

# La construcción de un territorio. Los tendidos ferroviarios en el proceso de formación de la Región Central Argentina<sup>1</sup>

## The construction of a territory. The railway lines in the process of formation of the Argentina's Central Region.

ROMÁN CARACCILO VERA\*  
Universidad Politécnica de Catalunya  
Universidad Nacional de Córdoba  
romangalo@gmail.com

### Resumen

El trabajo explora el proceso formativo del territorio de la Región Central Argentina a través de la construcción de los tendidos ferroviarios de mediados del siglo XIX. El análisis de una geografía específica y las condiciones físicas y económicas generadas por la ocupación colonial, en conjunto con una forma de intervenir el territorio, a través de las lógicas ferroviarias, permitirán establecer una lectura del proceso de construcción de la región. La visión conjunta del resultado final será desglosada para evaluar cuales son las reglas ocultas que determinan la identidad específica de éste territorio, entendiendo que el mismo es el resultado de un proceso individualizado que derivaría en un espacio basado en reglas precisas y concretas, medible y parametrizable debido a las propias lógicas del sistema ferroviario.

PALABRAS CLAVES: Ferrocarril, Territorio, Región Central Argentina.

### Abstract

This paper analyzes the formative process of the territory of the Argentina's Central Region through the reading of the construction of the lines railway in the mid-19th century. The analysis of a specific geography and physical and economic conditions generated by the colonial occupation, together with a mode of intervention in the territory by rail logic, allows for a reading of the construction process in the region. The joint vision of the final result will be disaggregated to assess what are the

<sup>1</sup> El presente texto forma parte de la investigación correspondiente a la tesis doctoral del autor: «Sobre tierra de Rieles. Estrategias individuales para la construcción colectiva del territorio de la región central argentina».

hidden rules that determine the specific identity of this territory, understanding that it is the result of an individualized process that would lead to a space based on precise and concrete, measurable and customizable rules because of the logic of the railways system.

KEY WORDS: Railway, Territory, Argentina's Central Region

## 1. La lectura del territorio como cuestión de fondo

En la forma actual de un territorio no siempre se puede advertir una planificación previa, entendida ésta, principalmente, con una mirada contemporánea del concepto

El caso de Argentina es un claro ejemplo de ello, debido a la poca tradición de planes a escala territorial o de pensamiento a ese nivel escalar<sup>1</sup>. Sin embargo, en el desarrollo de los largos procesos históricos a los que se somete un espacio geográfico, la ocupación humana va generando, de una manera u otra, huellas que lo condicionan y que le proporcionan reglas que terminarán definiendo su condición. La idea de entender un espacio geográfico como la sumatoria de acciones que han ido dejando su marca a través del tiempo, la idea de palimpsesto propuesta por Corboz (1983), abre la puerta para el desarrollo de esta investigación sobre las huellas del territorio en la Región Central Argentina.

El texto aquí presentado forma parte de una investigación mayor, en la que se pone el foco en la implicancia del sistema ferroviario en la construcción de las estructuras territoriales argentinas, haciendo un recorte geográfico en el espacio que se propone denominar Región Central Argentina. Se busca descubrir, tras el proceso de construcción ferroviaria, la presencia de reglas no explícitas, que caracterizarían la región, y que derivarían, en su mayor parte, de las propias reglas del sistema ferroviario.

Para lograrlo, la investigación se centra en el estudio de las compañías ferroviarias a través de la cuales se relata la construcción material del territorio; entendiendo que la conjunción de las acciones realizadas por cada una de ellas, aunque no planificadas explícita o integralmente, ni pensadas en conjunto, resultarían en reglas u órdenes que ayudaron a construir un espacio, aunque esto sea, en un

principio, de forma no intencionada. Se pretende demostrar así que las acciones de las compañías ferroviarias en la región, realizadas de forma individual, terminarían deviniendo en una suerte de construcción reglada y colectiva del territorio<sup>2</sup>.

El territorio estudiado, como espacio antropizado, responde a ciertas lógicas determinadas por los procesos históricos y su construcción constante. En este punto se trata de determinar el valor preponderante de las huellas derivadas del proceso de implantación del tren en la región. Si bien, los rastros indígenas y la ocupación colonial de la región dejaron huellas de relevancia, no son comparables, en cantidad, dimensión, volumen, densidad e intensidad a las huellas generadas por el sistema ferroviario; el cual, desde la perspectiva de este trabajo, se ha convertido en el verdadero constructor de la forma del territorio actual. Las prácticas constantes en el tiempo, ejecutadas por cada compañía terminarían desarrollando una ocupación sistematizada del territorio.

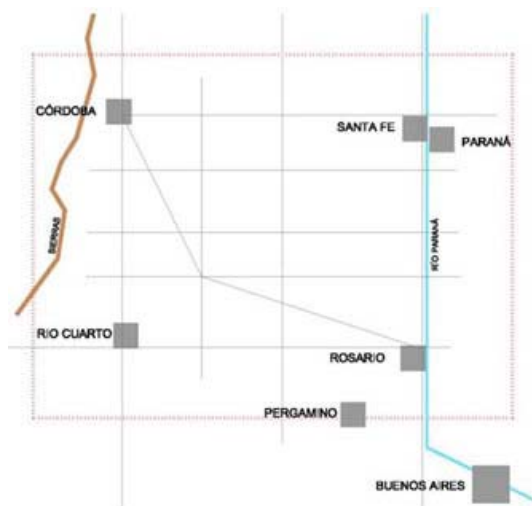
La estricta relación entre el ferrocarril y el territorio resultante es un argumento ya defendido por autores desde diferentes disciplinas. Lo haría Ferrer desde la economía (1967), Scalabrini Ortiz, desde la política y la historia (1938), o Roccatagliatta desde la geografía (1987). A estos autores clásicos se suman otros más contemporáneos que estudian el proceso de desarrollo ferroviario aportando nuevas miradas pero con el mismo argumento de fondo. Este texto intenta contribuir a este argumento, pero aportando una mirada inédita a estos estudios, una decodificación morfo-física de las reglas del territorio, acercando la cuestión a la disciplina urbanística, seguramente continuando la mirada de los trabajos de Martínez de San Vicente (1994), Eizaguirre (1990), Font (1997) o Lanzani (1996)

<sup>2</sup> Es verdad que en Argentina en los años 40 del siglo XX ya algunos artículos hablan de planificación territorial. Aunque éstos se refieren más bien desde una idea de integrar el territorio rural y el urbano (Mazza, 2010). No obstante, las experiencias prácticas fueron escasas y muchas se dieron sin continuidad en el pensamiento teórico. Asimismo, es difícil afirmar que en la actualidad constituyan un tema instalado en las agendas de los distintos niveles de administraciones.

<sup>2</sup> Se propone la utilización del término reglada en sustitución de planificado para no entrar en conflicto con el uso técnico que ese concepto ha adquirido en la actualidad.

Se propone la lectura minuciosa de las estructuras territoriales actuales para encontrar las reglas y leyes que definen este espacio geográfico, buscando en ellas su sentido de identidad. La relación entre realidad física, los condicionantes económicos y los procesos de gestión, en síntesis, las prácticas; que definen al propio sistema ferroviario, estarán presentes en el relato territorial propuesto. Sin embargo, en esta lectura a través del ferrocarril, de sus lógicas de implantación, de sus formas resultantes, se esconde la intención de estudiar el territorio como objeto complejo, buscando reivindicar una mirada de escasa repercusión en nuestro contexto.

En el transcurso de esta lectura, una de las cuestiones clave que aporta esta investigación es un producto basado en el redibujo de la red ferroviaria, desglosada en el proceso que cada compañía desarrolla, y comparado de forma paralela con las estructuras territoriales que se van formando a partir de cada operación (nuevos asentamientos, trazado rural, vías de comunicación). Entender el territorio desde la cartografía, de la cual aquí solo se muestran los planos síntesis de los cortes temporales, se convierte así en un hecho relevante y destacable, entendiendo que es allí donde se esconde la posibilidad de comprender este territorio.



**Figura 1: Espacio de desarrollo de la Región Central. Fuente: elaboración propia.**

## 2. Entre el territorio y la herencia colonial

Para entender la magnitud del cambio en las estructuras territoriales y en su forma que introduce el sistema ferroviario, es necesario tener en cuenta dos cuestiones, el territorio natural y la herencia de la acción humana sobre el territorio en ese momento.

### 2.1 La condicionante geográfica

Desde los orígenes de la ocupación española en Argentina, la forma del territorio natural ha sido el factor clave para el desarrollo de determinados espacios físicos. La forma física supuso una gran condicionante en la formación de los sistemas humanos en la región, «un determinismo geográfico» (Canal Feijoó, 1951) que derivó en la existencia de una organización monocéntrica y radiocéntrica. Justamente, la inexistencia de límites y referencias en la imponente Pampa argentina<sup>3</sup> establecerían las condiciones idóneas para el desarrollo de una economía particular, la cual sentaría las primeras bases para el desarrollo ferroviario, influenciando, además, la forma particular en la que lo hizo. Esta geografía determinaría, desde un inicio el aislamiento económico regional, salvo contadas excepciones, potenciando la actividad agrícola y ganadera de consumo interno y regional (Ferrer, 2007).

En este contexto, la región Central responde a tales características de forma casi total con la salvedad de la aparición del cordón montañoso de las Sierras de Córdoba. La aparición de este sistema, cuyos picos más elevados alcanzan los 2.800 msnm,<sup>4</sup> suponía la única variante geográfica de relevancia desde el río Paraná al este del territorio.

Este cordón montañoso es, por lo tanto, el único elemento que condicionaría el futuro emplazamiento de trazados ferroviarios debido a la complejidad técnica que suponía, en aquel momento, la construcción de vías en terreno no llano. Además, y como se comenta más adelante, ya sea desde el punto de vista económico (las actividades del territorio) o desde el punto de vista de las ciudades (la ocupación del territorio), todo aquello que estaba detrás del cordón montañoso no

<sup>4</sup> Diria Felix Luna: «Las inmensas llanuras.... ..mostraban una geografía inasible, difícil de establecer a partir de puntos de referencia». (Luna, 1993)

<sup>5</sup> Los Cerro Champaquí, 2790 msnm; Cerro Linderos, 2789 msnm o Cerro Aspero, 2750 msnm son las cumbres más importantes del cordón montañoso.

presentaría un gran atractivo para los inversores movidos por la producción agropecuaria como motor de la formación del sistema ferroviario<sup>5</sup>.

## 2.2 La ocupación previa del territorio

Para el momento de la implantación del ferrocarril argentina ya contaba con 300 años de ocupación promovida por el proceso colonizador, que se superponía a la previa aborigen. Esta ocupación ya definía ciertas estructuras en la forma del territorio de forma precisa e incuestionable. Había dejado sus marcas en los caminos, postas, fuertes, estancias, y centros urbanos. Sin embargo, y como se puede apreciar en la figura 2, estas huellas eran débiles, las ciudades eran poblados, las postas eran pequeñas aglomeraciones de casas, los caminos eran precarios y las grandes distancias que separaban cada uno de los puntos de contacto con el territorio los convertían en anecdóticos si se compara con los planos posteriores y la densidad de las huellas que impondría el tren.

En efecto, cuando el ferrocarril aparece, Córdoba, por ejemplo, ya contaba con 28.523 habitantes (1869) aunque su trama urbana apenas superaba las 70 manzanas de la fundación. Por el contrario, Rosario era apenas una pequeña aldea con su capilla y una apropiación del suelo rural próximo<sup>6</sup>. Además de estas dos ciudades, que adquirirían gran relevancia con el ferrocarril, existía en la región otros asentamientos, muchos asimilables a postas sobre el camino real o capillas o caminos secundarios que surcaban el territorio analizado, comunicando esas capillas o, por ejemplo, las estancias jesuitas.

Por lo tanto, es verdad que el largo proceso de colonización española había logrado imponer una cierta presencia de la mano del hombre en el territorio. Sin embargo con la magnitud del cambio que se produce en poco más de 50 años que transcurren en la historia de la implantación ferroviaria, podríamos afirmar que este es menor en comparación; ya que no había tenido la dinámica para ocupar de forma masiva el territorio. La relación entre los asentamientos era de una gran fragilidad debido a las enormes distancias que los separaban y la ma-

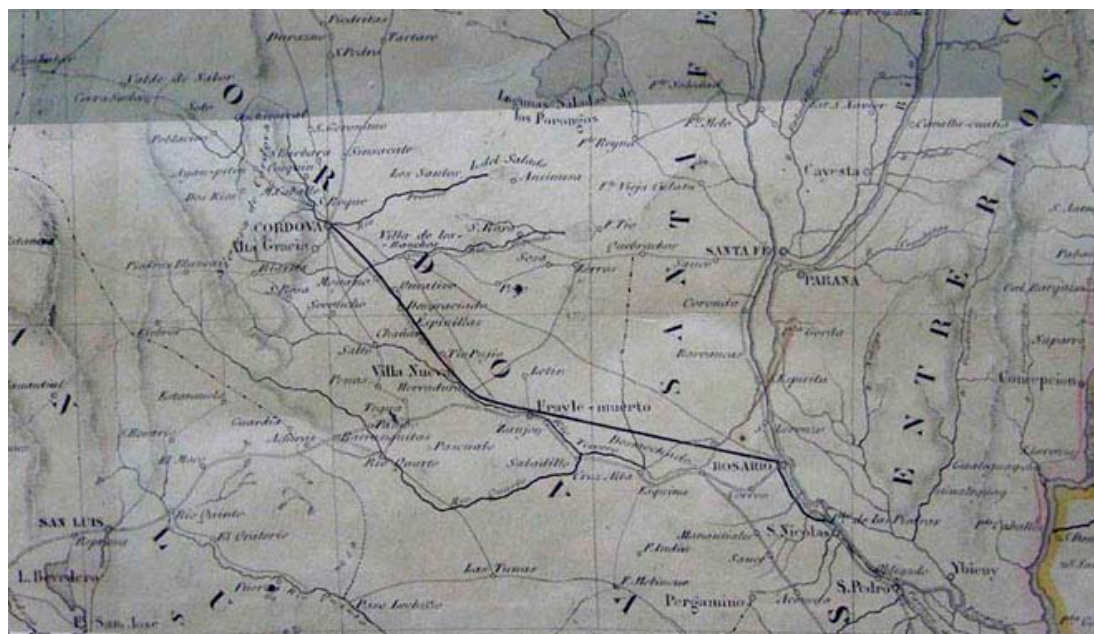


Figura 2: La región Central argentina ante la llegada del ferrocarril. (En el plano se observa el proyecto de trazado de la primera línea férrea de la región). Fragmento de mapa de la República Argentina, 1855. Fuente: Archivo General de La Nación.

<sup>6</sup> Ya avanzado el proceso de construcción ferroviaria, aparecerán algunas operaciones que cruzan las sierras, cuando las condiciones técnicas evolucionan y los requerimientos económicos y sociales lo convierten en acciones rentables. Ejemplo de ello sería el Ferrocarril Córdoba y Noroeste, el único que atravesaría las Sierras en el Área analizada en este texto.

<sup>7</sup> Según describe Debat, en el plano de Rosario de Timoteo Guillón de 1853, reconocido como el primer documento cartográfico, la ciudad tenía en ese momento tan solo 7 x 7 manzanas. (Debat, 2010). Esto nos habla de la escasa relevancia de este centro urbano en aquella época.

yoría de las veces, las postas y fuertes constituían solo hechos anecdóticos en la inmensidad de la pampa argentina. De cualquier manera, este proceso de ocupación definiría en un primer momento las estructuras fundamentales de los sistemas territoriales y el rango que tendrían las ciudades en un futuro, según su localización.

### 2.3 Sinergias entre territorio y proceso de ocupación colonial

Se puede afirmar que la geografía natural de la región determina, en su falta de condicionantes, las estructuras iniciales para el desarrollo regional y la formación de un futuro sistema de asentamientos. Estas condiciones naturales no solo guiarían el proceso de ocupación colonial sino que además marcarían la actividad económica que promoverá el desarrollo ferroviario y como consecuencia la formación de nuevos asentamientos urbanos. La llanura pampeana altamente calificada como espacio para la producción agrícola y explotación pecuaria se transformará así en el motor regional. La combinación entre sistema natural y sistema económico (colonial y post colonial) actuarían como alicientes para el desarrollo del sistema ferroviario: un territorio llano, sin grandes obstáculos geográficos, que dejaban total libertad de acción, y una producción económica que servía de masa crítica para asegurar la rentabilidad de cualquier operación.

## 3. Las prácticas de lo público y lo privado en la construcción territorial

### 3.1 El sistema y la gestión construyen una realidad

Con estas cuestiones como punto de partida el territorio comienza a transformarse (formarse) en el mismo momento en que se inicia la construcción de la primera vía férrea. En este proceso

es importante destacar la inexistencia a priori de una visión de conjunto sobre lo que debía ser el sistema ferroviario en su totalidad y por ende el territorio. El desarrollo ferroviario, si bien termina deviniendo un sistema complejo, arranca, como origen, de las acciones individuales de cada una de las compañías. Las estrategias particulares y el sistema de competencia que desarrollaron a lo largo de todo el proceso derivarían en los resultados territoriales actuales. A pesar de que en su mayoría parten de un objetivo común<sup>7</sup>, las estrategias de intervención fueron muy variadas y como tal con diferentes formas de incidir en el territorio. Cada acción individual corresponde a una estrategia económica previa que se plantea como *leitmotiv* de la línea a construir.

La estructura del ferrocarril, como sistema, tiene que ver con dos aspectos importantes desde el punto de vista logístico: la fuente de inversión y el marco de gestión. Los elevados costes que significaba la construcción de un tendido ferroviario solo podían ser asumidos por inversores de alto nivel, de los cuales, muy pocos o casi ninguno se podía encontrar en Argentina a mediados del siglo XIX. Como el gobierno tampoco contaba con los medios para realizar las inversiones necesarias para modernizar el país, se recurrió a capital en el exterior<sup>8</sup>. (López y Wadell, 2007)

La forma de competir que se llevó a cabo en Argentina tenía que ver con las ventajas ofrecidas a los inversores (compañías). Ésta se traducía en beneficios fiscales para las compañías, exenciones impositivas, subsidios y la garantía por parte de los gobiernos contratantes de asegurar los beneficios mínimos. También existieron otras formas de incentivo aunque éstas, sin duda, eran las más corrientes. El caso de la cesión de tierras no es algo tipificado, como se acostumbra a creer, y solo era aplicado en contadas ocasiones.<sup>9</sup>

El hecho de que la construcción del sistema se realizase a través de compañías privadas, en su mayor parte extranjeras, no es un dato menor, ya que implica que su trazado, condición y su fun-

<sup>8</sup> Este objetivo común es facilitar la extracción de materia prima hacia los puertos, para su posterior envío a Europa, como principal mercado.

<sup>9</sup> Esta búsqueda se ve facilitada porque a mediados del 1800 el auge de los ferrocarriles en Europa se encuentra en un camino descendente por lo que comienzan a aparecer numerosos capitales ociosos que buscan inversiones rentables. El negocio ferroviario había demostrado su fácil y segura rentabilidad, por lo que el interés en invertir seguía vigente y la oportunidad de nuevas tierras donde construir enormes redes aparece como un negocio muy atractivo.

<sup>10</sup> Comenta Justo López que a partir de 1880, el propio desarrollo ferroviario propició una dinámica de crecimiento tal que las inversiones llegaron en gran número por lo que los incentivos se comenzaron a limitar a su mínima expresión. En López y Wadell (2007)



cionamiento se veían estrictamente condicionados por los parámetros de rentabilidad de las inversiones realizadas, situación que terminaría por influir en la construcción territorial.<sup>10</sup>

Si atraer las inversiones era una cuestión fundamental, no menos importante lo era quien gestionaba el sistema. Si bien el funcionamiento es similar cuando la gestión es privada o pública, sí existió una enorme diferencia en la forma en que se relacionaba con el territorio donde se implanta, ya que los objetivos de partida son opuestos. Sin embargo, si bien la construcción del ferrocarril dependió en gran parte de empresas privadas, el Estado tendría siempre un papel relevante en el proceso. Inicialmente intervendría como controlador y fiscalizador, pero luego, entraría en la construcción de líneas ferroviarias, compitiendo con el sector privado.

El cuadro de la figura 3 pone en manifiesto esta relación, mostrando la totalidad de compañías con intervención en la región Central (19 de 40 compañías que actuaron en Argentina), enfatizando, sobre todo, la diferencia entre las compañías privadas y las públicas. Aunque, este

trabajo sostiene que incluso a pesar de la intervención estatal, nunca hubo una visión sistémica de cuáles serían las consecuencias sobre el territorio intervenido de la construcción de vías. Esto derivaría en que las diferentes líneas (tanto privadas como públicas) se trazasen de forma independiente y según las necesidades particulares de cada acción, respondiendo en cada caso a una estrategia particular promoviendo un desarrollo de líneas en paralelo que, en muchos casos, repetían los circuitos realizados, situación que promovió la intensiva ocupación del territorio a partir de centros urbanos nacidos del sistema ferroviario.

### 3.2 El modelo privado. Un modelo de extracción

Originalmente, en Europa, el sistema ferroviario se construyó como solución a la necesidad de conectar centros urbanos.<sup>11</sup> Sin embargo, el modelo que se aplicaría en Argentina tiene más que ver con el que se llevó adelante en Estados Unidos o India, en cuanto al modelo de

nº	referencia	compañías	propiedad
6	FCCA	Ferrocarril Central Argentino - Central Argentine Railway (CA)	privada
9	SA	Ferrocarril Andino	pública
11	FCCN	Ferrocarril Central Norte - Central Northern Railway	pública
12	FCBAC - FCBAR	Compañía del Ferrocarril a Campana - Buenos Aires and Campana Railway (luego FCBAR) - Buenos Aires y Rosario - Buenos Aires and Rosario Railway (BA&R)	privada
13	FCCO	Ferrocarril Oeste Santafesino - Santa Fe Western Railway (SFW)	privada
14	FCBAP	Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico - Buenos Aires and Pacific Railway (BA&P)	privada
15	FCPSF	Ferrocarril Provincial de Santa Fe - Compagnie Francaise de Chemins de Fer dans la Province de Santa Fe	pub/privada
16	FCCM	Ferrocarril Córdoba a Malagueño	privada
24	FCCC	Ferrocarril Central de Córdoba - Córdoba Central Railway (CC)	privada
26	FCCYR	Ferrocarril Córdoba y Rosario - Córdoba & Rosario Railway (C&R)	privada
27	TVRaf	Tranvía de Rafaela - Rafaela Steam Tramway	privada
29	FCVMR	Ferrocarril Villa María a Rufino - Villa María and Rufino Railway (VM&R)	privada
30	FCGSSFCba	Gran Ferrocarril del Sud de Santa Fe y Córdoba - Santa Fe and Córdoba Great Southern Railway (SF&CGS)	privada
32	FCCYN	Ferrocarril Córdoba y Noroeste - Córdoba North Western Railway (CNW)	privada
33	FCST	Ferrocarril San Cristóbal a Tucumán - San Cristobal to Tucuman Railway	privada
35	FCCGBA	Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires - Compagnie Général de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires	privada
36	ECRosaBA	Ferrocarril Rosario a Buenos Aires (extensión FCCC)	privada
37	FCRFB	Ferrocarril Rosario y Puerto Belgrano - Compagnie de Chemins de Fer Rosario-Puerto Belgrano	privada
40	FCRM	Ferrocarril Rosario a Mendoza	privada

Figura 3: Cuadro de las compañías ferroviarias actuantes en la región Central. Fuente: Elaboración propia.

<sup>11</sup> De las 40 compañías ferroviarias intervinientes en el territorio argentino, solo 9 fueron compañías del Estado (ya sea nacional o provincial). De ellas, el Ferrocarril Oeste fue la primera sociedad ferroviaria en manos de inversores argentinos y apoyo económico del Estado, por ese entonces de Buenos Aires, la cual pasaría en su totalidad a manos del Estado y luego inversores ingleses. El otro caso sería el Ferrocarril Provincial de Santa Fe, en manos del gobierno provincial, que luego pasaría a manos de inversores franceses. En Caracciolo Vera (2010)

<sup>12</sup> Por ejemplo, en Gran Bretaña donde «Los ferrocarriles...han sido construidos con el propósito de acelerar un intercambio establecido entre los diferentes centros de población...». En GANCEDO, Alejandro. (1923). Ferrocarriles del Estado. Proyecto de ley orgánica. Ed. Camara de Diputados de la Nación. Buenos Aires.

apropiación territorial, como al sistema de incentivos para atraer inversiones, tal como se explicó anteriormente. En Argentina, al igual que en estos países, las ciudades y población a servir eran escasas y distanciadas entre sí como para justificar la implantación de un sistema de movilidad masivo y además, poder recuperar la inversión. En cambio, la producción del campo sería el aliciente definitivo para atraer las inversiones, construyendo el tan conocido y estudiado modelo agro-exportador.

Es por ello, que las operaciones ferroviarias en Argentina se realizaron a partir de una idea concreta: responder a la relación **campo - puerto** como eje de las inversiones. De esta forma, cada línea se intentaba vincular a un puerto como salida de la materia prima que se recogía en el recorrido del trazado. El puerto de Buenos Aires sería originalmente este punto y que determinó en gran medida el carácter radiocéntrico del país. Sin embargo, posteriormente irán surgiendo otras alternativas, como el puerto de Rosario, de Bahía Blanca, o en menor medida el de Santa Fe y posteriormente el puerto de Ensenada en La Plata. Para el caso que ocupa en este trabajo el puerto de Rosario es fundamental para entender las circunstancias que marcaron el sistema en la región Central. Este puerto adquiriría importancia a partir de ser nombrado principal puerto de la Confederación Argentina.<sup>12</sup>

Dentro de este esquema general, que podría aplicarse a todos los casos de actuaciones privadas, cada concesión se hacía de forma particularizada, donde se establecía un proceso de negociación entre compañía y Estado.<sup>13</sup> La compañía debía «convencer» al Estado de su capacidad de intervenir en el corredor propuesto y el Estado establecía las condiciones de beneficios que recibiría. Esto explica, en parte, el que algunas lograsen mayores beneficios que otras.

Las necesidades básicas del ferrocarril consistían en terrenos para trazar la vía pero también para establecer los puntos de paradas técnicas. Las características técnicas de la maquinaria obli-

gaban a los convoyes a detenerse sistemáticamente a unas distancias regulares para el reabastecimiento de carbón y agua. Estos puntos de detención eran las postas ferroviarias (paradores) que se iban posicionando como nuevos «puntos de colonización». Dentro de este esquema, era el gobierno quien garantizaba la expropiación de las tierras, aunque muchas de ellas eran tierras fiscales, propiedad del Estado, sobre todo en las provincias de Córdoba y Santa fe, no así en Buenos Aires donde la propiedad privada del territorio se encontraba más extendida.

Partiendo de estos rasgos, la implantación de líneas generaba, como característica identificativa, un modelo de competitividad para poder unir los mismos puntos en el territorio. Y al mismo tiempo, la extensión territorial permitió la formación de trazados paralelos, ya que muchas compañías evitaban compartir la infraestructura ferroviaria (las vías y estaciones). Esto tendría consecuencias determinantes en la construcción del territorio y la ocupación intensiva del espacio geográfico de la Región Central.

Si bien desde el punto de vista de mayor superficie de ocupación del espacio deshabitado, la proliferación de operaciones privadas y la multiplicación de líneas fue valiosa; también tuvo una consecuencia negativa debido a la falta de un plan de actuaciones que regulase el fenómeno, definiendo las necesidades básicas de cada región y las líneas fundamentales de desarrollo. Al mismo tiempo que generó desequilibrios territoriales con espacios altamente servidos por ferrocarril y otros muy escasamente. La Región Central es una muestra clara de este fenómeno. Por otro lado, si el impacto de la duplicación de servicios es notorio en el territorio, también lo es en los centros urbanos; sobre todo en los de mayor importancia como Buenos Aires, Córdoba o Rosario; donde se cruzaban diferentes compañías y proliferaban las estaciones.

No obstante, lo más significativo a nivel territorial, que dejó la duplicación de líneas es la formación de una enorme cantidad de centros urbanos,

<sup>13</sup> La Confederación argentina tenía la necesidad real de generar ingresos para las arcas estatales a través de la extracción de la materia prima generada en su territorio. El puerto de Buenos Aires era una opción inviable por las tasas aduaneras que cobraba. Rosario sería la alternativa ideal para realizar tal acción, aunque la efectividad del mismo quedaría cuestionada posteriormente. Esto era consecuencia de que la provincia de Buenos Aires se encontrara separada de la Confederación Argentina desde 1852. El enfrentamiento militar e ideológico derivaba en un bloqueo comercial a través de las tasas aduaneras pretendidas, obligando a la confederación a buscar una salida alternativa de su producción. Esta situación se mantendría hasta el año 1861. Si bien el Ferrocarril Central Argentino es posterior, su trazado hacia el puerto de Rosario se mantuvo sin modificar el proyecto original.

<sup>14</sup> Provincial o nacional según fuese el caso.

derivados de los ramales. De la misma manera, algunos casos más notorios, desde el punto de vista de la formación y/o transformación del territorio, fueron aquellos en los que la compañía lograba la concesión de tierras de forma continua a lo largo del trazado de la vía. Para tal cometido, las compañías ferroviarias desarrollarían empresas paralelas destinadas a promocionar los nuevos ámbitos como aptos para asentamientos rurales y urbanos. No obstante, este *modus operandi* como incentivo para el desarrollo ferroviario no fue de los más corrientes durante los casi 50 años de historia ferroviaria en Argentina.

### 3.3 El modelo público. La contrapartida

Si bien la construcción del ferrocarril fue una cuestión en su mayor parte privada, algunas operaciones públicas fueron de gran relevancia. Estas suponían una competencia a las privadas sirviendo como incentivos para que estas mejoraran sus servicios y extiendan sus líneas. Además, el *ferrocarril de fomento*<sup>14</sup> ofrecía otra dinámica paralela a la estricta relación campo-puerto desarrollada por la iniciativa privada, la relación con los centros urbanos existentes.

Los principales objetivos de las intervenciones estatales estaban en la necesidad de colonizar el país, en su mayor parte deshabitado, pero además acercar a las diferentes regiones entre sí y conectar los centros urbanos coloniales; por lo tanto estos últimos eran su razón de ser, situación diametralmente opuesta a los casos privados. Los *ferrocarriles de fomento* estaban destinados a conectar regiones del país que se encontraban fuera de los circuitos comerciales de los intereses privados.

En estos casos, las inversiones provenían tanto del Estado nacional como provincial,<sup>15</sup> siendo el nacional el principal inversor público, seguido por la provincia de Buenos Aires y en menor medida por las provincias de Santa Fe y Córdoba.

Se debe tener en cuenta que, en general, tanto el Estado nacional como las provincias no contaban con medios económicos propios para realizar las operaciones ferroviarias por lo que terminaban vinculándose a préstamos del exterior, ya sea de empresas o de gobiernos, generalmente de la banca de Londres. Pero la forma más común era conseguir los fondos a través de adelantos de los bancos públicos o bien a través del rédito obtenido de la venta de tierras públicas<sup>16</sup>. Esta situación revertiría en el hecho que, ante dificultades económicas o gobiernos liberales, las acciones privadas se terminarían traspasando al sector privado en muchos de los casos estudiados.

A pesar de que, en relación a la totalidad de compañías ferroviarias, los ferrocarriles estatales son una parte menor, éstos tuvieron un importante papel en la formación morfo-física y funcional del territorio. La existencia del Norte «urbanizado,<sup>17</sup>» abandonado por el sistema ferroviario que se regía exclusivamente por el modelo campo-puerto, suponía un inconveniente en los designios de los gobernantes del siglo XIX en su intento por promulgar un desarrollo equilibrado del país.

El deseo inicial es claro «...el ferrocarril va a poblar las soledades, a dar riqueza donde hay miseria y orden donde reina el desorden, al medio de los llanos irá y trepará por último la cordillera de los Andes para ser más tarde, el Ferrocarril Americano.»<sup>18</sup> Pero las reglas del mercado disponían un mecanismo donde la mayor parte de esos deseos estaban lejos de ser cumplidos por las compañías privadas, lo cual obligó de alguna manera a que aparezcan operaciones paralelas, las del Estado, a modo de complemento, pero también de competencia permitiendo conectar toda la región Norte (más exactamente la noroeste), acercando aquellas ciudades coloniales que habían perdido su importancia inicial y se encontraban en una posición delicada al quedarse al margen del nuevo sistema nacional<sup>19</sup>. La intervención estatal, entonces, fue crucial para lograr cum-

<sup>15</sup> Algunos autores denominan así a las acciones ferroviarias desarrolladas por el Estado nacional (o provincial en algunos casos) que tenían como objetivo fomentar el desarrollo de fracciones del territorio no alcanzadas por las compañías privadas.

<sup>16</sup> Su capacidad para realizar obras de infraestructura de forma independiente había sido aprobada gracias a la división de poderes y atribuciones en la nueva constitución federal del año 1853.

<sup>17</sup> Las cuales eran abundantes en el siglo XIX

<sup>18</sup> Las ciudades de la colonia, como se ha comentado anteriormente, se encuentran, en su gran mayoría, en la región Norte del país, mientras que al Sur de Buenos Aires, todavía no existe una ocupación extendida del territorio debido a la presencia indígena.

<sup>19</sup> Estas palabras de Mitre expresaban la confianza que depositaban los gobernantes en el nuevo sistema de transporte, a la vez que demostraban cierta inocencia en las expectativas creadas. En *Historia del Transporte en la Argentina*, primera parte. 1999. Ediciones Nacionales. Buenos Aires, Argentina

<sup>20</sup> Santiago del Estero, Tucumán, Salta o Jujuy, son núcleos urbanos históricamente relevantes que necesitan ser conectados a la red ferroviaria pero que no son un mercado atractivo para las compañías privadas.



plir uno de los objetivos de Mitre y de toda una generación política que creía en las bondades del desarrollo tecnológico que aportaba el ferrocarril para resolver los problemas del territorio y conseguir un desarrollo equilibrado.

#### 4. El proceso formativo del territorio a través del ferrocarril en la región central

En este contexto de pugna o sinergias, como se prefiera leer, entre las compañías privadas y Estado nacional, las acciones ferroviarias de la Región Central sirvieron para potenciar las cualidades de este espacio geográfico, ampliando su jerarquía como nodo de relaciones entre el Norte colonial y el puerto ciudad capital de la nueva economía, Buenos Aires o Rosario en segunda instancia

Dentro de esta situación, la ciudad de **Córdoba** se benefició aumentando la recepción de pasajeros y el tráfico de bienes (fundamentalmente en sentido Norte-Sur) lo que le aportaría nuevas dinámicas de desarrollo que llevaron a la ciudad a ser objeto de un importante crecimiento, tanto físico como demográfico y económico. Por su parte, el nuevo puerto de **Rosario**, recién nombrado ciudad, recibiría, tal vez, el mayor impulso económico que lo llevaría a crecer de forma constante por un amplio periodo, llegando a convertirse en el punto de mayor relevancia de la región.

A la vez que se comienza a desarrollar el sistema ferroviario, sobre todo en la provincia de Buenos Aires y en la Región Central, las ciudades más antiguas del país, aquellas cuyo tamaño poblacional las posicionaba como centros importantes y que además se encontraban en las rutas de conexión con Perú, Bolivia y Paraguay<sup>20</sup>, empezaron a quedar fuera de las dinámicas de desarrollo por lo que, en una búsqueda por posicionarse en la nueva economía, ofrecerían productos que también requerían ser extraídos y un mercado de consumo que les daría relevancia. Esto derivó, entonces, en la necesidad de conectar el Norte con el puerto. Es en este proceso donde la región Central se benefició definitivamente, al convertirse, como se comentó, en el nexo entre ambas situaciones.

La formación de un potente eje de desarrollo, formado por el corredor interior entre las ciudades de Córdoba y Rosario, posibilitaría el desarrollo de toda la Región Central al convertirse esta en el centro neurálgico de todas las relaciones entre la ciudad de Buenos Aires y el Norte del país o entre éste y el puerto de Rosario. A pesar de ofrecer una alternativa a la hegemonía de Buenos Aires, este nuevo eje se conformaría basado en un comportamiento similar al esquema global, es decir la relación entre el campo y el puerto, con la salvedad que la ciudad de Córdoba aparecería como un elemento nuevo a tener en cuenta, convirtiéndose en intermediario entre la ciudad puerto y el norte argentino. En el proceso formativo, que se desarrolla en un espacio de casi 50 años, cada nueva operación, ya sea pública o privada, serviría para ocupar un nuevo espacio natural y transformarlo en un corredor conectado al sistema. Al mismo tiempo, cada nuevo corredor serviría para generar la transformación de una enorme porción de territorio, generando nuevos asentamientos, potenciando los existentes y transformando el espacio rural de forma definitiva. Esta cuestión quedará patente en los planos siguientes en donde se podrá corroborar como, a cada nueva línea férrea, se suman nuevos asentamientos, muchas veces en áreas donde no había ninguno, provocando así este proceso de ocupación sistémica del territorio.

Para comprender como fue el proceso de formación, qué compañía, que estrategia individual (privada o estatal) y que espacio del territorio se fue transformando, se construirá una síntesis que ordena el proceso en cuatro etapas principales. Estas etapas serán leídas a través de las acciones de las compañías ferroviarias, ya que ellas, en definitiva, definen qué parte del territorio se va conectando al sistema y se transforma, por ende, en espacio antropizado. Si bien, lo que se presenta en el texto son los planos síntesis de cada etapa, el estudio pormenorizado de cada compañía, relacionado con la etapa temporal ha permitido establecer la relación directa de la transformación de cada porción de territorio en relación a cada operación ferroviaria particular, asociando estrategias con resultados en relación al territorio involucrado.

<sup>21</sup> Si bien el nivel de dependencia de las regiones Norte del continente se había ido minimizando con el avance del siglo XIX, existían relaciones que no podían ser abandonadas.

#### 4.1 Primera etapa

La primera etapa se desarrolla entre los años 1866 y 1882. En ésta aparecerían tres compañías que tendrían una enorme relevancia en la construcción territorial<sup>21</sup> De esta forma, el proceso comienza a partir de cuatro compañías:

1. Ferrocarril Central Argentino (FCCA)
2. Ferrocarril Andino (FCA)
3. Ferrocarril Central Norte (FCCN)
4. Compañía del Ferrocarril a Campana, luego Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAC-FCBAR)

Sin duda, las primeras operaciones serían las de mayor importancia en relación a la región Central, por su trascendencia en la formación de centros urbanos, por la extensión de sus trazados por su capacidad de apertura y conexión de la región con los otros puntos del territorio. El eje central estaría basado en la conexión entre el Norte y el puerto de Rosario, tomando la ciudad de Córdoba como nodo central del sistema que se comenzaba a formar. Villa María se posicionaría como un punto de relevancia territorial al aparecer como punta de línea de la conexión con el Pacífico vía Mendoza. El plano de la figura 4 muestra el vacío territorial existente y la capacidad del ferrocarril de generar el proceso de ocupación del mismo, ya sea través de la consolidación de centros urbanos previos o la formación de nuevos asentamientos. Muy pocos centros urbanos se encuentran fuera de la órbita del ferrocarril, y en su mayoría serían nuevos centros formados a partir de estaciones ferroviarias.

La línea troncal del Ferrocarril Central Argentino, la primera línea de relaciones de este espacio geográfico, entre Rosario y Córdoba, que se construye bajo una idea del Estado, pero materializada por una compañía privada, el FCCA, sería fundamental en el proceso posterior de ocupación, ya que actuaría desde el momento de su creación, como la columna vertebral de la región, hablando en términos de funcionamiento. Las operaciones del Central Norte y del Campana a Buenos Aires ayudarían a consolidar esta posición, mientras que el Andino sería una puerta de conexión hacia el Oeste, aunque impactaría de forma secundaria o periférica en la región.

Este es un periodo iniciático en donde el incentivo a la inmigración comienza a dar sus frutos, sobre todo en la provincia de Santa Fe y Buenos Aires. La llegada de inmigrantes y la formación de colonias agrícolas sería uno de los principales factores que promoverían el afianzamiento de los ferrocarriles. La masa crítica de la que se carecía inicialmente, comenzaba a aparecer, del mismo modo que el suelo comenzaba a extender su superficie explotada. Si bien en esta etapa, el proceso es inicial, será fundamental para atraer las inversiones que se plasmarán en el territorio en las siguientes etapas analizadas.

Es notorio además, en esta etapa, como el Estado se posiciona rápidamente como actor activo dentro del proceso de construcción ferroviaria. Este demuestra que no deja la construcción ferroviaria en manos privadas y su economía capitalista como estrategia de acción fundamental, construyendo ramales que buscan alcanzar aquellas regiones que el ente privado abandona. El FCCN y el FCA acercan las ciudades del Norte y Oeste al proceso de desarrollo que se está gestando en el centro del país.

Además y como dato de enorme notoriedad, se concreta el vínculo que determinaría la morfología definitiva del sistema ferroviario: el acceso al puerto de Buenos Aires. El FCBAR inicia el camino que seguirán muchas otras compañías, conectando la región directamente con el punto de salida de la mercadería hacia Europa. Sin embargo, en este proceso, la Región Central, no solamente no pierde cierto grado de autonomía, sino que gana en competitividad y se consolida como espacio de relaciones.

Posteriormente se sucede un espacio temporal de 8 años (1876 a 1883) en el que los acontecimientos políticos en el país y la búsqueda de una estabilidad institucional no facilitan la nueva llegada de compañías ferroviarias. De todas formas, las ya implantadas continúan con su proceso de desarrollo de forma constante, construyendo las futuras estructuras del territorio.

La formación de estas cuatro primeras compañías, sucedida entre 1866 y 1876, determina la configuración inicial de la región Central, en donde se comienzan a asentar las bases de la identidad futura y determinar una primera jerarquización territorial. Allí donde el tren llega primero es donde se producen los mayores procesos evolutivos. El puerto se alza como el objetivo prioritario, y por ende el que mayor impacto recibe.

<sup>22</sup> (el FC Central Argentino, de 1866, si bien es previo a esta etapa, al quedar aislado temporalmente se incluye aquí).

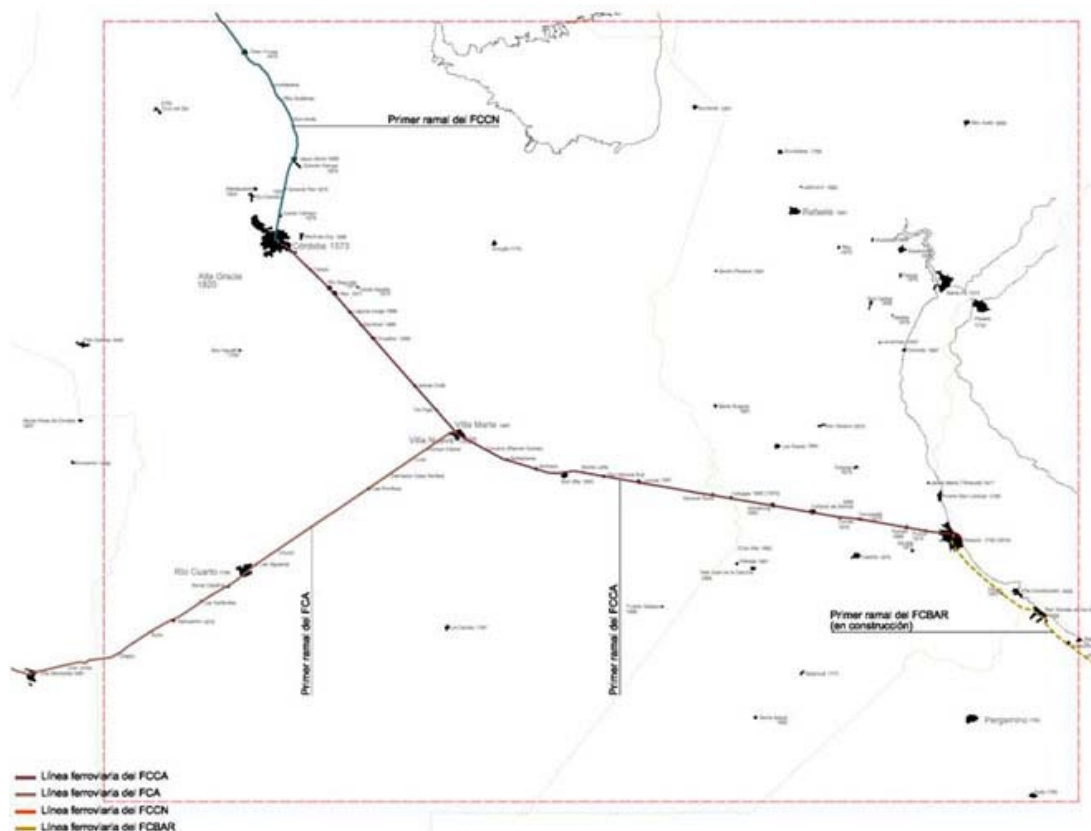


Figura 4: La construcción de la región Central. Etapa 1 (1866-1882). Fuente: elaboración propia. Reconstrucción cartográfica en base a: [www.prosiga.com.ar](http://www.prosiga.com.ar).

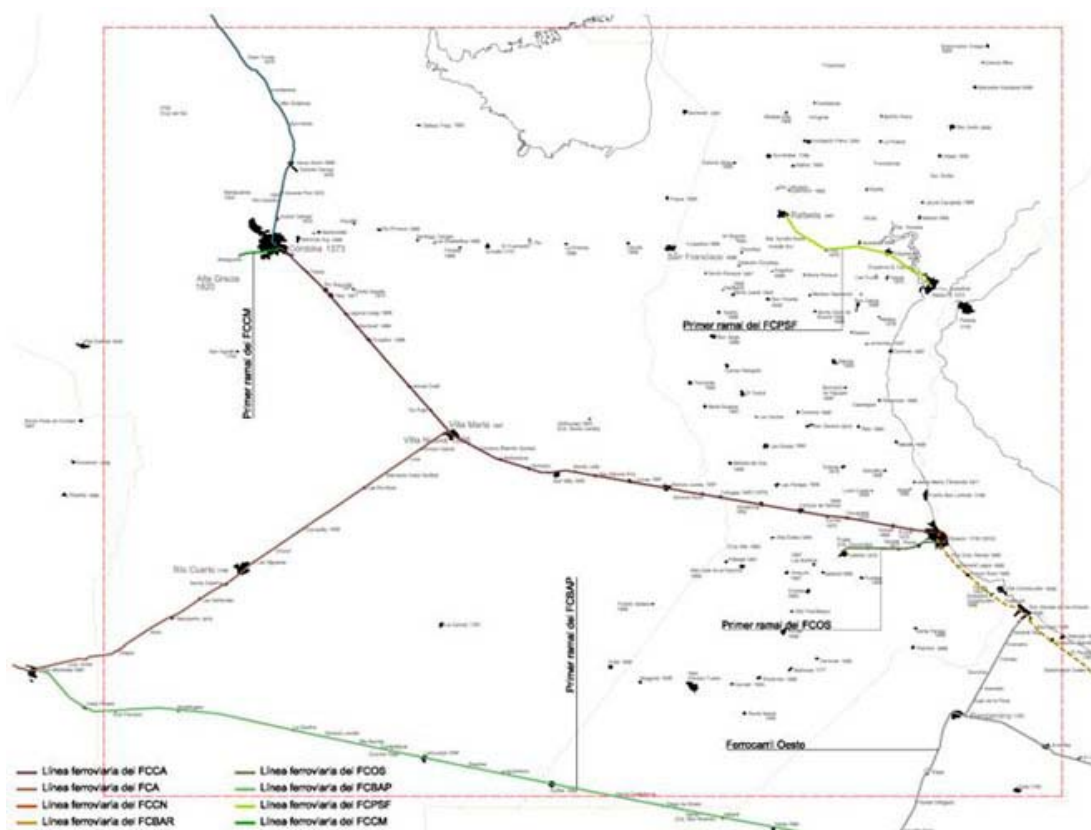


Figura 5: La construcción de la región Central. Etapa 2 (1883-1889). Fuente: elaboración propia. Reconstrucción cartográfica en base a: [www.prosiga.com.ar](http://www.prosiga.com.ar).

## 4.2 Segunda etapa

La segunda etapa comienza en el año 1883, siete años después que la anterior. Aparecerían nuevas compañías, en general periféricas a la región de estudio, pero con enorme implicancia en el desarrollo posterior de la misma. De esta época son las siguientes compañías:

1. Ferrocarril Oeste Santafesino (FCOS)
2. Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP)
3. Ferrocarril Provincial de Santa Fe (FCPSF)
4. Ferrocarril Córdoba a Malagueño (FCCM)

En esta etapa se consolidan las primeras operaciones y aparecen nuevas, aunque, son periféricas o de poca relevancia debido a sus trazados de corta longitud. Sin embargo, son operaciones que servirán para incentivar el proceso de ocupación a través de la política migratoria lanzada por el gobierno nacional. La aparición de colonias rurales (sobre todo en la zona de Santa Fe) sería posible ante la promesa de nuevas líneas que conecten el campo con los puertos, asegurando la extracción de materia prima. Estas acciones permiten comenzar a definir los patrones y reglas que el sistema de transporte traslada al territorio, condicionando su funcionamiento.

Se observa en el plano la aparición de nuevos asentamientos alineados con los proyectos ferroviarios pendientes en esos años: la línea entre Santa Fe y Córdoba vía San Francisco o la conexión entre Cañada de Gómez y San Francisco. Si bien las líneas no aparecieron en esta etapa, los respectivos proyectos sirvieron para garantizar la formación de nuevos asentamientos. Esta etapa, principalmente, promueve el comienzo de la ocupación interna de la región y la definición de ciertos límites de la misma.

El FCOS consolida el desarrollo del puerto de Rosario como centro neurálgico de la región, a la vez que permite la expansión del área de influencia de la ciudad sobre las ricas tierras occidentales, cuyo proceso de ocupación y formación de centros urbanos ferroviarios es uno de los rasgos de identidad más potentes de la región.

El FCBAP define, finalmente, el único límite que la región no posee: el Sur, y permite, a través de su estrategia de implantación territorial, proporcionar a la Región Central nuevos canales de vinculación con el Este y Oeste del territorio a la

vez que se convertiría en una barrera a la expansión de otras compañías hacia el Sur.

El FCPSF abre el campo de acción del ferrocarril, incentivando el desarrollo continuo de la ciudad de Santa Fe, la cual estaba perdiendo terreno con respecto a Rosario, en la carrera por dominar el territorio. Los vínculos que la compañía establece, entre Santa Fe y los nuevos núcleos urbanos como San Francisco o Rafaela, y el proceso de expansión hacia el Norte, promueven la formación de un potente subsistema territorial que se contrapone a Córdoba y Rosario.

Finalmente, el FCCM, si bien es una operación anecdótica, sirve para que Córdoba potencie su rol territorial, sin perder distancia en relación a Santa Fe y Rosario, cuya situación ciudad-puerto les otorga mayor ventaja en el proceso de dominio territorial.

Por otra parte, suceden dos acontecimientos relevantes que ayudarían a la consolidación del proceso ferroviario, sobre todo por otorgarle una mayor viabilidad a las inversiones privadas. Si bien son procesos que se inician en la etapa anterior, el excedente de trigo que comienza a exportarse y la posibilidad de trasladar la carne congelada hasta Europa a través de cámaras frigoríficas (Luna, 1993) se sumarían al proceso de asentamiento de inmigrantes para potenciar el funcionamiento del sistema ferroviario a través de la masa crítica a ser movilizada. Esto, sumado a la pacificación interna del país a partir de 1880, permitirían un clima social, político y económico próspero para la evolución de un país en proceso de formación.

## 4.3 Tercera etapa

Esta etapa es la más fructífera en la región, condensaría siete operaciones ferroviarias, y supuso la consolidación del sistema como una red compleja que alcanzaría a todo el espacio de la región Central y a las principales ciudades, transcurrirá desde el año 1890 hasta 1903:

1. Ferrocarril Central Córdoba (FCCC)
2. Ferrocarril Córdoba y Rosario (FCCyR)
3. Tranvía de Rafaela (TVRaf)
4. Ferrocarril Villa María a Rufino (FCVMR)
5. Gran Ferrocarril del Sud de Santa Fe y Córdoba (FCGSSFyCba)
6. Ferrocarril Córdoba y Noroeste (FCCyNO)
7. Ferrocarril San Cristóbal a Tucumán (FCSCT)



Esta tercera etapa significó la explosión territorial. La construcción de las líneas pendientes y la aparición de nuevas operaciones, respondiendo a la vorágine exportadora. Las nuevas líneas proporcionarían las herramientas para la ocupación intensiva del territorio. Sin embargo, la Región Central todavía no terminaría de definir al completo su ocupación. La explosión por ahora solo alcanzaba a Santa Fe por su proximidad a los puertos y la cantidad de colonias rurales que se instalaron en ese territorio. No obstante ya se comienza a ver la replicación de líneas paralelas que buscan nuevos espacios a conectar, y alentando la fundación de numerosos asentamientos.

Las siete compañías de esta tercera etapa de formación son las que terminan por definir aquellos rasgos que hoy caracterizan a la Región Central: los centros urbanos, sus jerarquías y sus roles en el territorio; Los vínculos exteriores (con otras regiones del país o países limítrofes); los principales corredores de movilidad o las aéreas de mayor capacidad de desarrollo. Todo esto, es, en definitiva, un producto exclusivo del ferrocarril y de sus estrategias.

El FCCC amplía el dominio de Córdoba, conectándola con San Francisco, y acercándola, de esta forma, a Santa Fe. Este nuevo canal de vinculación permite que ambas ciudades fortalezcan su posición en relación a Rosario, cuyo desarrollo es constante, a pesar de que es en esta etapa cuando su dominio territorial es puesto en entredicho, ya que solo una nueva compañía conecta sus ramales con ella: el FCCyR.

Las compañías de esta etapa, en definitiva, terminan por potenciar centros menores, lo cual, supone un proceso de equilibrio territorial y dispersión de la concentración urbana. En este proceso se benefician Rafaela con el TVRaf o Villa María, con la construcción del FVMMR, o bien, Melincué o Villa Constitución gracias al FCGSSFCba.

El ferrocarril FCCyNO colabora con el FCCC en potenciar el dominio territorial de Córdoba, ampliando las áreas de cobertura y conexión que posee la ciudad, mientras que el FCST es el único que establece nuevas conexiones con el exterior de la región Central, ampliando su rol de mediadora entre los diferentes ámbitos nacionales.

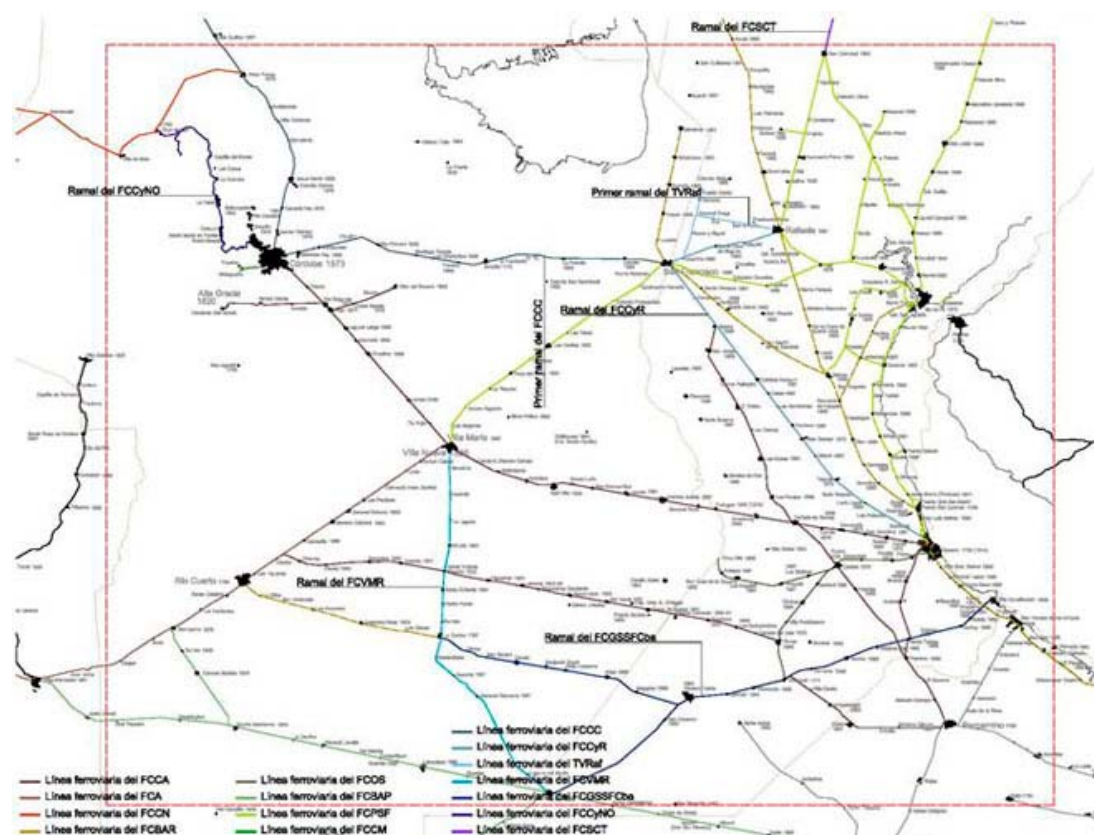


Figura 6: La construcción de la región Central. Etapa 3 (1890-1903). Fuente: elaboración propia. Reconstrucción cartográfica en base a: [www.prosiga.com.ar](http://www.prosiga.com.ar).





Esta etapa responde al cierre del proceso de desarrollo regional. Si bien las últimas operaciones ferroviarias terminarían en 1916 (es por ello que hablamos de un proceso de 50 años aproximadamente), la etapa se cierra en 1948, momento de la estatización de todas las compañías, al considerar que es en este punto en el que se produce un quiebre en el proceso de construcción ferroviaria.<sup>23</sup>

Estas cuatro últimas operaciones ferroviarias realizadas en la región Central confirman lo que las primeras tendencias marcaban en 1866: la construcción de un sistema territorial basado en la existencia del puerto de Rosario como catalizador de todas las dinámicas de desarrollo. Cada una de estas operaciones parte de una estrategia diferente pero todas ellas reconocen la preponderancia de la ciudad puerto.

Ante las operaciones anteriores, que intentaban generar un orden territorial más balanceado, a partir de fomentar el desarrollo de centros menores, estas últimas acciones devuelven a Rosario su posición de cabecera del sistema regional. Tanto los trazados del FCROSBA, del FCRPB o del FCRM, utilizan a Rosario como cabecera de sus acciones, incrementando su dominio territorial. Finalmente, el FCCGBA, si bien, utiliza a Buenos Aires como centro principal de sus operaciones, toma a Rosario como un punto estratégico de sus líneas, incrementando la relación entre ambos centros. En cierta forma esta acción colabora en establecer una dependencia real de la región Central con Buenos Aires, pero a la vez, incrementa su capacidad de concentrar, en forma de rotula, la vinculación entre las diferentes partes del país, entre sí y con Buenos Aires.

Con estas últimas operaciones en la región se concretaría el proceso final de ocupación. Los asentamientos que responden a la lógica ferroviaria serían los mismos que definen el territorio hoy en día, sesenta años después.

Podemos afirmar que estas cuatro etapas determinaron la construcción del espacio de la región analizada. La cartografía desarrollada (de la cual aquí solo se muestran los resultados fi-

nales) permite evaluar el paralelismo entre los tendidos ferroviarios y la aparición de los asentamientos urbanos que constituyen el nuevo espacio antropizado. Y si bien en este texto no se han analizado de forma pormenorizada a las compañías y sus acciones, si se ha presentado la visión global del proceso formativo para poder entender como las acciones y la práctica de ocupación territorial, en este caso, a través de un sistema de movilidad y con una excusa económica, servirían para orientar el desarrollo regional estableciendo unas reglas de ocupación explícitas en el modelo del propio sistema ferroviario.

## 5. Un nuevo orden: las reglas del territorio

Como resultado de las acciones individuales, tanto privadas como públicas, la región Central sufrió en un proceso de ocupación paulatino, que responde de forma directa a las cuatro etapas analizadas. Este proceso, si bien, como se ha comentado, realizado sin una organización integral previa, no estaría exento de reglas y normas que definen la forma de la ocupación territorial y determina las nuevas relaciones a las que son sometidos los viejos y nuevos asentamientos y en definitiva, el territorio mismo.

Una imagen final de la región y un despiece del proceso con el análisis de las reglas de composición nos permiten reconstruir todo un territorio y leerlo a través de sus lógicas actuales.

### 5.1 Ritmos, secuencias y jerarquías

La conjunción de tres elementos, nodos o puntos, trazos o líneas y áreas, y su forma de ocupar el espacio geográfico, termina creando una estructura territorial particular modelada según las reglas ferroviarias. Las necesidades propias del sistema, combinadas con el modo en el que las compañías gestionaron sus estrategias de desarrollo, definen entonces, las marcas de identidad del territorio.

<sup>24</sup> A nivel de la región de estudio, es necesario aclarar que el proceso se había detenido en 1916 con la construcción de los últimos ramales ferroviarios que atravesaban la Región Central. En el resto del país continuaron algunas operaciones pero fueron escasas y de poca envergadura.

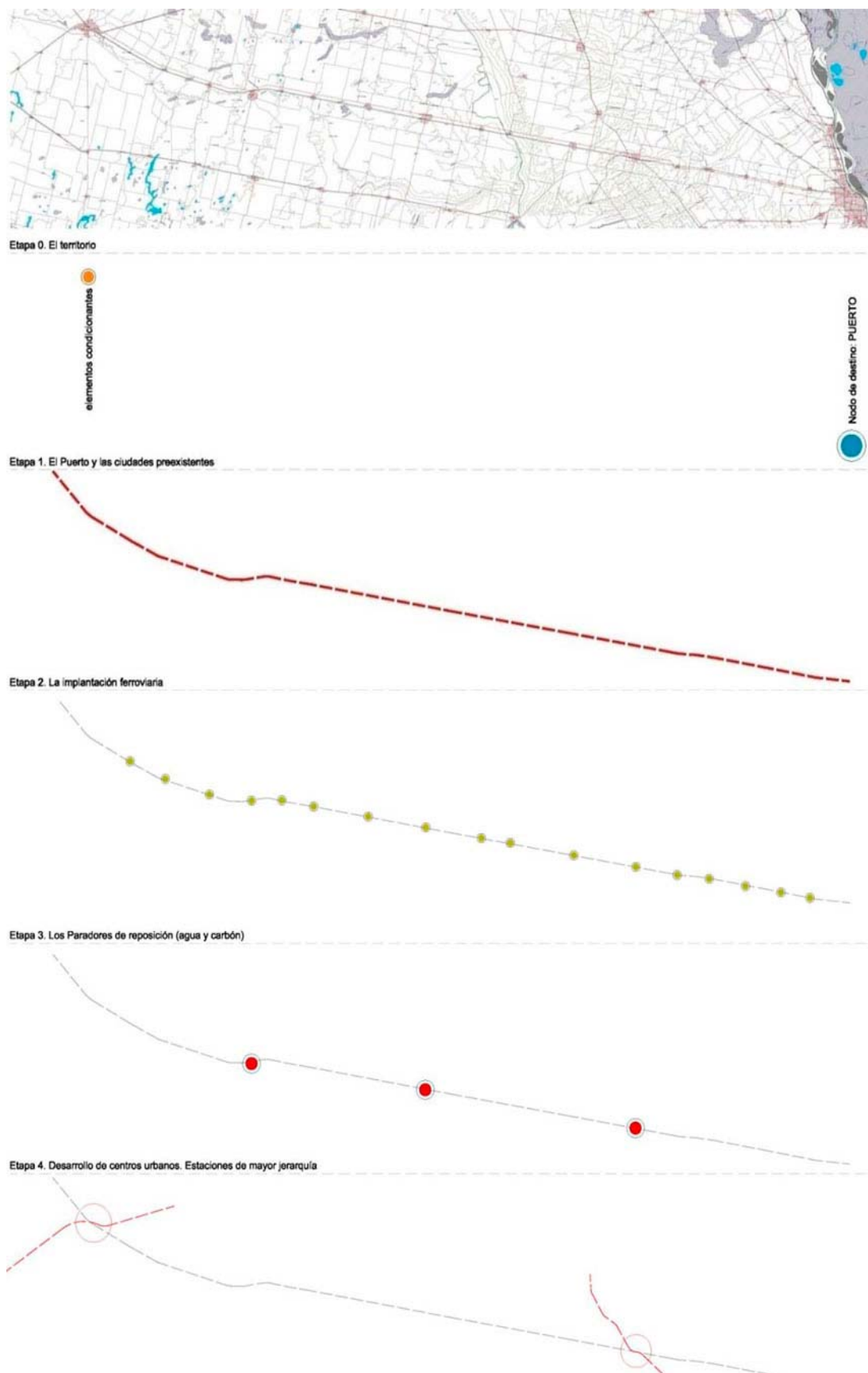
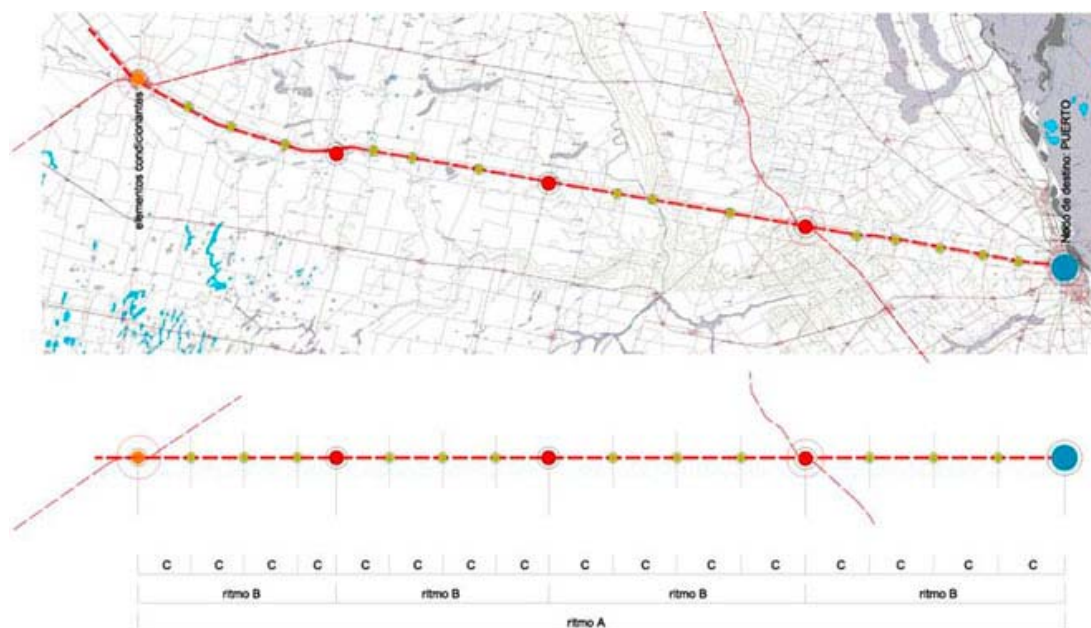


Figura 8: El proceso evolutivo en la construcción del territorio. Fuente: elaboración propia.



**Figura 9: Las reglas resultantes en la construcción del territorio. Fuente: elaboración propia.**

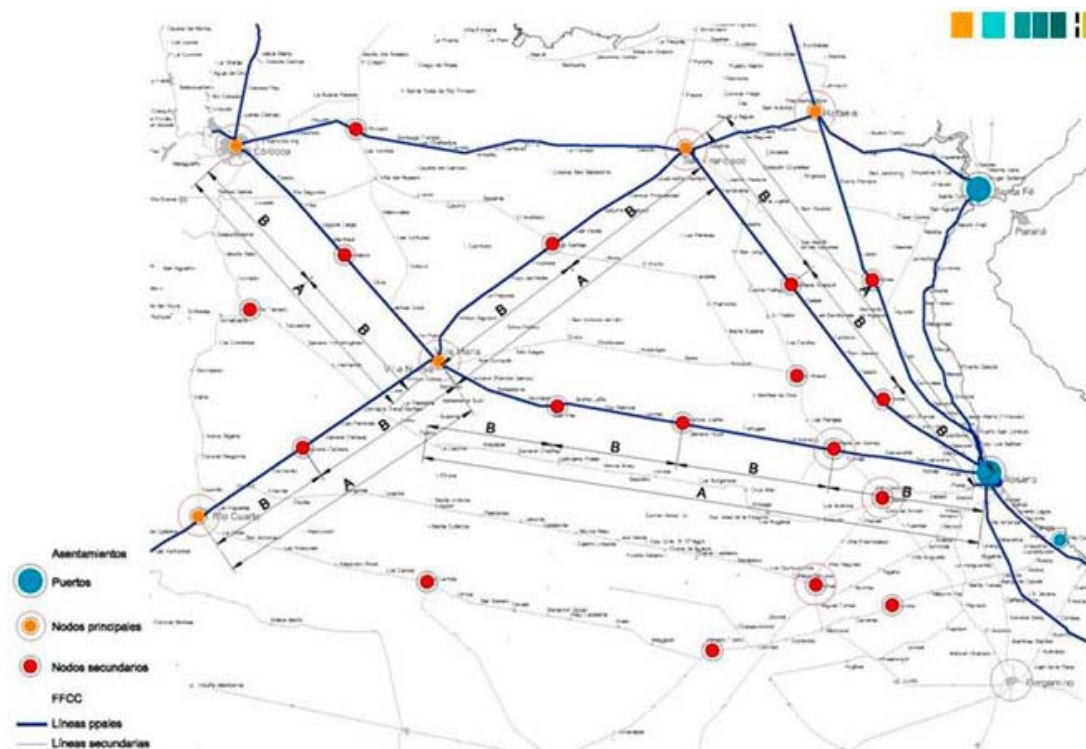
La aparición de los nuevos nodos en el territorio, inicialmente sin ambiciones de desarrollarse como asentamientos, supondría la ocupación sistemática a través de un ritmo específico que tiene que ver con la autonomía de las máquinas. El desarrollo posterior sería inevitable, apoyado por la política inmigratoria que se llevaría a cabo en la segunda mitad del siglo XIX, los puntos de parada del tren se transformarían entonces en los centros urbanos que hoy constituyen los nodos del territorio. Dentro de este complejo sistema que se va formando, los nodos adquirirían diferentes jerarquías y absorberían diferentes funciones, que comienzan a diferenciarlos entre ellos, estableciendo categorías en relación a su capacidad de desarrollo o su forma de condicionar al sistema ferroviario y territorial. El sistema económico condicionaría al ferrocarril, y dentro de este, las ciudades puerto se convertirían en la expresión de su deseo, transfiriendo su relevancia y dominio al sistema territorial. A partir de éstas, la jerarquía se establecería según la capacidad de cada nodo, de atraer a un mayor o menor número de ramales ferroviarios, lo que terminaría favoreciendo su vinculación con el resto de nodos del territorio, promoviendo, de esta forma su desarrollo. La secuencia no solo se lee a través de las pausas existentes entre nodo y nodo, sino también con la forma que adquiere el territorio a través de la estructuración de las áreas.

El proceso de ocupación del territorio se haría a partir de unas pautas ordenadas y estructuradas

temporal y físicamente. La implantación de una nueva línea afecta al territorio intervenido de forma paulatina e inexorable. Cada operación va dejando su marca, ya sea influenciando a los centros urbanos existentes o creando nuevos asentamientos, pero sobre todo, poniendo en contacto con el sistema a nuevas fracciones de territorio natural que comenzaría a transformarse en espacio de producción.

Esta lectura de una línea responde al proceso completo (Figuras 8 y 9). La lectura del territorio en su totalidad (Figura 10), siguiendo esta lógica compositiva nos muestra nuestra realidad territorial, congelada prácticamente desde hace más de sesenta años ya que casi la totalidad de los elementos que definen hoy el territorio, son los que estaban en ese momento. Si bien las ciudades han seguido evolucionando, ramales ferroviarios han sido desmantelados, nuevos caminos se han consolidado o el espacio rural ha sufrido alteraciones, estos cambios no han significado, en general, una alteración en la forma y en el funcionamiento del territorio forjado por el proceso ferroviario. Decimos entonces que el territorio se moldeó, pasando de unas estructuras coloniales en estado embrionario sobre un espacio natural virgen, a transformarse según los diseños del ferrocarril, a ser ocupado según sus lógicas internas y eliminar la mayor cantidad de superficie virgen en la región. La mano del hombre, gracias al ferrocarril se puede leer en toda la región como una constante en el paisaje, vinculada de forma directa e ineludible al proceso económico agro-exportador.





**Figura 10: Principales lógicas dominantes en el territorio de la región Central. Fuente: elaboración propia.**

Esta última cuestión no se muestra aquí. La bajada de escala para estudiar las formas del territorio rural resultante, condicionado estrictamente por las reglas de escala mayor analizadas previamente, completa el estado de la cuestión y determinan el resultado final del proceso ferroviario y de su apropiación de un territorio específico.

## 6. Notas finales

Es cierto que, en el espacio estudiado, la planificación está ausente a nivel de la gran escala de pensamiento. Nunca se pensó a la región en términos globales buscando orientar su desarrollo, sin embargo, creemos que la lectura realizada sobre el proceso ferroviario ha demostrado la existencia de una lógica territorial muy clara que establece criterios de orden, estructurales y sistémicos que deben ser tenidos en cuenta como unas reglas de planificación implícitas en la propia realidad. El territorio no ha sido nunca planificado, pero el ferrocarril se ha encargado de cubrir ese hueco.

En este punto es necesario destacar que el recorte territorial realizado constituye un valor

por sí mismo debido a que la forma de imposición del sistema de movilidad sobre el soporte territorial previo daría resultados muy diferentes a los que se podría encontrar en otros recortes territoriales (la región de Buenos Aires o la región Norte). Las huellas resultantes serán características de ésta porción del territorio. Un mismo proceso con diferentes resultados, en donde la combinación de un contexto geográfico determinado, unas huellas previas y un proceso individual, que se vuelve colectivo con el tiempo, terminan definiendo los rasgos característicos del territorio: la proliferación de centros urbanos, su localización específica en el espacio, las líneas de tensión territorial, los caminos posteriores que copian las lógicas ferroviarias, las propias líneas que determinan las estructuras rurales que componen el paisaje, en definitiva, un conjunto de elementos que combinados podríamos entenderlos como aquellos que le otorgan su identidad propia a la Región Central. El reconocimiento de esa identidad y la puesta en valor de sus características son el primer paso para comenzar a pensar el territorio futuro desde su propia realidad.



## BIBLIOGRAFÍA

---

- Canal Feijó, B. (1951). *Teoría de la ciudad argentina: idealismo y realismo en el proceso constitucional*. Buenos Aires: Ed. Sudamericana.
- Caracciolo Vera, R. (2010). Tesis de Master: «Sobre Tierra de Rieles. Estrategias individuales para la construcción colectiva del Territorio de la Región Central. Argentina». Tesis de Maestría. Barcelona: Ed. UPC.
- Corboz, A. (2001). *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*. Paris: Editions de l'Imprimeur.
- De Teran, F. (director). (1997). *La ciudad hispanoamericana: el sueño de un orden*. Madrid: CEHOPU, Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones. 2da. Edición.
- Debat, C. (2010). «Entre la Abstracción y la Realidad. Ideas de ciudad en la Construcción de Córdoba y Rosario». Tesis de Maestría. Barcelona: Ed. UPC.
- Eizaguirre Garaitoitia, X. (1990). «Los componentes formales del territorio rural. Los modelos de estructuras agrarias en el espacio metropolitano». Tesis Doctoral. Barcelona: Ed. UPC.
- Ferrer, A. (2004). (1ra. Ed. 1963). *La Economía Argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Font Arellano, A. (1997). «Anatomía de una metrópolis discontinua: la Barcelona metropolitana». En *Revista Papers* (26). 9-20. Barcelona: IEMB.
- Gancedo, A. (1923). «Ferrocarriles del Estado». Proyecto de ley orgánica. Buenos Aires: Cámara de Diputados de la Nación.
- Lanzani, A. (1996). «Tre analisi sociale e indagine morfologica». En Clementi, A.; Dematteis, G.; Palermo, P.C. (Ed.). *Le forme del territorio italiano*. Vol. 1. Bari: Laterza.
- López, M. y Waddell, J. (Comp.). (2007). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de Política Ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumiere S.A.
- Luna, F. (1993). *Breve Historia de los Argentinos*. Buenos Aires: Planeta.
- Martínez de San Vicente, I. (1994). «La construcción del Territorio de las Colonias de la «Central Argentine Land Company»». Tesis Doctoral. Barcelona: Ed. UPC.
- Mazza, C. (2010). «La noción de paisaje como teoría de transformación del territorio. Argentina 1940-1950». En *Revista Registros* 7,(7). 31-46. Mar del Plata.
- Ortiz, R. (1943). *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Ed Losada.
- Ortiz, R. (1958). *El ferrocarril en la economía argentina*. Buenos Aires: Ed. Cátedra Lisandro de La Torre.
- Roccatagliata, J. (1987). *Los Ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires: Ed. Eudeba.
- Scalabrini Ortiz, R. (1983). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Ed. Plus Ultra. 9na. Edición.
- Suárez, O. (1999). *El Territorio Argentino*. Buenos Aires: Centro de Documentación Urbanística. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires.