

Industrialización y urbanización en Córdoba a mediados del siglo XX: el caso de la instalación de las industrias automotrices privadas IKA y FIAT y sus dinámicas espaciales

Industrialization and urbanization in Córdoba in the mid-twentieth century: the case of the installation of the private automotive industries IKA and FIAT and their spatial dynamics

Carolina Paula Ricci

Licenciada en Geografía. Cursando el Doctorado en Geografía. Becaria doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Instituto de Estudios en Expresión, Comunicación y Tecnologías. Facultad de Ciencias de la Comunicación. Universidad Nacional de Córdoba (IECET UNC/CONICET). Rondeau 467, piso 1, (5000) Ciudad de Córdoba, Córdoba, Argentina, carolina.ricci@unc.edu.ar

 <https://orcid.org/0000-0001-8291-1032>

Recibido: 3 de mayo 2023 || Aprobado: 9 de agosto 2023

DOI: <https://doi.org/10.37838/unicen/est.34-157>

Resumen

Este artículo presenta un análisis sobre dinámica espacial de la ciudad de Córdoba, entre los años 1953 y 1968, a partir de la instalación de las industrias automotrices privadas Industrias Kaiser Argentina y FIAT. Particularmente, nos interesa mostrar cómo el desarrollo de la industria automotriz privada en Argentina y la urbanización de la ciudad de Córdoba, específicamente del sector sur, tuvieron como consecuencia un crecimiento desordenado y desigual del proceso de urbanización. Este proceso quedó expresado en un significativo aumento poblacional, un desorganizado anexo de sectores a la dinámica urbana, un convulso permiso de cambios en el uso del suelo y una escasa disponibilidad de los servicios de infraestructura. En este trabajo adoptamos una estrategia metodológica que se asienta en el método cualitativo y el trabajo de archivo en distintas dependencias de donde se relevaron fuentes cartográficas, demográficas y documentales.

Palabras clave: Industrialización; Urbanización; Córdoba industrial; Geografía histórica

Abstract

This article presents an analysis of the spatial dynamics of the city of Córdoba between 1953 and 1968, starting with the installation of the private automotive industries Industrias Kaiser Argentina and FIAT. In particular, we are interested in showing how the development of the private automotive industry in Argentina and the urbanization of the city of Córdoba, specifically in the southern sector, resulted in a disorderly and uneven growth of the urbanization process, expressed in a significant population increase, a disorganized annexation of sectors to the urban dynamics, a convulsive permit of changes in land use, and a scarce availability of infrastructure services. In this work we adopted a methodological strategy based

on the qualitative method and archival work in different agencies where multiple cartographic, demographic and documentary sources were collected.

Key words: Industrialization; Urbanization; Industrial Córdoba; Historical geography

Introducción

Los estudios dentro de las Ciencias Sociales que eligieron como temática a la ciudad de Córdoba entre las décadas de 1950 y 1960 son abundantes —por mencionar los más significativos para esta investigación: Cecchetto (1989), Gordillo y Brennan (2008), Tedesco (2013), Harari (2015)—. La mayoría de ellos, elaborados desde la Historia, estuvieron orientados a mostrar la relevancia que tomó la actividad industrial en el crecimiento económico provincial y nacional o en la conformación de un movimiento obrero particular. Más allá de sus trascendentales aportes, en estos estudios no prevalece una perspectiva geográfica-espacial del fenómeno, que se pregunte por las lógicas de producción de la ciudad de Córdoba durante su expansión y crecimiento industrial.

Este trabajo pretende abordar a «la Córdoba industrial» desde la especificidad de la Geografía y, particularmente, de la Geografía Histórica y la Geografía Urbana, buscando generar aportes para la construcción de un conocimiento crítico. A partir de esto, realizamos un ejercicio geográfico histórico que nos permite develar algunas de las lógicas mediante las cuales fue producida la estructura urbana de la ciudad de Córdoba entre 1953 y 1968 y, en este sentido, la importancia que adquirió la economía urbana en la lógica de acumulación del capital.

Entendemos que este estudio puede servir para comprender algunos procesos que se han profundizado en la actualidad, pero que encuentran su génesis en los fuertes cambios que generó la instalación de las industrias automotrices privadas en aquel período. Bajo estos supuestos, afirmamos que existe una peculiar relación entre la ciudad y la actividad industrial. Se establece, pues, una relación recíproca y dialéctica en la cual ambos procesos, el de producción urbana y el de producción económica, se complementan.

El espacio urbano es producido a partir de las relaciones involucradas en el proceso productivo como un todo (Lefebvre, 2013). La producción es entendida, desde este enfoque, como un proceso más allá de la materialidad; no sólo existiría en un sentido económico-material (producción de «cosas» o bienes), sino también como proceso de generación de ideas, ideologías y de conciencia. En otras palabras, la producción es reproducción física y social del modo de vida (Teixera de Godoy, 2008).

Desde este marco, nos interrogamos por las particulares dinámicas espaciales¹ que tuvieron lugar en la ciudad de Córdoba entre los años 1953 y 1968, y que

¹ Aquí hacemos referencia a las transformaciones y procesos espaciales en términos materiales que sufrió la ciudad de Córdoba a partir de la instalación de estas industrias.

apuntaron a la conformación de Córdoba como una región industrial central en el contexto nacional. A fin de indagar en este problema, nos proponemos caracterizar las relaciones que se establecieron entre el desarrollo de la industria automotriz privada en Argentina y la urbanización acelerada de la ciudad de Córdoba, específicamente, del sector sur, con la instalación de IKA y FIAT.

El período de análisis irá desde 1953, año en que se aprueba la Ley Nacional 14.222/1953 que permite el ingreso de estos capitales al país, hasta 1968, año previo al Cordobazo (fenómeno que expresó ciertas transformaciones en relación capital-estado-industria en la ciudad) que marca un límite a nuestra problematización.

La hipótesis de este trabajo es: las relaciones que se establecieron entre el desarrollo de la industria automotriz privada en Argentina y la urbanización de la ciudad de Córdoba, específicamente, del sector sur, con la instalación de IKA y FIAT, entre los años mencionados, tuvieron como consecuencia un crecimiento desordenado y desigual del proceso de urbanización. Este proceso quedó expresado en un significativo aumento poblacional, un desorganizado anexo de sectores a la dinámica urbana, un convulso permiso de cambios en el uso del suelo y una escasa disponibilidad de servicios de infraestructura.

Adoptamos una estrategia metodológica que se asienta en los estudios cualitativos y el trabajo de archivo. Se llevaron adelante entrevistas y un sostenido trabajo de archivo en distintas dependencias —Dirección Provincial de Vialidad, Dirección de Catastro de la Provincia de Córdoba, Dirección de Planeamiento de la Gobernación, Legislatura de Córdoba, Archivo Municipal de Córdoba, Archivo privado de la Academia Arguello y la Biblioteca de la Facultad de Ciencias Económicas—, donde se relevaron mapas históricos, cartografías, boletines municipales, actas de consejos, departamentos y legislatura, boletines económicos y demográficos, boletines y actas de tránsito y transporte, normativas, ordenanzas y actas, entre otras.

Para presentar esta investigación definimos ordenar el artículo en tres partes. En la primera, buscamos identificar las condiciones que hicieron posible la instalación de una industria automotriz privada en Argentina. En la segunda, abordamos un análisis de las condiciones que presentaba la ciudad de Córdoba para favorecer la instalación de capitales privados vinculados con la industria automotriz. En la tercera, buscamos caracterizar las dinámicas espaciales que se generaron en el sector sur de la ciudad a raíz de la instalación de IKA y FIAT.

De camino a la Córdoba industrial, antecedentes para la instalación de las industrias automotrices de capital privado

La industrialización por sustitución de importaciones y la urbanización, hacia mitad del siglo XX, en América Latina, colocaron a la ciudad y a sus problemas en el primer plano de la política y la investigación social. Se trata de dos procesos que se determinaron mutuamente, aunque su despliegue en la región no siguió una forma homogénea, lo cual dio como resultado distintas intensidades de industrialización y urbanización.

Argentina, con un destacado papel en la región, fue uno de los primeros países en comenzar procesos de industrialización interna y de fuerte crecimiento de la población urbana. No obstante, los medios de producción no se desarrollaron en simultáneo con los medios de consumo. La producción quedó condicionada al suministro de maquinaria, equipo y materias primas industriales de los países centrales, y ello resultó en una aguda dependencia tecnológica de los países latinoamericanos.

El proceso de industrialización por sustitución de importaciones fue acompañado por el progresivo proceso de urbanización. En el marco del sistema capitalista, el proceso de industrialización transformó a las ciudades en espacios de producción, circulación y consumo. El carácter urbano de la producción industrial, llevó a que las ciudades se conviertan en la base territorial de la industria, ya que allí se concentran capital y fuerza de trabajo.

Al igual que la región, el desarrollo de la industria automotriz argentina mostró un carácter tardío y basado en el capital extranjero, no por la inexistencia de la iniciativa local, sino por la propia estructura económica argentina que imposibilitó la constitución de una industria automotriz con capacidad de exportación. Esto obedeció fundamentalmente al carácter contradictorio de la expansión del capital que, por un lado, extendió a países como Argentina la producción de «bienes de consumo durable» pero, por el otro, al hacerlo reprodujo el desarrollo desigual en lugar de producir una inmediata homogeneización de las condiciones de producción (Harari, 2015).

A escala nacional, algunas investigaciones han demostrado que hubo desarrollo automotriz en la Argentina, previo a la década de 1930 (Harari, 2015; Donato Laborde, 2017). Lo cierto es que durante la década de 1920 se produjo un fuerte crecimiento del parque nacional automotor que se elevó, entre 1920-1930, de 48.000 a 435.000 unidades, descendiendo el número de habitantes por automóvil de 205 a 35 (Belini, 2009). Este crecimiento significativo se ligó a la recuperación de las exportaciones y a la estabilidad monetaria que atravesaba el país.

A comienzos del siglo XX el mercado argentino era el más importante de América Latina y, a pesar de la imposibilidad de un desarrollo industrial endógeno producto de la inserción de la economía argentina en la división internacional del trabajo, el país mostró durante estos años un importante nivel de inversión industrial, importación de equipos para el sector y entrada de empresas extranjeras. Entre los años 1921 y 1930, ingresaron al país 43 grandes empresas que se concentraron en las ramas químicas, metales y artículos electrónicos (Donato Laborde, 2017; Villanueva, 1972, como se citó en Donato Laborde, 2017). Es en este contexto que se instalan en la Argentina dos grandes empresas automotrices: General Motors y Ford Motor Company. La llegada al país de estas empresas acompañó y se vinculó con el sostenido proceso de urbanización, que se reflejaba en el crecimiento sostenido de población urbana desde 1930 en adelante.

En particular, las diferentes industrias automotrices se localizaron mayoritariamente en los bordes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en los ejes de

circulación más importantes del Gran Buenos Aires, con excepción de algunas que tuvieron como destino la ciudad de Córdoba. Esta decisión de localización colaboró con la consolidación y profundización del proceso de desequilibrio regional en Argentina. Iniciada la década de 1950, a partir del segundo Plan Quinquenal del gobierno peronista (1953), comenzó en Argentina un proceso paulatino de transformación de la estrategia de crecimiento económico, encaminado a promover el ingreso de los capitales extranjeros para el desarrollo de las industrias pesadas.

Estas políticas, en un principio restrictivas y proteccionistas, comenzaron a profundizarse con el proyecto económico-político que se denominó «desarrollismo» y cuyo principal exponente fue el presidente Arturo Frondizi (1958-1962). Bajo las ideas del desarrollismo de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) se produjeron profundos cambios en el país. El objetivo de modernizar la economía argentina que estas ideas proponían, no sólo orientó las políticas durante el gobierno de Frondizi, sino también la de los gobiernos posteriores hasta 1973. Desde la década de 1920 hasta 1970, los sucesivos gobiernos consideraron a la industria automotriz como una clave en la transición de la Argentina hacia una economía industrial moderna (Gordillo y Brennan, 2008). Bajo una mirada de largo alcance, podemos reconocer que las políticas de desarrollo industrial llevadas a cabo por los diferentes gobiernos (desde 1930 a 1970) no lograron contrarrestar las tendencias de concentración espacial del desarrollo socioeconómico. Por el contrario, retroalimentaron ese desequilibrio, y las medidas de «desconcentración» de la actividad económica propiciaron el crecimiento de áreas que ya eran dinámicas, como las ciudades de Córdoba y Rosario.

A escala provincial, podemos afirmar que las políticas y marcos jurídicos generados colaboraron con el proceso de conformación de Córdoba como un polo industrial pujante en el contexto nacional. En este sentido, como veremos, Córdoba había experimentado, en las décadas de 1930 y 1940, varias transformaciones orientadas al desarrollo de la actividad industrial. Por ello, el proceso de industrialización y urbanización de la ciudad de Córdoba no puede ser entendido sin destacar algunas políticas centrales que se asocian a la inserción de los capitales privados automotrices en la estructura urbana de la ciudad desde 1954, año en que se instala la primera empresa automotriz privada, FIAT. En este proceso, entendemos que el Estado se presenta como el marco institucional y territorial en donde se ve expresada la dominación y la lucha de clases, a la vez que es el encargado de garantizar y habilitar los procesos moleculares de acumulación del capital a partir de la ejecución de políticas, el establecimiento de marcos normativos y la inversión en la producción material del espacio, como el medio institucional clave en los procesos de acumulación del capital (Harvey, 2007).

A comienzos del siglo XX, Córdoba había sufrido variadas transformaciones que la colocaban en una permanente tensión entre lo tradicional y lo moderno, resultado de la conjunción entre la modernización industrial urbana —ligada también a una cultura política moderna— y la ciudad tradicional —producida y

simbolizada por la aristocracia cordobesa—. Si bien en la bibliografía especializada (Montenegro, 1982; Cecchetto, 1989; Gordillo y Brennan, 2008; Tedesco, 2013) hay acuerdo en que la «Córdoba industrial» llega a consolidarse a partir de la llegada de IKA y FIAT en los años 1954-1955, consideramos en esta investigación que, previo a estos años, ya estaba en marcha un desarrollo industrial, particularmente, automotriz. Por esto, Ansaldi (2000) comprende el surgimiento de estas importantes empresas automotrices vinculado a una larga tradición industrial que ya había comenzado a finales del siglo XIX.

Como delineamos, el Estado puede utilizar sus poderes para promover la diferenciación espacial y dinámica regional, no sólo mediante su control sobre las inversiones en infraestructura, tal como veremos en el caso de Córdoba —en particular en transportes y comunicaciones— sino también mediante leyes de planificación y aparatos administrativos (Harvey, 2007). Estas infraestructuras actúan como vías que facilitan el flujo de mercancías, trabajo y capital, dado que la fluidez del capital sobre el espacio depende de que se fijen ciertas infraestructuras materiales en el mismo.

Por otro lado, un ambiente propicio para los negocios puede actuar como un imán para el flujo del capital, por eso los Estados se esfuerzan por aumentar su propio poder estableciendo entornos atractivos para la inversión de capital. En este sentido, la implementación de leyes y beneficios impositivos en la ciudad de Córdoba colaboró con este objetivo. Así, resulta primordial presentar las principales políticas nacionales, provinciales y municipales que llevaron a la consolidación de la «Córdoba industrial», políticas que propiciaron en el territorio provincial y municipal una serie de ventajas comparativas en relación a otras provincias con similares características.

Como primer antecedente, cabe destacar que en 1927 el gobernador radical Cárcano concedió fondos nacionales para el establecimiento de la Fábrica Militar de Aviones, lo cual supuso un precedente fundamental para la instalación de futuras industrias e importantes implicancias para la ciudad en un futuro. A lo largo de la década de 1930, diferentes fábricas de armamentos y municiones llegaron a la provincia; la Fábrica Militar de Pólvora y Explosivos en Villa María, de Armas Portátiles en San Francisco y de Municiones para Artillería en Río Tercero. Estas, sustentaron la experiencia técnica de la región y crearon, en el seno militar, el interés por consolidar a Córdoba como centro de las industrias mecánicas (Gordillo y Brennan, 2008). Así, vemos que el crecimiento industrial de la ciudad y la provincia, proyectado nacionalmente, está explicado por la fuerte participación e intervención gubernamental, que no sólo apoyó el desarrollo industrial del territorio de Córdoba, sino que lo propició activamente, continuando con el proceso que había quedado trunco años anteriores.

Previo a la instalación de las industrias de nuestro interés, entre los gobiernos provinciales, destaca el de Amadeo Sabattini (1936-1940), el cual llevó adelante una serie de obras públicas de infraestructura, claves para el desarrollo del sector. Este, generó condiciones de producción material del espacio necesarias para

la reproducción del capital industrial y para la consolidación de la participación del territorio de Córdoba en el eje Buenos Aires-Rosario-Córdoba, ya que impulsó una serie de proyectos de obras públicas tales como la construcción de caminos, el desarrollo hidroeléctrico y la industrialización liviana, que destacaron a Córdoba en el interior del país (Gordillo y Brennan, 2008). Entre otras obras podemos distinguir, ensanches de puentes, creación de mercados y red de líneas de ómnibus que unían el centro con los barrios del momento, canalización del arroyo La Cañada y pavimentación de un gran número de cuadras de la ciudad.

En la conformación de la «Córdoba industrial» también tuvieron gran relevancia las políticas peronistas. Un papel clave en este desarrollo lo ocupó su gobernador, el Brigadier Ignacio San Martín (1949-1951), que influyó determinante en la decisión del presidente Perón de incrementar la producción militar industrial que se venía llevando a cabo desde la instalación de la Fábrica Militar de Aviones. Así, en 1951 se crea la Fábrica de Motores y Automotores, empresa que comenzó a fabricar motores que antes se importaban. En 1952 se acordó fusionar diversas fábricas de Córdoba y crear un gran complejo industrial militar: las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME).

La relevancia del IAME se puede observar en que transformó la cultura industrial local, introduciendo nuevas tecnologías en la producción y nuevos procesos laborales y prácticas gerenciales modernas, lo que aumentó la demanda y oferta de mano de obra calificada (Harari, 2015; Gordillo y Brennan, 2008). Uno de los emprendimientos más importantes fue la fábrica de tractores de Ferreyra en la zona sureste de la ciudad, que luego fue comprada por FIAT. Junto con esto, recordemos que el IAME propició la aparición de un conjunto de talleres autopartistas que se localizaban en mayor medida al sur de la ciudad, pero también se dispersaban por otros puntos de esta, estableciendo las primeras pautas de suburbanización en la estructura urbana. Así, los sectores menos concentrados de la industria se localizaron en las zonas menos pobladas de la ciudad generando nuevas dinámicas urbanas (Montenegro, 1982). Las fábricas militares en Córdoba jugaron, entonces, un relevante papel en los cambios en la economía urbana y en las modificaciones de la estructura de la ciudad. De hecho, gran parte de las modificaciones que se consolidan con la llegada del capital industrial automotriz privado encuentran su origen en la fundación del IAME.

La inserción de los capitales industriales privados y la conformación del espacio industrial: las implantaciones industriales de IKA y FIAT en la ciudad de Córdoba

Los cambios urbanos identificados por varios autores, que llevan a hablar de la «Córdoba Industrial» (Gordillo, 1998; Gordillo y Brennan, 2008; Cecchetto, 1989; Montenegro, 1982), estuvieron íntimamente ligados a la instalación de las industrias privadas automotrices que se asentaron en Córdoba a mediados de 1950: Industrias Kaiser Argentina en el año 1955 y el Grupo FIAT en 1954. Sumado a lo que ya vimos para las décadas anteriores, existieron antecedentes legislativos,

de infraestructura, económicos y políticos, ligados a las políticas del Estado que hicieron viable la llegada de estos capitales a Córdoba. La radicación de estos capitales, debido a sus particulares características, generó fuertes cambios en el dinamismo y composición del sector sur de la ciudad y más allá de él. En este período, Córdoba sufrió un gran desarrollo industrial que quedó evidenciado en las transformaciones económicas —tecnificación de la producción, niveles de producción industrial y crecimiento del empleo industrial—, demográficas —migraciones provinciales, nacionales e internacionales, de países limítrofes—, sociológicas —conformación de innovadoras y combativas formas de comprender el sindicalismo— y urbanas —aparición de nuevos barrios, demanda de infraestructura, crecimiento de la población urbana y expansión de la mancha urbana—.

Por lo tanto, la elección de análisis de estos capitales no es arbitraria, sino que responde a las transformaciones que la radicación de ambas industrias generó en la ciudad. Creemos, además, que estos impactos están relacionados a las siguientes características que ambas empresas comparten: industrias de gran tamaño, con composición del capital extranjero o mixto, un alto proceso de tecnificación y renovación de los procesos de trabajo y productivos, altos volúmenes de producción y elevado grado de ocupación (Harari, 2015).

Es necesario prestar especial atención a los marcos normativos que permitieron la radicación de IKA y FIAT, las primeras grandes industrias de capital extranjero y privado que llegaron para la producción automotriz en Córdoba. Ambas se radicaron en el sur de esta ciudad, por varias causas que intentaremos establecer.

A nivel local, coherente con el interés nacional, se desarrolló un marco normativo provincial y municipal que promovió la inserción de diversas industrias en el territorio cordobés. Por ello, en 1951, la gobernación aprobó la Ley Provincial 4.302/1951² de Exención Impositiva para las empresas radicadas o que se radicaran en la provincia, fortaleciendo las ventajas de su instalación en Córdoba. Dicha Ley establecía que iban a ser beneficiarias aquellas empresas que presentaran una novedad en el producto a fabricar, en los métodos de producción aplicados o una producción más intensiva de elementos considerados necesarios para la defensa nacional. En 1954, y ante la eminente llegada de estos capitales, se promulga la Ordenanza municipal 4.207/1954 que hacía válidos los términos de la ley provincial para el territorio municipal.

A nivel nacional, es necesario puntualizar dos antecedentes: por un lado, la decisión política del gobierno peronista enmarcada en el Segundo Plan Quinquenal, en donde se buscaba la descentralización sectorial y regional, y a través del cual se habían firmado los convenios con estas empresas, en 1954 FIAT y 1955 KAISER en el marco de la Ley Nacional 14.222/1953 y, por el otro, la derogación de esta ley y su reemplazo por la Ley Nacional 14.780/1958 —la cual va

2 El texto de la ley establece que "Gozarán de los beneficios otorgados por la presente ley: todos los establecimientos industriales que soliciten su instalación en el territorio de la provincia a contar desde la promulgación de esta ley, y que se dediquen a la elaboración o terminación de artículos o productos que no hayan sido hasta ahora elaborados o terminados en la provincia (...)" (Ley Provincial 4.302/1951)

a afectar el funcionamiento de estas industrias y sus formas de inserción e implantación en la ciudad de Córdoba—. En 1951 el gobierno peronista declara de «interés nacional» la industria del tractor. En estas condiciones, el Decreto Nacional 4.075/1952 autorizaba al IAME a construir una fábrica destinada a producir tractores de manera autónoma y/o en cooperación con otras industrias privadas. Es así que, una vez aprobada la ley de radicación de capitales extranjeros en 1953, IAME comienza las tratativas con el grupo italiano FIAT a los fines de llevar adelante lo establecido en el decreto.

En 1954, el Gobierno nacional llama a licitación para la fabricación de tractores, de las que resultan seleccionadas cuatro empresas, entre ellas FIAT Concord, a las cuales se les ofrecía la protección contra la competencia exterior y facilidades para la instalación de sus fábricas. En este marco, en 1954 FIAT SOMECA Construcciones Córdoba Concord SAIC pautó su localización en la ciudad de Córdoba adquiriendo al IAME la planta que este había comenzado a construir en 1953. A pesar del proceso de interdicción que sufrió la empresa, entre 1954-1957³, interesa destacar que IAME, en la confección tanto del contrato de FIAT como el de IKA, jugó un papel central en la transferencia de recursos humanos, insumos y permisos de lo público a lo privado. A través de IAME, FIAT pudo captar un alto porcentaje de mano de obra altamente calificada y con experiencia en el trabajo automotor, consiguió los permisos para importar los insumos necesarios para la producción y comenzó a levantar su planta de producción en un espacio industrial ya condicionado y habilitado por el propio IAME.

En el caso de IKA, según Cecchetto “la reorientación de la política económica peronista a partir de 1953 incluyó un acelerado intento de recomponer las relaciones con los Estados Unidos, a los fines de atraer a la Argentina las inversiones norteamericanas (...)” (1989, p.23). Una vez dictada la Ley Nacional 14.222/1953, comienzan las negociaciones con el grupo Kaiser que, debido al reducido y envejecido parque automotor argentino, giró su interés hacia la posibilidad de invertir en el rubro automotriz, en sociedad con el mismo IAME. En 1955, se firmó el contrato definitivo entre el IAME, Kaiser Motors Corporation S.A, Willy Motors Inc. S.A y Kaiser Engineers Division S.A., estipulando “que la nueva Sociedad montaría una planta de fabricación de automóviles (en la ciudad de Córdoba) con el aporte de Kaiser y IAME en bienes, maquinarias y efectivo (...)” (Cecchetto, 1989, p.41).

Para el caso de esta empresa, el IAME también asumía un papel central, comprometiéndose por su parte:

A estimular y fomentar el desarrollo de las industrias auxiliares vinculadas a la producción de automotores, asegurándoles el normal abastecimiento de materia prima (...); además debía proveer a la planta industrial de IKA con adecuados medios de comunicaciones y de transporte con la Capital Federal y demás centros de la República y asegurar el suministro de la energía eléctrica requerida para la operación de la planta. (Cecchetto, 1989, p.42)

3 Durante este período el golpe de Estado de la Revolución Libertadora revisó los términos del contrato de la empresa con el Estado, lo que llevó al proceso de interdicción.

La empresa entró en proceso de interdicción en 1955, meses después de establecido el contrato (negociado desde 1954). La interdicción fue levantada en 1956, previa revisión del contrato para adaptarlo a los nuevos requisitos de la política económica del gobierno golpista (Aramburu 1955-1958). El nuevo contrato fue firmado en octubre de 1956, siendo uno de los aspectos centrales a destacar que se habilitaba a IAME a desprenderse de su paquete accionario en favor de IKA. Como consecuencia de esto, comenzó un progresivo proceso de inhabilitación y desvinculación de IAME hacia IKA, reflejada por su rápida pérdida de acciones. Así, se generó un nuevo proceso: la empresa amplió las instalaciones de su planta, a los fines de asegurarse la fabricación y disponibilidad de insumos nacionales.

En este sentido el Estado, a partir del dictado de estas leyes y de otras políticas que fueron mencionadas con anterioridad —traspaso de maquinarias, obreros, exenciones impositivas, etc.—, logró encauzar la actividad empresarial de estas industrias hacia Córdoba y se colocó como garante de la habilitación de procesos de acumulación de estos capitales, convirtiéndola en un territorio propicio para los capitales industriales.

Asimismo, si bien el desarrollo de políticas estatales fue clave para la inserción de estas empresas en la provincia, la ciudad de Córdoba presentaba a su vez ciertas condiciones que la situaban como un centro apto para la implantación de estos asentamientos industriales. Si bien el tipo de producción de estas industrias contaba con una relativa independencia económica y funcional respecto a la localización —lo que las liberaba de un riguroso sometimiento a presiones geográficas tales como la dependencia de un mercado urbano específico o la presencia de una fuente de materia prima localizada— no los liberaba de una demanda amplia de tierra disponible y de una localización estratégica con vías de acceso. Según un estudio realizado por Ferrero (1964) para el caso de las empresas de capital extranjero radicadas en la ciudad, se identificaron, en orden creciente de importancia las siguientes motivaciones: disponibilidad de energía, disponibilidad de mano de obra, proximidad del mercado, costo de la tierra y disponibilidad de comunicaciones y vías de acceso.

En primer lugar, en la ciudad de Córdoba se contaba con una provisión de energía eléctrica que abastecía eficientemente la demanda, no sólo municipal sino también provincial, la cual estaba a cargo de la Empresa Provincial de Energía de Córdoba (EPEC) desde 1946. Para el período, el suministro de energía eléctrica era un factor clave para el funcionamiento de este tipo de industrias; sin embargo, en Argentina no todas las provincias presentaban una capacidad de abastecimiento que permitiera la instalación de este tipo de empresas con tarifas subsidiadas por el Estado. Es por ello que esta motivación fue relevante para ambos casos. En el caso de IKA fue abastecida con energía totalmente suministrada por EPEC, no habiendo instalado generadores ni siquiera para casos de emergencia; y FIAT, si bien poseía un generador, utilizaba un alto porcentaje de energía provista por EPEC.

En segundo lugar, la instalación del IAME en la antigua Fábrica Militar de Avio-

nes, que influyó en la composición y ritmo del crecimiento industrial en la ciudad de Córdoba, fue un aspecto central para la instalación de estas industrias. Como ya mencionamos, esto estuvo ligado en parte al papel que tuvo la empresa estatal en el desembarco de IKA y FIAT y, como un aspecto fundamental, en la capacitación técnica impartida a la mano de obra empleada a partir de la habilitación de escuelas de capacitación, que luego se tradujo en una considerable economía externa para estas industrias radicadas.

En tercer lugar, la ciudad de Córdoba, presentaba disponibilidad de amplios terrenos accesibles no sólo por su costo sino también por su localización estratégica hacia vías de transporte que conectaran con mercados de comercialización y consumo nacional, factor esencial para estas industrias cuyas instalaciones eran de gran envergadura y cuyos bienes finales no eran consumidos meramente en el mercado local. El grupo FIAT comienza su instalación en 1954 con la mencionada planta de fabricación de tractores comprada a IAME, hacia 1956 se instala Gran Motors Diesel, para obtener, a fines de 1957, 70.000 metros cuadrados cubiertos. IKA por su parte comenzó la construcción de su planta en el año 1955 contando a fines de 1957 con, aproximadamente, 86.000 metros cuadrados cubiertos. Estos datos resultan relevantes dado que el 85% del total de lo construido en la ciudad de Córdoba durante los años 1958-1962 corresponde al sector de industrias dinámicas, es decir, que posteriormente al período de implantación de ambas industrias⁴ (1954/55- 1958) estas empresas continuaron construyendo y ampliando sus instalaciones. Del período mencionado, los años 1958 y 1960 son los que registran mayor superficie construida (Palmieri y Colomé, 1964).

En cuarto lugar, Córdoba poseía una localización central respecto al mapa vial y carretero nacional, que permitía contar con accesibilidad al mercado más importante de abastecimiento y colocación de lo producido (Buenos Aires) y a todas las regiones del país. A la vez, jugaba un importante papel como centro vinculador de las distintas regiones entre sí para el transporte de bienes y materias primas. Ambas industrias se localizaron en la periferia sur de la ciudad de Córdoba en donde encontraron la disposición simultánea de todos estos criterios de localización: cercanía a vías de acceso y comunicación, acceso a energía eléctrica, disponibilidad de mano de obra, cercanía al IAME y grandes extensiones de tierra a bajos costos y disponible.

La fábrica de FIAT —comprada a IAME y sobre cuya base fue extendiéndose— se ubicaba en la zona de Barrio Ferreyra, en el cuadrante sudeste de la ciudad y a 11 km de distancia del centro. Excepto estos predios que poseían la habilitación de uso industrial, los terrenos aledaños eran considerados aún zonas rurales. Sin embargo, la fábrica de FIAT estaba rodeada por la propiedad de José I. Díaz —terrateniente cordobés—, dividida en dos áreas, una de parcelamiento irregular

4 Para el caso de FIAT, el período que transcurre entre 1954 y 1958 abarcó la construcción de la primera planta del centro industrial hasta que la Ley Nacional 14.780/1958, que como ya mencionamos, determinó nuevas conductas en la empresa, las que repercutieron en su comportamiento espacial. IKA por su parte, en 1955, luego de efectuadas acciones de donación y compra de terrenos, comienza la construcción de la planta que contará con sus instalaciones básicas para el año 1958.

destinada y habilitada según normativa a uso rural —actividades ganaderas y hortícolas predominantemente— y otra parte que ya había sido loteada, por lo que estaba en condiciones de ser urbanizada.

A partir del núcleo inicial de localización, FIAT inició un proceso de expansión incorporando parcelas adyacentes a su establecimiento. Para ello, se creó una sociedad inmobiliaria, comercial y financiera denominada INDIFISA que se ocupó de la compra de tierras y la construcción de las obras para el equipamiento y la infraestructura. Gran parte de las tierras se le compraron a José I. Díaz, cuyas parcelas no solo iban a estar destinadas a la producción industrial, sino que, sobre las mismas, comenzaría un proceso de urbanización espontáneo, centrado en la radicación de diversas actividades industriales subsidiarias de FIAT.

La disposición y localización de la planta de IKA, en la periferia sudoeste en la zona de Santa Isabel, ya estaba dispuesta en el convenio previo a la firma del contrato aprobado por decreto por el ejecutivo nacional en 1955 (Decreto Nacional 735/1955 y Decreto Nacional 737/1955). A través de las autoridades provinciales, se consiguió una donación de 48 hectáreas de los dueños de las propiedades aledañas más extensas, quedando a cargo de la empresa la compra de 25 hectáreas más. Según la información relevada, en la zona de Santa Isabel el precio de la tierra no era elevado, dado que, por un lado, más allá de lo establecido por la normativa, la falta de agua y la mala calidad del suelo dificultaban su uso para las actividades agrícolas y, por el otro, su lejanía del centro de la ciudad y la falta de vías de acceso e infraestructura obstaculizaban su uso residencial urbano. De todos modos, ya hacia 1954, la extensa propiedad del terrateniente Antonio Nores Martínez —que incluía Santa Isabel y parte de los terrenos cedidos a IKA— ya había comenzado a ser subdividida y loteada abriéndose pasó a la incorporación incipiente en la dinámica urbana. A diferencia de FIAT, IKA desarrolló un complejo donde se integraron la mayor parte de las etapas productivas, por lo que no se conformó con la misma intensidad un complejo de industrias proveedoras. A pesar de que el desarrollo industrial que se dio en el sector no fue nada despreciable, las áreas aledañas a esta fábrica tendieron a incorporarse al tejido urbano como áreas residenciales (Seppi, 2010).

La inserción de estas industrias fue un proceso comandado y planificado por el Estado en todos sus niveles que, a través de distintas normativas, políticas públicas y servicios de empresas estatales (IAME y EPEC), garantizaron condiciones para la radicación de estos capitales acordando la entrega de lotes y terrenos con los terratenientes locales.

La estructura urbana en su totalidad experimentó entonces, cambios relacionados con la radicación de los asentamientos industriales privados de IKA y FIAT. En el sector sur de la ciudad, la instalación de las empresas generó cambios en la zona que quedaron reflejados en la modificación de las funciones y usos del suelo que allí se desarrollaban y la incorporación de esta área a la dinámica urbana. Sin embargo, el efecto de la radicación de estas empresas no se agota allí ya que, en simultáneo, la gran cantidad de mano de obra empleada por estas

industrias llevó a un proceso de crecimiento demográfico que impactó sobre la estructura urbana de la ciudad. Este acelerado crecimiento demográfico generó una expansión de la mancha urbana de la ciudad y una urbanización espontánea, conflictiva y desordenada.

Closa y Villegas afirman que "(...) la Córdoba de 1973, por su transformación, es decir, por su modernización, sería difícilmente reconocible para quien la hubiera visto por última vez en su tranquila existencia de 1930 (...)" (1997, p.233). En este sentido, ¿cuáles fueron entonces los procesos que modificaron definitivamente a la ciudad? Gran parte de esos cambios sucedieron por el proceso de urbanización desatado por el crecimiento de la actividad industrial plasmada en la radicación de IKA y FIAT.

Si bien los impactos más esperables se localizaban en el sector sur de la ciudad, la instalación de estas industrias generó cambios que operaron en la totalidad de la estructura urbana. La cantidad de loteos y subdivisiones aprobados por el Estado municipal desde 1953 a 1968, son indicadores de este proceso y su análisis arrojó variadas tendencias⁵.

En primera instancia, se observa una variación notable del número de loteos y subdivisiones aprobados a lo largo del período, que pueden dividirse en tres etapas. La primera, va de 1953 a 1958, siendo el máximo de loteos y subdivisiones aprobadas veintidós para el año 1958. La segunda, de 1960 a 1963, en la cual este número aumenta exponencialmente a un máximo de 142 loteos y subdivisiones aprobadas para 1960. Y finalmente una tercera etapa, que abarca el trienio 1965-1968, en donde dicho número vuelve a reducirse, con un máximo de 14 loteos y subdivisiones aprobadas para 1966⁶.

En segundo lugar, y derivado del planteo anterior observamos que tomando como referencia el año 1953 (previo a la instalación de estas fábricas) el número de loteos y subdivisiones aprobadas siempre fue en aumento, siendo trece para dicho año la cantidad más baja de todo el período analizado.

En tercer lugar, se evidencia que un alto porcentaje de las tierras loteadas y subdivididas eran tierras rurales que no estaban insertadas en la dinámica urbana. De lo relevado cerca del 40% de los loteos y subdivisiones pertenecían a parcelas rurales⁷. También otra particularidad fue que la mayor parte de los loteos y subdivisiones urbanos eran de una sola parcela mientras que los rurales eran de múltiples.

Una cuarta tendencia muestra que esas tierras rurales periféricas no sólo pertenecían a la zona sur de la ciudad, en donde se insertaron las principales industrias del período, sino también un gran número de subdivisiones y loteos aprobados pertenecían al cuadrante noroeste de la ciudad —donde podemos observar el comienzo de un fenómeno hoy consolidado: corredor norte como espacio de

5 Se consultaron boletines municipales de 1952 a 1968 para relevar los loteos y subdivisiones aprobados.

6 Trece loteos y subdivisiones para 1953; 22 para 1954; 18 para 1956; 22 para 1958; 142 para 1960; 85 para 1962; 110 para 1963; 6 para 1965; 14 para 1966 y 13 para 1968.

7 Alrededor de 170 loteos y subdivisiones rurales de 445 relevados.

residencia de clases medias altas y altas—. En la zona sur las áreas en donde mayormente se aprobaron loteos y subdivisiones fueron las circunscripciones colindantes a las empresas.

La quinta tendencia mostró que una gran y significativa parte de los loteos y subdivisiones urbanas aprobadas estaban situadas en barrios históricos de la ciudad, entre los que se destacan, por su número, Alta Córdoba, San Martín, Pueyrredón, General Paz, Alberdi, Alto Alberdi y en menor medida, Yofre, Nueva Córdoba, y el Cerro de las Rosas.

En sexto lugar, en estos decretos pudimos observar también la formación de nuevos barrios: San Lorenzo en 1954, Deán Funes en 1958, Ituzaingó en 1961, Avellaneda en 1962 y Residencial Sur en 1962. Analizaremos estas tendencias haciendo foco en la zona sur, en los cuadrantes donde se instalan IKA y FIAT⁸.

Hacia 1954, cuando la empresa FIAT se instaló en el pueblo de Ferreyra, en el predio que antes había sido del IAME, el cuadrante sureste de la ciudad de Córdoba había experimentado ya algunos procesos de expansión urbana. Según el análisis de datos y de los decretos y ordenanzas municipales, se identifica un proceso de subdivisión y loteo en tres terrenos: la extensa propiedad de José I. Díaz —loteada previo a la llegada de FIAT—; los terrenos de los barrios San Lorenzo; y, las tierras de R. Cárcano —a partir de 1954—. Estos asentamientos se intercalaban con las áreas de uso rural —explotación hortícola o ganadero—, que aún eran las más extensas en el suburbio. En el período analizado, según los decretos relevados, las nuevas urbanizaciones que surgen son San Lorenzo en 1954 (Decreto Ordenanza Municipal 4.322/1954), Deán Funes en 1958 (Decreto Ordenanza Municipal 282/1958), Ituzaingó en 1961 y Avellaneda en 1962. Para el caso de las tierras de José I. Díaz, comenzó un proceso más acelerado de subdivisión y loteo por la venta de terrenos a FIAT en 1958, y por el asentamiento residencial e industrial que éste dinamizó.

En este contexto, durante el período el cuadrante sureste experimenta un importante proceso de urbanización marcado por el aumento de subdivisión de tierras rurales y de loteos, incorporadas al área urbana a partir de allí. Sin duda, FIAT se presenta como agente clave de este proceso dado que, en primera instancia, su propia inserción plantea una vinculación del área con las zonas urbanizadas —tránsito diario de una gran cantidad de operarios—. En segunda instancia, su inserción en el cuadrante lleva al incentivo de radicación de industrias menores que funcionaban como subsidiarias de aquella. Y, por último, por la propia compra de tierras adyacentes al predio, que efectúa FIAT para extender la fábrica.

Así, los barrios Deán Funes y San Lorenzo, surgidos a instancias de la radicación industrial, se combinan con las industrias subsidiarias para cambiar la fisonomía previa de los terrenos que, hasta ese momento, era predominantemente rural. En este proceso, el tradicional pueblo de Ferreyra va paulatinamente modificando sus funciones sobre todo en el sector próximo a la Ruta Nacional N°

8 En una investigación más amplia Ricci (2018), analizamos cómo estas tendencias afectaron la totalidad de la estructura urbana de Córdoba y su sistema de rentas.

9, y queda conectado, hacia fines del período con dos barrios cuyo origen está también ligado al centro industrial de Ferreyra: Avellaneda e Ituzaingó. Por su parte, el barrio José I. Díaz se amplía en dos secciones más. De la totalidad del sector, sólo la zona interior de Ferreyra, que se extiende hacia el suroeste, Villa Coronel Olmedo y Barrio Cárcano, permanecen aparentemente sin crecimiento significativo. Ocurridos estos cambios, la tendencia funcional del área se establece entre usos industriales y residenciales.

De lo observado en el Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas de 1970, sólo años después de 1960 las tierras loteadas y los barrios surgidos comienzan efectivamente a ser ocupados y a mostrar características propias de áreas urbanas (Instituto Nacional de Estadística y Censos [INDEC], 1970). Para el período 1963-1968, Cecchetto (1989) afirma que no se observan modificaciones urbanas sustanciales en el área de implantación de FIAT, tanto en lo que hace a la anexión de nuevas tierras como a la ampliación de la superficie edificada en la planta. Los decretos-ordenanzas posteriores a 1965 tampoco arrojan un número significativo de aprobaciones de loteos y subdivisiones, por lo que podríamos afirmar que, recién a partir de 1965, comienzan a consolidarse los procesos de urbanización ya comenzados en 1954, pero sin continuar expandiéndose la urbanización de la zona. En la Figura 1 podemos observar los cambios realizados en el cuadrante sureste y la progresiva urbanización generada a partir de la radicación de FIAT.

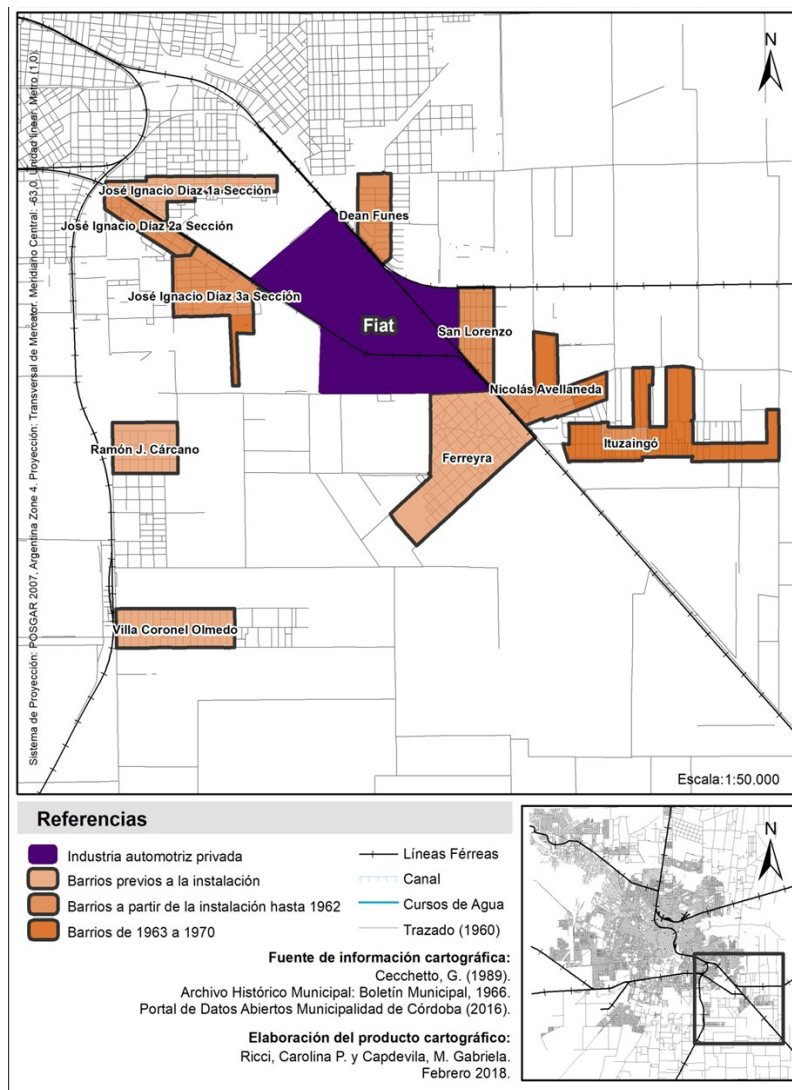
Específicamente en el área de implantación de IKA (cuadrante suroeste), el uso rural era menos desarrollado que el cuadrante sureste debido a la falta de provisión de agua y al lento proceso de loteo, desatado en 1940 cuando comenzaron a urbanizarse ciertos terrenos del sector (Cecchetto, 1989). Para 1955 — año de radicación de la empresa— Villa El Libertador y Barrio Comercial eran asentamientos urbanos conectados con el resto de la ciudad. Sumado a esto, uno de los grandes propietarios terratenientes del sector, Antonio Nores Martínez, había comenzado en 1950 a subdividir sus tierras en torno al núcleo de 15 hectáreas donadas al Cottolengo Pequeño Don Orione⁹; dando lugar al loteo de Santa Isabel, que se habitaría años más tarde.

Nos interesa recalcar aquí que la donación de hectáreas al Cottolengo fue lo que le permitió en un primer momento a Nores Martínez abrir el loteo de Santa Isabel. Esta estrategia va a repetirse para la instalación de IKA, ya que en el marco de la ley aprobada en 1951 (Ley Provincial 4.302 de fomento a la radicación de industrias) y su promulgación municipal en 1954 (Ordenanza Municipal 4.207/1954) Nores Martínez va a hacer una nueva donación (48 hectáreas) a Industrias Kaiser Argentina, incentivando su radicación en el cuadrante suroeste, lo que le permitirá a Nores Martínez lotear, subdividir y urbanizar todo el conjunto de tierras de la propiedad Santa Isabel de uso rural anteriormente. Para diciembre de 1955 IKA le compra 7,5 hectáreas más a los propietarios Martínez-Minetti

⁹ Fundado por el sacerdote italiano San Luis Orione en 1935, el Pequeño Cottolengo Don Orione de Claypole fue la primera obra especialmente enfocada a la atención de personas con discapacidad.

—ambos mencionados reiteradas veces como propietarios o representantes de propietarios en las subdivisiones y loteos relavados del período no sólo en el sector— para la construcción de un desvío al ferrocarril.

Figura 1. Urbanización del área de implantación de FIAT, 1954-1970



Fuentes: Ricci (2018, p. 103)

La importancia de la radicación de la empresa para la urbanización de las tierras de Nores en Santa Isabel fue evidente, de hecho es reconocida por nuestro entrevistado Romero, quien afirma que

(...)Lo que compró Kaiser de EEUU, era campo, monte, pero monte, monte, monte, y bueno, la única calle pavimentada que había era la ruta y una calle en diagonal que llegaba hasta la puerta de la fábrica, todo lo demás era todo campo, todo tierra. El barrio que empezó a crecer, tenía calles de tierras, después con el tiempo fueron pavimentando de a poco. (Romero, comunicación personal, 2017)

En el cuadrante suroeste, al igual que el caso de FIAT —por los decretos- ordenanzas relevados, el Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas (INDEC,

1970) y los datos de loteos brindados por Cecchetto (1989)—, pudimos observar que el área incrementó su dinámica urbana a partir de la incorporación de tierras rurales, mediante subdivisiones. Esto se logró gracias a las estrategias claras que llevaron adelante terratenientes del sector, como la donación de tierras a la empresa IKA —que sin lugar a dudas dinamizaría el cuadrante— y por el propio proceso de ocupación de las áreas ya urbanizadas, al crecer la vinculación de la zona con la ciudad.

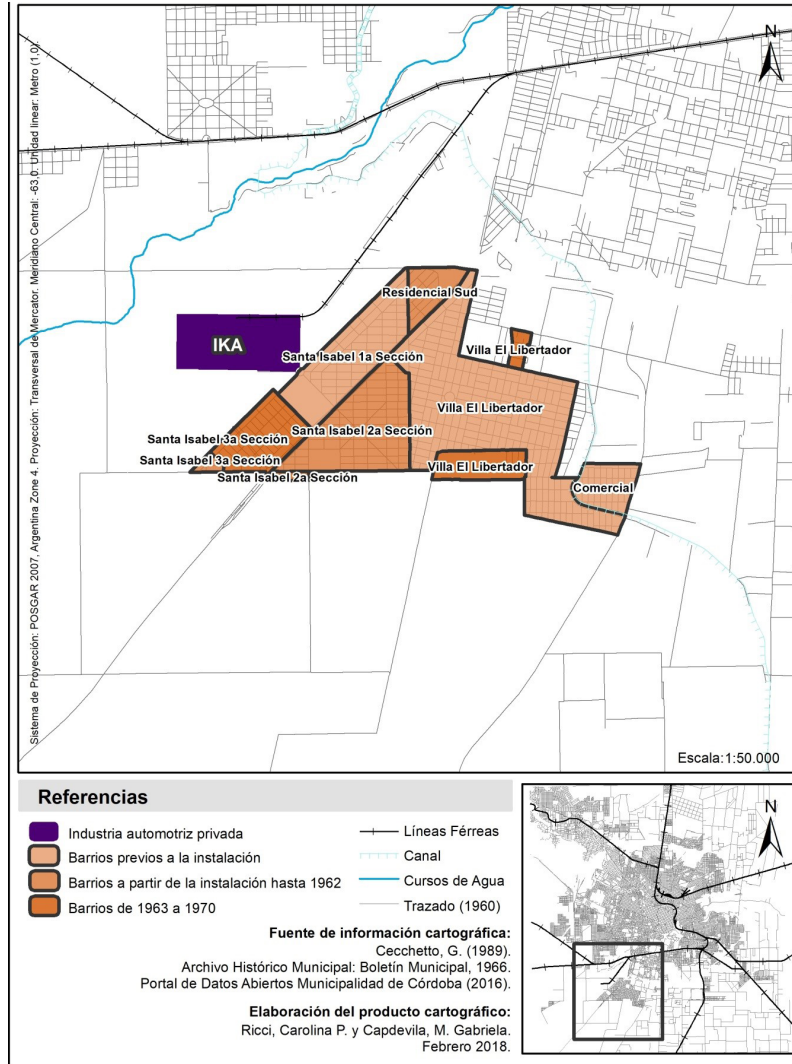
En los decretos-ordenanzas relevados observamos que IKA tuvo un activo papel en la urbanización de la zona. Por un lado, agilizó la accesibilidad a la planta pavimentando el tramo que va de la Ruta Nacional N° 36 al Canal Maestro sur; por otro lado, solicitó la nomenclatura de calles que rodeaban la fábrica (Decreto Ordenanza Municipal 677/1962) y, por último, colaboró con la mejora de la zona donde se estaba levantando la Academia Arguello¹⁰ ubicada al noroeste de la ciudad.

Es importante mencionar que, en la zona suroeste, los barrios Santa Isabel, Villa el Libertador y Comercial —ya existentes— ampliaron su extensión mientras surgían nuevas urbanizaciones: Santa Isabel II y III y el barrio del SMATA Residencial Sur, quedando planteada para el área una fuerte función residencial. Recordemos que la función del cuadrante se consolida, de este modo, porque IKA se encargaba, dentro de su planta de Santa Isabel, de la mayor parte de las etapas de la fabricación, hecho que desalentaba la radicación de industrias subsidiarias (Seppi, 2010), a diferencia del cuadrante sureste donde estaba localizado FIAT. Estos cambios en el sector los podemos ver plasmado en la Figura 2, que muestra la progresiva urbanización del suroeste desde 1955.

Para el caso de IKA, para finales del período analizado, el espacio industrial propio de la fábrica no crece significativamente, considerando la cantidad de metros incrementados y construidos entre 1955-1962. Recordemos que la política seguida por IKA buscó concentrar la producción integrando todas las partes del proceso productivo en su planta de Santa Isabel en Córdoba, canalizando hacia ella la mayor parte de sus inversiones. Sin embargo, a partir de la crisis de 1962 y hasta fines de 1968, IKA comienza a desarrollar una estrategia opuesta, desconcentrando y especializando la producción en diferentes plantas, evitando efectuar reformas significativas en la planta de Santa Isabel.

10 Escuela trilingüe de la ciudad de Córdoba. Según información brindada en su propia página: “Nuestra escuela fue fundada en 1955 con el objetivo de brindar educación a niños de familias estadounidenses radicadas en Córdoba, cuyos padres venían a trabajar a la Fábrica Automotriz Kaiser. Al año siguiente se abre la institución a toda la comunidad, funcionando dentro del Sistema Educativo formal con características de colegio privado, mixto, bilingüe de doble escolaridad, creando una sala de Jardín de Infantes y una sección de cada grado de la Escuela Primaria, con doble escolaridad, creciendo el número de alumnos, año a año” (<https://aa.edu.ar/identidad/>).

Figura 2. Urbanización del área de implantación de IKA, 1955-1970



Fuente: Ricci (2018, p. 106)

Estas limitantes en el crecimiento y la descentralización de la producción, acompañadas de un acelerado proceso de modernización y automatización de las líneas de producción, tendrán un efecto negativo en cuanto a la demanda de personal por parte de la empresa (Cecchetto 1989). Por esto, a mediados del período se comienza a esbozar la tendencia que se desarrollará en las siguientes décadas: incrementos anuales decrecientes o variaciones negativas con la consiguiente expulsión de mano de obra.

La participación del total de obreros en la PEA de la ciudad de Córdoba para 1960 y 1970, ratifica la tendencia mencionada ya que esta desciende del 2% en 1960 al 1,6% en 1970 (INDEC, 1970). Esto es debido a una baja en la cantidad de obreros empleados por la empresa. La participación que el plantel de trabajadores de la empresa, sumada a su grupo familiar, tiene en las cifras totales de población de la ciudad de Córdoba entre 1955 y 1968 evidencia una tendencia a disminuir al igual que en FIAT. Entendemos que, la disminución de la mano de

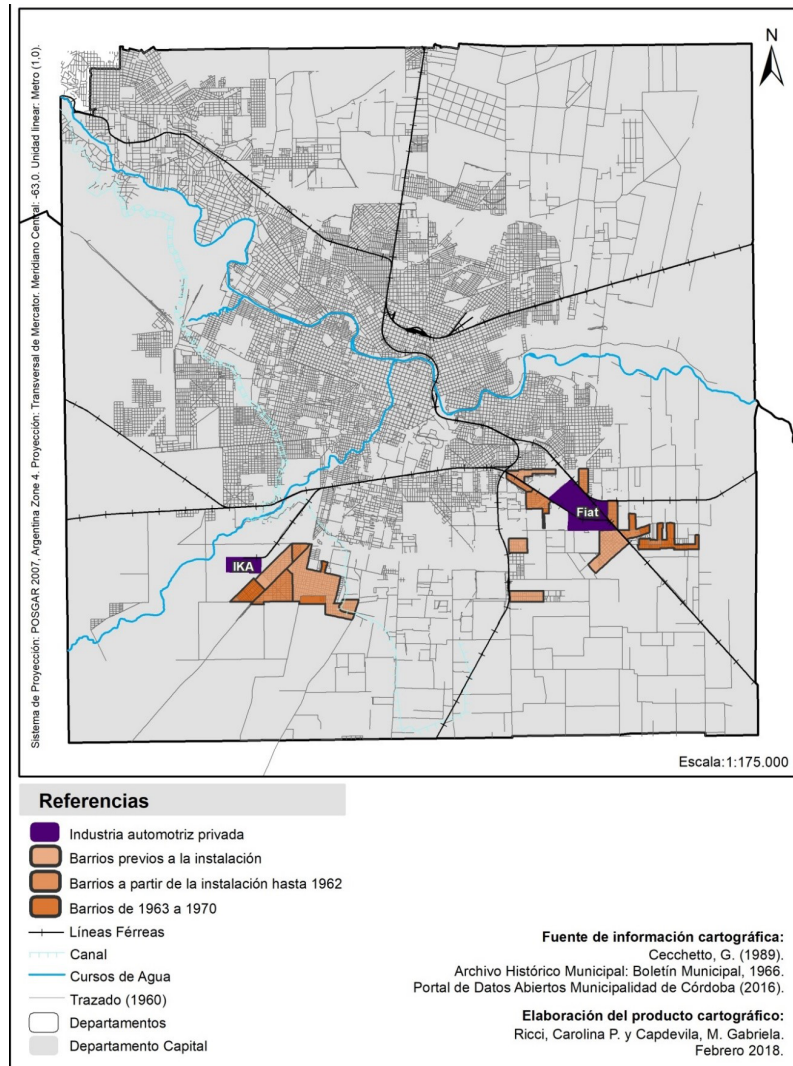
obra, puede haber operado en la disminución de los loteos y tierras aprobadas en el período posterior a 1965 (Boletín Municipal, 1966, 1968). Según Montenegro (1982), Cecchetto (1989) y los informantes entrevistados, los trabajadores de IKA y FIAT, casi en su totalidad, fueron propietarios de sus viviendas habiendo comprado las tierras y construido sus casas, con su propia fuerza de trabajo, durante los años trabajados en la fábrica. El entrevistado Montivero, nos cuenta al respecto “y así yo, con mano propia, empecé a hacer la casa, el cemento, hice las paredes, todas esas cosas” (comunicación personal, 2017). Mientras que Jaime nos comenta que

Había mucha gente que compraba los lotes y se empezaba a hacer a pulmón la casa (...) Algunos eran medio albañiles y se la hacían ellos cuando cobraban. Incluso a veces se hacían grupos para ayudar a hacer el techo, se hacía la losa, y después se hacían asados y todo eso. (Jaime, comunicación personal, 2017)

De las entrevistas y análisis de archivos y ordenanzas surge que las zonas aledañas a las fábricas, exceptuando algunos barrios, no fueron los lugares de preferencia de los operarios de las industrias IKA y FIAT, que eligieron su residencia en otras zonas de la ciudad. En este sentido, según datos del INDEC (1970), la zona periférica sur fue ocupada por grupos socioeconómicos de niveles medio o bajo. Los barrios San Lorenzo y Deán Funes albergaban mayormente a una población de clase media, en tanto que Avellaneda, Ituzaingó y Ferreyra aparecen como sitios de residencia de obreros de industrias pequeñas, jornaleros y changarines, entre otros. Por su parte, José I. Díaz tomó un perfil de barrio de composición mixta en torno a los estratos socio-económicos que allí habitaban (Cecchetto, 1989). Con respecto a la presencia de asentamientos informales en el sector, recién en 1970 aparecen datos oficiales sobre las denominadas censalmente como villas de emergencia de la ciudad y consignan la existencia de una en Ferreyra con 226 habitantes. Con respecto a Santa Isabel, pareciera que poseía un perfil similar al de José I. Díaz en su composición de estratos económicos, mientras ciertas secciones del barrio estaban habitadas por personas de clases bajas, en otras residían operarios o trabajadores de clases medias. Con respecto a SMATA Residencial Sur, uno de nuestros entrevistados, el señor Romero, indicaba que era uno de los barrios en donde se localizaban algunos operarios de IKA y que, en comparación con barrios aledaños, tenía mejor disponibilidad de servicios.

En resumen, la periferia sur de la ciudad experimenta importantes cambios que se ven reflejados en los nuevos barrios creados, posterior a la radicación de las industrias automotrices privadas, y la densificación y ampliación de los ya existentes. En la Figura 3, se pueden ver reflejados los procesos de ocupación y urbanización de las áreas de implantación de IKA y FIAT en la zona sur de la ciudad.

Figura 3. Urbanización de la periferia sur, 1954-1970



Fuente: Ricci (2018, p. 111)

La ciudad de Córdoba pasó de ser un centro de servicios terciarios de su área de influencia, a constituirse, a partir de la década del 50, en el centro industrial más importante de su provincia y de su región (AUP, 1973). Esta expansión de la ciudad estuvo generada por el importante crecimiento demográfico que se evidenció en la época. Distintos autores (Nordio, 1984; Foglia y Goytia, 1989) mencionan que el período de crecimiento más notorio fue entre 1947 y 1970. El Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas (INDEC, 1970), resalta para el período una tendencia de la población a la concentración en grandes aglomerados urbanos (Gran Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran La Plata y Gran Santa Fe) especificando que el Gran Córdoba fue uno de los principales en el período intercensal 1947-1970- con un crecimiento demográfico de 31,5% para el período intercensal 1947-1960, y de 31,09% para el período 1960-1970-. Cabe destacar que mientras en la ciudad la población aumentó un 52% de 1957 a 1960, en la provincia sólo fue de un 17% (INDEC, 1970). Si esto lo comparamos con el crecimiento total de

la provincia que fue de 12,1% para el período 1947-1960 y de 16,07% para 1960-1970, logramos dar cuenta del significativo proceso de crecimiento poblacional que experimentó la ciudad de Córdoba.

En 1962, en los Lineamientos Generales del Plan Regulador de la Ciudad, La Padula¹¹ había escrito que “los mayores problemas que presenta la ciudad no se dan por el crecimiento demográfico en sí sino por la distribución espacial de éste” (1962, p. 12). En este sentido, la acelerada y desmedida aprobación de loteos y subdivisiones llevó a una expansión de la ciudad hacia las periferias sureste, suroeste y noroeste, que generó un crecimiento conflictivo en tanto no permitió garantizar la infraestructura de servicios para toda la población. En este sentido, el informe de la Asesoría de Planeamiento Urbano (APU) reconocía en 1973 que, para los sectores SE y SO, la presencia de las industrias generó su repentina y desordenada expansión con fuerte tendencia a la dispersión, que aunada al incremento de población y actividades constituyó la expresión física de un desmesurado y desordenado crecimiento (APU, 1973). Este se produjo sin un plan integral y sin el control necesario para adaptar los nuevos asentamientos a las condiciones resultantes de los rápidos cambios sociales y económicos que la ciudad experimentaba.

En el mismo informe (APU, 1973) se detallaba la situación del cuadrante N.O. En concordancia con lo relevado, se permite un alto número de loteos y subdivisiones para la circunscripción 5 —barrios Cerro de las Rosas, Villa Belgrano y Argüello y su extensión hacia las localidades de Villa Allende y Mendiolaza—. En este período el corredor que conecta la ciudad con la localidad de Río Ceballos en el extremo crece significativamente, densificándose en áreas por fuera del ejido municipal¹². Dicho desarrollo se produce no sólo por condiciones geográficas favorables de paisajes, altura, entre otras, sino por la existencia de urbanizaciones próximas a la ciudad, como las pertenecientes al área de influencia inmediata que tendieron a establecer una conurbanización (APU, 1973). Dentro de los loteos y subdivisiones aprobadas para el cuadrante NO, al igual que en otras áreas analizadas, casi la mitad de las parcelas eran rurales, es decir que hubo modificaciones de percepción de ganancias para los terratenientes por el cambio del suelo rural a urbano.

Ahora bien, nos preguntamos si la expansión de la estructura urbana, con su crecimiento hacia los cuadrantes noroeste, sureste y suroeste y su densificación en el área central, había sido beneficiosa para el conjunto de la población cordobesa. Creemos que un buen indicador de esto, podría ser la disposición de la infraestructura de servicios y el acceso a esta por parte de la población. En las entrevistas realizadas, un aspecto al cual todos los informantes hicieron mención fue al sistema de transporte. El señor Montivero llegó a afirmar:

11 Ernesto La Padula fue un arquitecto involucrado en la renovación y modernización de la ciudad de Córdoba. Como aspectos relevantes tuvo a su cargo la redacción de los Lineamientos Generales del Plan Regulador en 1958.

12 El ejido municipal de la ciudad de Córdoba está establecido arbitrariamente por un cuadro perfecto de 24km²

(...) estaba la línea 10, que eran ómnibus que cargaban 30 personas a lo mejor, que lo tomábamos acá en la Plaza Vélez Sarsfield, y bueno ahí íbamos todos, lleno, colgados por el techo, por cualquier parte. (...) Cuando vinieron y trajeron los Leilan esos, salían acá de la plaza General Paz, y bueno, en toda la avenida recogían y cuando llegaban allá a la plaza Vélez Sarsfield llegaban hasta los estribos... y bueno, eran coches que por grandes que fueran, eran pocos, porque a lo mejor andaba un coche cada hora. (Montivero, comunicación personal, 2017)

Por su parte, Romero señaló,

Lo que sí, nosotros tuvimos por allá por la década del 70, un plan de financiación para comprar automóviles, eso sí. Al cual yo me anote rápidamente, porque yo ya estaba casado y tenía dos hijos y manejarme con mi señora y los dos pibes chiquitos en colectivo era un drama, tal es así que una noche que habíamos estado esperando el colectivo que lo tomaba aquí en el centro...Y teníamos que tomar el colectivo ahí, y era un gentío terrible, y me acuerdo que me bajé del ómnibus y le dije a mi mujer, mañana sin falta voy y me anoto para un coche porque así no podemos vivir con dos criaturas (...). (Romero, comunicación personal, 2017)

Sumado a esto, Jaime afirmaba,

No, no, siempre faltaban...siempre iban llenos. Salían lleno... a veces cuando uno lo tomaba en el centro era más fácil, porque a veces venía medio vacío (...) Pero cuando uno se iba (salía de la fábrica), el que no salía corriendo para tomar el colectivo se venía parado hasta el centro o no lo subían. (Jaime, comunicación personal, 2017)

La calidad y frecuencia del sistema de transporte fue un tema recurrente en las entrevistas, debido a la carencia del servicio con una frecuencia inadecuada y menor en relación con la demanda, dado que IKA y FIAT llegaron a emplear cerca de 13.000 personas sumado a los trabajadores que se trasladaban a industrias menores allí localizadas. Sobre esto pudimos observar en las ordenanzas-decretos que en 1957 y 1958 se había realizado una modificación del sistema de transporte, sin embargo, esta reforma no benefició de manera sustancial a la zona sur ya que no contaba con una prestación de transporte que le permitiera conectarse con la zona central de manera eficaz. Tal es así, que muchos de los entrevistados también insisten en que el traslado a las fábricas era garantizado por los propios operarios, ya sea mediante la contratación de servicios de transporte, la socialización de autos o el traslado a partir de medios privados de movilidad. Sobre esto, la señora Marion nos comentó que,

Ellos (los operarios) se organizaban y contrataban colectivos... porque el... el servicio público era pésimo... encima yo que venía de Buenos Aires... (...) Yo viví en barrio Jardín -zona sur- bastante tiempo... inclusive había un señor que vivía en frente, que me llevaba y me traía cuando vivía en barrio Jardín, íbamos y veníamos. Se hacía mucho pool... ósea que uno ponía el auto, o todos poníamos nafta una semana para un auto y otra semana para otro. (Marion, comunicación personal, 2017)

En esta misma entrevista Marion insiste en comparar cómo se trasladaba cuando vivía en Buenos Aires y lo que significó cuando se mudó a Córdoba. En su relato dejaba entrever que, si bien ella vivía lejos de su trabajo en Buenos Aires, combinaba fácilmente líneas y calculaba horarios, mientras que en la ciudad en Córdoba ante irregularidades combinaba con su vecino, operario de la fábrica de IKA, para el traslado al trabajo. En esta línea informantes, como el señor Jaime, comentaron que la mayoría de los operarios en un principio se trasladaban en bicicleta, luego en motos y finalmente en la década de 1970, con facilidades otorgadas por las empresas de IKA y FIAT, en auto.

Entre 1956-1966, con la gran expansión de las plantas y la demanda de mano de obra, aumentaron sostenidamente las motos patentadas. Tal es así que, como afirman los informantes, se construyeron moteros con capacidad para 1000 motos particularmente en las plantas de Santa Isabel y Ferreyra. A esto, se le sumaba el transporte colectivo privado de obreros, contratados de formas cooperativas por lo operarios o por particulares, que recogían a los operarios en sus domicilios o con un recorrido estructurado. El financiamiento de estas formas de transporte quedaba a cargo de los operarios, sin contar con colaboración del Estado o las empresas.

En el análisis de la situación de la ciudad de Córdoba realizada por el arquitecto La Padula (1958), afirmaba la dificultad de los sistemas públicos de transporte debido a la necesidad de extenderlos hasta los nuevos suburbios. Los trazados realizados, siguiendo el tradicional esquema de damero, se orientaron en todas las direcciones, dificultando las conexiones viales y su llegada hacia el centro. Sumada a la deficiencia y saturación del transporte urbano de la ciudad, en el informe de la APU en 1973, se reconoce que los rangos de suficiencia de la red vial, que posibilitaba los intercambios provinciales e interprovinciales, mostraban ya para 1969 una caída sensible en las rutas y caminos de accesos a la ciudad.

Otro aspecto importante de analizar es el acceso al agua en las áreas periféricas de la zona sur donde había ocurrido un proceso de subdivisión, loteo y posterior densificación poblacional. Al respecto, Cecchetto (1989) afirma que en los cuadrantes SE y SO la provisión de agua era deficitaria y corría por cuenta de los particulares. El Estado no disponía de un servicio de agua para las zonas de expansión y a cambio, pudimos observar, exigía a los loteadores que se encargaran de la provisión de estos servicios. De esta manera, la población asentada en esos cuadrantes durante el período se sirve de las «canillas públicas» (canal maestro) o de los tanques de agua que se construían en cada loteo. Al respecto, durante sus años de residencia en Barrio Vidor (zona sureste) el señor Jaime nos decía,

El tema más grave era el agua (...) La luz sí, pero el agua era un drama. Nosotros a veces teníamos que venir al centro para buscar el agua. Teníamos bidones para buscar el agua. Yo ya tenía el auto en el año 71, 72, y veníamos a buscar agua al centro, porque no había agua. (Jaime, comunicación personal, 2017)

Tal cual lo afirma Jaime, aún en la década de 1970 la provisión de agua, gas y luz era deficitaria, por lo cual los propios habitantes debían proveerse bajos sus

medios y sin asistencia del estado de alguno de estos recursos.

Conforme lo establece Cecchetto (1989) el problema no sólo era el acceso al agua, sino los altos niveles de arsénico que contenía. Obras Sanitarias de la Nación tenía previsto desde 1960 una obra para llevar agua a la zona sur, sin embargo, postergaba su realización porque implicaba la construcción de infraestructura compleja y costosa. Según datos estimados por la Municipalidad de Córdoba, para mediados de 1960 la cobertura del servicio de agua corriente alcanza sólo al 60% de la población, mientras que el resto estaba cubierto por servicio de tanques sobreelevados con agua del subsuelo, poco apta para el consumo. Según Foglia y Goytia (1989), los estudios realizados para el período muestran que en Córdoba la dotación de servicios era muy costosa situación que afectaba en general a los estratos de menores ingresos expulsados hacia la periferia de la ciudad por los altos valores del suelo que mostraban las áreas dotadas con servicios.

Así se comprende la elección de los operarios de zonas que no eran las inmediatamente aledañas a las fábricas, como son los barrios surgidos como ampliaciones de urbanizaciones tradicionales y los que se comenzaban a formar más próximos el área central debido a la cercanía con el centro de la ciudad o por contar con posibilidades de acceder a una red ya estructurada de servicios. Existen excepciones en los casos de barrio SMATA Residencial Sur en la zona de IKA y barrio Deán Funes y en menor medida San Lorenzo, en la zona de FIAT que poseían mejores condiciones urbanas. En relación a la zona sureste y suroeste, en líneas generales, podemos afirmar que la llegada de las industrias y la provisión de servicios de luz, gas y agua, que el Estado garantizó para su funcionamiento, no implicó la extensión de servicios para los barrios que se iban formando a la par del proceso industrializador.

Así, todo el sector sur carecía de una adecuada provisión de servicios básicos. Según las ordenanzas municipales, los loteadores debían proveer agua y luz, y trazar y enarenar las calles del loteo. De este modo, la provisión de ambos servicios quedaba supeditada al empresario privado, que lo hacían de manera deficitaria, algo que los informantes corroboran. Es decir, mientras el Estado garantizaba obras y valorización de ciertas áreas —como los terrenos industriales—, dejó en manos del accionar privado la valorización de otras, lo que implica que la capitalización del proceso de urbanización fuera asumida por esos urbanizadores que, como vimos, en muchos casos eran también terratenientes. La inversión en infraestructura de servicios, o su ausencia, se vio permeada por la lógica de ganancia y capitalización de la renta de estos grupos urbanizadores y terratenientes.

Mientras algunos barrios, como aquellos dispuestos a lo largo de la ruta N°9, accedían al servicio de energía eléctrica, otros localizados hacia el interior de ésta carecían del mismo. Los barrios que contaban con suministro de agua provisto por los particulares, tenían el problema del alto contenido de arsénico, que la hacía no potable (Foglia y Goytia, 1989; Cecchetto, 1989). En esta situación se encontraban los barrios Deán Funes, San Lorenzo, José I. Díaz II y V, y V. Cnel. Olmedo. La Dirección Provincial Hidráulica, por su parte, abastecía a Ferreyra,

José I. Díaz I y Avellaneda. Para el resto de los barrios, como mencionamos, las alternativas eran el camión de tanque o la canilla pública (Cecchetto, 1989).

Según los entrevistados y noticias relevadas del período, la acción de los loteadores privados fue insuficiente y las demandas de los servicios quedaron insatisfechas para la población de la zona. A lo que se sumaba la insuficiente disposición de plazas y espacios verdes no sólo en los barrios nuevos sino también en las áreas más tradicionales en expansión. Todo esto, refuerza nuestra hipótesis de que el crecimiento de la estructura urbana de la ciudad, mediante la anexión de tierras rurales a la dinámica urbana, se centró en la búsqueda de acumulación de ganancias por parte de los grupos terratenientes avalados por el accionar del Estado, sin tener en cuenta las necesidades de toda la población involucrada. Dado este crecimiento desmedido, el Estado dejó libradas al accionar privado las condiciones de infraestructura en las áreas de crecimiento periféricas.

Del número desmedido de loteos y subdivisiones permitidas, el testimonio de los entrevistados y diferentes informes relevados observamos que la acción municipal no se encuadró dentro de un modelo de ordenamiento preciso, con obras públicas puntuales y una normativa sistemática orientada al control funcional y formal del asentamiento y obtención de infraestructura por parte de los urbanizadores. Faltó un plan ordenador que pudiera actuar sobre las necesidades efectivas de los habitantes, necesidades que los avances en infraestructura del período no lograron cubrir para el conjunto de la estructura urbana. El mayor déficit se situó en gran parte de la extensión periférica sur de la ciudad, en donde, como ejemplo, podríamos mencionar que el único barrio que poseía un sistema de cloacas era barrio Avellaneda, que había conseguido la extensión de las obras realizadas para el funcionamiento de la planta de Ferreyra.

Por su parte, el desorden y la dispersión de ese crecimiento se pueden ver reflejado en los siguientes datos que recoge Foglia y Goytia (1989) y, su consecuente crítica,

A mediados de la década del 70 en las 57000has. disponibles dentro del eji-do, la mancha urbanizada que toca ya los límites jurisdiccionales en varias direcciones geográficas, constituye en realidad sólo el 29% de la superficie disponible y de ésta, sólo el 40% está efectivamente ocupado. La densidad media de población es de 60 hab./ha. y para alojar a cada habitante urbano se han abierto 150m², el despilfarro de tierra es evidente. (p. 89)

Con esto las autoras hacía referencia a los grandes espacios vacíos intermedios sin urbanización que los terratenientes dejaban a la espera de su valoración especulativa. Sobre estas características de la ciudad los entrevistados también dejaron testimonio, así la señora Marion afirma,

De la rotonda Las Flores por ejemplo, hacía Renault, no había nada prácticamente... no había nada... tal es así que cuando yo era nuevita me tomé el colectivo una vez y era de noche... oscuro, y me bajé, y estaba en el medio de la nada... La calle que entraba a donde estaban los monoblock y todo eso, ahí sí había más casas, y era la única calle asfaltada... el resto era de tierra... (Marion, comunicación personal, 2017)

Esta extensión desordenada de la ciudad tenía su clara incidencia en los costos que debía afrontar el municipio para extender la provisión de servicios de infraestructura y de transporte que pagaba el conjunto de la población que mayoritariamente no se veía beneficiada. Las fuentes trabajadas permitieron ver que del total de los loteos y subdivisiones relevados (445) ninguno fue rechazado por el municipio, siendo todos aprobados. Si bien, en la mayoría de los loteos solicitados observamos que las aprobaciones fueron acompañadas de la exigencia por parte del Estado a los loteadores de asegurar la provisión de agua, luz, gas y pavimento en los terrenos a urbanizar, con el análisis de las fuentes y bibliografía realizadas vimos que esto no se llevó a cabo de manera eficiente. En la práctica el Estado municipal no llevó adelante una política de control a los loteadores que les hiciera cumplir con las exigencias normativas. Más allá de las responsabilidades obviadas por los loteadores sobre la disposición de servicios, el Estado tampoco garantizó aquello que era propio de su competencia.

A modo de cierre

La localización de las Industrias Káiser Argentina y del Grupo FIAT en la ciudad de Córdoba estuvo motivada por decisiones políticas del Estado y por una serie de ventajas comparativas que la ciudad presentaba en relación a otras ciudades del interior del país. Con respecto a la responsabilidad del Estado sobre la decisión tomada vimos que, sumado al condicionamiento en la presidencia de Perón a IKA sobre su instalación en Córdoba, existía un marco normativo provincial y municipal que hacían válidos los términos de las mencionadas leyes nacionales y dejaban explicitadas exenciones impositivas para las empresas radicadas en el territorio provincial.

En lo que concierne a las ventajas comparativas de la ciudad de Córdoba en relación a otras del interior del país, podemos mencionar que, previo a la llegada de IKA y FIAT ya había en marcha un desarrollo industrial, y particularmente, automotriz, iniciado a finales del siglo XIX. El activo papel que sostuvo el Estado provincial en su búsqueda por la modernización de la ciudad de Córdoba, se expresó en los procesos de remodelación de la estructura urbana y el fomento del crecimiento industrial que llevó adelante, los cuales fueron factores clave para el desarrollo sostenido de la industria a lo largo de los años y su consolidación en 1950 con la llegada de estos capitales.

Concretamente, el Estado provincial se concentró en la creación de condiciones favorables para el crecimiento económico en general, el fomento industrial —mediante concesiones impositivas y promoción de la generación de energía eléctrica para fines industriales— y el desarrollo de gestiones financieras para la obtención de préstamos destinados a obras públicas. Como analizamos, la apertura de dos fábricas estatales, fueron cruciales para la profundización industrial y muestran la voluntad política del Estado en el desarrollo del sector: la Fábrica Militar de Aviones (1927) y IAME (1952). Además, Córdoba presentaba características particulares que la hicieron atractiva para estos capitales. Así,

la inserción de estas industrias fue un proceso comandado y planificado por el Estado (nacional, provincial y municipal) que, a través de distintas normativas, políticas públicas y servicios de empresas estatales (IAME y EPEC), garantizaron condiciones para la radicación de estos capitales.

Con respecto a la zona sur de la ciudad de Córdoba, la propia instalación de las empresas, FIAT en el cuadrante sureste e IKA en el cuadrante suroeste, generó cambios en la zona que quedaron reflejados en la modificación de las funciones que allí se desarrollaban y la incorporación de esta área, antes rural, a la dinámica urbana. Sin embargo, el impacto de la radicación de estas empresas no se agota allí ya que, en simultáneo, la demanda de gran cantidad de mano de obra generada por estas industrias llevó a un proceso de crecimiento demográfico que impactó sobre la estructura urbana, generó una expansión de la ciudad y una urbanización espontánea, conflictiva y desordenada.

Como observamos, el gran cambio de parcelas rurales loteadas y subdividas en el período —el 40% de lo relevado— permitió la anexión de nuevas tierras de la zona sur a la estructura urbana de la ciudad de Córdoba. Estas tierras estaban localizadas en su mayoría en las zonas periféricas de tres cuadrantes de la ciudad, el sureste (área de implantación de FIAT), el suroeste (área de implantación de IKA) y el cuadrante noroeste no analizado en este trabajo, que previamente a la instalación de estas industrias eran áreas mayoritariamente rurales sin conexiones significativas con la ciudad.

Se destaca el cuadrante sureste que experimentó un importante proceso de urbanización marcado por el aumento de subdivisión de tierras rurales y de loteos, incorporadas al área urbana a partir de allí. FIAT fue un agente clave en este proceso, ya que promueve la urbanización en primera instancia ya que su propia inserción vincula el área con las zonas urbanizadas en segunda instancia, porque su funcionamiento en el cuadrante llevó al incentivo de radicación de industrias menores que funcionaban como subsidiarias de aquella y, por último, por la propia compra de tierras, adyacentes al predio, que efectúa FIAT para extender la fábrica.

En el área de implantación de IKA (cuadrante suroeste) en 1940 habían comenzado a urbanizarse ciertos terrenos del sector consolidando su proceso de crecimiento y urbanización a partir de 1954 con la llegada de esta empresa. Pudimos observar que, al igual que en el área de implantación de FIAT, la zona incrementó su dinámica urbana a partir de la incorporación de tierras rurales —mediante las subdivisiones—. Esto se logró gracias a las estrategias claras que llevaron adelante terratenientes del sector, como la mencionada donación de tierras a la empresa IKA (que sin lugar a dudas dinamizaría el cuadrante) y por el propio proceso de ocupación de las áreas ya urbanizadas, al crecer la vinculación de la zona con la ciudad.

A partir de esto podemos analizar el cambio de uso rural a uso urbano de un significativo número de parcelas durante el período, las cuales pudieron ser incorporadas a la dinámica urbana por el proceso socio-económico que desató la llegada del capital industrial privado y su instalación en la zona sur de la ciudad.

Como analizamos en otra investigación (Ricci, 2018), mediante el cambio de tipología rural a urbano, los terratenientes y grupos promotores lograron cambiar el tipo de renta que su terreno era pasible de percibir y lograron que sus loteos tuvieran potencialmente la capacidad de percibir otros tipos de rentas y usos, que en todos los casos incrementaron sus posibles ganancias.

En el caso de los suburbios en zona sur, gran parte de estos loteos realizados quedaron sin habitar, sin embargo, sus propietarios aprovecharon la coyuntura económica —crecimiento industrial y demográfico—, y política —un Estado sin una política clara de regulación o planificación del crecimiento urbano—, para subdividir y lotear desmedidamente las tierras antes rurales. Este cambio de tipología del suelo les permitió poseer lotes urbanos con múltiples usos potenciales que serían concretados cuando alcanzaran la máxima valorización de sus tierras. También, reconocer estas tendencias nos permitió dar cuenta del inicio de lógicas de ocupación del suelo y crecimiento habitacional en sectores y corredores que hoy están consolidados por la acción del capital inmobiliario y promotor —sectores sur y cuadrante noroeste—. Así, la aguda segregación y el desmedido crecimiento de su mancha urbana, que actualmente vive la ciudad de Córdoba, es resultado de décadas de un accionar del Estado en articulación con terratenientes y capital promotor. Esta investigación da pie para continuar rastreando geográfica e históricamente en qué devinieron algunos de los terratenientes y promotores de la época y qué relación tienen con los capitales promotores e inmobiliarios del presente. También nos permite pensar en los estructurales problemas de crecimiento urbano de la ciudad.

Referencias

- Ansaldi, W. (2000). La democracia en América Latina, entre la ficción y la esperanza. *Anales de la Cátedra Francisco Suárez*, 34, 173-197.
- Asesoría de Planeamiento Urbano, Municipalidad de Córdoba (1973). *Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico*. Municipalidad de Córdoba.
- Belini, C. (2009). *La industria peronista: 1946-1955: políticas públicas y cambio estructural*. Edhasa.
- Boletín Municipal de 1966. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Córdoba.
- Boletín Municipal de 1968. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Córdoba.
- Cecchetto, G. (1989). *Evolución de los asentamientos industriales IKA y FIAT. Su inserción en el espacio urbano cordobés. Un estudio comparado (1955-1968)*. Inédito.
- Closa, G. y Villegas, S. (1997). *Contextualizar Córdoba*. Narvaja Editor.
- Decreto 4.075 de 1952 (1952, s/f). Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa y Documental.
- Decreto 6.191 de 1952 (1952, 28 de abril). Constitución Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa y Documental.

- Decreto 735 de 1955 (1955, 19 de enero). Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa y Documental.
- Decreto 737 de 1955 (1955, s/f). Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa y Documental.
- Decreto Ordenanza 282 de 1958 (1958, s/f). Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Córdoba.
- Decreto Ordenanza 4.322 de 1954 (1954, s/f). Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Córdoba.
- Decreto Ordenanza 677 de 1962 (1962, s/f). Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Córdoba.
- Decreto Ley 14.630 de 1944 (1944, 5 de junio). *Régimen de fomento y defensa de las industrias de interés nacional*. Ministerio de Economía. Centro de Información y documentación. <https://cdi.mecon.gov.ar/greenstone/collect/legislac/import/TOMO%201/19440605%20decreto%2014630-44.pdf>
- Dirección de Planeamiento de la Gobernación. (1967). Análisis de la Economía de Córdoba.
- Dirección Provincial de Vialidad. (1968). *Análisis del tránsito total*. Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba.
- Donato Laborde, M.G. (2017). *Territorio y globalización en Argentina: los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices* [Tesis de doctorado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación]. Memoria académica, repositorio institucional FaHCE-UNLP FaHCE-UNLP <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1378/te.1378.pdf>
- Ferrero, F. (1964). Localización industrial en la Provincia de Córdoba. *Revista de Economía y Estadística*, 8(2), 7-42.
- Foglia, M. E y Goytia, N. (1989). *Los procesos de modernización en Córdoba*. FAUD.
- Gordillo, M. B. (1998). Cambios organizacionales en los sectores de punta: la industria metal-mecánica de Córdoba en los 90. *Desarrollo Económico*, 23, 37-50.
- Gordillo, M. y Brennan, J. (2008). *Córdoba Rebelde. El Córdoba, el Clasismo, y la Movilización Social*. Talleres gráficos de Su-impress.
- Harari, I. (2015). *A media máquina. Procesos de trabajo, lucha de clases y competitividad en la industria automotriz argentina (1952-1976)*. Ediciones Ryr.
- Harvey, D. (2007). *El nuevo imperialismo*. Akal.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (1970). *Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas*. INDEC. <http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/Estadistica/censos/038%20-%201970-Censo%20Nacional%20de%20Poblacion,%20Familias%20y%20Viviendas.%20Compendio%20de%20Resultados%20Provisionales/PDF/1970.pdf>
- La Padula, E. (1962). *Lineamientos del Plan Regulador de la ciudad de Córdoba*. Boletín de la Municipalidad de Córdoba.

- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Ley Nacional 14.222 de 1953 (1953, 28 de agosto). *Ingreso al país de capitales extranjeros para invertir en la Industria y la Minería*. Congreso de la República Argentina.
- Ley Nacional 14.780 de 1958 (1958, 30 de diciembre). *Reglaméntase el régimen legal para las inversiones de capitales extranjeros con los mismos derechos que la constitución y las leyes acuerdan a los nacionales*. Congreso de la República Argentina.
- Ley Provincial 4.302 de 1951 (1951, s/f). Legislatura de la Provincia de Córdoba. Archivo histórico de la Legislatura de la provincia de Córdoba.
- Montenegro, J. (1982). *La industrialización y la urbanización de la ciudad de Córdoba en el período 1940-1960. Repercusiones sobre la estructura urbana* [Tesis de maestría. Pontificia Universidad Católica de Chile]. Inédita.
- Municipalidad de Córdoba. (2016). *Plano y capa de barrios de la ciudad de Córdoba*. Portal de datos abiertos.
- Nordio, O. R. (1984). Evolución poblacional de la Ciudad de Córdoba, 1947-1983. *Revista de Economía y Finanzas*, 60-75.
- Ordenanza Municipal 4.207 de 1954. (1954, s/f). Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Córdoba.
- Palmieri, H. y Colomé, R. A. (1964). La industria manufacturera en la ciudad de Córdoba. *Revista de Economía y Estadística*, 35-77.
- Ricci, C. (2018). *Capital, Estado y Espacio urbano: las transformaciones territoriales de la estructura urbana de la ciudad de Córdoba a partir de la radicación de las industrias automotrices privadas IKA y FIAT, 1953-1968* [Tesis de Licenciatura. Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades]. Inédita.
- Seppi, S. (2010). *La incidencia del proceso de reestructuración productiva en Barrio Santa Isabel, Córdoba* [Tesis de Licenciatura en geografía. Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades]. Inédita.
- Tedesco, M. G. (2013). Fabricando autos y distinción... Imágenes de industria y ciudad en la Córdoba de los años '50 y '60. En M. C. Boixados y S. Maizon (Eds.), *Imágenes de la Ciudad* (pp.181-208). Ferreyra Editor.
- Teixera de Godoy, P. R. (2008). *A produção do espaço: uma re aproximação conceitual da perspectiva lefebvriana*. Espaço e tempo.

Carolina Paula Ricci es Licenciada en Geografía por la Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba. Realiza su doctorado en la Universidad de Buenos Aires (mención Geografía). Becaria doctoral de temas estratégicos por el CONICET. Se desempeña en los siguientes cargos de la Carrera de Lic. y Prof. en Geografía de la FFyH-UNC: Profesora adjunta del Curso de Nivelación; Profesora asistente de Introducción al Pensamiento Geográfico; Profesora asistente de Epistemología de la Geografía. Es co-directora del equipo de investigación "Geografías en Córdoba. Contextos, prácticas territoriales y discursos, 1890 -2003" (SECyT-UNC). Integrante del programa Ideologías, Prácticas Sociales y Conflictos (CIECS - CONICET); proyecto de investigación Producción del

escenario urbano cordobés y sus transformaciones: continuidades y discontinuidades en las disputas urbanas (2018-2021) (SECyT-UNC); Grupo de Estudios Cultura, Naturaleza y Territorio del (Instituto de Geografía Romualdo Ardissoni-UBA); y, la Red Internacional de Imágenes, Geografía y Educación (polo Buenos Aires). Ha recibido la beca Incentivo a la Vocación Científica otorgada por el CIN (2016), y la beca de movilidad estudiantil por el Grupo de Universidades Montevideo (2013). Miembro del comité editorial de la Revista *Cardinalis* (Depto. De Geografía- FFyH-UNC). Trabaja en IECET-UNC-CONICET. Sus investigaciones se desarrollan en el área de la Historia de la Geografía, la Geografía Histórica y la Geografía Cultural. Instituto de Estudios en Expresión, Comunicación y Tecnologías. Facultad de Ciencias de la Comunicación. Universidad Nacional de Córdoba (IECET UNC/CONICET). Rondeau 467, piso 1, (5000) Ciudad de Córdoba, Córdoba, Argentina, carolina.ricci@unc.edu.ar, <https://orcid.org/0000-0001-8291-1032>

