



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Influencias de las redes de transportes en la historia de los asentamientos humanos en la Argentina

García Rodríguez, Angel

1988

Cita APA: García Rodríguez, A. (1988). Influencias de las redes de transportes en la historia de los asentamientos humanos en la Argentina.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas

Ref.: Jurado Tesis Doctoral

Buenos Aires, 19 de diciembre de 1988

VISTO:

que el Jurado que evaluó la Tesis del alumno Angel GARCIA RODRIGUEZ (Registro Nº26.605), aconsejó modificarla, según consta en el libro de Actas de Doctorado, a fojas 115; y

CONSIDERANDO:

que dicho Jurado sugirió especificar el tema de investigación, acotándolo a las redes de transportes;

que el mencionado alumno propuso como consejero para este nuevo trabajo al Dr. Alejandro ROFMAN;

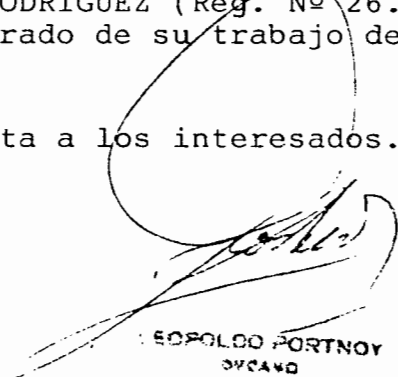
EL DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

R E S U E L V E :

Artículo 1º.- Designar a los señores Profesores Dres. Alejandro ROFMAN; Mario RAPOPORT, Alberto LANDRO y Horacio GREGORATTI, para integrar el jurado encargado de expedirse sobre el trabajo de Tesis "Influencias en las redes de Transportes en la Historia de los Asentamientos Humanos en la Argentina", presentado por el alumno Angel GARCIA RODRIGUEZ (Reg. Nº 26.605), como modificación a solicitud del Jurado de su trabajo de Tesis original.

Artículo 2º.- Regístrese. Cúrsese nota a los interesados. Comuníquese y archívese.


HECTOR CHYRIKINS
SECRETARIO ACADEMICO


LEOPOLDO PORTNOY
DECANO

Expte. Nº 258.813

Resolución Decano Nº 2406 /Doctorado

MIG


UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

"Tesis Doctoral"

Tema:

INFLUENCIAS DE LAS REDES DE TRANSPORTES EN LA HISTORIA
DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS EN LA ARGENTINA

PROFESOR: Dr. ALEJANDR B. ROFMAN

ALUMNO: GARCIA RODRIGUEZ, Angel

Registro N° 26.605 - Plan "D"

CATALOGADO

AÑO 1988

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

1501/1114

INTRODUCCION

En un título como el indicado para este trabajo, pareciera surgir una amplitud conteniendo las grandes líneas ferroviarias y las rutas de magnitud que se extendieron por el País. Sin embargo, si bien el análisis se restringe al tiempo de los seis períodos intercensales, a partir de 1869 y hasta 1980, también tendremos en cuenta los aspectos significativos que tuvieron incidencia con anterioridad a aquellas fechas.

Durante la época colonial, en la vida institucional y económico-financiera, tuvieron mucho que ver el transporte, tanto en los extensos caminos de postas, como los largos ríos navegables. Posibilidad de transitar por estos lugares y creación de nuevos asentamientos poblacionales, fue un estado de simbiosis necesario para una vida más organizada, y que crecería con el tiempo.

Siguiendo el mismo criterio en la búsqueda de los motivos que decidieron la influencia de las redes de transportes sobre la creación de los nuevos centros poblacionales, veremos qué zonas fueron preferidas en los trazados, qué actividades conexas realizaron los ferrocarriles, para lograr predeterminar la relación: Producción-transporte-comercio exterior, que les aportase las mayores seguridades en el manejo de sus intereses. Consecuentemente con el trazado de las redes, surgieron los asentamientos humanos, de los que incluiremos listados por provincias, y que evidenciaron, finalmente, las preferencias regionales.

Dada la importancia del comercio con el exterior, ligado fuertemente las actividades del País con la división internacional del trabajo, se indicarán los movimientos de tráfico fluvial y portuarios en tal sentido.

Por la construcción de rutas y la producción de automotores, se notará como esa nueva actividad del transporte se amoldó al sistema preexistente.

En la conjunción de estos análisis, donde aparecen extensos trazados de las nuevas redes, y los asentamientos fundados en las épocas de sus construcciones, en las inmediaciones de las mismas, se podrá advertir las influencias antes mencionadas.

San Miguel, Octubre de 1987.

I - ANALISIS HISTORICO Y ECONOMICO SOCIAL DE LAS REGIONES ARGENTINAS

I.1. Situación a mediados del siglo XIX

I.1.1. Enfoque general

En un comienzo, expondremos el análisis hasta mediados del siglo XIX, tratando de remarcar aquellos lapsos en que el poder decisorio cambió de los distintos grupos sociales.

Si recordamos como antecedente remoto la época colonial, no cabe duda que la actividad minera del Alto Perú debió ser una de las principales fuentes económicas y de productos exportables. La plata con que se acuñaban los reales españoles, utilizados comercialmente en las principales ciudades europeas, y aún del medio oriente y norte de Africa, tenían allí su origen.

Para atender tal producción minera, las ahora provincias norteañas proveyeron medios de transportes (mulas y carretas) y mano de obra aborigen. También existían otras actividades artesanales (muebles y derivados de maderas duras y cueros, en Tucumán; textiles en Córdoba. Cuyo producía vinos, aguardiente, aceite y frutas secas.¹

Buenos Aires, con su puerto, tomó gran auge comercial, el que se venía incrementando, ilegalmente en muchos casos, y que operó más libremente a partir de 1776 con la sanción del Reglamento de Libre Comercio. A estas actividades se sumaba el acrecentamiento ganadero, que surgía a partir de la cercanía de la amplia zona comercial portuaria.

En el resto del Litoral, se practicaban actividades similares, y además había astilleros sobre los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay. También se agregaban las plantaciones de algodón, yerba, tabaco y caña de azúcar.

En 1810, la preeminencia de Buenos Aires, sobre el resto, era evidente. Ya a partir de 1776 se había producido el incremento exportador, tal

1. Alejandro B. Rofman y Luis A. Romero, Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina - Amorrortu editores, Buenos Aires, segunda edición 1974, págs. 81 y 90.

como lo señalan Alejandro B. Rofman y Luis A. Romero: "Buenos Aires, en este caso, reemplazó al antiguo centro, que era Lima."²

Pero después de 1810, no sólo vería mermar sus exportaciones metálicas del Alto Perú, sino que las regiones citadas sufrirían alteraciones derivadas de la nueva situación política. Desde Buenos Aires, también en traban las importaciones, cada vez más crecientes en bienes manufacturados, los que competían considerablemente con los productos artesanales y las incipientes industrias de las regiones. Por otra parte, los grupos dominantes porteños siguieron practicando su accionar a través del puerto local y negando la libre navegación de los ríos; pero fundamentalmente, mediante el manejo de los ingresos fiscales, a través de la Aduana.

Dadas estas circunstancias, a la vez que la ruptura con el Alto Perú, las provincias buscaron una nueva orientación interregional, en momen-tos en que se hallaban también acosadas por las dificultades de la guerra.

Cuyo, de vínculos estrechos con Chile, vuelca en el vecino País sus productos, de donde además recibe mercaderías importadas, que proveen los ingleses, en igual forma que desde el Río de la Plata.

Las provincias norteañas siguieron, con su producción, ligadas a las actividades del Alto Perú, y también sufrieron los efectos de las importaciones.

Córdoba, con su ventajosa ubicación, mantenía las relaciones con las provincias de las demás regiones, que le eran permitidas por los múltiples caminos con acceso hasta allí, y siempre y cuando se pudieran salvar las diferencias políticas.

En Buenos Aires y el Litoral - excepto Corrientes - había primacía de la ganadería y sus productos: carne salada, cueros y sebo, tenían salida hacia el exterior, además de la demanda para el consumo inter-no. Corrientes, con su producción más diversificada - recordemos que había plantaciones de algodón, yerba, tabaco, caña de azúcar, y acti-vidades de astilleros -, "exportaba hacia Río Grande del Sur, y vía Santa Fé lograba el transporte de sus productos hasta Cuyo y el Inte-

2. Alejandro B. Rofman y Luis A. Romero, op. cit. págs. 80.

el asunto:

" Esa franja de tierra fértil para adosar a Gran Bretaña consti- "
" tuye el objetivo fundamental perseguido durante la primera mitad "
" del siglo XIX. Para que pudiera serlo América, era necesario re- "
" solver aún numerosos problemas técnicos, económicos y políticos; "
" lograr un sistema de transportes vasto y económico; propiciar el "
" poblamiento de sus tierras; y desde luego pacificar, organizar, "
" estructurar jurídicamente a los países de ese continente."⁸

De esta manera, tenemos una visión clara de la situación socioeconómica al promediar el siglo XIX.

1.1.2. Caminos y transportes hasta mediados del siglo XIX

Si quisiéramos decir algo elocuente en relación con el transporte, se lo podría hacer repitiendo la siguiente frase de Owen: " El transporte es el ingrediente necesario de casi todos los aspectos del desarrollo económico y social."⁹

Dado que el transporte es un ingrediente tan importante, tendríamos que remontarnos al origen de los caminos, y podríamos llegar a la tentación de repetir aquello del poeta: " se hace camino al andar.". Pero intentando darle coherencia a la exposición, se narrarán los aspectos más recientes y actuales que aporten evidencias sobre lo que se está tratando.

Cuando se quiere rememorar el andar de los hombres sobre el suelo argentino, durante una época como la que nos ocupa, se puede acudir a libros que sirvan de guía, por la forma de agrupar los conocimientos en períodos llenos de variados acontecimientos. Barba, Hernández, Mansilla y Zeballos, entre otros, son autores de obras que permiten extender la base de conocimientos indispensables a utilizar en tareas como la presente.

Partiendo de estos antecedentes que nos ofrecen los escritos históricos, percibimos de inmediato que los indígenas autóctonos fueron los

8. Ricardo M. Ortiz, op. cit. pág. 27.

9. Wilfred Owen, La planificación de los transportes, Ediciones Troquel. Buenos Aires 1966, pág. 11.

primeros transeúntes sobre el territorio argentino. Así nos lo asegura Zeballos, al decir: " Las haciendas arreadas lentamente por los indios han trillado estas huellas y dejado el hondo rastro que marcan las sendas: de ahí deriva el nombre de rastrilladas, y han sido innumerables los ganados robados por los indios que durante dos siglos las han recorrido", y señala expresamente: "... algunas sendas miden cerca de un metro de hondura, como si la tierra hubiera sido labrada por la rueda de pesadas y chilladoras carretas."¹⁰

Mansilla las define así: "... son los surcos paralelos y tortuosos que con sus constantes idas y venidas han dejado los indios en los campos." Dice después que se parecen "... a la huella que hace una carreta la primera vez que cruza por un territorio virgen, suelen ser profundas y constituyen un verdadero camino ancho y sólido."¹¹ Considerando que " En plena pampa no hay más caminos", advierte sobre los peligros de apartarse de las rastrilladas, dada la existencia de guadales - terreno blande y movedizo."¹²

Zeballos en otro de sus libros, amplía el concepto: "... y aún a las señales que deja en pos de sí todo arreo o cabalgata."¹³

Si bien el vocablo huella tiene un significado amplio, en este caso se lo relaciona con los caminos y el transporte, y al pronunciarlo se lo vincula con el paso de las ruedas de carretas, diligencias o mensajerías, introducidas por el hombre blanco para sus actividades en estas tierras.

Por estos lugares de tránsito anduvieron primero los indios, luego: "conquistadores y colonizadores", siguiendo por último los argentinos, quienes en el trazado de los caminos actuales "... han seguido en buena

10. Estanislao S. Zeballos, (A) Viaje al País de los Araucanos - Edic. Librería Hachette S.A. Bs. Aires 1960, pág. 160.

11. Lucio V. Mansilla, Una excursión a los indios ranqueles. E.U.D.E.B.A. Editorial Universitaria de Buenos Aires -Bs. Aires 1966, TI, pág. 41.

12. Lucio V. Mansilla, op. cit. T.I., pág. 42.

13. Estanislao S. Zeballos, (B) La conquista de quince mil leguas, Edic. Revista y Biblioteca del Suboficial, Bs. Aires 1931, T. II, pág. 20.

parte de nuestro país, la dirección impresa por sus primitivos pobladores." A esas vías, usadas por el hombre para su desplazamiento, se refiere Barba en varias oportunidades, citando en la última de ellas a Stiben, Enrique - La Pampa, de la siguiente manera: "casi todos los caminos recorridos luego de la conquista, por las galeras o mensajerías, siguieron las rastrilladas de los indios; porque estos eran excelentes topógrafos. Lo mismo hacen muchas rutas de la Dirección Nacional de Vialidad y los propios ferrocarriles."¹⁴

Así como los asentamientos poblacionales de los colonizadores tuvieron originalmente tres zonas de influencia; la del Perú, del Litoral y de Cuyo, también los primeros trazados de caminos respondieron a orientaciones parecidas, al decir de Barba: "Las tres rutas que la audacia y la espada habían trazado: la del Paraguay, la del Perú y Cuyo, que afanosamente buscaban el litoral platense, encontrarían en Buenos Aires su natural convergencia."¹⁵

En un "MAPA TOPOGRÁFICO" del Archivo General de la Nación, que incluimos, se especifican las rutas mencionadas, agregando otra más hacia Montevideo, y detallando las postas de cada una. Se trata de un "FACSIMIL DE UNA CARTA, que pertenece a la época de la formación del Virreynate de la Plata, ejecutado por orden del Señor Director General de Correos de la República Argentina D^e G.A. POSADAS - Buenos Aires 1870."¹⁶

Consideremos ahora estas rutas y caminos, vistos desde Buenos Aires: "El camino del Oeste, el más antiguo, era el que comunicaba a Buenos Aires con el Alto Perú y Cuyo." También se lo llamó "El camino de los Reinos de Arriba." "Salía de Plaza de Mayo por la actual calle Rivadavia, llamada durante la época de Rosas, camino del General Quiroga, pasaba por las plazas Congreso y Miserere atravesando por el oeste toda la ciudad."¹⁷

Otro camino fué el del Norte, que por aquellos tiempos, se lo denominó "Camino Real a San Fernando". Según Barba, este camino "...comenza-

14. Enrique M. Barba, Rastrilladas, Huellas y Caminos- Editorial Raigal Buenos Aires 1956, págs. 7, 8, 71 y 77.

15. Enrique M. Barba, op. cit. pág. 14.

16. Archivo General de la Nación - "MAPA TOPOGRÁFICO".

17. Enrique M. Barba, op. cit. pág. 85.

ba en la esquina de las actuales calles Santa Fé y Callao yendo por la primera hasta San Isidro."¹⁸ Al llegar a San Fernando se abría en dos, uno que se prolongaba hasta Capilla del Señor, y el otro hasta lo que hoy es Tigre. La importancia de este camino estaba dada por ser el que atravesaba zonas de chacras y quintas, que proveían los productos de huerta, frutas y otras mercaderías a Buenos Aires y sus adyacencias.

Cerca de éste había otro, llamado "Camino del bajo". Iba desde "... la actual calle Leandro N. Alem hasta la Recoleta, donde se unía con la hoy Avenida Alvear, la calle larga de antaño." "El camino pasaba por Palermo Chico, Olivos y Santos Lugares, donde empalmaba con el camino a Monte."¹⁹

Un camino de menor tráfico, era el que se dirigía al Sur, y "... arrancaba de Plaza de Mayo, pasaba por la actual Plaza Constitución, para tomar la calle larga de Barracas: Avenida Montes de Oca en dirección al Riachuelo." "Allí cruzaba un puente viejo ... donde hoy se encuentra el puente Puayrredón. A un par de kilómetros el camino se bifurcaba; uno iba a la Magdalena y el otro a Chascomús."²⁰

Tanto este camino, como el del Oeste, salían "... de la actual Plaza de Mayo donde se encontraba el mercado y plaza de carretas, la que en 1811 fué trasladada a la Ranchería de los Jesuitas, donde hoy se halla el Colegio Nacional de Buenos Aires."²¹

Por estos caminos se desplazaron los nuevos elementos de acarreo introducidos por el hombre blanco: caballos, bueyes, mulas, carros carretas y otras variedades de estos rodados fueron utilizados para trasladar personas y mercaderías de la época.

El ganado equino aportó sus servicios en forma individual - y aún lo sigue haciendo - sobre todo en zonas montañosas. En el norte argentino acrecentaba sus tareas por las influencias que ejercían las actividades mineras del Alto Perú.

18. Enrique M. Barba, op. cit. pág. 84.

19. Ibidem.

20. Enrique M. Barba, op. cit. pág. 85.

21. Enrique M. Barba, op. cit. pág. 84.

Además de los caminos mencionados, señala Barba que había otros tal como: " La ruta de Córdoba a Santa Fé, frecuentada desde la época de la dominación española, había sido abandonada durante las guerras civiles a causa de las invasiones de los indios del norte ..."²²

Y agrega después: "La ruta de Santiago del Estero a Santa Fé ponía en relación las provincias del Norte con el litoral reduciendo la distancia de Tucumán a Paraná en 180 leguas en lugar de las 300 que había por Córdoba y Rosario. Abandonada durante medio siglo, el gobierno federal, en 1858, ordenó su restablecimiento."²³

En cuanto al transporte fluvial, ya habíamos visto sobre las actividades de astilleros en las orillas de los ríos principales, y en tal sentido, Ricardo Levene nos da una referencia de lo realizado: "En el año 1801 se construían 5 fragatas, 8 bergantines y 4 zumacas en los astilleros de Paraguay, sin contar las balandras y otras embarcaciones menores."²⁴

De las diversas fuentes, con disímil información, concluimos que para aquella fecha el total de estos barcos debieron alcanzar a un centenar.

Veamos como se interrelacionaban estos medios de transporte:

Volviendo al "MAPA TOPOGRÁFICO" del Archivo General de la Nación, se puede observar que las carreras de postas al Alto Perú y a Mendoza, tenían un camino común hasta la posta n° 21 - Esquina de Medrano. La primera proseguía con el n° 22 - Esquina de la herradura, y la segunda con la denominación: XXII - Arroyo de S.ⁿ Joseph.²⁵

Es fácil imaginarnos las actividades y comunicaciones importantes que propiciaban estos caminos, en ciudades como Salta y Tucumán, por el paso obligado entre el Alto Perú y las provincias situadas más al sur, y también a ciudades como Córdoba y Santiago del Estero, por el intercambio que ellas facilitaban a las demás regiones.

Con respecto a las actividades, para Cuccorese "... el comercio de mulas es la principal actividad económica salteña desde el siglo XVII. En

22. Enrique M. Barba, op. cit. pág. 61.

23. Ibidem

24. Ricardo Levene, Historia Argentina y Americana - Editorial Bibliográfica Argentina S.R.L. 1970, pág. 322.

25. Archivo General de la Nación - "MAPA TOPOGRAFICO".

Febrero y Marzo se realiza en Salta la feria mular más importante del mundo."²⁶

Citando a Concolorcorvo, el "El lazarillo de ciegos caminantes" (1773), Cuccorese nos informa: "... sobre la venta anual, en Salta, de 60.000 mulas y 4.000 caballos, con destino a los centros mineros del Perú", afirmando además "... que se puede decir que las mulas nacen y se crían en las campañas de Buenos Aires hasta la edad de dos años, poco más, que comúnmente se llama sacarlas del pie de las madres; se nutren y fortalecen en los potreros de Tucumán y trabajan y mueren en el Perú."²⁷

Tucumán, además de las diversas industrias que allí existían, y por ser centro de tránsito, también poseía actividades de construcción de carretas, según el relato de Levene: "La abundancia de excelentes maderas en Tucumán facilitaba a sus habitantes la construcción de buenas carretas, no tan grandes como las construídas por los mendocinos."²⁸

La ubicación ventajosa de Córdoba, ya mencionada, favorecía los traslados hacia el Norte, Sur, y Cuyo; permitiendo además el comercio con el Litoral y países vecinos, por el transporte fluvial que frecuentemente surgía desde y hacia los puertos de Santa Fe, y por esta provincia con las demás regiones.

Estas actividades tuvieron algunas limitaciones, "pues el 7 de febrero de 1622 se fundó la Aduana seca de Córdoba, es decir, una muralla de incomunicación entre el litoral y el interior, pues sólo pagando un 50 por ciento de derechos se permitía que los géneros introducidos por Buenos Aires se internaran provincias arriba."²⁹

Tal política tuvo atenuantes después del tratado de Utrecht (1713) por las actitudes más liberales de España, y que se acentuarían con la sanción del Reglamento de Libre Comercio (1776).

Más al sur y en las llanuras pampeanas eran otras las actividades, y además la topografía del terreno permitía un mayor uso de los rodados.

26. Horacio J. Cuccorese, Manual de Historia Económica y Social Argentina - Ediciones Macchi, Buenos Aires 1971, pág. 83.

27. Ibidem.

28. Ricardo Levene, op. cit. pág. págs. 321 y 322.

29. Ricardo Levene, op. cit. pág. 290.

Veamos que expresó Horacio C.E. Giberti, sobre el comercio de cueros:

"La exportación de cueros subió hasta 800.000 unidades por año, y después de la paz de Versalles (1783), que terminó el conflicto con Inglaterra, salían del país 1.400.000 cueros anuales."³⁰

Para satisfacer la demanda de sal que surgía cuando se preparaban los cueros a exportar y para consumo propio, se realizaban viajes a las salinas, principalmente a Salinas Grandes, que al decir de Barba se hacían desde principios del siglo XVII. "La primera de las grandes expediciones fué la que en 1778 llevó a cabo Manuel Pinazo. Contaba con 600 carretas, aperadas con 12.000 bueyes y 2.600 caballos, asistidas por cerca de 1.000 hombres, de los cuales 600 eran picadores, bajo la escolta de 400 soldados y 4 piezas de artillería. La marcha se inició en la Guardia de Luján el 4 de Octubre, llegando el 22 a las Salinas."³¹

Una acción de consecuencias económicas negativas para la región sur de Buenos Aires, es la que surge con la siguiente descripción de Zeballos, cuando trata sobre "... la gran rastrillada o camino general de las pampas, que un día unió a Buenos Aires sobre el Río de la Plata y el Atlántico, con Valdivia sobre el mar Pacífico.":

"Este es un camino internacional, he dicho, que une los prados ganaderos de la República Argentina con los mercados consumidores de Chile, adonde los araucanos iban a celebrar ferias con los animales que nos robaban, a razón de 20.000 cabezas por año, durante los dos últimos siglos ¡ 4.000.000 de cabezas de ganado en doscientos años!"³²

Estas y otras actividades unidas a las culturales, religiosas, y por su puesto también las políticas, determinando el consecuente crecimiento de los centros financieros, generaron un tráfico, tanto de personas como de mercaderías, que a mediados del siglo XIX ya convergía sobre el Litoral y Buenos Aires. Conviene recordar que a este tráfico y a los elementos que lo componían resulta difícil cuantificarlos, sobre todo si tenemos en cuenta los inconvenientes que existían para la obtención de datos más concretos, como son los censos de población.

30. Horacio C.E. Giberti, Historia Económica de la Ganadería Argentina-

Solar / Hachette 1961, pág. 43.

31. Enrique M. Barba, op. cit. pág. 78.

32. Estanislao S. Zeballos, (A) op. cit. pág. 159/160.

1.1.3. Demografía

Los temas bibliográficos, en su mayoría, toman como la época en que comienza a evolucionar la población, los albores del siglo XVI, conforme a los acontecimientos que por distintos motivos ocurrían a medida que se avanzaba en la conquista y colonización.

Jorge Comadrán Ruiz hace referencia a los asentamientos de las primeras poblaciones, ocurridas predominantemente en tres zonas. En la parte norte surgían por la influencia ejercida del Virreynato del Perú; sobre el Litoral era evidente la necesidad de contener las frecuentes incursiones lusitanas, y hacia el Oeste se pretendía acortar la ruta con Chile.³³

De esta suerte se fue integrando demográficamente el territorio argentino con los autóctonos, europeos, y los nacidos de la nueva mezcla. Establecer cantidades de habitantes ha sido difícil desde el comienzo, porque los colonizadores ya sabían mentir contablemente. Tal vez para lucirse ante la corona, era frecuente exhibir como suma importante de habitantes, la que contenía el nuevo poblado, pero solían ser reticentes para restar los que a préstamo ó en forma definitiva habían tomado de ciudades establecidas anteriormente, para las nuevas fundaciones.

Para mayor practicidad fijaremos el comienzo de los siglos XVII y XIX como momentos de breves análisis previos a los censos nacionales.

Con la variedad de los datos encontrados se hizo un promedio ponderado y redondeando cantidades para el siglo XVII. Los datos demográficos aquí incluidos pueden ser objeto de una nutrida dosis de críticas, puesto que no menos densas resultan las dudas sobre los guarismos de aquellas épocas. No obstante, servirán de alguna utilidad para apreciar las variaciones dinámicas ocurridas, a medida que la historia fue dejando sus huellas a través del tiempo en estos lugares de la Tierra.

El bosquejo de distribución hay que verlo en relación con la marcha de fundación de ciudades. Tal proceso que tiene una mayor incidencia a partir de la segunda mitad del siglo XVI, nos muestra una inclinación de

33. Jorge Comadrán Ruiz, Evolución demográfica argentina durante el período hispano (1535-1810)-Introducción, IX - EUDEBA Bs. Aires 1969.

norte a sur con el límite del Río de la Plata, lugar elegido como salida hacia la metrópoli, y que ya nos estaba anticipando algunos motivos sobre la futura propensión a la concentración demográfica en esta zona del Litoral y Buenos Aires.

Este promedio, enunciado más arriba, al comenzar el siglo XVII era de 369.300 habitantes, distribuidos de la siguiente manera:

Nº 1		DISTRIBUCIÓN DEMOGRÁFICA - AÑO 1600			
		NATIVOS	EXTRANJERO	TOTALES	%
Zona Norte	(El Tucumán y Chaco)	245.000	2.300	247.300	66,96
Cuyo		20.000	500	20.500	5,55
Litoral	(Lit. Norte (Bs. Aires y La Pampa)	90.000	1.500	91.500	24,78
Resto del País	(Al sur del Río Colorado)	10.000	--	10.000	2,71
TOTAL:		365.000	4.300	369.300	100,00

Fuente: Comadrán Ruiz, J., Carlevari, I.J.F., Ops. cit. y E. Propia.

Las pautas asumidas por los precursores de Buenos Aires empezaron a mostrar atisbos de grandes posibilidades en la zona del Río de La Plata y lugares de incidencia de su puerto. Para mejor ilustración conviene tener en cuenta cartas como la del oidor de Charcas, Licenciado Juan Matienzo de Peralta, del 2 de Enero de 1566, dirigida al Rey Felipe II, en donde propone que: "... Ase de poblar desde españa el puerto de buenos ayres donde ha auido otra vez población y ay artos yndios y buen temple y buena tierra los que allí poblaren seran ricos por la gran contratación que ha auer de España y Chile y del Río de la Plata y de esta tierra como luego diré."³⁴

El 12 de Enero de 1771, el fiscal de Audiencia Alvarez de Acevedo, respondiendo al Rey Carlos III, le envía una carta en donde pone mayor énfasis sobre una posible división política del Virreynato, dada su gran ex-

34. Colección de publicaciones históricas de la Biblioteca del Congreso Nacional Argentino - LA AUDIENCIA DE CHARCAS, Correspondencia de Presidentes y Oidores - Pub. dirigida por D. Roberto Levillier - Madrid 1918, pág. 173.

tensión, pero sin olvidar las abundancias económicas del lugar, por cuanto advierte sobre "... la ventajosa proporsión que ofrece la amplitud, hermosura y fertilidad del Terreno que ocupa para adelantarse a las demás del Reino en civilidad, poblacion y comercio y por consiguiente en producciones útiles al estado y a la Real Hazienda." Finalmente propone lo siguiente: "La ciudad de Buenos Aires por su positura y circunstan-
tancias, y por las consideraciones, y razones que quedan expuestas, esta pidiendo de Justisia que se establezca en ella un Virrey con su Real Audiencia a que aian de estar enteramente subordinadas las Provinsias, del Paraguay, Tucuman y cuio;"³⁵

De esta manera, vemos como la preferencia por el ámbito del Plata se remonta a la época misma de la fundación definitiva de Buenos Aires, siendo uno de los antecedentes del aumento poblacional, que durante mucho tiempo después, provocaría la desproporcional distribución demográfica en el suelo argentino.

Cuando finalizó el siglo XVIII y a comienzos del XIX, se generalizaron los movimientos emancipadores en América. En la Argentina al hacer eclosión el mismo en 1810, la población en su conjunto se había acrecentado, de acuerdo con los diversos y distintos datos aportados en aquella fecha.

Los nativos que no se habían asimilado al nuevo género de vida oscilaban entre 200.000 y 300.000, al decir de Comadrán Ruiz,³⁶ cantidad similar al siglo anterior. En cambio, el grupo adaptado integrado por blancos, indios, negros y las distintas combinaciones surgidas de ellos se había multiplicado. Concretamente: en conjunto, ahora se había pasado a más de 400.000 habitantes.

Si bien otros datos estadísticos pueden no coincidir con estas cifras, han sido elegidas por cuanto resulta coherente con el análisis conforme a la distribución provincial, permitiendo de este modo el agrupamiento regional, similar al realizado para el período anterior. Las cifras se

35. Octavio Gil Munilla, El Río de la Plata en la política internacional, Pub. de la Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, Sevilla 1949 - págs. 423 y 424.

36. Jorge Comadrán Ruiz, op. cit. pág. 120.

relacionadas con las mencionadas por Jorge Comadrán Ruiz,³⁷ y el trabajo de Diego de la Fuente: "Prólogo al Primer Censo Nacional."

Y la nueva distribución, de acuerdo a estos guarismos, queda de la siguiente manera:

Nº 2 DISTRIBUCIÓN DEMOGRÁFICA - AÑO 1810

<u>Zona Norte</u>		<u>%</u>	<u>Zona Litoral y Buenos Aires</u>		<u>%</u>
Provincias:	Habitantes:		Provincias:	Habitantes:	
Córdoba	60.000		Buenos Aires	92.000	
Sgo. del Estero	40.500		Entre Ríos	16.500	
Tucumán	35.900		Corrientes	12.770	
Salta	26.270		Santa Fe	<u>12.520</u>	
Catamarca	24.300		TOTAL:	<u>133.790</u>	<u>31,50</u>
La Rioja	12.619		<u>Zona Cuyo</u>		
Jujuy	<u>12.278</u>		Provincias:	Habitantes:	
TOTAL:	<u>211.867</u>	<u>49,88</u>	San Juan	22.220	
<u>Zona Sur</u>			Mendoza	21.492	
TOTAL:	<u>19.100</u>	(X) <u>4,50</u>	San Luis	<u>16.242</u>	
(X) Proporción aproximada, elaborada, según cifras del Primer Censo Nacional: Año 1869.			TOTAL:	<u>59.954</u>	<u>14,12</u>

TOTAL GENERAL: 424.711 100,00

Fuente: Comadrán Ruiz, J.; Maeder, Ernesto J.A.; Censos Nacionales; y Elaboración propia.

Se pueden confrontar estos datos estadísticos con los registrados para 1600, observando además las variaciones porcentuales, tal como sigue:

Nº 3 VARIACIONES DEMOGRÁFICAS

	<u>AÑO 1600</u>		<u>AÑO 1810</u>	
	Habitantes:	%	Habitantes:	%
Zona Norte	247.300	66,96	211.867	49,88
Litoral	91.500	24,78	133.790	31,50
Cuyo	20.500	5,55	59.954	14,12
Zona Sur	10.000	2,71	19.100	4,50
TOTALES:	<u>369.300</u>	<u>100,00</u>	<u>424.711</u>	<u>100,00</u>

Fuente: Ver cuadros nº

37. Jorge Comadrán Ruiz, op. cit. pág. 115.

Esta población, a pesar del incremento global y el tiempo transcurrido, mantenía en su distribución, un orden similar al del siglo XVII, con una disminución de 17,08 puntos en la Zona Norte, y los siguientes aumentos en las demás zonas: Cuyo 8,57 puntos, Litoral 6,72 puntos, y Zona Sur 1,79 puntos.

Expondremos ahora la evolución demográfica durante los primeros cincuenta años a partir de 1810. Por razones de homogeneidad, por parecer los más confiables, y para mantener la coherencia del análisis sobre la evolución durante el período 1810 a 1859, seguiremos utilizando los datos de la "Ley de crecimiento" de Diego de la Fuente,³⁸

Según los guarismos usados durante aquel lapso, la población se incrementó pasando de 406.000 a 1.304.000 habitantes, con un promedio de dieciocho mil anuales.

Aún cuando este crecimiento es superior al de la época del virreynato, tiene características similares que resulta difícil ponerlas en evidencia por la inseguridad de los datos manejados; hecho al que además contribuyeron las repetidas disputas y luchas internas en las que cada bando se atribufan cantidades de efectivos con dudosa determinación, así como los movimientos y residencias periódicas de los mismos a través de las regiones del País.

Hasta aquí, el lento crecimiento de la población argentina se caracterizó, además, por el mantenimiento casi proporcional de los habitantes no nativos en los asentamientos que se habían distribuido sobre el territorio. Esta tendencia - seguridad de los datos estadísticos al margen - es de presumir que se mantuvo durante el primer siglo de vida nacional; hasta que distintas modificaciones sociales, entre ellas la inmigración promocionada por el incremento de nuevas modalidades de colonización, introdujeron cambios significativos en el panorama poblacional argentino.

Al promediar esta última década del período ahora considerado, el impulso inmigratorio permitió el incremento demográfico en terminos abso -

38. Datos incluidos en la Investigación retrospectiva al Primer Censo Nacional, pág. XX, en la publicación oficial - Imprenta del PORVENIR, Buenos Aires 1872.

lutos, por el agregado de habitantes provenientes del extranjero, en especial de Europa.

En los cambios de la población ocurridos durante la última década previa a los censos nacionales, y utilizando la misma evolución de cifras que las empleadas para los tramos anteriores, entre 1859 y 1869 la población creció en 526.000 habitantes, o sea a razón de 43.000 de promedio anual, surgiendo claramente que este promedio es muy superior al de 18.000 vistos en el lapso anterior, correspondientes a los cincuenta primeros años, a partir de 1810.

Sin embargo, este crecimiento ocurrió como consecuencia de las colonizaciones promovidas en las décadas precedentes, si consideramos que se completaba el ingreso de familias, cuya gestión se había originado entonces.

El primer censo nacional realizado en 1869 nos muestra el nuevo cuadro demográfico argentino, con cifras que se pueden comparar con las anteriormente tomadas de Maeder y Comadrán Ruiz, y la proporción aproximada de la Zona Sur, según datos del Primer Censo Nacional:

Nº 4 V A R I A C I O N E S D E M O G R A F I C A S

(En miles)

	<u>AÑO 1810</u>		<u>AÑO 1869</u>	
	Habitantes:	%	Habitantes:	%
Zona Norte	211,9	49,9	755,7	41,3
Litoral	133,8	31,5	871,5	47,6
Cuyo	59,9	14,1	179,0	9,8
Zona Sur	<u>19,1</u>	<u>4,5</u>	<u>24,0</u>	<u>1,3</u>
	<u>424,7</u>	<u>100,0</u>	<u>1.830,2</u>	<u>100,0</u>

Fuente: Comadrán Ruiz, J.; Maeder, Ernesto J.A.; Censos Nacionales; y
Elaboración propia.

La nueva distribución de población, evidencia el decidido vuelco de crecimiento en favor del Litoral y Buenos Aires, incrementándose en 16,1 puntos; con detrimento de las otras zonas, principalmente la del Norte que sufrió una merma de 8,6 puntos, la de Cuyo disminuyó 4,3 puntos, y la Zona Sur perdió en la participación 3,2 puntos.

Lo mismo que para el crecimiento, en estos cambios de distribución demográfica, influyó la ruptura con el Alto Perú y conflictos internos,

el auge de los puertos del Plata, y el conflicto bélico con el Paraguay.

En base a los análisis precedentes, visualizaremos ahora los tres tramos históricos de la población argentina, previos a los censos nacionales.

Nº 5 - VARIACIONES POBLACIONALES PREVIAS A LOS CENSOS NACIONALES

	(En miles)					
	<u>AÑO 1600</u>		<u>AÑO 1810</u>		<u>AÑO 1869</u>	
	Habit.:	%	Habit.:	%	Habit.:	%
Zona Norte	247,3	66,9	211,9	49,9	755,7	41,3
Litoral	91,5	24,8	133,8	31,5	871,5	47,6
Cuyo	20,5	5,6	59,9	14,1	179,0	9,8
Zona Sur	<u>10,0</u>	<u>2,7</u>	<u>19,1</u>	<u>4,5</u>	<u>24,0</u>	<u>1,3</u>
	<u>369,3</u>	<u>100,0</u>	<u>424,7</u>	<u>100,0</u>	<u>1.830,2</u>	<u>100,0</u>

Fuente: Ver cuadros Nº

En el "MAPA TOPOGRAFICO", sobre las carreras del Perú, de Mendoza y del Paraguay, hemos resaltado algunas de las postas que ahora son ciudades con elevado número de habitantes, y otras menores, como pueblos y villas, que también tienen considerables poblaciones. Agregamos estos datos a continuación:

Carrera del Perú y de Mendoza (Camino común hasta Esquina de Medrano)

POSTA Nº	NOMBRE	POBLACION		FECHA FUNDACION
-	Provincia de Buenos Aires:	<u>1854/55</u>	<u>1869</u>	
1	Cañada de Morón	3.162	3.488	1785
3	Cañada de la Cruz (Exaltación de la Cruz)	2.180	3.970	1784
4	Areco (Carmen de Areco)	2.454	3.815	1/1/1780
6	Arracifes	2.795	4.245	9/1909
9	Arroyo del Medio			
-	Provincia de Santa Fé:			
10	Arroyo de Pavón (Pavón Arriba)			1891
-	Provincia de Córdoba:			
17	Saladillo			

sigue: con Carrera del Perú.

Carrera del Perú (después de Esquina de Medrano)

POSTA Nº	N O M B R E	P O B L A C I O N		FECHA FUNDACION
	- Provincia de Córdoba:	<u>1857</u>	<u>1869</u>	
22	Esquina de la herradura			
23	Tío Pugio			
25	Impira			
26	Río Segundo	10.596	11.289	
28	Córdoba	17.554	34.458	1573
30	Sinsacate			
31	Totoral		6.981	
33	Corral del Barranco			
34	San Pedro			
	- Provincia de Santiago del Estero:	<u>1819</u>	<u>1869</u>	
39	Ambargasta (Ojo de Agua)			1647
42	Silípica	3.020	9.695	1853
44	Santiago del Estero	8.365	8.498	1553
45	Los Gimenez (Va. Gimenez)		17.496	
	-Provincia de Tucumán:	<u>1858</u>	<u>1869</u>	
49	Tucumán	T. 26.176	37.559	1565
50	Tapia (Trancas)	3.318	3.670	
	- Provincia de Salta:	<u>1854</u>	<u>1869</u>	
53	Arenal			
54	Rosario (Rosario de la Frontera)	6.000	5.014	1766
61	Salta	14.000	16.877	1582
62	Caldera (La caldera)	600	1.627	
	- Provincia de Jujuy	<u>1851</u>	<u>1869</u>	
64	Jujuy	4.000	3.072	1594

Carrera de Mendoza (después de Arroyo de S.ⁿ Joseph)

- Provincia de Córdoba:
- XXIV Punta de Agua
- XXVIII La aguada
- XXIX Las achiras

Carrera de Mendoza (continuación)

POSTA				FECHA
Nº	N O M B R E	P O B L A C I O N		FUNDACION
	- Provincia de San Luis:	<u>1857</u>	<u>1869</u>	
XXX	El Morro (San José del Morro)	2.842	1.966	
XXXI	Río Quinto (Saladillo)	3.267	5.038	
XXXII	San Luis de la Punta	4.639	7.049	1594
	- Provincia de Mendoza:	<u>1857</u>	<u>1869</u>	
XXXIII	El desaguadero (La Paz)	1.103	3.057	
XXXVI	Las Cafitas			
XXXIX	Mendoza	8,641	8.124	1561

Carrera del Paraguay

	- Provincia de Buenos Aires:	<u>1854/55</u>	<u>1869</u>	
1	Las Conchas (Tigre)	960	3.329	1784
2	Pilar	5.015	3.708	1730
3	Cañada de la Cruz (Exaltación de la Cruz)	2.180	3.970	1784
4	Areco (San Antonio de Areco)	2.030	2.814	12/7/1750
7	San Pedro	3.898	5.377	1780
	- Provincia de Santa Fe:	<u>1858</u>	<u>1869</u>	
10	Arroyo Seco			1888
11	Capilla del Rosario	22.492	47.730	1852
12	Carcarañá			1869
14	Barrancas			1889
15	Coronda			1721
17	Santa Tomé	10.744	21.392	12/9/1872
18	Santa Fe			15.11.1573
	- Provincia de Entre Ríos:			
23	Va. Hernandarias			
24	Alcaráz			
26	Estacas			
	- Provincia de Corrientes:	<u>1857</u>	<u>1869</u>	
29	Guayquiraró			
31	Esquina	4.059	8.028	7/11/1782

Carrera del Paraguay (continuación)

POSTA Nº	N O M B R E	P O B L A C I O N		FECHA FUNDACION
	- Provincia de Corrientes:	<u>1857</u>	<u>1869</u>	
36	Santa Lucía			13/10/1816
40	Ambrosio (Saladas)	4.234	4.444	1700
41	San Lorenzo			27/11/1920
43	Empedrado	4.235	5.300	1825
45	Sombrero			
46	Corrientes	8.839	11.218	3/04/1588
56	Yahape			
59	Itá Ibaté			16/06/1877 ³⁹

Como se puede apreciar de lo visto hasta aquí, tanto durante el período hispánico, por las excesivas restricciones hacia los extranjeros, como durante el primer medio siglo de existencia después de 1810, signado por los conflictos internos, la población argentina creció a ritmo lento y desproporcionado.

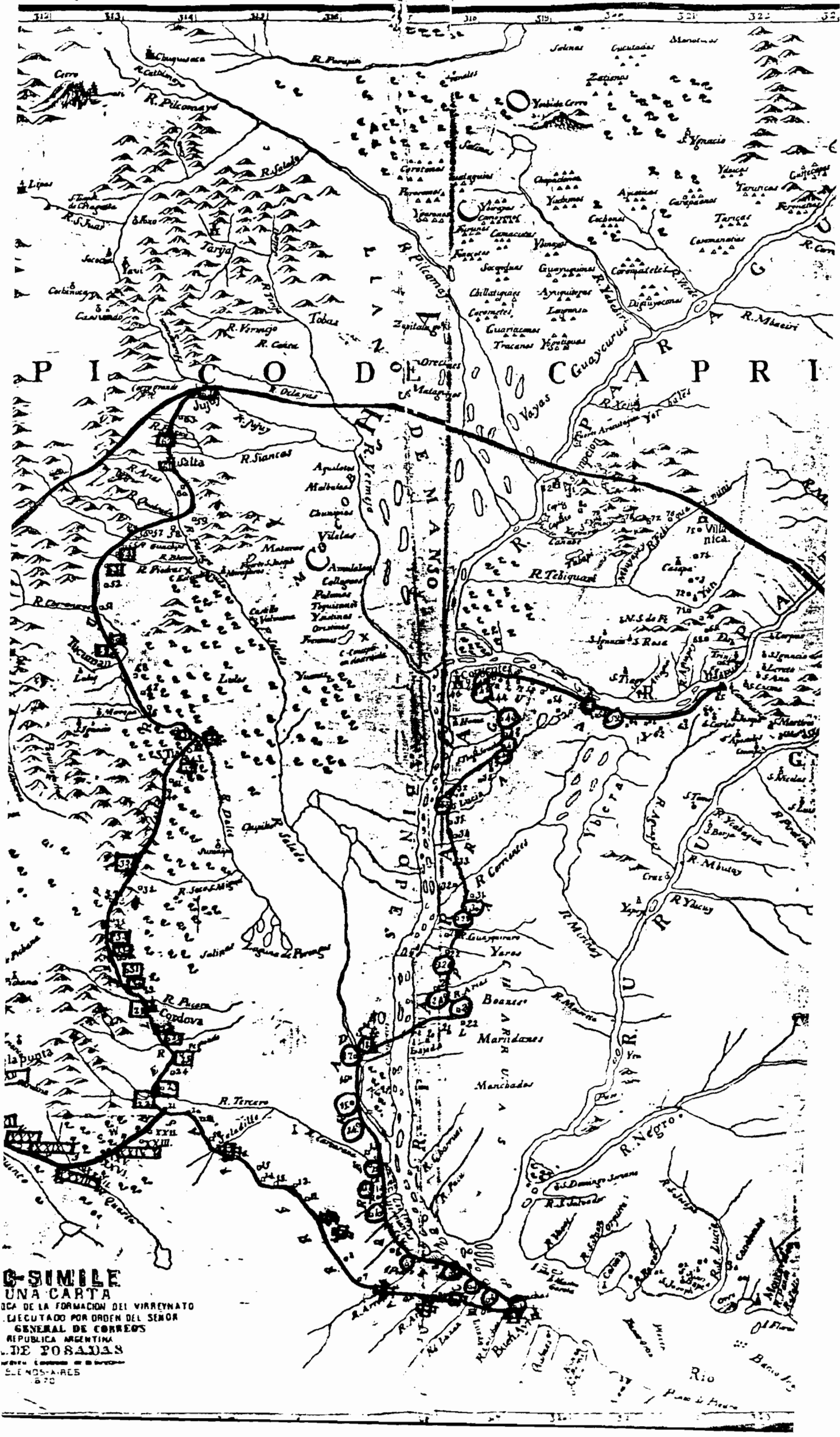
39. Los datos sobre población fueron tomados del libro Evolución demográfica argentina desde 1810 a 1869, de Ernesto J.A. Maeder -EUDEBA Bs. Aires 1969. Y las fechas de fundaciones, se obtuvieron por intermedio de las Casas de Provincias en Buenos Aires, extraídas de libros históricos, datos sobre referencias de aniversarios y otras publicaciones.

Explicacion del Itinerario Real de Postas
Carrera del Peru.

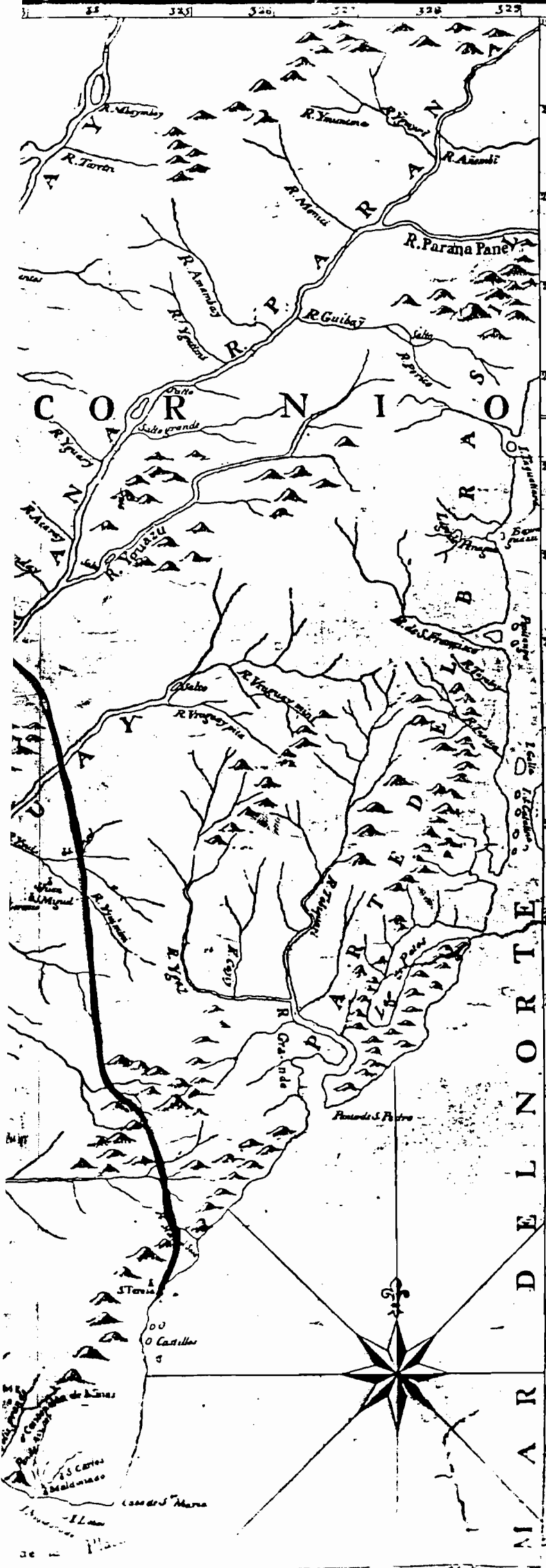
Postas	Leguas	Postas	Leguas
1. Cañada de Moron	6	52. Paso del puerco	7
2. Cañada de Escora	7	53. Arenal	8
3. Cañada de la Cruz	8	54. Rosario	6
4. Arco	6	55. Coñas	3
5. Cañadas de Ayala	4	56. Concha	6
6. Arroyo	10	57. A Salco del Tola	8
7. Serranillos	4	58. San Antonio	8
8. Arroyo de Romoño	6	59. Siogya	8
9. Arroyo de enmedio	5	60. Cubos	7
10. Arroyo de Paron	5	61. Salta	9
11. Manantiales	10	62. Caldera	5
12. Candelaria	4	63. Buena voluntad	5
13. Pomasachas	6	64. Tujuy	6
14. Inca Arco	4	<i>Administraciones de Carreros</i>	
15. Pampa de la Sierpe	4	<i>agregadas a esta Principal</i>	
16. Cobaca del Tiro	7	Luz	
17. Salcedilla	8	Coroboa	
18. Barrancas	5	Carolina	
19. Zujay	5	Santiago del Estero	
20. Huilo muerto	7	Tocman	
21. Esquina de Medano	6	Rioga	
22. Esquina de la herradura	4	Catanacaca	
23. Rio Paja	6	Salta	
24. Cañada del Gobernador	7	Tujuy	
25. Injaya	5	<i>Carrera de Mendoza</i>	
26. Rio segundo	5	<i>Esta Carrera es la misma y la del</i>	
27. Punta del Monte	9	<i>que ha sido de Medano y es</i>	
28. Carolina	5	XXII Arroyo de S. Joseph	
29. Soña	7	XXIII Cañada de Puras	
30. Suroeste	5	XXIV Puna del agua	
31. Totoral	6	XXV Santa Barbara	
32. San Antonio	5	XXVI Barrancas	
33. Carral de Barranca	5	XXVII Al Tomba	
34. San Pedro	4	XXVIII So aguada	
35. Huaco	4	XXIX Las achiras	
36. Chinar o Cachi	5	XXX El Morro	
37. Paso del Tiro	13	XXXI Rio quinto	
38. Parterculo	6	XXXII Punta de S. Luis	
39. Cemento o Tabaraya	6	XXXIII El desagadero	
40. Ayandha	30	XXXIV Corocoro	
41. Simbolar	4	XXXV Medano grande	
42. Silipica	7	XXXVI Las Catitas	
43. Munigua	4	XXXVII La Canada	
44. Santiago del Estero	7	XXXVIII Rodeo de en medio	
45. Las Semence	9	XXXIX Mendoza	
46. Las Mirandas	11	<i>Administraciones</i>	
47. Pallas	6	San Luis	
48. Suisucia	6	San Juan	
49. Tucuman	8	Mendoza	
50. Pallas	7	<i>Carrera del Rio y</i>	
51. Pallas	7	<i>del Rio</i>	



PA
DE
QUE PERTENECE A LA EP
DE LA PLATA
DIRECTOR
DE LA
D. G. A.
P. C. E.



G-SIMILE
 UNA CARTA
 DE LA FORMACION DEL VIRREYNATO
 EJECUTADO POR ORDEN DEL SEÑOR
 GENERAL DE CORREOS
 REPUBLICA ARGENTINA
DE POSADAS
 S.E. LOS AÑOS 1870



1. ...	26. ...	37. ...
2. ...	27. ...	38. ...
3. ...	28. ...	39. ...
4. ...	29. ...	40. ...
5. ...	30. ...	41. ...
6. ...	31. ...	42. ...
7. ...	32. ...	43. ...
8. ...	33. ...	44. ...
9. ...	34. ...	45. ...
10. ...	35. ...	46. ...
11. ...	36. ...	47. ...
12. ...	37. ...	48. ...
13. ...	38. ...	49. ...
14. ...	39. ...	50. ...
15. ...	40. ...	51. ...
16. ...	41. ...	52. ...
17. ...	42. ...	53. ...
18. ...	43. ...	54. ...
19. ...	44. ...	55. ...
20. ...	45. ...	
21. ...	46. ...	
22. ...	47. ...	
23. ...	48. ...	
24. ...	49. ...	
25. ...	50. ...	
26. ...	51. ...	
27. ...	52. ...	
28. ...	53. ...	
29. ...	54. ...	
30. ...	55. ...	
31. ...		
32. ...		
33. ...		
34. ...		
35. ...		
36. ...		
37. ...		
38. ...		
39. ...		
40. ...		
41. ...		
42. ...		
43. ...		
44. ...		
45. ...		
46. ...		
47. ...		
48. ...		
49. ...		
50. ...		
51. ...		
52. ...		
53. ...		
54. ...		
55. ...		

POSTAS CARRERAS.



del Perú y Mendoza
(parte del camino en común)

del Perú

de Mendoza

del Paraguay

II - PROCESO DE TRAZADO Y UTILIZACION DE LAS REDES DE TRANSPORTES

II.1. Caminos, Ferrocarriles, Navegación y Aeronavegación

II.1.1. Período: 1869 a 1895:

A - Caminos.

La evolución del transporte en la segunda parte del siglo XIX, muestra como a medida que se fue afirmando la organización nacional se incrementaban los desplazamientos de los nuevos rodados por los caminos ya existentes y los abiertos posteriormente hacia nuevas direcciones.

El panorama sobre estas actividades tuvo distintas opiniones de los autores que escribieron sobre las mismas. En tal sentido, Martínez Estrada señaló que: "El problema fundamental de nuestra vida económica es el transporte, porque el problema fundamental de nuestra vida son las distancias."¹ Y Sarmiento, ya había dicho lo suyo en "Facundo", variando ligeramente la forma, de este modo: "El mal que aqueja a la República Argentina es la extensión; el desierto la rodea por todas partes, se le insinúa en las entrañas; la soledad, el despoblado sin una habitación humana, son por lo general los límites incuestionables entre unas y otras provincias."²

La opinión de Sarmiento, sin embargo, la traemos aquí por su carácter optimista, dado que en otra parte del libro, al ocuparse de la llanura argentina, dice lo siguiente: "...POR una distancia de más de setecientas leguas permite rodar enormes y pesadas carretas sin encontrar obstáculo alguno por caminos en que la mano del hombre apenas ha necesitado cortar algunos árboles y matorrales;", continuando después así: "Para preparar vías de comunicación basta solamente el esfuerzo del individuo y los resultados de la naturaleza bruta."³

Obviamente, cuando vivió Sarmiento no existían, como ahora, automotores que superarían fácilmente los cien kilómetros por hora, ni los ade

-
1. Ezequiel Martínez Estrada, Radiografía de la Pampa - Edit. Losada S.A. Bs. Aires 7ª Edición - 1974, pág. 67.
 2. Domingo Faustino Sarmiento, Facundo, Edic. La Cultura popular Bs. As. 1933, págs. 43/44.
 3. Domingo Faustino Sarmiento, Op. cit. pág. 49.

cuados caminos requeridos por estos vehículos. Tales vías de comunicación, en determinados lugares, necesitan de puentes y otros trabajos complementarios, a veces de elevados costos y complicadas tareas de realización, para que sean capaces de prestar los servicios exigidos en la actualidad, por sectores amplios y con actividades de más envergadura que las existentes hace un siglo, en la época de Sarmiento; y por lo tanto debe comprenderse la mayor importancia de las obras a realizar, dado que ellas no son tan fáciles como las necesitadas entonces.

Veamos como eran los caminos y los vehículos de aquellas épocas:

Desde Buenos Aires siguiendo río arriba, Rosario con su puerto se convirtió en el lugar convergente de caminos y rutas en la salida para las poblaciones del interior. Así lo manifiesta Zeballos al mencionar a esta ciudad como el lugar de donde "...arrancaban dos caminos llamados del Norte y del Sur."

Según él:

" El primero tomaba casi la línea recta hasta Córdoba, a- "
" partándose cuanto era posible de la región indígena, como única "
" garantía para su vasto movimiento, y se bifurcaba en grandes ra- "
" males hasta Jujuy por el Norte, hasta La Rioja y Catamarca por el "
" Oeste."

"El camino del Sur salía de Rosario, cruzaba el campo aho- "
" ra feliz de la Candelaria, que era a la sazón uno de los parajes "
" más frecuentados por los bárbaros, rozaba la famosa pulpería de "
" los Gallegos, y desde la histórica posta de Arequite orillaba el "
" río Tercero hasta Villanueva, donde la atravesaba y continuaba ca- "
" si rectamente a rematar en la ciudad de Córdoba."

" La Esquina de Ballesteros era el punto de empalme del "
" grande e importantísimo ramal que partía para San Luis, Mendoza "
" y San Juan, a través de las infortunadas villas de las Achiras y "
" de San José del Moro."⁴

Ahora, atenderemos a lo dicho por Timoteo Gordillo en sus memorias, sobre como se inició la modernización de los vehículos que siguieron en el País. Narra en ellas las iniciativas en tal sentido, que con la empre

4. Estanislao S. Zeballos, (C) Callvucurá y la Dinastía de los Piedra.
Edit. Lib. Hachette S.A. Bs. Aires 1961, pág. 122.

La prestación de servicios más eficientes se logró después de mejorar algunas de las construcciones que funcionaban desde los tiempos coloniales. Así lo entendió Gordillo, que se dedicó a construir casas para postas, puentes, puentes levadizos, pequeños fortines con foso, e incluso colocó " una chata en el río ", para mejorar el tránsito.

Pero tal vez uno de sus mejores aciertos es haber logrado interesar a los "vecinos y pobladores" para "... que se abrieran caminos rectos y haciendo que ellos mismos retirasen sus cercos y en otros puntos los abriesen, haciéndoles las conveniencias que a ellos mismos les reportaría." Esto lo consiguió, además. "... haciéndoles comprender las ventajas que para ellos mismos había, haciendo el viaje en 15 días en vez de 4 meses."¹⁰

De esta manera, el antiguo camino de Rosario a Córdoba que contaba con 103 leguas se redujo a 72 leguas.¹¹ Después, y posiblemente como consecuencia de los adelantos que había conseguido, el gobierno de la nación nombró a Gordillo " inspector de posta y caminos".¹²

Durante la presidencia de Mitre, existió " la empresa "Iniciadores", de Luis Sauze, quien por contrato firmado el 1º de noviembre de 1862, que duraría cinco años, estableció tres líneas principales. La primera iba de Rosario a Santa Fe; la segunda hacia el norte, desde Rosario, por Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy; la tercera hacia el Oeste, desde Rosario, por Río Cuarto, San Luis, Mendoza y San Juan."¹³

También hubo:

" Otra empresa, instalada en Victoria 332, hacia viajes"
" a la villa de Luján por 50 pesos el asiento; otra con caballeriza en"
" Tacuarí y Belgrano, llevaba a Quilmes los domingos por 15 pesos; e- "
" tra en Méjico y Chacabuco, despachaba galeras una vez por mes para "
" Monte, Fuerte Azul, Tandil y Quequén. La época no reclamaba más."¹⁴

10. Timoteo Gordillo, Memorias - Ed. Rev. Todo es Historia N° 185, Oct. 1982, págs. 16/17.

11. Ibidem.

12. Ibidem.

13. Enrique M. Barba, Op. cit. pág. 64.

14. Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos, Dirección de Informaciones y publicaciones Ferroviarias, Lib. y Edit. " El Ateneo, págs. 14/15.(1946).

B - Ferrocarriles.

La longitud de vías férreas, incluyendo ramales, a 1869, año del primer censo nacional, había alcanzado los seiscientos veinticinco kilómetros. Y aunque tal dimensión pueda parecer reducida, para los doce años transcurridos desde aquel 30 de Agosto de 1857, fecha de inauguración del primer ferrocarril argentino, que partió de la estación Parque (hoy Teatro Colón) hasta la estación Floresta (distante apenas diez kilómetros), ella resulta suficiente para apreciar la proyección futura de los tendidos ferroviarios. Con la intención de tener una idea en tal sentido, haremos las siguientes consideraciones:

En primer lugar, recordemos que la Confederación argentina, por intermedio de su Presidente, Justo José de Urquiza, contrató al ingeniero Allen Campbell, y autorizó a José Buschental, financista internacional, para organizar la construcción del ferrocarril Rosario - Córdoba; prorrogando y extendiendo sorpresivamente la autorización al contratista Guillermo Wheelwright. Todo esto sin que se lograsen los propósitos apuntados.

Casi un año después de Pavón: "El 5 de Setiembre de 1862 el Congreso Nacional, en vías de formación, vota una ley en que autorizaba al Poder Ejecutivo Nacional "para celebrar un contrato con el fin de construir un Ferrocarril, desde la ciudad de Rosario a la de Córdoba."¹⁵ Y la concesión para la obra le fue otorgada a Guillermo Wheelwright.

Con respecto a estas gestiones, Raúl Scalabrini Ortiz acota lo siguiente: "Se tiene la impresión de que Inglaterra no quiere cerrar tratos definitivos con la Confederación y prefiere sentar sus reales en Buenos Aires, ciudad más próxima al mar y al alcance de la intimidación de los barcos ingleses que señorean en el estuario."¹⁶

Otro comportamiento que conviene tener en cuenta, fue este: El Ferrocarril del Sud, de capitales ingleses, había llegado a Chascomús, teniendo su "apertura definitiva" hasta allí, el 14 de Diciembre de 1865.¹⁷ De

15. Raúl Scalabrini Ortiz, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Edit. Plus Ultra -Bs. Aires, Quinta Edición, 1971, pág. 105.

16. Ibidem

17. Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, Dirección de Ferrocarriles Nacionales, Bs. Aires 1896, pág. 42.

ahí en más, la empresa mantenía fletes altos en el tramo establecido, y no daba muestras de extenderse, a pesar de las influencias ejercidas por los estancieros con intereses más al sur de aquella ciudad. Cuando el ferrocarril estatal del Oeste proyectó ampliar sus líneas, desde Merlo hasta Azul, el Ferrocarril Sud, advirtiéndole que le sería inconveniente, "... se presentó en el año 1871 al gobierno pidiendo permiso para llevar la línea a Dolores y construir un ramal de Altamirano al Azul y otro de Lomas de Zamora a Guardia del Monte, mediante una subvención de 500 libras por milla. Con fecha 17 de Octubre de 1872 la legislatura de la Provincia acordó dicha subvención ..."18

Estas fueron las maniobras típicas que condicionaron el trazado de las vías férreas argentinas. Muchas otras, como el falso incremento de capitales para disimular las abultadas ganancias y seguir percibiendo garantías por las inversiones realizadas; fingir intrigas con otras empresas internacionales para lograr el alza de los fletes; nombramiento de funcionarios argentinos inescrupulosos en directorios de empresas ferroviarias extranjeras, son algunos de los hechos históricos que contribuyeron a la irregular actividad ferroviaria del País. Tales acontecimientos constan en libros especializados sobre la materia, no siendo por lo tanto profundizados expresamente aquí.

Los avatares políticos y la guerra con el Paraguay, hicieron que durante la presidencia de Mitre (1862 - 1868), se construyeran poco más de 400 kilómetros de vías nuevas; mientras gobernó Sarmiento (1868 - 1874), alrededor de 650 kilómetros de ferrocarriles nuevos; y al finalizar el gobierno de Avellaneda (1874 - 1880), se alcanzó "... una extensión de 2.516 kilómetros..."19

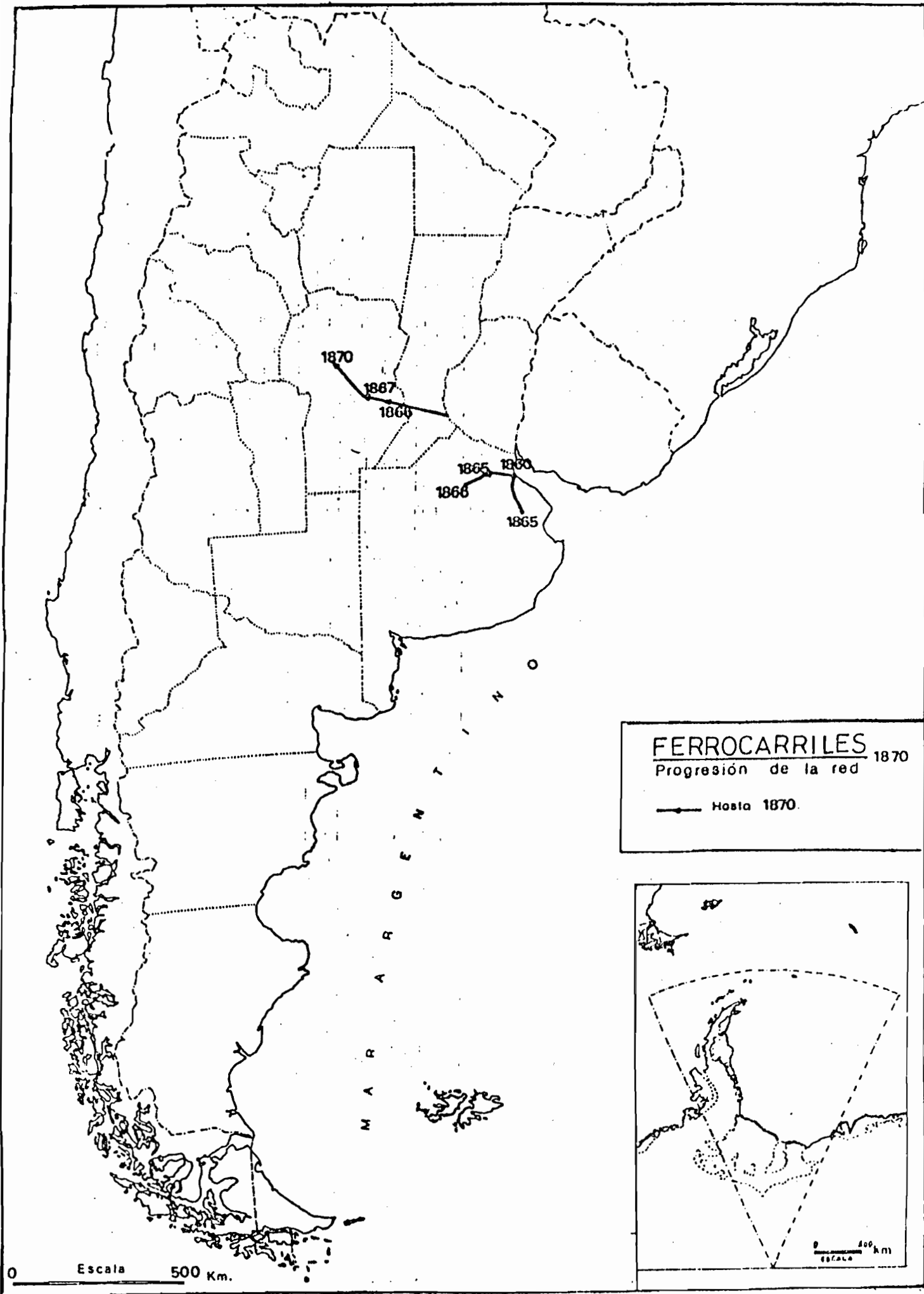
Esta evolución ferroviaria, permitió un crecimiento agropecuario, por el que: " En 1870, Sarmiento había manifestado la esperanza de que la cosecha de cereales cubriera por primera vez las necesidades del consumo interno. En 1879 exportamos 15.200.000 kilos de harina, 4.600.000 de afeche, 885.000 de maní, 29.500.000 de maíz, 25.700.000 de trigo, un millón de porotos y arberjas."20

18. Raúl Scalabrini Ortiz, Op. cit., pág. 44.

19. Dirección de Ferrocarriles Nacionales, Op. cit., pág. 81.

20. Dirección de Ferrocarriles Nacionales, Op. cit., pág. 82.

Mapa N° 2



Fuente: Roccatagliata, J., Randle, P., y Elaboración propia.

Podemos reparar un poco y fijarnos como vió este panorama un autor norteamericano: Winthrop R. Wright, tal como resulta de las siguientes expresiones: "Mitre, Sarmiento y Avellaneda establecieron el patrón para la futura expansión ferroviaria de la Argentina. Utilizaron los recursos del Estado para estimular las compañías privadas extranjeras a construir ferrocarriles."²¹

Es obvio, parece ser que se estaba afianzando la posibilidad de "adesar una franja fértil a Inglaterra", como deseaba David Ricardo.

Implementado así el crecimiento de la estructura ferroviaria, continuaría de igual modo durante los siguientes gobiernos conservadores con algún tipo de ropaje liberal. Dijo de ellos José Luis Romero: Julio A. Roca y Miguel Juárez Celman fueron los representantes eminentes del "unicato.", y más tarde llamado: el "régimen".²² Y agregaba, más adelante, la siguiente conclusión: "La oligarquía trabajaba por el progreso material del País, pero orientaba su acción hacia la satisfacción de sus propios intereses."²³

Aquellos gobiernos, apoyados en el llamado "bloque de Córdoba" o "Liga de Gobernadores", tuvieron una influencia que perduró hasta el advenimiento de Hipólito Yrigoyen al Poder, en 1916. Ello significó en nuestro análisis, abarcar hasta el segundo período intercensal, es decir hasta 1914.

Sin embargo, en el primer tramo entre censos, que concluyó en 1895, coincidente con el año en que renuncia Luis Saenz Peña, el total de kilómetros construidos al llegar a esa fecha, fue de 14.118,²⁴ que si le restamos los seiscientos veinticinco extendidos hasta 1869, tenemos kms. 13.493, construidos en el período 1869-1895.

Del kilometraje total, Las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y La Pampa, totalizaban 9.662, que representaba con respecto al te

21. Winthrop R. Wright, Los Ferrocarriles ingleses en La Argentina - Emce Editores, S.A., Buenos Aires 1980, pág. 60.

22. José Luis Romero, Las ideas políticas en Argentina - Fondo de Cultura Económica - Buenos Aires 1979, pág. 188.

23. José Luis Romero, Op. cit., pág. 196.

24. Dirección de los Ferrocarriles Nacionales, Op. Cit. T.IV, pág. 69. y Dirección General de Ferrocarriles, Op. cit., T. XXXIII, pág. 124.

tal general, el 68,43%²⁵ Y una idea del territorio donde es ejercida su influencia, la tendremos observando como: " A medida que esa zona baldía fuera poblándose, el recorrido medio del pasajero iría reduciéndose hasta traducirse por cifras apenas superiores a las de cualquier sistema de transporte urbano. En efecto, en 1895 esa cifra era de 41 km."²⁶

Para consolidar, aún más, semejante estructura ferroviaria, ocurrieron otros aspectos importantes que debemos tener en cuenta:

El primero fue la construcción de ramales del Central Norte por parte del Estado: " El ramal de Frías a Santiago del Estero fue ordenado por la ley 1180, del 25 de Julio de 1882. El ramal de Recreo a Chumbicha fue ordenado por la ley 1343, del 11 de Octubre de 1883. La línea de Deán Funes a La Rioja y Catamarca fue ordenada por la ley 1733, del 10 de Octubre de 1885. El ramal a Salta fue ordenado por la ley 1888 del 9 de Octubre de 1886."²⁷ En el sur de Córdoba se construían ramales desde Villa María a Villa Mercedes, San Luis, Mendoza y San Juan, que posteriormente formarían parte de la fusión del Pacífico y Gran Oeste.

Otro aspecto importante, es la venta de ferrocarriles, y los dos de mayor resonancia fueron el Central Norte, con entrega de posesión: " el 28 de Enero de 1889, y el Ferrocarril Oeste, con "El contrato, ad referendum de la Legislatura, se firma el 29 de Abril de 1890."²⁸

De la primera de esas ventas, dijo Ricardo M. Ortiz: " La venta de la línea más extensa de América, la que unía Córdoba con Tucumán, y su extensión hasta Salta, con el compromiso de arrendamiento de los ramales que en ese momento construía el Gobierno, concluyeron por desarraigar al Estado Nacional de las líneas troncales realizadas hasta 1890."²⁹

Con la construcción de los ramales señalados, y las ventas de importantes ferrocarriles, que aparecen enredadas con la gravedad de la crisis del 90, resulta fácil imaginarse la ventajosa situación del ferrocarril para competir con los caminos interprovinciales, transitados por vehículos de tracción a sangre, alterando de ese modo las relaciones entre las regiones, sobre todo en el interior de la República.

25. Dirección de los Ferro-carriles Nacionales, Op. cit., pág. 69.

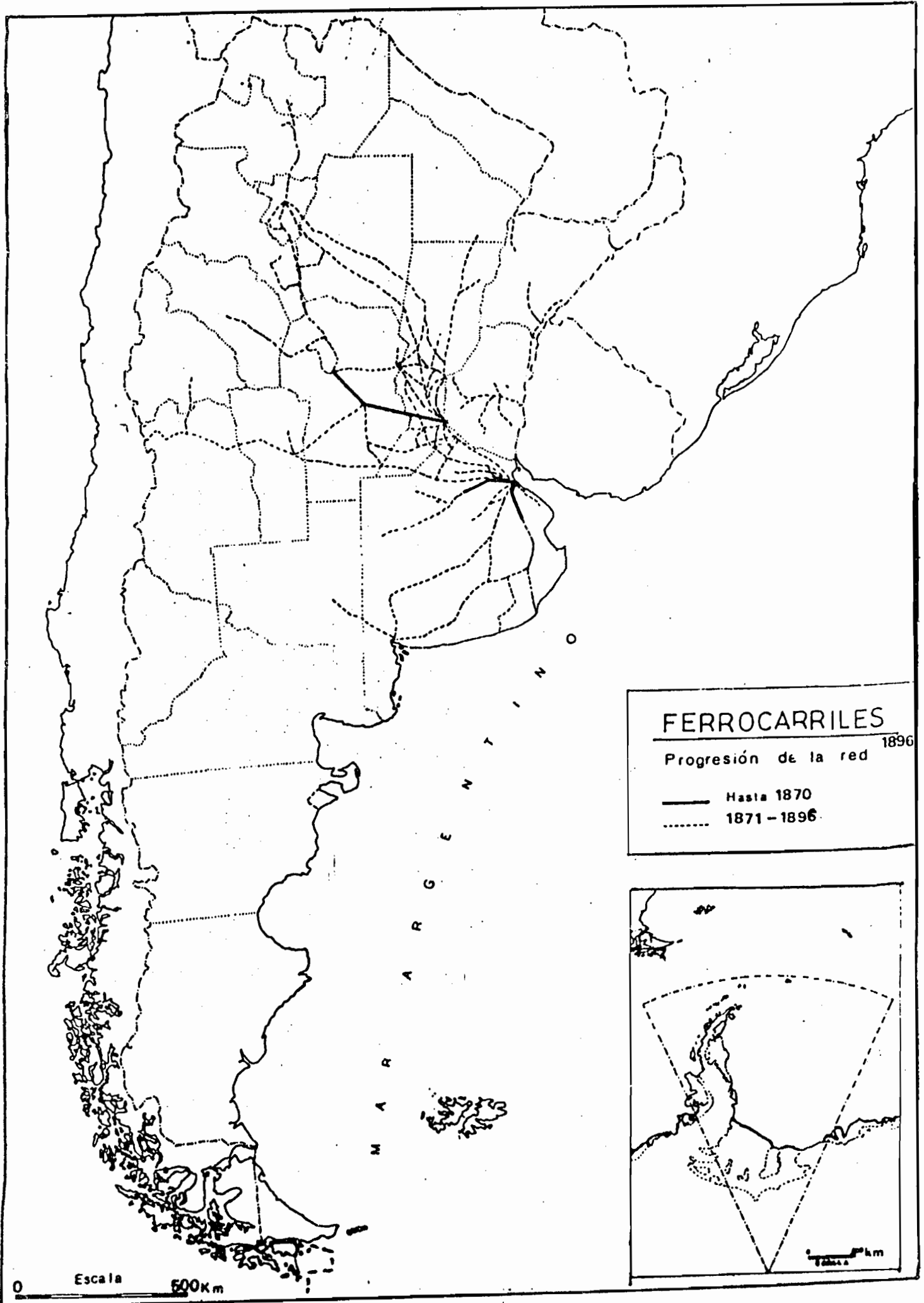
26. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T. I, pág. 246.

27. Raúl Scalabrini Ortiz, Op. cit., pág. 224.

28. Raúl Scalabrini Ortiz, Op. cit., págs. 65 y 226.

29. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T. I., pág. 232.

Mapa N° 3



Fuente: Roccatagliata, J., Randle, P., y Elaboración propia.

C - Navegación Fluvial.

El puerto de Buenos Aires, al comenzar la segunda mitad del siglo XIX, no tenía una infraestructura que le permitiera operar con la rapidez y seguridad necesarias. Por esos motivos, y tal vez por costumbres arraigadas desde los tiempos de divergencias políticas entre Buenos Aires y Montevideo, los barcos provenientes del exterior se detenían en Montevideo, tanto para carga y descarga, como en escala hacia otros países.

Esta circunstancia provocó un aumento en la navegación fluvial, y un incremento de los barcos menores, utilizados en el traslado y transporte de cabotaje, sobre todo ríos arriba; por el mayor comercio exterior, favorecido a causa del crecimiento ferroviario. También se establecieron periódicos viajes al sur del litoral atlántico.

Por el crecimiento aludido se realizaron viajes "... a lo largo de los ríos Paraná y Uruguay. En la decena de los 1890 funcionaban con esos fines tres compañías de relativa importancia, La de Mihanovich, la Platense y las Mansajerías Fluviales del Plata." Esta actividad la cumplaban cuando "...la empresa Mihanovich inició poco después de 1880 sus viajes periódicos a Bahía Blanca y Patagones; pocos años después la compañía Sud Atlántica estableció sus itinerarios a los puertos de la Patagonia."³⁰

Las frecuencias en las entradas de las embarcaciones a puerto, tomadas en porcentajes, eran como sigue: "Buenos Aires: 20,2; Rosario: 16,2; San Nicolás: 12,1; San Pedro: 8,3; Campana: 6,6; Paraná: 5,2; Santa Fe: 5,0; Gualagaychú: 4,7; La Paz: 4,7; Corrientes: 2,8; Baradero: 2,0; Otros: 12,2."³¹

Y como es de suponer, también creció la industria naviera, con construcciones que: "Hacia 1890 en la ribera del Riachuelo existían 26 astilleros que empleaban 300 obreros y fabricaban embarcaciones hasta de 400 toneladas."³² De esta manera: "La flota mercante nacional contaba, al terminar el siglo XIX, con un personal embarcado calculado en 5.000 hombres y unos 200 barcos cuyo registro total pasaba de 80 mil toneladas; su registro medio era pues de una 400 toneladas."³³

30. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., pág. 282 y 283 (T. I).

31. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T. I. Pág. 135.

32. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T. I. pág. 283.

33. Ibidem.

II • 1.2. Período: 1895 a 1914:

A - Caminos.

Este tramo de nuestro análisis, corresponde a una parte caracterizada por la transición. Ya habíamos expresado, que con la construcción de ramales en líneas principales del ferrocarril, se competía fácilmente reemplazando, en gran parte, la tradicional actividad del transporte a través de los caminos; pero a principios de este siglo se comenzaban a importar las primeras partidas de automotores, que se atreverían a iniciarse en el tránsito por los caminos, inclusive los fangosos. Después se mejoraría la condición de esas vías cada vez más utilizadas.

La primera ley fomentando, aparentemente, la construcción de caminos, fue la ley sobre ferrocarriles n° 5315, aprobada el 30 de Setiembre de 1907, llamada ley Mitre, en razón de haber sido el diputado Emilio Mitre quien la había presentado al Congreso de la Nación. No fue esta una ley que favoreciera el adecuado crecimiento de la red vial, pues aún cuando en su artículo 8° estableció el impuesto del 3% para formar el fondo de caminos, tal objetivo sólo se canalizó a aquellos que se dirigían hacia las estaciones; cometido llevado a cabo por la Comisión Administradora del Fondo de Caminos, creada por el decreto reglamentario de la ley 5315 con fecha 31 de Octubre del mismo año, y a cuyo frente estuvieron los gerentes de los ferrocarriles principales de entonces. De tal manera: "... en los dos primeros años de su creación, sus actividades habían quedado concretadas en la reparación de 310 caminos de acceso a 79 estaciones del Central Argentino, 78 del Sur, 68 del Oeste, 73 del Pacífico;"³⁴

El costo de las obras ascendía "... en conjunto 2 millones de pesos y ... la recaudación de esos dos primeros años se aproximaba a los 4 millones de pesos."³⁵ Por otra parte, la liberación de derechos de aduana, sobre los materiales y artículos de construcción y explotación ... hasta el 1° de enero de 1947, establecida en el mismo artículo 8°, permitieron una compensación, que según otras estimaciones, alcanzaría a ser tres veces mayor.³⁶

34. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., pág. 264 -T.II.

35. *Ibidem*.

36. Lorenzo Dagnino Pastore, Curso de Geografía Económica Argentina -Editorial Ciencias Económicas -Buenos Aires 1956, pág. 63.

B - Ferrocarriles.

En 1895, después de la renuncia de Luis Saenz Peña, al asumir como Presidente José Evaristo Uriburu, el conflicto con Chile había alcanzado un punto muy álgido. La perspectiva de trasladar los ejércitos, con sus pertrechos, hasta llegar a las estribaciones de la cordillera en el sur del País, debía hacerse salvando enormes distancias. Esto motivó que se diera un fuerte impulso al Ferrocarril Sud.

Para realizar, sin demora, la construcción de la línea, desde Bahía Blanca hasta Neuquén, Uriburu, "... encomendó al general Roca que visitara al ingeniero Guillermo White, representante del F.C.S., y le pidiera que esta empresa tomara a su cargo inmediato la construcción de la línea, de acuerdo con estudios que sus técnicos tenían ya efectuados."³⁷

La rapidez de la gestión, alcanzó pronto la culminación de las obras: " Los 171 kilómetros que corren de Bahía Blanca al Río Colorado fueron terminados en 1897. En 1898 los rieles estuvieron en Cheel-Cheel, y el 31 de Mayo de 1899 pudo inaugurarse la línea completa hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay."³⁸

Como es sabido, en 1898, Julio A. Roca inició la presidencia por segunda vez, y al inaugurar la línea en 1899, dijo entre otras expresiones: "... el directorio del Ferrocarril Sud, como si tuviese una visión clara del futuro, sin hacer cálculos estrechos, sin vacilar un instante, acometió la obra que el gobierno requería en nombre de la seguridad nacional."³⁹

Winthrop R. Wright, se refiere a la segunda asunción de la presidencia de Roca así: "Su triunfo fue bien recibido entre los británicos porque era un anglófilo notorio ..."⁴⁰ Con respecto a la ejecución del ferrocarril, señala lo siguiente: " el gobierno pagó al Ferrocarril Sud quince millones de pesos para extender sus rieles a través de las fértiles pampas. ... el gobierno hizo uso de su eminente dominio para procurarse toda la tierra necesaria para el derecho de paso hacia Neuquén y se la cedió al ferrocarril. ... la compañía obtuvo un plazo de exención

37. Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias, Op. Cit., pág. 130.

38. Ibidem.

39. Ibidem.

40. Winthrop R. Wright, Op. Cit., págs. 103 y 104.

de cuarenta años para los cargos de repartición de todos los equipos utilizados en la construcción y subsiguiente operación de la línea.⁴¹

Además de las líneas del sur, hasta 1914, se construyeron otras y también ramales considerables. De ellos hemos seleccionado los que entendemos representan tramos de importancia, y los detallamos a continuación:

Nº 7 - PRINCIPALES RAMALES FERROVIARIOS CONSTRUÍDOS HASTA 1914

FERROCARRILES	KILOMETROS	
	PARCIAL	TOTAL
- Sud de Buenos Aires		
Vía Lobos a Saavedra	528	
Vía Bahía Blanca a Neuquén y Zapala	<u>747</u>	1.375
- Central Argentino		
Línea Rosario a Cruz y Córdoba (Cruz a Córdoba)	350	
Ramal Río III a Río IV	<u>125</u>	475
- Central Norte		
Sección Sud:		
Línea desde Deán Funes a Laguna Paiva	397	
Ramal de Añatuya a Tintina	218	
Ramal de Quimili al N.E. a (Avia Tedai)	209	
De Barranqueras a Avia Tedai	<u>204</u>	1.028
Sección Norte:		
Línea de Tucumán a Jujuy y La Quiaca	656	
Línea de Güemes a Salta y Talapampa	156	
Ramal de Perico a Embarcación	<u>193</u>	905
- Oeste de Buenos Aires		
Línea de Suipacha a Bagual	770	
Línea de Olascoaga a Telén	<u>538</u>	1.038
- Buenos Aires al Pacífico		
División Buenos Aires:		
Ramal a Buena Esperanza	457	
Sección Bahía Blanca y N.O.		
Línea principal de Bahía Blanca a Huinca Renancó	517	
Ramal a Carmen de Patagones	<u>176</u>	1.150
- Ferrocarril Rosario a Pto. Belgrano		
Línea de Rosario a Puerto Militar		800

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles, Op. Cit., págs. 2a 41.

41. Winthrop R. Wright, Op. Cit. pág. 104.

Estos tendidos de rielés, junto con un buen número de otros de menor extensión, llegaron a completar, en el año 1914, 33.510 kilómetros, y si les descontamos los 14.118, construidos hasta 1895, tenemos 19.392 kilómetros puestos durante el período intercensal 1895 - 1914.

La extensión ferroviaria se componía de la siguiente manera:

COMPOSICION DE LA RED FERROVIARIA A 1914		
<u>FERROCARRILES DE:</u>		<u>KILOMETROS</u>
Trocha ancha (1.676 m.)		20.623,64
Trocha media (1.435 m.)		2.666,53
Trocha angosta (1.000 m.)		<u>10.220,23</u>
	TOTAL:	<u>33.510,40</u>

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles.

Tales construcciones de vías férreas, buscaban, entre otros objetivos, la formación de bloques y el encierro en el litoral, y " Los ramales en el sentido de la ejecución Argentina, tiende a dibujar una malla o reticulada que haga imposible el pasaje dentro del cuadrilátero que definen, a ninguna otra línea ajena. Son verdaderas trincheras tendidas con un fin decididamente agresivo."⁴²

Con la prolongación hasta Salta y Jujuy, y los ramales hacia las provincias de Catamarca, La Rioja, Santiago del Estero, y la región de Cuyo, tres líneas principales, (dos de trocha angosta y una de trocha ancha), llegaban hasta Rosario, y desde ahí accedían también a Buenos Aires.

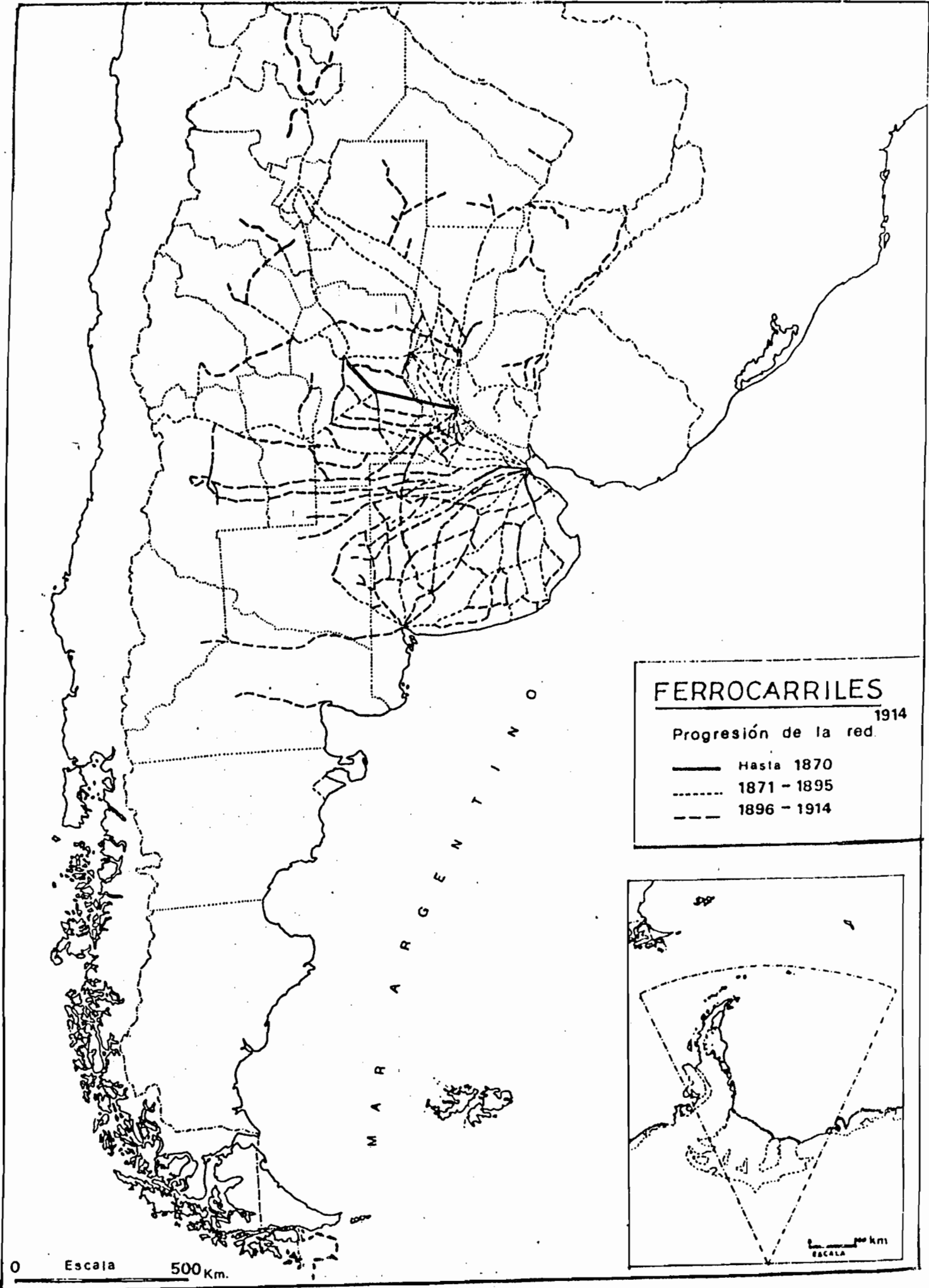
Para tener una idea de magnitudes, basta con mencionar el informe del Boletín de Obras Públicas del año 1916, citado por Roberto M. Ortiz, en donde: " se alude al hecho que dentro de la región limitada por una poligonal cuyos vértices son Santa Fe, San Francisco, Villa María, Villa Mercedes y Bahía Blanca, existían entonces 16.400 km. de vías férreas."⁴³

Preseguimos con lo anticipado en el párrafo anterior, sobre la ley n° 5315 llamada ley Mitre, debiendo agregar, que además del impuesto para la construcción de caminos, la abolición del sistema de garantías, reemplazado por la liberación de derechos de aduana en la importación de materiales ferroviarios, fijados en su artículo octavo, introducía la

42. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., pág. 243 T. II.

43. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., pág. 245 T. II.

Mapa N= 4



Fuente: Roccatagliata, J., Randle, P., y Elaboración propia.

novedad, en su artículo noveno, de la autorización al Poder Ejecutivo para intervenir en la fijación de tarifas de pasajeros y carga, "cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda el 17% del capital en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas."

Sobre las disposiciones de esta norma, dice Scalabrini Ortiz: "A partir de 1907 y a cambio de las excepcionales franquicias acordadas por la ley 5315, las empresas accedieron a permitir una superintendencia de notificación, nada más. Hacen lo mismo que hacían antes, pero deben pedir el consentimiento previo de los poderes públicos."⁴⁴

Las consecuencias, tanto del trazado como de las normas ferroviarias que hemos analizado, seguían acentuando el condicionamiento de las regiones y provincias argentinas que las componían, cada vez más supeditadas a las influencias del sector externo.

C - Navegación Fluvial.

La llegada primero a Rosario, por vías férreas, y su posterior conexión con Buenos Aires, que se vió anteriormente, resulta concordante con el mejoramiento de los puertos y canales de acceso. De esta manera fue más fácil embarcar los cargamentos más pesados y voluminosos, como son los cereales y lana, en los puertos más próximos a los lugares de producción.

Completando lo dicho sobre ferrocarriles, recordemos sobre el puerto de Buenos Aires, que: "en 1897 tenía ya listos el dique n° 4 y la dársena norte; y casi simultáneamente el Canal Norte, con lo cual completaba la totalidad de sus obras."⁴⁵

Estas construcciones nuevas favorecían la operatividad de Buenos Aires; y lo mismo que en otros puertos como Rosario y Bahía Blanca, reemplazaban gran cantidad de trasbordos, y fueron separando las tareas exportadoras de las correspondientes a importación. Estas modificaciones, es obvio, también cambiaron la actividad de la navegación fluvial.

En primer lugar, veremos como varió la actividad de los barcos, en 1880 y 1899:

44. Raúl Scalabrini Ortiz, Op. cit., pág. 350.

45. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T. I., pág. 262.

N° 9

EMBARCACIONES ENTRADAS AL PAIS - AÑO 1880

	<u>Del Exterior</u>		<u>Del Interior</u>		<u>Total</u>		<u>%</u>
	<u>N° DE REGISTRO</u>	<u>TONELADAS (1)</u>	<u>N° DE REGISTRO</u>	<u>TONELADAS (1)</u>	<u>N° DE REGISTRO</u>	<u>TONELADAS (1)</u>	
Veleros	2.311	308,5	14.276	388,2	16.587	796,6	34,7
Vapores	2.524	878,8	3.962	620,1	6.486	1.499,0	65,3
TOTALES:	4.835	1.187,3	18.238	1.008,3	23.073	2.295,6	100,0

Fuente: Ricardo M. Ortiz - (1): En miles de toneladas.

" Las embarcaciones del exterior acusaban un registro medio de 134 toneladas los veleros y 350 los vapores; las del interior, 27 toneladas los primeros y 158 los segundos."⁴⁶

N° 10

EMBARCACIONES ENTRADAS AL PAIS - AÑO 1899

	<u>Del Exterior</u>		<u>Del Interior</u>		<u>Total</u>		<u>%</u>
	<u>N° DE REGISTRO</u>	<u>TONELADAS (1)</u>	<u>N° DE REGISTRO</u>	<u>TONELADAS (1)</u>	<u>N° DE REGISTRO</u>	<u>TONELADAS (1)</u>	
Veleros	3.319	647	13.261	940	16.570	1.587	11,9
Vapores	6.829	6.293	11.392	5.564	18.221	11.857	88,1
TOTALES:	10.148	6.940	24.653	6.504	34.791	13.444	100,0

Fuente: Ricardo M. Ortiz - (1): En miles de toneladas.

"Las embarcaciones llegadas desde el exterior acusaron un registro medio de 200 tn. los veleros y 930 tn. los vapores."⁴⁷ Por cálculos efectuados separadamente, los veleros del interior alcanzaban el promedio de 70 tn. y los vapores 490 tn.

El grueso de la importación, totalizando el 96%, ingresaba por Buenos Aires (87,2%) y Rosario (8,8%); mientras que las exportaciones se incrementaban en Rosario, Bahía Blanca, San Nicolás, Concordia y La Plata. Y para cumplimentarse tal comercio, como puede observarse, " en los veinte años transcurridos a partir de 1880 los veleros entrados a puertos argentinos se redujeron desde el 34,7% hasta el 11,9% del tonelaje total registrado; simultáneamente los vapores aumentaron desde el 65,3 hasta el 88,1%."⁴⁸

A estas modificaciones en la navegación, también corresponde agregar los adelantos técnicos producidos en la refrigeración, iniciados a fines del siglo XIX; y que en el presente, afianzaban el comercio de carnes.

46. Ricardo M. Ortiz, Op. Cit., T.I., págs. 128 y 129.

47. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T.I., págs. 270 y 271.

48. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T.I., pág. 273.

II.1.3. Período 1914 a 1947:

A - Caminos.

Las influencias ejercidas por las consecuencias de la primer guerra mundial, en relación a los aspectos socio-económicos argentinos y su vinculación con el exterior, estuvieron precedidas por otros hechos de importancia que modificaron la posición hegemónica de Inglaterra, principiando a situarse en favor de Estados Unidos de Norte América.

El auge de las construcciones navieras, sobre todo las británicas, que alcanzaron un elevado tonelaje, había permitido a aquel País mantener un alto nivel de tráfico, tanto para la carga de materias primas llevadas desde aquí, y los productos manufacturados que se importaban, como en el transporte de pasajeros, que incluso facilitaba la inmigración gelondrina al beneficiarse en el precio de los pasajes por la competencia de las empresas navieras de transporte. Esta situación favorable, integrante del poderío británico junto con otros destacados componentes, tales como la producción manufacturera y la acumulación de capitales abarcando un amplio manejo financiero internacional, debió ocasionarles a los ingleses un abundante estado de confianza.

Disfrutando de esta tranquilidad, en contraste con la dinámica de Estados Unidos, con quienes se verían enfrentados por sus novedosas técnicas de producción, a la postre le determinaría algún deterioro en sus actividades, retardo en la evolución tecnológica, y consecuentemente mengua del poderío económico, y como es obvio, con repercusiones en sus dominios y en otros países como la Argentina.

Todo esto lo encontramos evidenciado, en forma contundente, de la siguiente manera: " El automotor entraba al país conjuntamente con los frigoríficos norteamericanos y con las empresas petroleras y, en general, con las destinadas a la venta y difusión de un conjunto de mercaderías inabordables en ese momento a la industria británica."⁴⁹

Precisando este concepto, y anotando cifras de ADEFA, diremos que en 1918 Argentina importaba 5668 automóviles y 258 camiones. De los primeros, 5612 provenían de Estados Unidos, 9 de Francia, 13 de Italia, 26 del

49. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., T. II., pág. 262.

Reino Unido y 8 de otros países. En cuanto a los camiones, 257 se importaron de Estados Unidos y el restante de Francia.⁵⁰

Todos los adelantos iban propiciando la acentuada transformación, que como es de suponer, también afectaría a los caminos. Al aumentar la velocidad de los vehículos, disminuyó el tiempo de llegada a destino, y fueron cada vez más necesarios los caminos de tránsito permanente, con el fin de alcanzar ese cometido.

En la Argentina se creó por ley 11658 promulgada el 5 de Octubre de 1932 la Dirección Nacional de Vialidad, organismo que tiene a su cargo la administración de la Red Troncal caminera del País; completándose a aquel instrumento con sucesivas modificaciones sobre precios de combustibles e impuestos relacionados con los mismos. La Red Nacional se complementa con las Provinciales y los caminos vecinales, así como accesos ferroviarios y portuarios.

Para tener una idea sobre los comienzos de la Red Troncal, incluiremos una estadística de los caminos pavimentados con ese régimen, desde 1933 a 1947 y pertenecientes al período considerado, que detallamos a continuación:

Nº 11

<u>EVOLUCION DE LA RED TRONCAL CAMINERA</u>			
AÑO	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM.	AÑO	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM.
1933	810	1941	4.882
1934	810	1942	5.536
1935	860	1943	5.902
1936	2.491	1944	6.359
1937	3.286	1945	6.359
1938	3.286	1946	6.708
1939	4.004	1947	6.299
1940	4.424		

Fuente: D.N.V. é Ing. Mario J.A. Vic.

50. ADEFA - Asociación de Fábricas de Automotores, Anuario 1973.
Págs. 17 a 19.

Los 6.299 kilómetros alcanzados en el año 1947 cubrían, apenas, una longitud de la red troncal caminera, de la cual señalaremos algunos de los tramos más importantes:

Desde Buenos Aires; Ruta 1 a La Plata; Ruta 2 a Mar del Plata; Ruta 3 a Bahía Blanca; Ruta 5 hasta Chivilcoy; Ruta 7 hasta Junín; Ruta 8 hasta Mercedes (San Luis), pasando por Arrecifes, Pergamino y Colón (Prova. de Buenos Aires), Venado Tuerto (Santa Fe), La Carlota y Río Cuarto (Córdoba). Desde Mercedes, continúa la Ruta 7 hasta Mendoza, desde allí por la Ruta 40 a San Juan, y entre Río Cuarto y Río Tercero por Ruta 36. La Ruta 9 sale de Buenos Aires, llega a Rosario y cruza la provincia de Santa Fe a la altura de Cañada de Gómez, llegando a Córdoba después de cruzar Villa María; es decir: siguiendo el camino de postas del Alto Perú.

La Ruta 11, llega desde Rosario hasta San Justo, una vez haber pasado por Santa Fe, y conecta con Rafaela por medio de la Ruta 166.

Desde su comienzo en San Nicolás de los Arroyos, la Ruta 188 llega hasta Junín.

Para concluir la descripción de los tramos de rutas nacionales más importantes, pavimentados hasta 1947, mencionaremos la Ruta 19, que saliendo de Santa Fe, y pasando por San Francisco, llega a la ciudad de Córdoba.

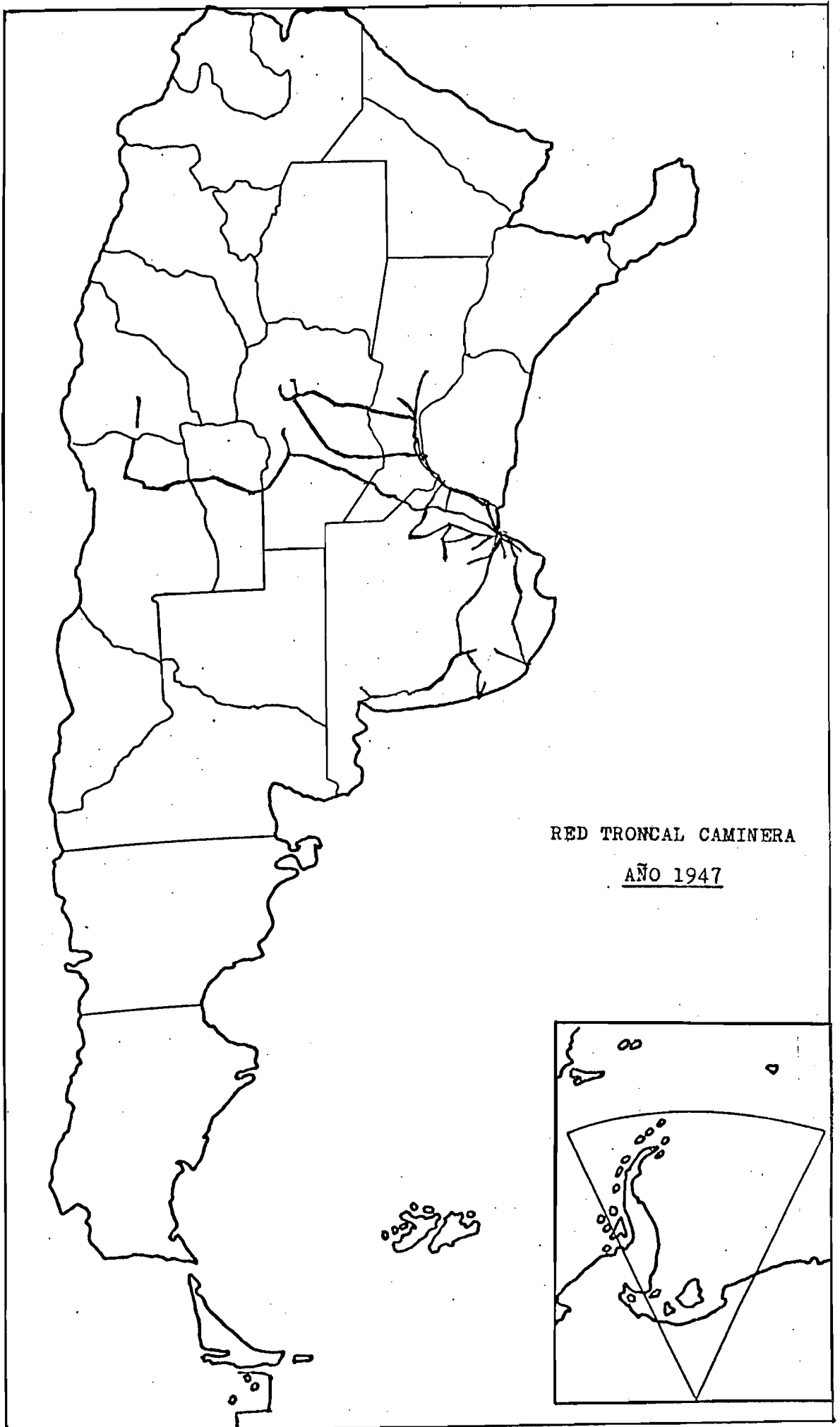
En base a estas descripciones, es fácil percibir el paralelismo entre estas rutas y los ferrocarriles establecidos antes, cumpliendo una función similar; para canalizar, desde y hacia el Litoral y Buenos Aires, la afluencia de la dinámica económica del País.

El tránsito en estas rutas se cubrió, primero, con vehículos importados, agregándose luego los que armaban las empresas extranjeras que se radicaban en el País. De tal manera, después de la primera guerra mundial, se fueron estableciendo algunas fábricas; entre ellas: Ford Motor en 1917, Chrysler en 1924, y General Motors en 1925.

El parque automotor establecido en la Argentina en el año 1920, conforme a los vehículos patentados, ascendía a 48.007, que en relación a la población - al 31 de Diciembre 1920 - de 8.968.716 habitantes, daba 186,8 habitantes por automotor. La misma relación ocho años después, en 1928, había descendido a 34,3 habitantes por automotor, y transcurridos los veinte años posteriores a esta fecha, en 1947, seguía casi igual: con 34,7 habitantes por automotor.⁵¹

51. ADEFA -Asociación de Fábricas de Automotores, Op. Cit. pág. 27.

Mapa N° 5



Fuente: D.N.V. é Ing. Mario J.A. Vic. Elaboración propia.

B - Ferrocarriles.

Las aceleradas modificaciones ocurridas durante este período, desde 1914 a 1947, afectaron notoriamente a la construcción de ferrocarriles, la que descendió bruscamente en más del 50% con respecto al período anterior. En efecto, como ya hemos visto, entre 1895 y 1914 se habían tendido 19.392 kilómetros de rieles, y en el actual solamente 9.190,6 kilómetros, es decir: 42.701 kilómetros alcanzados hasta 1947, menos 33.510,4 construídos hasta el año 1914.

Las construcciones comprendieron a un buen número de ramales que no superaban los cien kilómetros cada uno, y se agregaban a las líneas principales. Citamos a continuación algunos de los más extensos, tomados de Dirección Nacional de Transportes - Estadística de los Ferrocarriles en Explotación - 1950:

- Central Norte Argentino: Ramal Tostado a General Pinedo, 214,777 Kms., Ramal de Metán a Avia Terai, 494,411 Kms., Ramal de J.V. Gonzalez a Pichanal, 218,765 Kms., Ramal a Socompa (desde Rosario de Lerma a Salar de Pecites), 282,101 Kms.
- San Antonio al Lago Nahual Huapí: Empal. Km. 191 a S.C. de Barileche, (P.R.), 636,884 Kms.
- Ramales económicos (Trocha 0,75 m.): Ramal a Esquel (Ing. Jacobacci a El Maiten, 236,600 Kms.
- Sud de Buenos Aires: Ramal a Patagones (Bahía Blanca a Patagones), 268,975 Kms., Ramal de Azul a Dorrego, 292,549 Kms.
- Central Argentino: Línea Villa del Rosario a Forres, 453,232 Kms.

El tendido de ferrocarriles tenía su correlativo en las inversiones, sobre todo extranjeras, las que: "...antes de la primera guerra mundial eran de alrededor de 3 mil millones de dólares, suma casi tres veces superior a la registrada a comienzos del siglo."⁵²

Tales inversiones dejaron de incrementarse, en fechas que varían según la observación de cada autor, pero suponemos acertada la opinión de Ricardo M. Ortiz cuando señala a: "/1914, año este último en el que como hemos expresado, el capital británico dió término a las inversiones ferroviarias."⁵³

52. OECEI- Oficina de estudios para la colaboración económica internacional -Bs. Aires 1966 - Pág. 303.

53. Ricardo M. Ortiz, Op. cit., Págs. 235,236 y 243.

Con alguna coincidencia, respecto de la merma de las inversiones, al finalizar el siglo pasado, y acentuados por los efectos de la crisis de 1890, entran en ebullición los ideales nacionalistas, manifestados predominantemente a través de los escritores y políticos más notorios, tales como: Manuel Gálvez, Leopoldo Lugones, Ricardo Rojas, José Ingenieros, Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Lisandro De la Torre, Hipólito Yrigoyen, Alfredo L. Palacios, y otros que pedemos haber olvidado involuntariamente.

Esta inclinación sobre nacionalizaciones, proseguiría durante todo el período intercensal que estamos analizando, adquiriendo el Estado algunos ramales, y construyendo otros allí en donde la actividad privada había cesado con sus inversiones, y era necesario completar el tendido de las vías.

De tal manera, se fue llegando al tramo final de las adquisiciones, y conforme al detalle de Dagnino Pastore: " La compra de los ferrocarriles de capitales franceses se efectuó el 17 de Diciembre de 1946, por el precio global de \$ 182.796.173,98." ⁵⁴

En cuanto a los ferrocarriles ingleses, el mismo autor dice: " La operación más importante fué la que se concretó para adquirir los ferrocarriles británicos, por los cuales el Estado pagó la suma de 2.482.500.000 peses. "El contrato de compraventa lleva fecha 13 de Diciembre de 1947..." ⁵⁵ Sin embargo, es sabido, que la posesión definitiva de estos ferrocarriles se concretó el 1º de marzo de 1948.

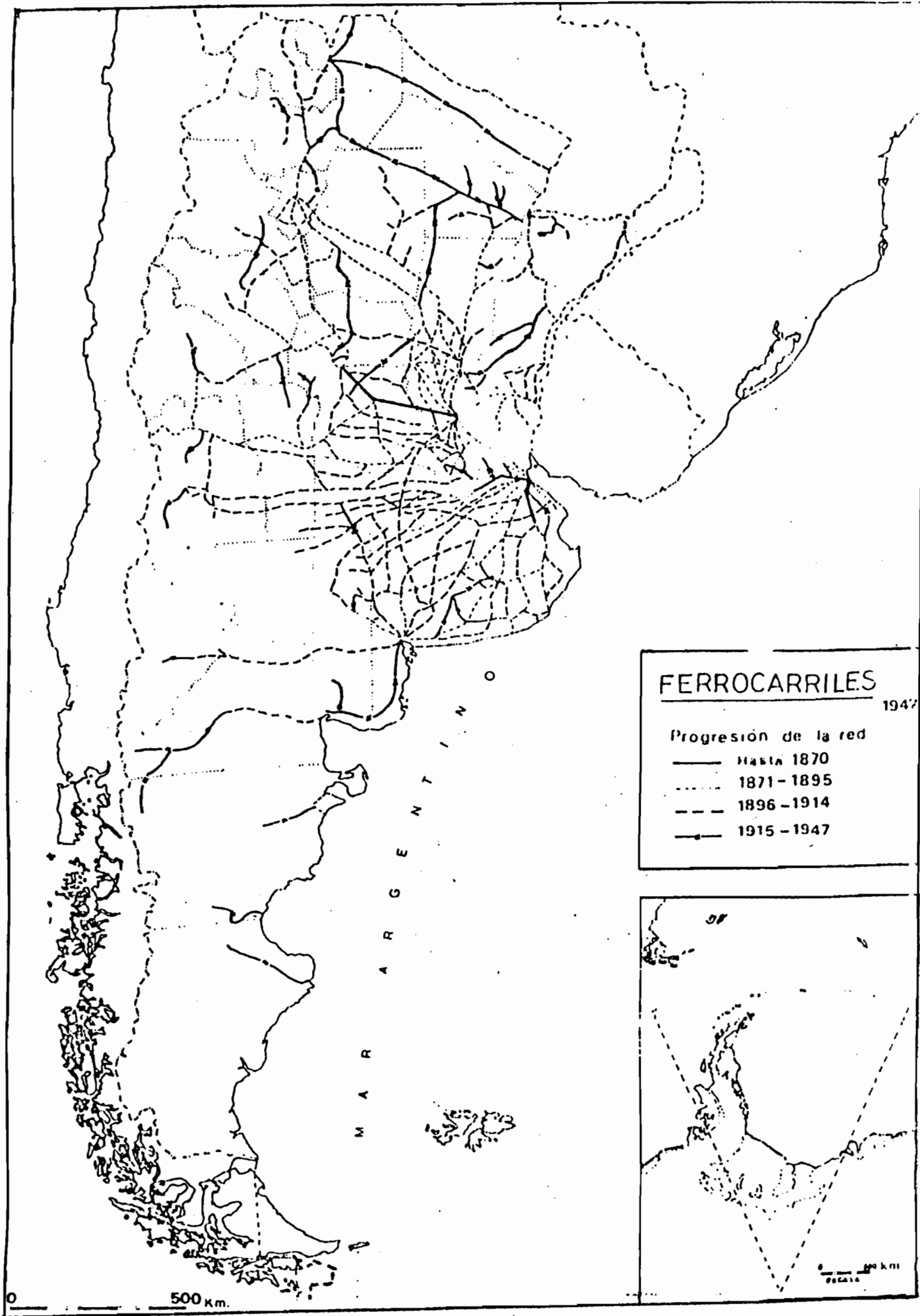
No caben dudas: en este período quedaría definido el sentido del trazado ferroviario, y Ricardo M. Ortiz lo dice en forma tajante: " El año 1930 señala finalmente la terminación del período comenzado en 1857; que dan ahí terminadas todas las características que acordaron al ferrocarril una modalidad particular; la de un vasto monopolio de hecho que funcionaba incrustado en el régimen liberal." ⁵⁶

54. Lorenzo Dagnino Pastore, Op. Cit., Pág. 102.

55. Ibidem.

56. Ricardo M. Ortiz, Op. cit. T. II., Pág. 233.

Mapa N° 6



Fuente: Roccatagliata, J., Randle, P., y Elaboración propia.

C - Navegación Fluvial.

De los 6.5 millones de toneladas, correspondientes a embarcaciones "Del Interior", entradas a puertos argentinos en el año 1899, veamos que ocurrió después de haber transcurrido treinta años, según el siguiente detalle: "... el movimiento portuario registrado en 1929 se refiere a 29,5 millones de toneladas de comercio exterior y 10,5 millones de toneladas correspondientes al comercio interior, divididas estas últimas en 6 millones entradas y 4,5 salidas."⁵⁷ Como se puede apreciar, conforme a estos datos, la actividad seguía a un ritmo parecido.

Dado que el libro de Roberto M. Ortiz abarca desde 1850 hasta 1930, los datos para la finalización del período intercensal: 1914-1947, los obtuvimos de la Memoria Estadística correspondiente a la "Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino."

Del documento citado surge que a 1947, las toneladas transportadas, en sentido Ascendente, fueron de 76.495,3 y las transportadas en forma Descendente, fueron 250.422,7, y el total: 326.918,0.⁵⁸

D - Aeronavegación.

Surge la aeronavegación en la Argentina, primero como una actividad deportiva y militar, para después imponerse en el aspecto comercial. En esta función y en sus comienzos, se dedica prioritariamente al servicio de correos.

Las empresas europeas y mixtas establecidas en el País, realizaban sus vuelos en dirección a los países limítrofes y Europa; pero además habían incorporado los mismos también hacia la Patagonia.

Antoine de Saint-Exupery, aviador pionero de aquellos tiempos, además de sus relatos poéticos, ha dejado en sus escritos detalles documentales como el que transcribimos: "... los tres aviones postales de Patagonia, de Chile y de Paraguay regresaban del Sur, del Oeste y del Norte hacia Buenos Aires. Allí se esperaba su cargamento, para dar salida, hacia medianoche, al avión de Europa." El celo por imponer estos servicios surge de la siguiente frase: "... sobre quince mil kilómetros, el culto al correo lo dominaba todo."⁵⁹

57. Roberto M. Ortiz, Op. cit. T. II., Pág. 289.

58. Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino, Memoria Estadística-Año 1960, Pág. 45

59. Antoine de Saint-Exupery -Vuelo Nocturno, Edit. Plaza, Barcelona 1966. Págs. 23 y 35.

II.1.4. Período 1947 a 1960:

A - Camines.

A las importaciones y al producido de las fábricas que armaban vehículos en el País, corresponde agregar en este período la producción de automotores ocurrida después en la Argentina.

Aumentando las ya existentes, desde 1952 se instaló en Córdoba la fábrica que, después de cambiar varios nombres, se llamó IME (Industrias Mecánicas del Estado), produciendo automóviles, rastrejeros y tractores. En 1955, también en la provincia de Córdoba, se estableció IKA (Industrias Kaiser Argentina, contribuyendo a incrementar, aún más, la producción de automotores.

En 1951, la producción alcanzó a 108 unidades. De ellas, 18, eran Rurales, 68 Pick-ups, y 22 Furgones. Para el año 1960, el total de unidades producidas, había alcanzado a 89.338, discriminadas así: 30.335 automóviles, 9.809 Rurales, 26.878 Pick-ups, 4.953 "Jeeps", 1776 Furgones, y 15.588 Camiones y Colectivos."⁶⁰

Con respecto a la importación de este período, insertamos las tres fichas que interesan en este caso:

N° 12 IMPORTACIÓN DE AUTOMOTORES				
AÑOS	AUTOMOVILES	CAMIONES	OMNIBUS	TOTALES
1947	30.698	47.481	2.014	80.193
1951	15.619	3.613	895	20.127
1960	3.251	1.468	388	5.107

Fuente: ADEFA, Op. Cit.

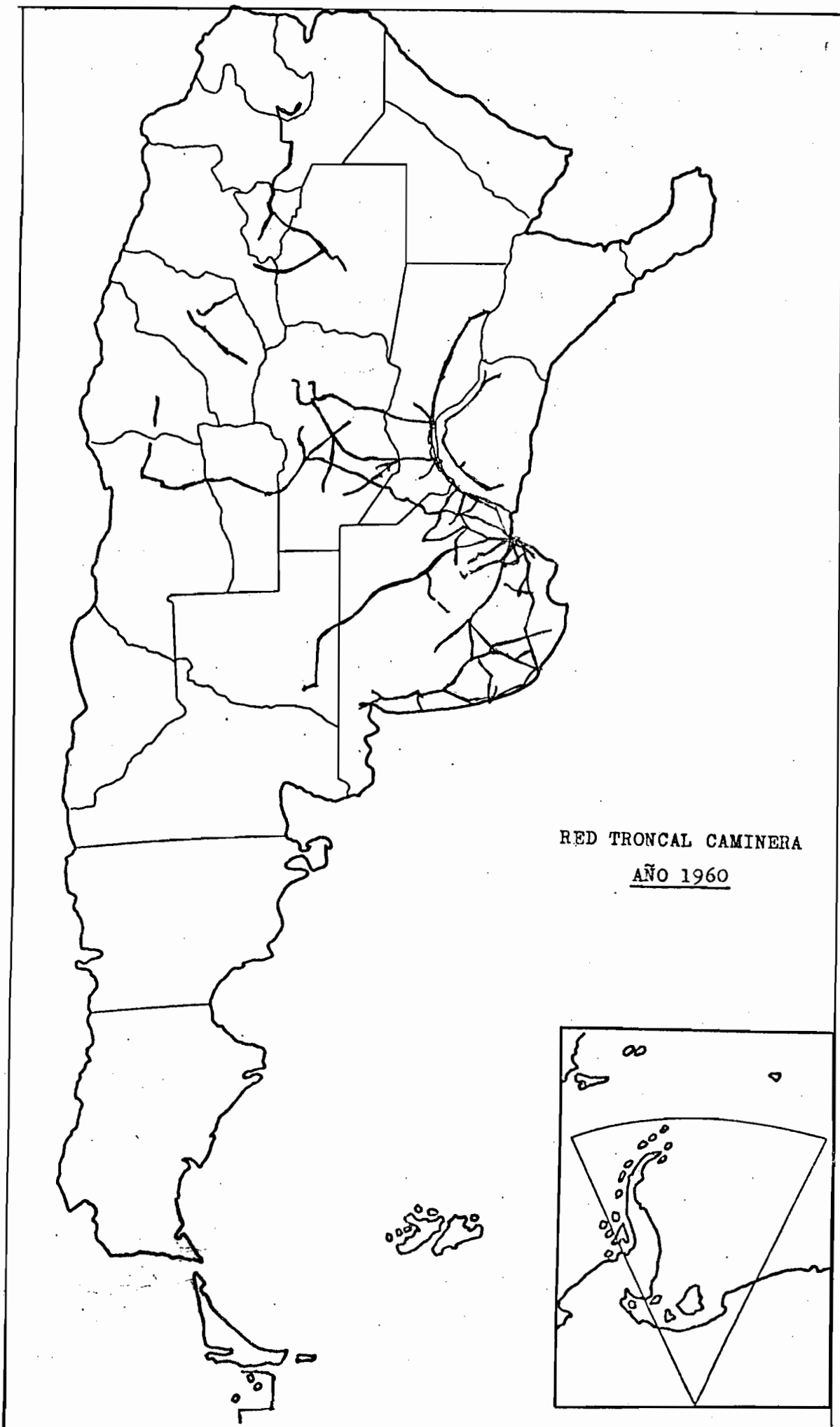
En la medida que se incrementó la producción es fácil observar como las importaciones también fueron declinando.

Tales evoluciones, contribuyeron a provocar el aumento en la pavimentación de los caminos; y si bien el incremento no fue de la magnitud deseable, el mismo alcanzó a 5.201 kilómetros, al pasar de los 6.299 kilómetros en 1947, a 11.500 kilómetros en 1960.

Las construcciones correspondieron principalmente a la Ruta N° 5, que cruzando la provincia de Buenos Aires llegó a San Rosa, y con la prolongación de las rutas N°s 35 y 152, hasta Gral. Acha, en la provincia de La Pampa.

60. ADEFA, Asociación de Fábricas de Automotores, Op. Cit., Pág. 21.

Mapa Nº 7



Fuente: D.N.V. é Ing. Mario J.A. Vic. Elaboración propia.

Otros tramos importantes, fueron la Ruta N° 11, que llegó hasta Reconquista en la provincia de Santa Fe; la Ruta N° 9, con varios tramos en las provincias norteañas; Ruta N° 226, entre Azul y Mar del Plata; varios tramos menores en la provincia de Buenos Aires; y algunas rutas de importancia, sobresaliendo en Entre Ríos la N° 11, desde Paraná a Gualeguay.

A continuación detallamos la estadística de los caminos pavimentados, pertenecientes a la Red Troncal, y que corresponden a este período considerado, desde 1947 a 1960:

N° 13

E V O L U C I O N D E L A R E D T R O N C A L C A M I N E R A

A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM,	A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM,
1948	6.387	1955	8.813
1949	6.387	1956	8.813
1950	6.934	1957	8.813
1951	6.934	1958	9.386
1952	7.666	1959	9.386
1953	7.666	1960	11.500
1954	7.823		

Fuente: D.N.V. é Ing. Mario J.A. Vic.

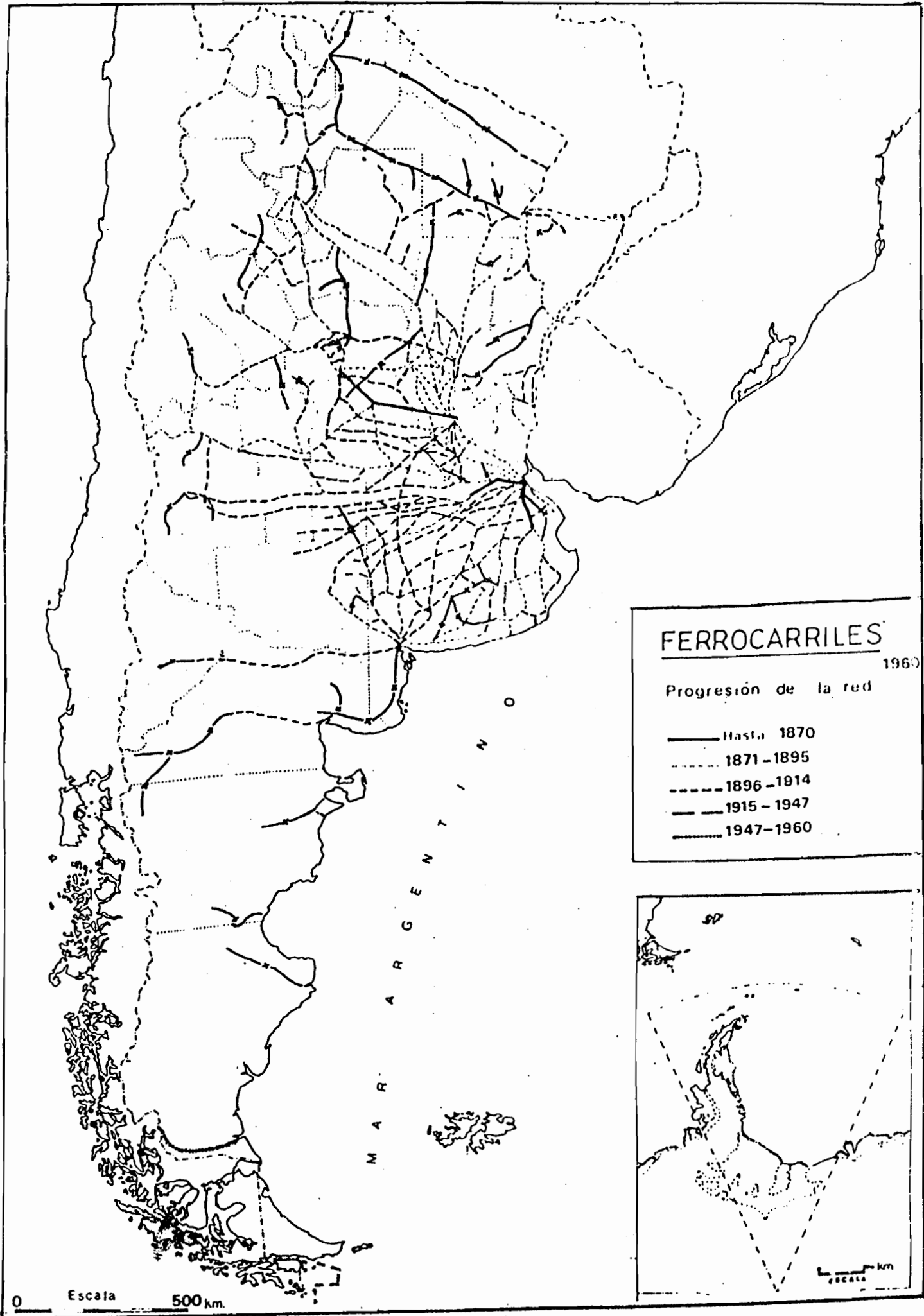
B - Ferrocarriles.

Ya se dijo, al finalizar el análisis ferroviario del período 1914 a 1947, que el sentido y características de los ferrocarriles establecidos en la Argentina habían quedado determinados en aquella época. En ese período, también se evidenció el desinterés de las empresas extranjeras por acometer nuevas obras.

De esta manera, en el período 1947 a 1960, el tendido de rieles siguió en merma, y se redujo al mínimo de 1.222 kilómetros, representados por los 43.923 que constan hasta 1960, menos los 42.701 que había en 1947. El crecimiento mencionado, ocurrió en su mayoría en vías con tracha de 1,000 m., las que pasaron de 14.628 kilómetros en 1951 a 15.532 kilómetros en 1952.⁶¹ En esa época se habilitó, además, el ferrocarril desde Río Gallegos a Río Turbio.

61. Dir. Nac. de Transporte, Op. Cit. pág. 6 - Y Memoria Ejercicio de 1960/1961, Pág. 30.

Mapa Nº 8



Fuente: Roccatagliata, J., Randle, P., y Elaboración propia.

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

C - Navegación Fluvial.

Recordemos que sobre una extensa red de vías fluviales navegables superior a los 3.000 kilómetros, alrededor de 2.000 tienen una profundidad para barcos de 20 pies de calado. Estas vías están integradas por los ríos principales; entre ellos el de la Plata, el Paraná, Uruguay, Paraguay y otros afluentes. También algunos patagónicos, como el Río Negro. Medio centenar de puertos y embarcaderos flotantes, ubicados en las márgenes de estos ríos, permiten los servicios de carga y descarga para el transporte fluvial.⁶²

Para el transporte de leña, carbón de leña, pedregullo, cemento, yerba mate, arroz, maderas y cereales, en el año 1947, actuaba: " La Flota Fluvial del Estado, constituida por 60 embarcaciones con 28.000 toneladas de desplazamiento."⁶³ La actividad de esta empresa se desarrollaba en los ríos de la cuenca del Plata; y otras compañías menores completaban los servicios, atendiendo también los pertenecientes a puertos de cabotaje marítimo.

Las mercancías transportadas en el año 1960, casi se habían triplicado con respecto al año 1947, pasando de 326.918,0 a 1.509.483.700; discriminadas éstas así: 601.323.000 en forma Ascendente, y 908.160.770 Descendentes. En cuanto a los productos, la MEMORIA ESTADÍSTICA del Año 1960, los detalla de esta manera: PRODUCTOS AGRICOLAS, MADERAS, PRODUCTOS DE MOLINO, TORTAS Y ACEITES, METALES, MATER. DE CONSTRUCCIÓN, MAQ. Y HERRAMIENTAS, COMBUST. SOLIDOS, COMBUST. LIQUIDOS, MERCADERIAS GENERALES.⁶⁴

D - Aeronavegación.

Des años después de haberse iniciado el período intercensal 1947-1960, que estamos analizando, se unificaron cuatro empresas aéreas mixtas que funcionaban en el País: (FAMA: Flota Aérea Mercante Argentina; ALFA: Aviación del Litoral Fluvial Argentino; ZONDA: Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas, junto con Aeroposta Argentina, la más antigua de todas, fundada en el año 1927). Concretamente: esta unificación permitió el origen, en 1949, de Aerolíneas Argentinas, y un año después, en 1950, la empresa

62. Isidro J.F. Carlevari -LA ARGENTINA Geografía Humana y Económica, Editorial Ergón -Bs. Aires 1983, Págs. 479 y stes.-CFR. Lorenzo Dagnino Pastore, Pág. 130 y stes. Op. Cit.

63. Lorenzo Dagnino Pastore Op. Cit. Pág. 142.

64. Esa. Flota Fluvial del Estado Argentino -MEMORIA ESTADISTICA Año 1960 Pág. 45 y 49.

"... realizó 550 servicios mensuales (de los cuales 182 correspondieron a vuelos internacionales)." ⁶⁵

Con respecto al movimiento de líneas comerciales, en el País, "... correspondieron a empresas argentinas: 14.903.000 kilómetros; 54.000 horas, 224.000 pasajeros; 2.436 toneladas (430 toneladas de piezas de correo). En cuanto a los aeropuertos, Había: " 33 pistas, 23 estaciones de pasajeros, 382 depósitos y 29 hangares." ⁶⁶

Debemos convenir, sin embargo, que la actividad del transporte aéreo interno argentino, tanto de carga como de pasajeros, distaba mucho en aquel tiempo de alcanzar un mínimo, acorde con la dilatada extensión del territorio, y de las actividades socio-económicas de las distintas regiones del País.

II.1.5. Período 1960 a 1970:

A - Caminos.

Cerca de una decena de fábricas de automotores siguieron aumentando la producción, la que pasó de 89.338 unidades en 1960, a 219.599 en 1970. Esta cantidad se componía así: 163.391 Automóviles, 4.653 Rurales, 32.788 Pick-ups, 479 "Jeeps", 2.634 Furgones, y 15.654 Camiones y Colectivos. De manera inversa, la importación, que en 1960 fue de 5.107 unidades, en 1970 solamente alcanzó 548, de las cuales: 22 eran Automóviles, 248 camiones, y 89 Omnibus. ⁶⁷

Las evoluciones mencionadas, también influyeron en el significativo aumento de los caminos pavimentados, uniendo gran cantidad de ciudades, sobre todo capitales de provincias.

La Ruta N° 11, quedó pavimentada hasta la ciudad de Clorinda, en Formosa, y la N° 12, hasta Pto. Iguazú en Misiones. Más al norte, en la Ruta N° 9 se concluyeron extensos tramos hasta San Salvador de Jujuy.

Hacia el sur, la Ruta N° 3 se pavimentó hasta San Antonio Oeste de Río Negro. También se contruyeron otros tramos en las provincias de Chubut y Santa Cruz. Desde Bahía Blanca hasta Zapala se terminó la Ruta N° 22, y entre Zapala y Bariloche quedó pavimentada la Ruta N° 40.

65. Lorenzo Dagnino Pastore, Op. Cit. Pág. 156.

66. Ibidem.

67. ADEFA -Op. Cit., Págs. 9 y 21.

En el Oeste, dos extensos tramos partiendo desde la ciudad de Junín: La Ruta N° 7 a Vicuña Mackenna en Córdoba, y la N° 188 a Gral. Alvear en Mendoza, contribuyeron a aumentar la longitud de caminos pavimentados.

A la altura de estos detalles, ya se puede señalar que buena parte de la densidad de caminos pavimentados se encontraba en los territorios en donde ocurría lo mismo con los ferrocarriles, surgiendo que aquellas rutas favorecen las mismas actividades a las que prestan servicios los ferrocarriles.

Las rutas Nos. 7, 8 y 9 salen de Buenos Aires, cruzan Santa Fe y llegan a la provincia de Córdoba, lo mismo que la Ruta N° 19 que sale de la ciudad de Santa Fe, y la Ruta provincial N° 6, partiendo desde Rosario. Estas rutas tienen direcciones similares a los ferrocarriles San Martín, Mitre y General Belgrano. Las Rutas N°s 5 y 188, siguen bastante cercanas a los ramales del ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento. Para completar, hay que mencionar el paralelismo de la Ruta N° 33 con el denominado Ferrocarril desde Rosario a Puerto Belgrano, hoy Ferrocarril G.B. Mitre.

De tal modo, vemos como la concentración caminera ocurre en un amplio sector de la pampa húmeda, similar a como sucedió con los ferrocarriles, provocando una favorable vinculación con esa zona, desde y hacia las demás regiones.

Agregamos el detalle de los caminos pavimentados, correspondientes a la Red Troncal, y a este período intercensal:

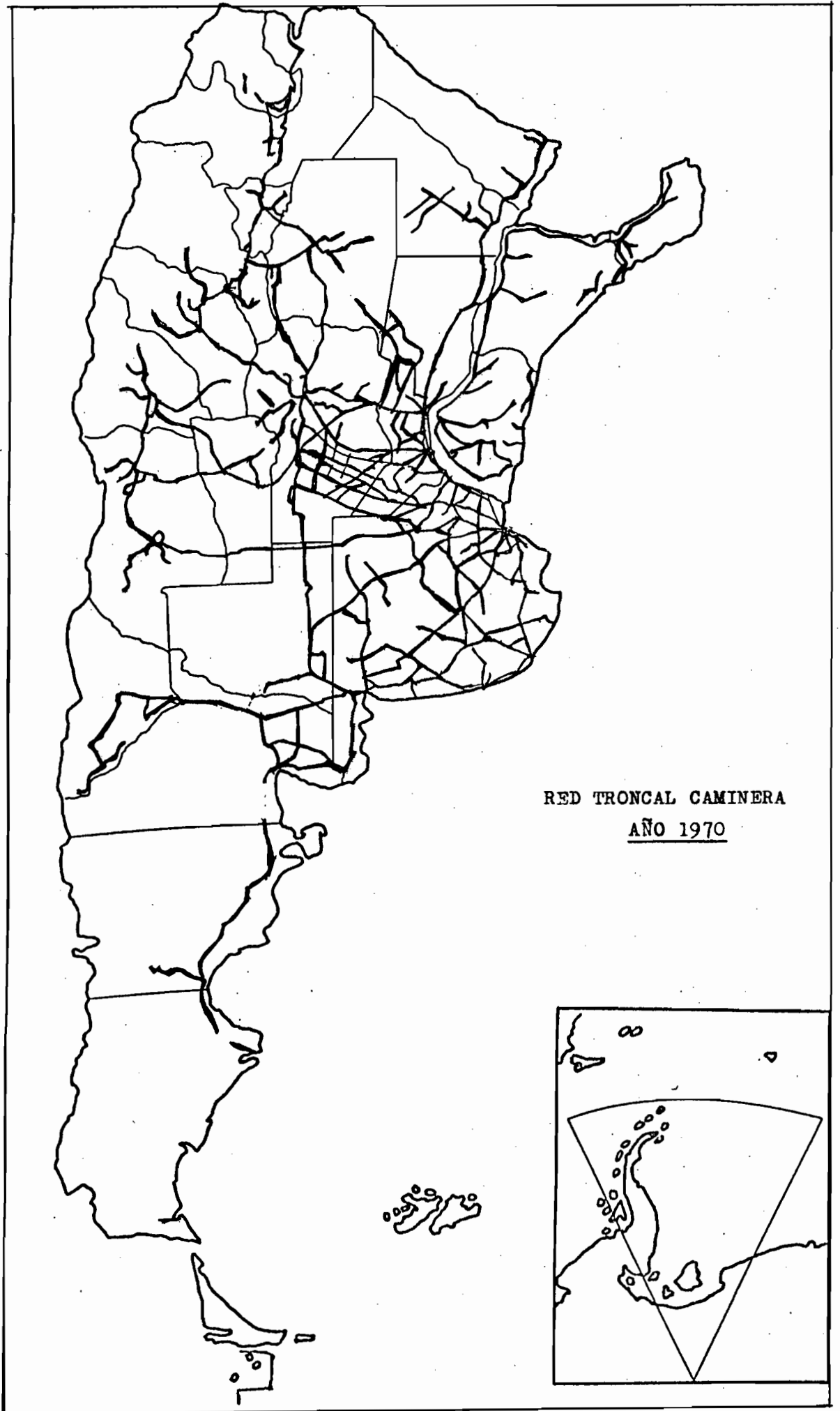
N° 14

E V O L U C I O N D E L A R E D T R O N C A L C A M I N E R A

A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL		A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL	
	KM.			KM.	
1961	11.581		1966	14.667	
1962	11.510		1967	16.374	
1963	12.564		1968	18.468	
1964	12.520		1969	19.693	
1965	14.667		1970	19.277	

Fuente: D.N.V. é Ing. Mario J.A. Vic.

Mapa N° 9



Fuente: D.N.V. é Ing. Mario J.A. Vic., y Elaboración propia.

B - Ferrocarriles.

Durante el actual período bajo análisis, fueron desafectados de explotación 2.327 kilómetros. Ello surge de la diferencia entre los 43.923 kilómetros existentes en 1960 y 41.596 que constan a 1970.⁶⁸

Ya en la década anterior habían comenzado los estudios y recomendaciones sobre el levantamiento y clausura de algunos ramales, pero fue en el presente que se materializaron tales decisiones, motivadas, tal vez, por el avance del transporte automotor. Las variaciones habidas en las distintas líneas, fueron como sigue:

Nº 15 V A R I A C I O N E S F E R R O V I A R I A S

FERROCARRILES	LONGITUD DE VIAS		DIFERENCIAS
	1960	1970	
BELGRANO	15.600	13.567	(- 2.033)
URQUIZA	3.558	3.109	(- 449)
ROCA	9.545	9.083	(- 462)
MITRE	6.696	6.756	60
SAN MARTIN	4.659	5.012	353
SARMIENTO	3.865	4.069	204
	43.923	41.596	(- 2.327)

Fuente: Centro de Documentación de Ferrocarriles Argentinos. Memorias y Anuarios (1960 y 1970).

La variación más significativa se evidencia en el ferrocarril Belgrano; y algunos de los motivos para las suspensiones es posible que hayan sido las repetidas superposiciones y paralelismos de las líneas y ramales de este ferrocarril con el resto del sistema ferroviario.

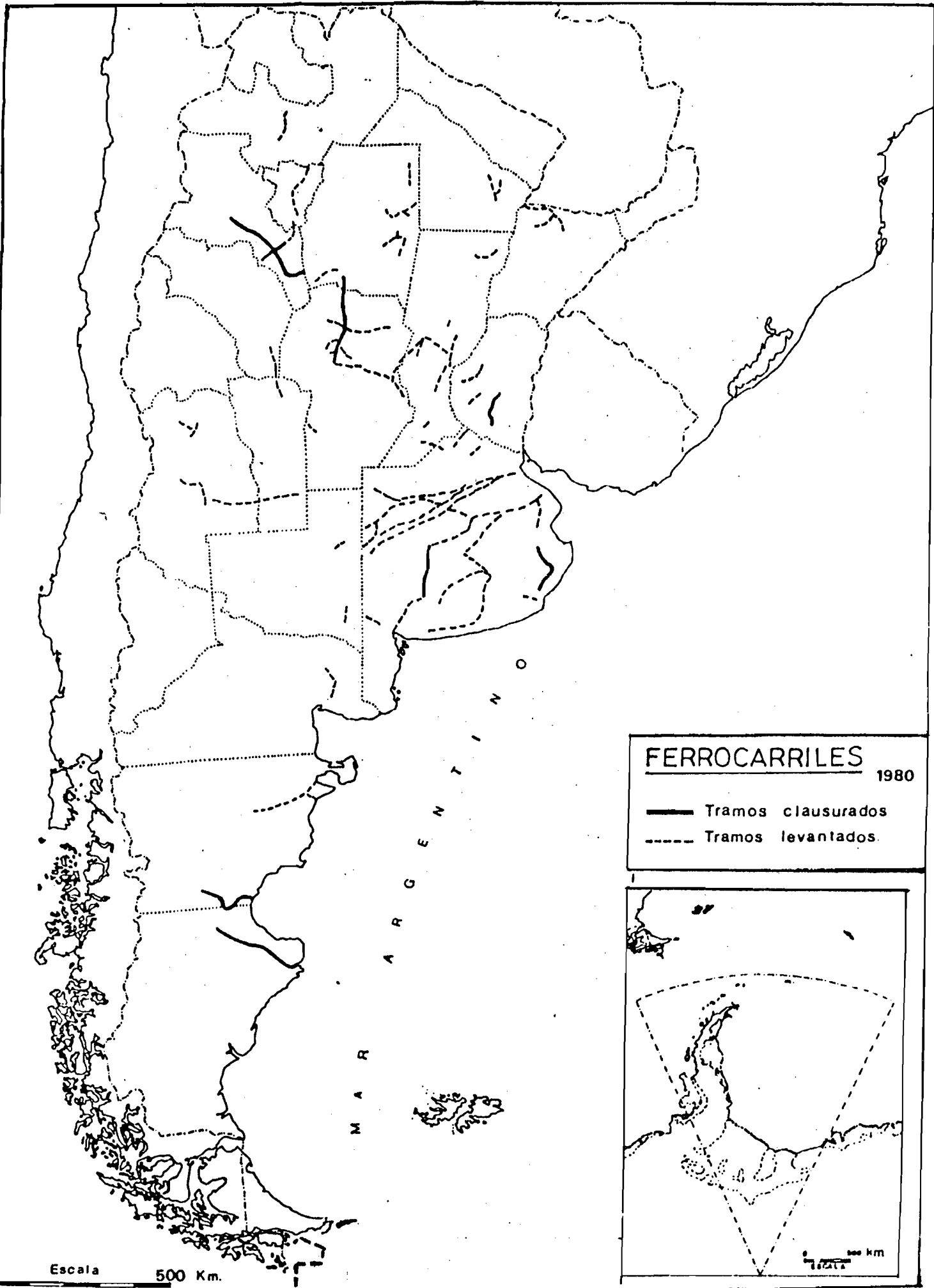
C - Navegación fluvial.

En el período anterior, como ya hemos visto, el transporte fluvial, casi se había triplicado, en cambio en el que estamos viendo ahora, solamente se incrementó en apenas el 20%, dado que de las 1.509.483.700 toneladas a 1960, se pasó a 1.803.860.000 en 1970.⁶⁹

Por otra parte, aún teniendo en cuenta la importancia del transporte fluvial, no ha evolucionado de una manera tal que pueda provocar variaciones substanciales en los componentes del presente análisis.

68. Centro de Documentación de Ferrocarriles Argentinos - Memorias y Anuarios.

69. Esa. Flota Fluvial del Estado Argentino -Memoria Estadística Año 1962. Poder Ejecutivo Nacional -Plan Nac. de transportes -Plan de Corto Plazo. Antecedentes históricos 1965-1977 , Pág. 126.



Fuente: Roccatagliata, J., Randle, P., y Elaboración propia.

D - Aeronavegación.

A la infraestructura detallada para el período anterior, conviene agregar para la década 1960-1970, algunos datos sobre elementos de vuelo, que si bien corresponden a una sola empresa, eran para entonces lo más significativo. Los detallamos a continuación:

"La flota de Aerolíneas Argentinas está compuesta por 4 aviones a reacción Comet 4, 3 a reacción Caravelle 6N, 12 turbohélices Avro 748 y, dentro del tipo de pistón, 3 Douglas DC6, 6 Douglas DC4, 9 Douglas DC3 y 3 Douglas C47, es decir un total de 40 máquinas en explotación a fines de 1965."⁷⁰

Estas unidades de transporte, sobre todo con algunas a reacción y otras de turbohélice, permitieron acertar los tiempos de vuelo, y se permitió cubrir mayores distancias en el territorio argentino.

Con los antecedentes de aeronavegación que fuimos detallando, diremos que en 1960 se transportaron 427,7 pasajeros-kilómetros (expresado en miles), 290,5 por Aerolíneas Argentinas, y 137,2 por Otras Empresas.⁷¹ Para el año 1970, con guarismos obtenidos de otra fuente, los pasajeros transportados fueron 1.216,4 y las toneladas de carga 14.920,5⁷² (en ambos casos, expresados en miles).

II.1.6. Período 1970 a 1980:

A - Caminos.

Para completar los datos sobre automotores, diremos que en este último período aumentaron la producción y la importación. En cuanto a la primera, alcanzó a 288.917 unidades, que se desglosan así: 204.425 Automóviles, 18.265 Rurales, 45.025 Pick-ups, 587 Furgones, y 20.615 Camiones y Colectivos. Las importaciones fueron de 68.361 unidades, de las cuales 39.668 correspondieron a Automóviles, 28.380 a "Transporte de Carga", y 313 a "Transporte de Pasajeros."⁷³

La pavimentación de la Red Troncal se incrementó en 5.520 kilómetros, dado que de 19.277 alcanzados en 1970, pasa a 24.797 en 1980. Este aumento corresponde a las terminaciones de varios tramos en rutas que ya ve-

70. OECEI - Op. Cit., Pág. 271.

71. OECEI - Op. Cit., Pág. 272.

72. P.E.N. Plan Nacional de Transporte -Plan de corto plazo. Antecedentes históricos 1965-1977, Pág. 150.

73. ADEFA, Op. Cit., Págs. 9 y 21.

niamos mencionando en los períodos intercensales anteriores, principalmente en las rutas Nos. 3 y 7. También es de mencionar la terminación del pavimento en la Ruta N° 14, que atraviesa las provincias de Entre Ríos y Corrientes.

Sin embargo, y como ya hemos dicho, la mayor densidad de caminos pavimentados, concordante con igual concepto de los ferrocarriles, se mantiene en la misma zona favorecida de la pampa húmeda.

El siguiente detalle, corresponde a los caminos pavimentados de la Red Troncal, y pertenece a este período que estamos considerando:

N° 16

E V O L U C I O N D E L A R E D T R O N C A L C A M I N E R A

A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM.	A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM.
1971	20.377	1976	24.694
1972	21.569	1977	25.242
1973	22.674	1978	26.417
1974	23.584	1979	24.523
1975	24.089	1980	24.797

Fuente: D.N.V. y ADEFA.

Asimismo, y agregando los datos actualizados de información, detallamos los kilómetros de pavimentos de la misma red hasta el año 1986:

N° 17

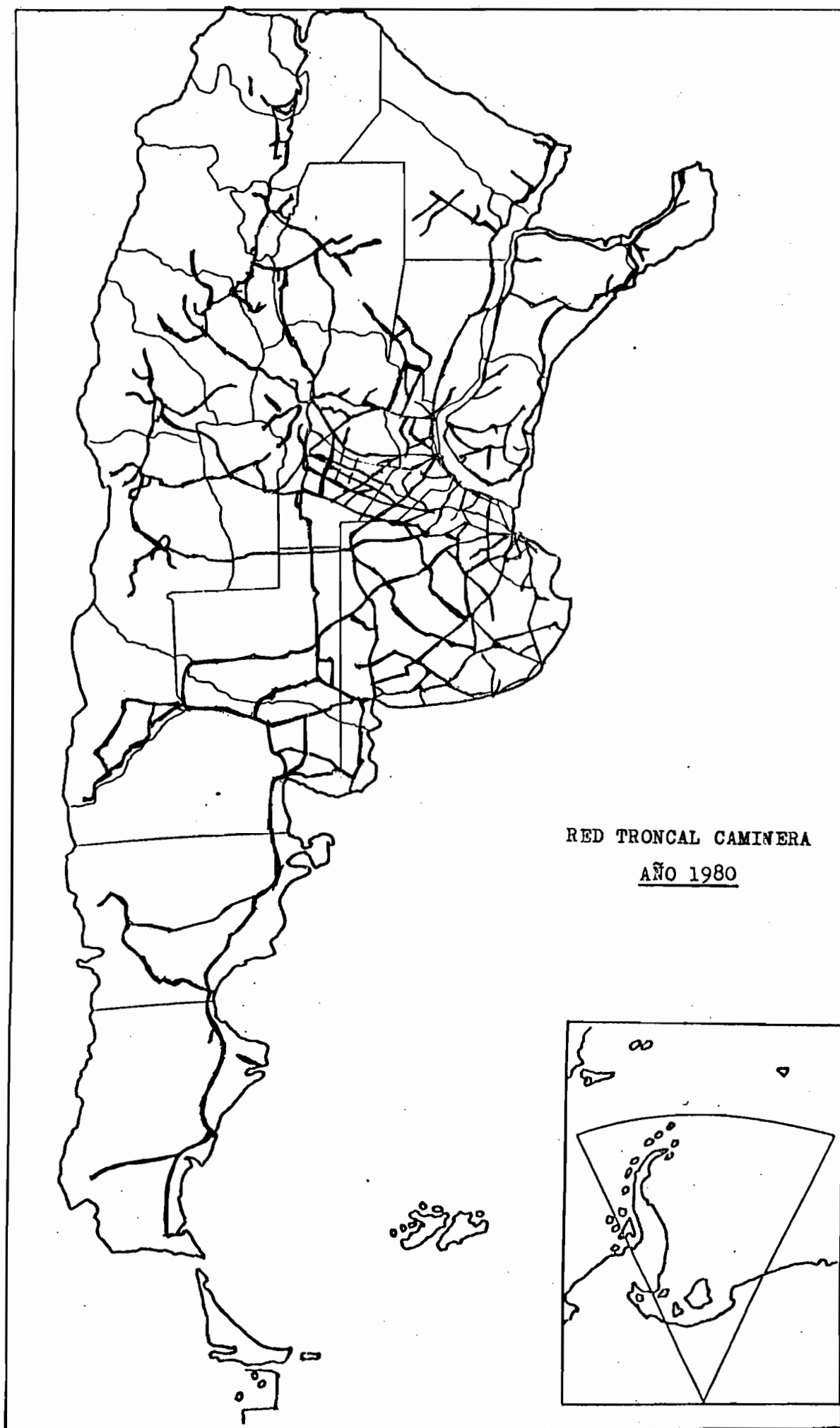
E V O L U C I O N D E L A R E D T R O N C A L C A M I N E R A

A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM.	A Ñ O	PAVIMENTOS DE LA RED NAC. CONSERVADA POR VIALIDAD NACIONAL KM.
1981	25.005	1984	25.942
1982	25.461	1985	28.163
1983	25.721	1986	27.493

Fuente: D.N.V. y ADEFA.

Con respecto a esta última fecha, vamos a incluir el total de la Red vial del País, por cuanto es de interés conocer el total de caminos con tránsito permanente; y en consecuencia, agregaremos a los de la Red Nacional, los correspondientes a la Red Provincial, tanto los de Pavimento

Mapa N° 11



Fuente: D.N.V. y ADEFA. Elaboración propia.

como los de Mejorado. Las cifras son las siguientes:

N° 18 CAMINOS DE TRANSITO PERMANENTE A: 1986 (EN KILÓMETROS)

	<u>PAVIMENTO</u>	<u>MEJORADO</u>	<u>TOTAL</u>
Red Nacional	27.493	7.515	35.008
Red Provincial (1)	<u>29.684</u>	<u>31.993</u>	<u>61.677</u>
TOTALES:	<u>57.177</u>	<u>39.508</u>	<u>96.685</u>

(1) Cifras a 1985.

Fuente: ADEFA. Elaboración propia.

B - Ferrocarriles.

En este último período, desde 1970 a 1980, también fueron levantados y clausurados varios tramos, a pesar del gran aumento en el precio del petróleo, que tanta repercusión ocasionó al transporte automotor en todo el mundo; sirviendo, a su vez, como advertencia sobre las ventajas de seguir utilizando los ferrocarriles.

Pero en la Argentina se pensaba en términos de rendimientos comerciales, y mediante varios decretos, desde 1977 a 1979, se dispuso levantar y clausurar 5.937 kilómetros, conforme al detalle que veremos en el siguiente cuadro:

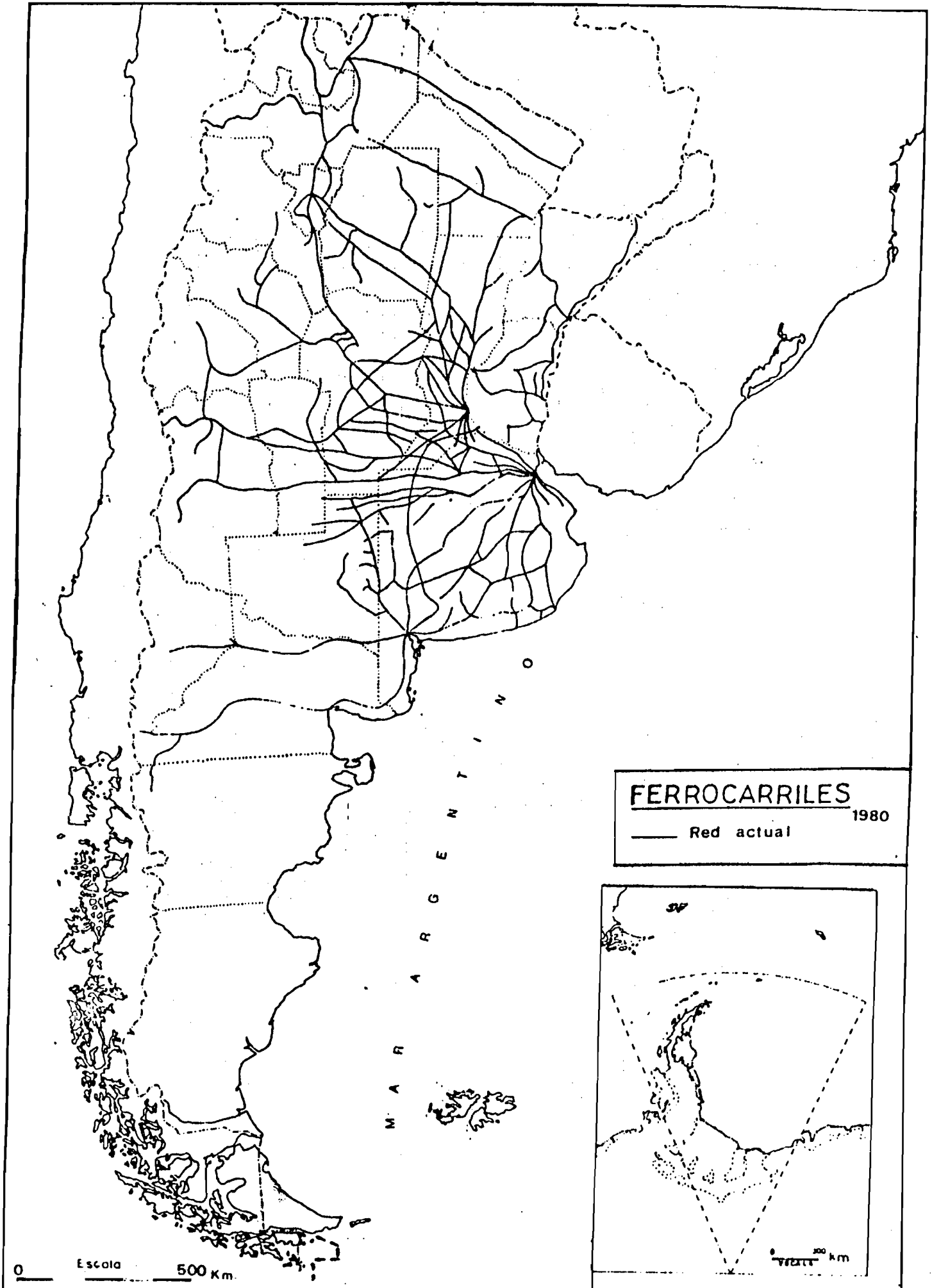
N° 19 VARIACIONES FERROVIARIAS

FERROCARRILES	<u>LONGITUD DE VIAS</u>		DIFERENCIAS
	1970	1980	
BELGRANO	13.567	10.715	(- 2.852)
URQUIZA	3.109	2.796	(- 313)
ROCA	9.083	7.269	(- 1.814)
MITRE	6.756	5.997	(- 759)
SAN MARTÍN	5.012	4.964	(- 48)
SARMIENTO	4.069	3.918	(- 151)
	41.596	35.659	(- 5.937)

Fuente: Centro de Documentación de Ferrocarriles Argentinos -Anuarios 1970 y 1980.

Otra vez el Ferrocarril General Belgrano fue el más afectado, con una supresión que sobrepasa los treinta ramales. Recordemos, por otra parte, que este ferrocarril tenía varias superposiciones y ramales paralelos con

Mapa Nº 12



Fuente: Roccatagliata, J., Randle, P., y Elaboración propia.

otras líneas ferroviarias. Lo sigue, en importancia de levantamientos y clausuras, el Ferrocarril Roca, con 1.814 kilómetros suprimidos.

También aquí actualizaremos la información, diciendo que a 1986 la longitud total de vías en explotación alcanzaba a 35.818 kilómetros, que significaba un aumento de 159 kilómetros con respecto al año 1980.⁷⁴

C - Navegación fluvial.

La Empresa Flota Fluvial del Estado fue privatizada en 1981, mediante ley 22.385. Hasta aquí, fuimos utilizando estadísticas sobre transporte de esa empresa, incluidas en sus Memorias y en los Antecedentes históricos 1965-1977 del Plan Nacional de Transporte, publicadas por el Poder Ejecutivo Nacional. Las publicaciones que siguieron, en el Estudio de Corto Plazo del mismo Plan, en el Programa del Sector Transporte 1982-1983, no resultan coherentes con las mencionadas anteriormente, por hallarse en aquel detalle también puertos de ultramar.

No obstante, insertaremos el Movimiento de Cargas en los Puertos Fluviales, para los años 1980 y 1981, por ser éstos los últimos datos conseguidos, y además por ofrecernos una imagen de la afluencia dinámica de la economía a través de ellos. Adjuntamos el detalle, con los datos consolidados sobre los puertos ubicados en los respectivos ríos:

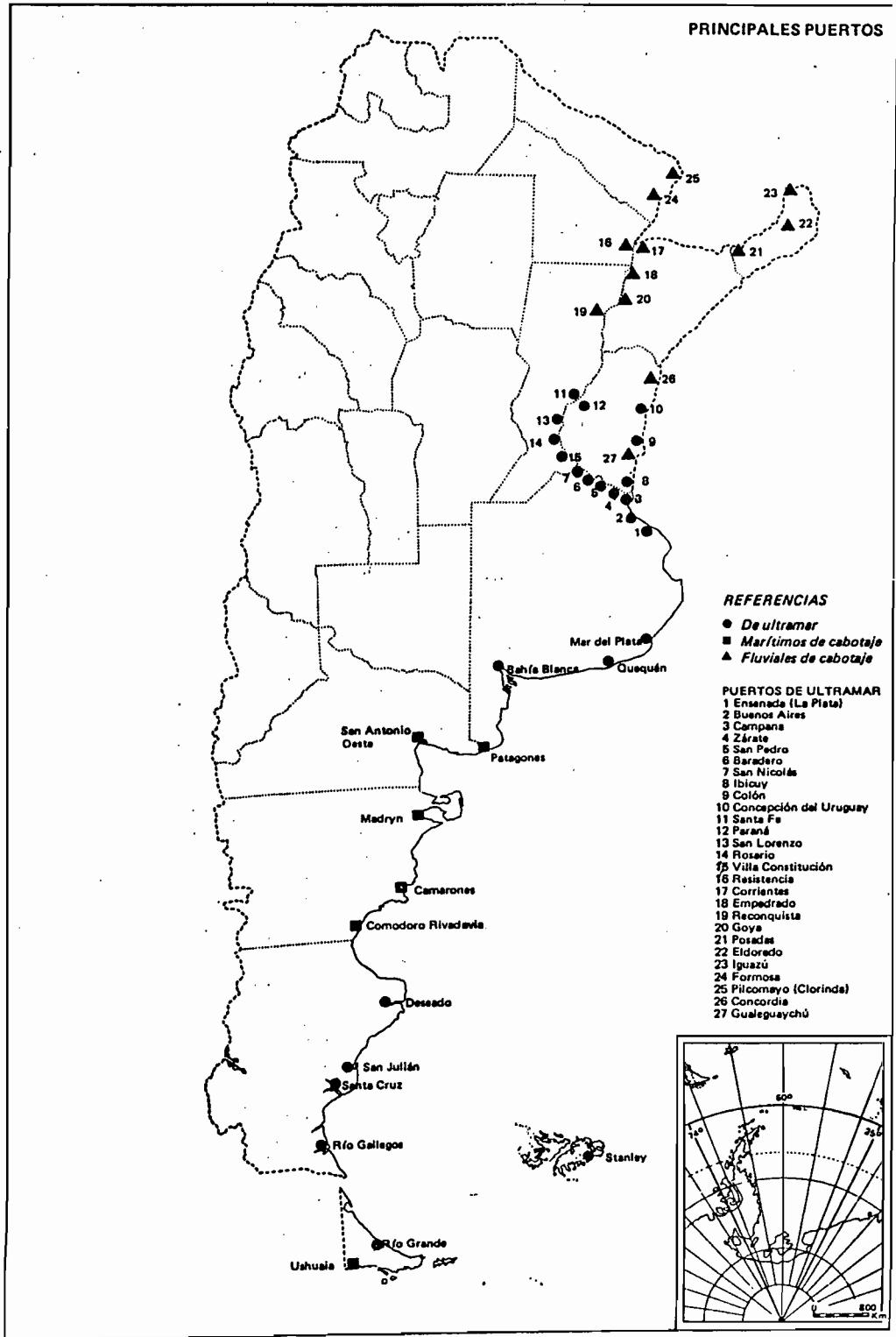
Nº 20

RIOS	PARCIALES (En miles TM.)		TOTALES	
	1980	1981	1980	1981
Total Río Paraguay:			243.309	280.003
Río Alto Paraná	664.504	564.784		
Río Paraná				
(Tmo. Ctes. -El Brete)	1.777.288	1.520.736		
(" Sta.Fe -Campana)	<u>25.354.768</u>	<u>31.134.235</u>		
Total Río Paraná:			27.797.160	33.219.755
Total Río Uruguay:			488.251	436.650
Total Río de la Plata:			<u>30.930.904</u>	<u>30.817.807</u>
TOTAL MOVIMIENTOS DE CARGAS:			<u>59.459.624</u>	<u>64.754.215</u>

Fuente: P.E.N. Plan Nacional de Transporte - Estudios de Corto Plazo . Programa del Sector Transporte 1982-1983, Pág. 106.

Puertos como el de Rosario (8.001.472 Ton.), San Lorenzo/San Martín

74. Ferrocarriles Argentinos -Anuarios Estadísticos 1970 - 1980.- Síntesis Estadística de los Ferrocarriles en explotación -Años 1982 - 1986.



Fuente: Isidro J.F. Carlevari, Op. cit.

(6.258.129 Ton.), Campana (6.167.792), contribuyeron a engrosar, en el año 1981, a más de 33 mil millones de toneladas en el movimiento de cargas del total del Río Paraná. Lo mismo ocurrió en el Río de la Plata, donde Buenos Aires alcanzó a 22.551.038 Ton., y La Plata 7.255.012 Ton.

De cualquier forma, son una evidencia de la canalización económica, hacia y desde Buenos Aires y el Litoral más inmediato.

D - Aeronavegación:

Para seguir manteniendo una idea sobre la tecnología de los elementos de vuelo existentes, detallaremos los aviones usados por Aerolíneas Argentinas, al año 1980:

Boeing 747: 5; Boeing 707: 7 (dos cargheros); Boeing 727: 4; Boeing 737: 12; y Fokker F.28: 3.⁷⁵

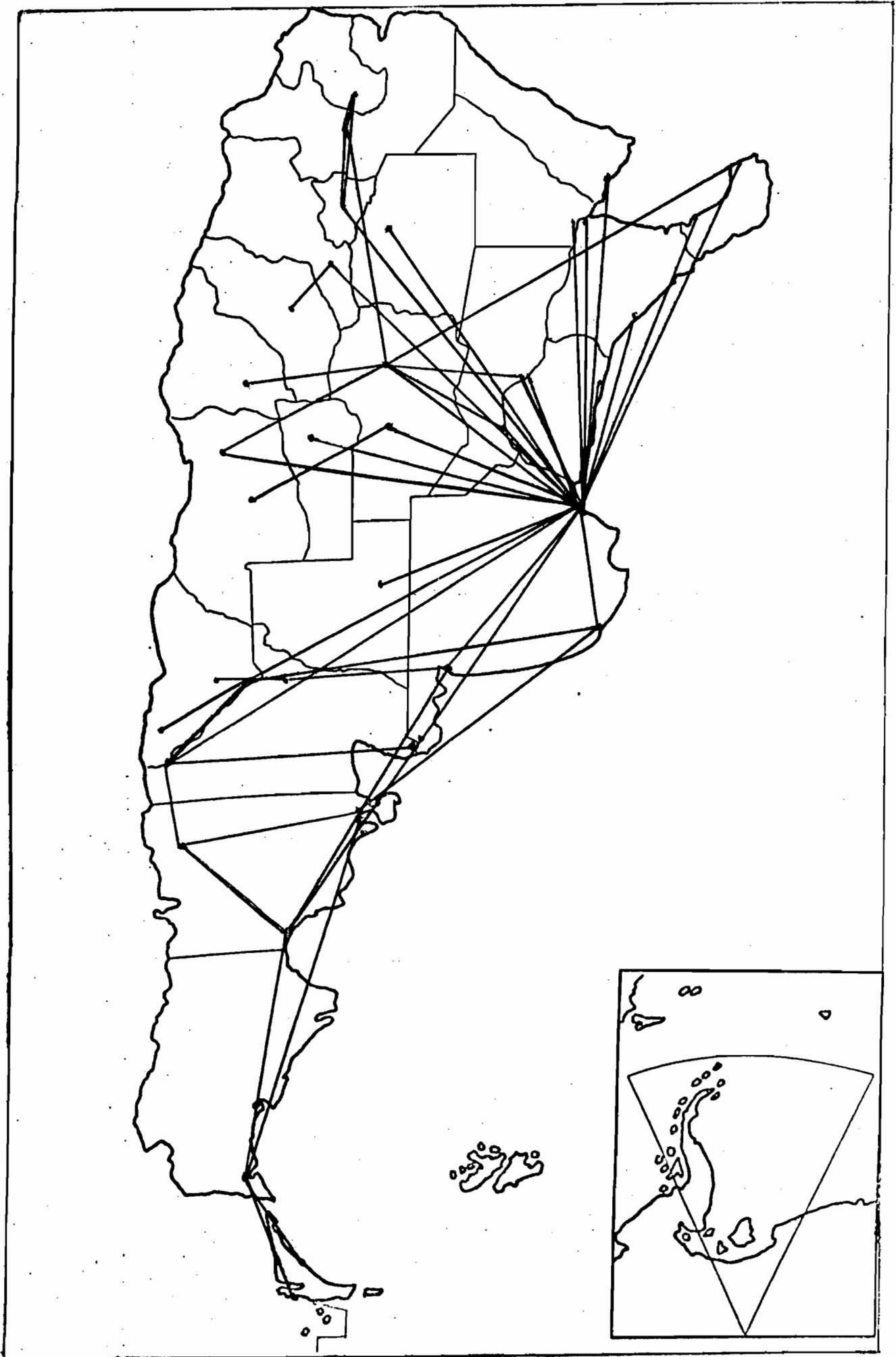
El dato sobre pasajeros transportados, si bien no fue posible conseguirlo en forma oficial, se pudo hacerlo como dato extraoficial; y en 1980 el total ascendió a 4.292.017, de los cuales 2.904.590 los transportó Aerolíneas Argentinas, 1.405.822 lo hizo Austral, 112.877 por LADE, 28.296 ALFA, y 40.432 LAPA. El último dato de pasajeros transportados, también se obtuvo extraoficialmente y es para el año 1987, alcanzando el total de 4.355.303 pasajeros.

En base a los horarios de Movimiento de aviones, aparecidos en diarios de Buenos Aires, del mes de Julio de 1988, hemos elaborado un mapa de las principales rutas aéreas del País, que va adjunte. Como conclusión de este análisis del proceso de trazado y utilización de las redes de transporte, los itinerarios que quedaron plasmados en el mapa, resultan lo más parecido al armazón de un extraordinario abanico, y además es coherente con todas las afirmaciones sobre las concentraciones de las redes de transporte en las zonas más favorecidas.

75. Isidro J.F. Carlevari - Op. Cit., Pág. 491.

Mapa Nº 14

RUTAS AEREAS ARGENTINAS



Fuente: Horarios de movimiento de aviones - Diarios de Bs. As. a Julio 1988.

III - ANALISIS DE LA EVOLUCIÓN DEMOGRAFICA POR LA FUNDACIÓN DE LOS CENTROS URBANOS EN EL PAÍS, ENTRE 1869 Y 1980

III.1. Período 1869 a 1895:

En el análisis histórico y económica social de las regiones argentinas, hasta mediados del siglo XIX, efectuado al comienzo de este trabajo, habíamos detallado como postas, a ciudades y pueblos, en algunos casos con la fecha de su fundación. Ahora, agregaremos aquellos surgidos en el período intercensal que nos ocupa; contribuyendo, en conjunto con los anteriores, a las modificaciones en el territorio argentino.

Durante ese lapso hubo, además, acontecimientos que favorecieron la creación de nuevos centros urbanos.

Nos referimos, en primer lugar, a la inmigración y colonización; y es sabido que, en relación a la misma, existieron diversas leyes y decretos, cuya efectividad más notoria parece haber sido el reparto de tierras entre quienes detentaban el poder en cada momento. La de mayor trascendencia, fue sin duda alguna la conocida como Ley Avellaneda, sancionada durante el mandato del presidente Avellaneda, con N° 817 de Octubre de 1876.

Esta ley, en su primera parte, se ocupó de las inmigraciones, siendo considerada en tal sentido como de serio ordenamiento. Se protegía al inmigrante, inclusive dándole albergue y alimentos por cinco días luego de su desembarco (diez, si iba al interior del País), y se le procuraba ocupación si así lo deseaba, facilitándole - también sin cargo - el traslado hacia el lugar en que, finalmente, eligiese para establecerse.

Sin embargo, las críticas más duras las recibió por el sistema de colonización que contenía, sobre todo cuando permitió la colonización indirecta, por intermedio de empresas particulares, facilitando que al finalizar su vigencia se hayan vendido más de cinco millones de hectáreas, sin que se lograra una relación apropiada en los asentamientos de inmigrantes, los que en gran cantidad se volvían hacia las zonas portuarias, especialmente hacia Buenos Aires.

La ley Avellaneda, después de veintiseis años de existencia, fue reemplazada, en su parte de colonización, por la ley N° 4167, del 30 de Diciembre de 1902.

Otro hecho de gran importancia, fue el advenimiento de las nuevas técnicas de refrigeración, que facilitaban aún más, el aumento de productos

del agro para ser enviados a los centros de consumo europeos, y con el consiguiente incremento en la demanda interna de mano de obra.

Estos acontecimientos, y otros como el precio reducido de los pasajes de ultramar, por la fuerte competencia de las compañías navieras, permitieron a la Argentina recibir grandes contingentes de inmigrantes. Gastón Gori, lo señala claramente: " El estímulo a la inmigración se procuraba por los medios arbitrados por la ley de 1876 y los pasajes gratuitos estuvieron en auge durante la presidencia de Juárez Celman." Concluye remarcando con las siguientes cifras: " Desde 1870 hasta 1890, un millón y medio de personas entraron en el país,"¹

Es cierto que estas facilidades permitieron el auge de la inmigración golondrina; pero de igual manera, hubo varios años con abultados saldos para la inmigración. En 1889, un año antes a la crisis, el saldo fue de 220.260 (Inmigración: 260.909 menos: Emigración: 40.649)². Ahora resultará fácil imaginarse el surgimiento de nuevos centros poblados sobre todo a lo largo de las vías férreas que se estaban instalando.

De las nuevas poblaciones, hemos seleccionado aquellas que tuvieron un progreso urbano, coincidiendo algunas veces con las cabeceras de Departamento o Partido al que corresponden. En muchos casos, es difícil con seguir la fecha de su origen, y para ello se buscaron los antecedentes por intermedio de las Casas de Provincias en Buenos Aires, extraídos de libros históricos, fechas referidas a aniversarios y otras publicaciones. Hay otros datos, que por pertenecer a textos estrechamente relacionados con los conceptos vertidos en este trabajo, se citan en forma expresa.

También resulta muchas veces confusa, la determinación del autor de la fundación, porque en algunas ocasiones, los propietarios de los campos, ya fuese por haberse anticipado o por hallarse relacionados con las empresas ferroviarias, con los gobernantes de turno, o con ambos a la vez, fraccionaban, amojonaban, y lograban la fundación de poblaciones, por donde pasaría poco tiempo después el ferrocarril. En otros, casos el ferrocarril creaba estaciones, las que con el tiempo se constituirían en grandes poblados. Por otra parte, las pingües ganancias, derivadas de ta

1. Gastón Gori, Inmigración y colonización en la Argentina - Editorial Universitaria de Buenos Aires - 1977 - Pág. 98.

2. Tercer Censo Nacional - T. X, Pág.399.

les manejos, son fácil de imaginar.

En el período intercensal: 1869 a 1895, que estamos considerando, ocurrieron gran cantidad de estas fundaciones, de las que detallamos listados provinciales a continuación:

- Provincia de Buenos Aires

Alberti: 27-10-1877; Almirante Brown: 1-1873; Avellaneda: 1895; Azul: 23-10-1895; Bahía Blanca: 20-10-1895; Balcarce: 1-1877; Carhue: 3-1884; Cnel. Brandsen: 21-10-1875; Campana: 6-7-1885; Cnel. Pringles: 28-5-1883; Cnel. Suárez: 9-1888; Chacabuco: 25-10-1875; Monte Grande: 4-1889; Florencio Varela: 1873; Miramar: 9-1888; Gral. Arenales: 6-9-1889; Gral. Belgrano: 5-1883; Gral. Guido: 2-1891; Gral. Lamadrid: 14-2-1890; Gral. Las Heras: 2-10-1873; Gral. Pinto: 10-1891; Mar del Plata: 14-11-1873; San Miguel: 1872; Gral. Viamonte: 12-1894; Gral. Villegas: 21-3-1888; Guaminí: 4-1883; Laprida: 20-12-1890; Vedia: 1874; Lincoln: 1890; Maipú: 1-4-1875; Marcos Paz: 6-1875; Necochea: 30-4-1878; Pehuajó: 13-7-1883; Puán: 17-4-1887; Ramallo: 18-4-1873; Rauch: 24-11-1872; Suipacha: 20-10-1875; Gral Conesa: 10-1876; Torquinst: 1886; Trenque Lauquen: 12-4-1876; Tres Arroyos: 1885; Veinticinco de Mayo: 2-5-1874; Olivos: 28-6-1888.

- Provincia de Catamarca

Ambato: 28-7-1869; Fray Mamerto Esquiú: 28-7-1869; La Paz: 23-9-1875; Santa Rosa: 22-5-1879.

- Provincia de Córdoba

Ascochinga: 1878; Jesús María: 1878; Gral. Roca 1888; Deán Funes: 1875; Marcos Juárez: 1887; Laboulaye: 8-10-1886; La Cumbre: 1889; Río Segundo: 13-7-1870; Achiras: 1889; San Marcos: 1886; Sampacho: 5-5-1875; Monteros: 1890.

- Provincia de Corrientes

Paso de la Patria: 19-11-1872; 9 de Julio: 9-2-1876; Itá Ibaté: 17-6-1877; San Carlos: 27-9-1877; Garruchos: 27-9-1877; Peruggorría: 7-3-1888.

- Provincia del Chaco

Gral. Vedia: 1888; Pres. Roca: 1884; Las Palmas: 1882; Resistencia: 1878; Puerto Tiral: 1891.

- Provincia del Chubut

Gaiman: 14-8-1874; Trelew: 20-10-1884.

- Provincia de Entre Ríos.

Federal: 7-9-1880.

- Provincia de Formosa

Formosa: 8-4-1879.

- Provincia de Jujuy

Abra Pampa: 31-8-1883; San Pedro: 25-5-1883.

- Provincia de La Pampa

Santa Rosa: 22-4-1892; Bernasconi: 16-3-1888; Victorica: 12-2-1882; Toay: 9-7-1894; Gral Acha: 12-8-1882; Parera: 1892; Queh s: 1895.

- Provincia de La Rioja

Castro Barros: 11-8-1877; Gral. Juan F. Quiroga: 7-9-1887; Gral Lama-
drid: 18-11-1888; Chamical: 7-9-1887; Patquia: 12-12-1869.

- Provincia de Mendoza

Las Heras: 18-12-1869; Malargüe: 30-4-1877; Tunuyán: 25-11- 1880; San
ta Rosa: 25-2-1885.

- Provincia de Misiones

Puerto Iguazú: 16-3-1882.

- Provincia de Neuquén

Chos-Malal: 4-8-1887; Junín de los Andes: 15-2-1883; Buta Ranquil:
1885.

- Provincia de Río Negro

Choele Choele: 9-7-1879; Gral Conesa: 14-10-1869; Gral Roca: 1-9-1879.

- Provincia de San Juan

Villa Santa Rosa: 27-12-1881; Villa Aberastain: 9-8-1884.

- Provincia de Santa Cruz

Puerto Deseado: 15-7-1884; Río Gallegos: 19-12-1885.

- Provincia de Santa Fe

Arroyo Seco: 16-10-1888; Avellaneda: 15-1 -1879; Capitán Bermúdez:
1886; Casilda: 1870; Ceres: 1 -7-1892; Firmat: 30-08-1888; Las Rosas:
23-10-1888; Pérez: 10-7-1886; Reconquista: 27-4-1872; Rufino: 29-3-1889;
San Cristobal: 21-10-1890; San Jorge: 3-12-1896; Santo Tomé: 12-9-1872;
Sunchales: 19-10-1886; Tostado: 5-11-1891; Venado Tuerto: 26-4-1884; Ve
ra: 23-6-1892; Villa Gobernador Galvez: 1888; Villa Ocampo: 30-11-1888;
Armstrong: 1879; Bouquet: 9-5-1891; Las Parejas: 20-8-1889; Montes de O
ca: 6-12-1887; Tartugas: 12-3-1870; Arequito: 1 -6-1891; Arteaga: 1881;
Berabev : 1893; Cha nar Ladeado: 29-11-1891; Chabas: 1883; Godecken: 1888;
Los Quirquinchos: 19-5-1892; Villada: 19-8-1888; Aldao: 1885; Angélica:
1886; Aurelin: 1889; Ataliva: 1889; Bauer y Sigel: 1885; Bella Italia :
1881; Bicha: 29-9-1894; Castellanos: 1885; Clucellas: 6-11-1882; Colonia

Cello: 1884; Colonia Iturraspe: 1888; Colonia Raquel: 1885; Coronel Fra-
ga: 1886; Egusquiza: 1884; Esmeralda: 25-7-1889; Estación Clucellas: 21-
9-1888; Eustolia: 21-9-1888; Frontera: 12-8-1888; Garibaldi: 1886; Hu-
gentobler: 1891; Humberto 1º: 7-10-1884; Josefina: 1º-1º-1886; Lehmann:
1882; Margarita: 1885; María Juana: 21-6-1883; Presidente Roca: 19-12-
1882; Pueblo Marini: 1894; Ramona: 29-1º-1894; Saguiet: 4-11-1882; San
Antonio: 1885; Santa Clara de Saguiet: 1883; San Vicente: 1883; Susana:
1881; Tacural: 1892; Vila: 1885; Virginia: 1885; Zenón Pereyra: 16-10-
1891; Alcorta: 21-12-1892; Empalme Villa Constitución: 1º-2º-1886; Godoy:
18-5-1890; Máximo Paz: 14-1º-1890; Pavón Arriba: 1891; Peyrano: 30-6 -
1891; Rueda: 1890; Santa Teresa: 19-3-1889; Theobald: 1886; Cafferatta:
15-3-1889; Carmen: 13-5-1894; Carreras: 19-3-1889; Colonia Christophere-
sen: 16-1º-1893; Diego de Alvear: 1874; Elortondo: 19-3-1887; San Aduar-
do: 1890; San Francisco de Santa Fe: 11-1º-1890; San Gregorio: 1º- 3 -
1893; Teodolina: 1870; Berna: 10-12-1888; Cañada Ombú: 1890; El Rabón:
1881; El Sombrerito: 1880; Florencia: 11-1º-1884; Garabato: 1914; San An-
tonio de Obligado: 23-6-1884; Tacuarandí: 1884; Bustinza: 1869; Clason:
1892; Correa: 1872; Lucio V. López: 15-11-1891; Oliveros: 1892; Salto
Grande: 1891; Serodino: 15-11-1886; Totras: 1875; Cabal: 1870; Llambi Cam-
bel: 1887; Nelson: 12-7-1889; Recreo: 30-4-1890; Sauce Viejo: 15-6-1891;
Cavour: 1870; Elisa: 1892; Empalme San Carlos: 1889; Felicia: 1887; Gru-
tly: 1869; Hipatia: 1882; Ituzaingó: 20-6-1892; La Pelada: 1893; María
Luisa: 7-6-1883; Matilde: 14-3-1879; Nuevo Torino: 23-1º-1875; Pilar: 13-
10-1875; Progreso: 15-8-1881; Providencia: 1872; Rivadavia: 1876; San A-
gustín: 1870; Sta. Clara de Buena Vista: 14-5-1886; Sta María Centro: /
1869; Sta. María Norte: 1869; Santo Domingo: 4-8-1891; Sa Pereyra: 30 -
8-1886; Sarmiento: 1882; Soutomayor: 1885; Logroño: 25-8-1871; Montefio-
re: 15-10-1895; Acebal: 22-7-1890; Alvarez: 7-7-1890; Funes: 1875; Pue-
blo Esther: 1895; Soldini: 1870; Zavalla: 1882; Ambrosetti: 9-8- 1892;
Arrufó: 15-8-1888; Capivara: 22-9-1886; Colonia Ana: 20-10-1892; Colo-
nia Bossi: 16-11-1892; Colonia Dos Rosas y La Legua: 1890; Colonia Rosa:
1893; Constanza: 10-3-1885; Curupaytí: 1870; Hersilia: 1º-7-1892; La
Clara: 1884; La Lucila: 1890; Las Palmeras: 1883; Moisés Ville: 1889; Por-
tugalete: 1885; San Guillermo: 1894; Santurce: 1887; Soledad: 24-11- 1891;
Villa Saralegui: 1883; Villa Trinidad: 26-6-1891; Alejandra: 11-10-1870;
Colonia Durán: 1878; La Brava: 1870; Romang: 23-4-1873; Barrancas: 1889;

N° 21-EVOLUCION CENSAL DESDE 1869 A 1895				
JURISDICCION	POBLACION AÑO 1869 (En miles)	% PARTICI PACION REGIONAL	POBLACION AÑO 1895 (En miles)	% PARTICI PACION REGIONAL
Totales:	1.830,2		3.954,9	
Córdoba	210,5		351,2	
Santiago del Estero	132,9		161,5	
Tucumán	109,0		215,7	
Salta	88,9		118,0	
Catamarca	80,0		90,2	
La Rioja	48,7		69,5	
Jujuy	40,4		49,7	
Chaco			10,4	
Formosa	{45,3		4,8	
	755,7	41,3	1.071,0	27,1
Buenos Aires	495,1		1.585,0	
Entre Ríos	134,3		292,0	
Corrientes	129,0		239,6	
Santa Fe	89,1		397,2	
Misiones	3,0		33,2	
La Pampa	21,0		26,0	
	871,5	47,6	2.573,0	65,1
San Juan	60,3		84,3	
Mendoza	65,4		116,1	
San Luis	53,3		81,5	
	179,0	9,8	281,9	7,1
Neuquén			14,5	
Río Negro	(		9,2	
Chubut	) 24,0		3,7	
Santa Cruz	(		1,1	
Tierra del Fuego	(		0,5	
	24,0	1,3	29,0	0,7

Fuente: Censos Nacionales.

Bernardo de Irigoyen: 1881; Centeno: 1890; Gessler: 1872; Irigoyen (Pueblo): 1884; Larrechea: 1887; Loma Alta: 1888; López: 24-3-1893; Macial: 1880; Monje: 1888; San Eugenio: 1893; San Genaro: 15-10-1891; Angeloni: 18-4-1887; Crespo: 1880; Esther: 1º-5-1890; Marcelino Escalada: 22-9-1888; Videla: 1888; Ramayón: 1875; San Bernardo: 29-10-1888; San Martín Norte: 23-6-1870; Carcarañá: 1869; Fuentes: 6-4-1888; Luis Palacios: 17-10-1891; Prto. Gral. San Martín: 30-6-1888; Pujato: 1879; Ricardone: 10-3-1890; / Roldán: 1870; San Gerónimo Sud: 1870; Cañada Rosquín: 1894; Carlos Pellegrini: 24-1º-1888; Casas: 14-10-1895; Castelar: 30-7-1889; Colonia Belgrano: 1883; Crespi: 1º-12-1895; El Trébol: 1890; Landeta: 1893; Las Banderías: 1893; Piemonte: 13-12-1886; San Martín de las Escobas: 1874; Sastre: 13-12-1886; Traill: 1892; Calchaquí: 22-11-1889; Margarita: 1888; / Toba: 1890.

- Provincia de Santiago del Estero

La Cañada: 1881; Ojo de Agua: 1887.

- Territorio Nac. de Tierra del Fuego, Antártida é Islas del Atlántico

Sur

Ushuaia: 12-12-1884.

III.2. Período 1895 a 1914:

En el segundo período intercensal siguieron permaneciendo las motivaciones similares, y se fundaron nuevas poblaciones, aunque en número menor, sobrepasando, apenas, el cincuenta por ciento de las correspondientes al lapso anterior. A continuación detallamos los listados provinciales:

- Provincia de Buenos Aires

Arrecifes: 1909; Bolívar: 1916; Bragado: 1908; Carlos Casares: 8-1-1907; Carlos Tejedor: 1905; Castelli: 1896; Colón: 1896; Daireaux: 5-7-1910; / Gral. Madariaga: 1908; Adolfo C. Chaves: 22-8-1916; Junín: 2-1-1906; Pellegrini: 1899; Pila: 1913; Rivadavia: 20-9-1910; Saliquello: 7-6-1903; San Cayetano: 1911; Médanos: 18-6-1910.

- Provincia de Córdoba

Unquillo: 1913; Embalse: 10-12-1911; San Agustín: 1910; Alejandro Roca: 1903; Cnel. Moldes: 1906; Las Varillas: 1908; Almafuerte: 1914; Río Tercero: 1909; Monte Maíz: 2-7-1902; Noetinger: 9-7-1912.

- Provincia de Corrientes

Yataiti-Calle: 1898.

- Provincia del Chaco

Samuhu: 1911; Roque Saenz Peña: 1912; General San Martín: 1909; Enrique Urien: 1910; Gancedo: 1912; Villa Angela: 1910; Gral Pinedo: 1912.

- Provincia de Chubut

Camarones: 10-8-1900; José de San Martín: 11-11-1901; Comodoro Rivadavia: 23-2-1901; Esquel: 25-2-1906; Colonia Sarmiento: 21-8-1897.

- Provincia de Entre Ríos

San José de Feliciano: 19-3-1904.

- Provincia de Formosa

Comandante Fontana: 8-2-1912; Pirané: 21-11-1912; Palo Santo: 1908; Espinillo: 28-2-1905; Clorinda: 1919.

- Provincia de Jujuy

Yavi: 1907.

- Provincia de La Pampa

Intendente Alvear: 26-11-1896; Hucal: 1900; Puelches: 24-2-1900; Gral San Martín: 19-8-1901; Telén: 1901; Rancul: 20-11-1903; Catrileo: 1904; Macachín: 1904; Gral Pico: 11-11-1905; Lonquimay: 1905; Anguil: 2-12-1906; Trenel: 20-10-1906; Realicó: 2-3-1907; Vértiz: 20-9-1907; Eduardo Castex: 20-9-1908; Guatrache: 1908; Quemú-Quemú: 26-7-1908; Col. 25 de Mayo: 26-7-1909; Ingeniero Luiggi: 20-9-1910; Alpachiri: 1911; Caleufú: 1911; La Gloria: 12-4-1912.

- Provincia de La Rioja

Milagro: 1908.

- Provincia de Mendoza

Gral. Alvear: 12-8-1914; San Rafael: 2-10-1903.

- Provincia de Misiones

Leandro N. Alem (antes: Mecking): 1909.

- Provincia del Neuquén

Añelo: 20-10-1915; Piedra del Aguila: 8-4-1897; Neuquén: 12-9-1904 ;
San Martín de los Andes: 4-2-1898; Las Lajas: 8-2-1897; Zapala: 12-7-1913.

- Provincia de Río Negro

Bariloche: 3-5-1902; Lamarque: 9-5-1900; Allen: 14-5-1910; Ingeniero
Huergo: 14-5-1914; Catriel: 19-6-1899; San Antonio Oeste: 10-7-1905; In-
geniero Jacobacci: 14-9-1910; Cipolletti: 3-10-1903; Cinco Saltos: 10-11-
1914.

- Provincia de Salta

Embarcación: 1910; Pichanal: 1910; San Antonio de los Cobres: 1902.

- Provincia de San Juan

Rivadavia: 1908; Sarmiento: 25-8-1909.

- Provincia de San Luís

La Toma: 2-5-1905.

- Provincia de Santa Cruz

Comodoro Rivadavia: 1901; Las Heras: 1921; Pto. San Julián: 1901.

- Provincia de Santa Fe

Laguna Paiva: 5-6-1913; Bigamí: 15-7-1909; Los Molinos: 1903; Eusebia:
1912; Galisteo: 9-10-1896; Cnia. Mauá: 1906; Cañada Rica: 1907; Cepeda:
1904; General Gelly: 1904; La Vanguardia: 1907; Amenábar: 14-10-1898; Aar-
rón Castellanos: 7-10-1903; Cañada de Ucle: 27-9-1902; Chapuy: 1911; La-
bordeboy: 17-3-1914; Lazzarino: 1°-7-1900; Maggiolo: 1886; María Teresa:
17-5-1896; Sancti Spíritu: 11-3-1898; Santa Isabel: 8-2-1908; Va. Cañas:
17-5-1902; Wheelwright: 5-12-1900; Golondrina: 1905; Malabrigo: 18-7-1897;
Tartagal: 1904; Villa Ana: 1903; Villa Guillermina: 1903; Carrizales: 7-
9-1908; Pueblo Andino: 16-11-1910; Candiotti: 1°-9-1903; San Mariano: 1906;
Juan de Garay: 1914; Arminda: 18-3-1810; Coronel Bogado: 1907; Fighiera:
1905; Ibarlucea: 1903; Piñero: 1902; Pueblo Muñoz: 7-10-1909; Pueblo Uran-
ga: 1900; Villa Amelia: 16-5-1906; Huanqueros: 11-9-1917; La Rubia: 1909;
Monigotes: 1904; Ñanducita: 1909; Suardi: 5-10-1909; Arocena: 1896; Casa-
legno: 20-8-1908; San Fabián: 1905; Naré: 8-8-1906; Aldao: 1906; Coronel

N° 22 -EVOLUCION CENSAL DESDE 1895 A 1914				
JURISDICCION	POBLACION AÑO 1895 (En miles)	% PARTICI PACION REGIONAL	POBLACION AÑO 1914 (En miles)	% PARTICI PACION REGIONAL
Totales:	3.954,9		7.885,2	
Córdoba	351,2		735,5	
Santiago del Estero	161,5		261,7	
Tucumán	215,7		332,9	
Salta	118,0		142,1	
Catamarca	90,2		100,8	
La Rioja	69,5		79,8	
Jujuy	49,7		77,5	
Chaco	10,4		46,3	
Formosa	<u>4,8</u>		<u>19,3</u>	
	1.071,0	27,1	1.795,9	22,8
Buenos Aires	1.585,0		3.642,8	
Entre Ríos	292,0		425,4	
Corrientes	239,6		347,0	
Santa Fe	397,2		899,6	
Misiones	33,2		53,6	
La Pampa	<u>26,0</u>		<u>101,3</u>	
	2.573,0	65,1	5.469,7	69,4
San Juan	84,3		119,2	
Mendoza	116,1		277,5	
San Luís	<u>81,5</u>		<u>116,3</u>	
	281,9	7,1	513,0	6,5
Neuquén	14,5		28,9	
Río Negro	9,2		42,2	
Chubut	3,7		23,0	
Santa Cruz	1,1		10,0	
Tierra del Fuego	<u>0,5</u>		<u>2,5</u>	
	29,0	0,7	106,6	1,3

Fuente: Censos Nacionales.

Arnold: 15-8-1914; Villa Mugueta: 1910; María Susana: 15-5-1911; La Galleta: 1900.

- Provincia de Santiago del Estero:

Añatuya: 1900; Nueva Esperanza: 1911; Pinto: 1911; Selva: 1911; Tintina: 1906.

- Provincia de Tucumán

Alto Verde: 1903; Bda. del Río Salf: 1910; Los Ralos: 1912;

III.3. Período 1914 a 1947:

Durante este lapso, el interés por fundar nuevos centros urbanos persistió en su declinación, y sobrepasó, en su número, algo más de la mitad, con respecto al anterior; significando, a su vez, poco más de la cuarta parte, con respecto al primer período intercensal.

Como ya hemos señalado, después de la primer guerra mundial, la correlatividad entre la disminución de la inversión, por parte de las empresas extranjeras en la Argentina, y la disminución de nuevos proyectos, para otros tendidos ferroviarios, también contribuyó en la disminución de las fundaciones de poblaciones.

Detallamos a continuación los listados provinciales:

- Provincia de Buenos Aires

Cnel. Marina Rosales: 2-4-1945; Lanús: 29-9-1944; Pigüé: 7-1934.

- Provincia de Catamarca

Antofagasta de la Sierra: 1943.

- Provincia de Córdoba

Alcira: 1925; La Francia: 1925; Pascanas: 6-7-1920; San Basilio: 23-8-1928; Villa Gral. Belgrano: 11-10-1932; Villa Rumipal: 6-10-1930.

- Provincia de Corrientes

San Lorenzo: 27-11-1920; Gdor. Virasoro: 30-7-1923; Chavarría: 1920; Estación Torrent: 28-9-1940; Parada Pucheta: 21-8-1941; Pedro R. Fernandez: 8-8-1946.

- Provincia del Chaco

Campo Largo: 7-1921; Corzuela: 7-1921; Las Breñas: 7-1921; Machagai: 7-1921; La Plaza: 7-1921; Avia Terai: 7-1921; Makalle: 7-1935; Tres Isle

tas: 8-1937; San Bernardo: 8-1932; La Clotilde: 9-1944; Hermoso Campo: 9-1940; La Escondida: 9-1927; J.J. Castelli: 10-1936; Charata: 10-1914; La Leonesa: 11-1943; Pampa del Infierno: 12-1927; Santa Sylvina: 12-1936.

- Provincia del Chubut

Alto Río Senguerr: 12-12-1942; Gdor. Costa: 28-2-1825; Gaiman: 21-4-1919.

- Provincia de Formosa

Estanislao del Campo: 1916; Ing. Juárez: 1934; Laguna Yema: 1927; Las Lomitas: 1921.

- Provincia de La Pampa

Cachirulo: 3-4-1927; Cnia. Barón: 21-3-1915; Winifreda: 1915.

- Provincia de Misiones

Eldorado: 29-9-1919; El Soberbio: 1946; Montecarlo: 4-5-1920; Oberá: 19-7-1928.

- Provincia del Neuquén

Aluminé: 20-10-1915; Catán-Lil: 26-10-1915; Cutral-Có: 22-10-1933; Loncopué: 20-10-1915; El Huecu: 1°-2-1940; Picún-Leufú: 12-12-1940; Plottier: 21-12-1939; Villa La Angostura: 15-5-1932.

- Provincia de Río Negro

Fernández Oro: 19-5-1927; Los Menucos: 7-12-1927; Mainqué: 28-10-1925; Maquinchao: 7-12-1927; Villa Regina: 7-11-1924.

- Provincia de Salta

Aguaray: 1915; Campo Quijano: 1921; El Tabacal: 1917; Hipólito Yrigoyen: 1945

- Provincia de Santa Cruz

Caleta Olivia: 20-11-1921; El Calafate: 15-2-1927; Las Heras: 1921; Pico Truncado: 1921.

- Provincia de Santa Fe

Villa San José: 1937; Juncal: 19-5-1917; Sargento Cabral: 19-6-1921; Chovet: 13-4-1923; Hughes: 15-4-1915; La Chispa: 1929; Miguel Torres:

Nº 23--EVOLUCION CENSAL DESDE 1914 A 1947				
JURISDICCION	POBLACION AÑO 1914 (En miles)	[%] PARTICI PACION REGIONAL	POBLACION AÑO 1947 (En miles)	[%] PARTICI PACION REGIONAL
Totales:	7.885,2		15.893,8	
Córdoba	735,5		1.498,0	
Santiago del Estero	261,7		479,5	
Tucumán	332,9		593,4	
Salta	142,1		290,8	
Catamarca	100,8		147,2	
La Rioja	79,8		110,7	
Jujuy	77,5		166,7	
Chaco	46,3		430,6	
Formosa	<u>19,3</u>		<u>113,8</u>	
	1.795,9	22,8	3.830,7	24,1
Buenos Aires	3.642,8		7.254,9	
Entre Ríos	425,4		787,4	
Corrientes	347,0		525,5	
Santa Fe	899,6		1.703,0	
Misiones	53,6		246,4	
La Pampa	<u>101,3</u>		<u>169,5</u>	
	5.469,7	69,4	10.686,7	67,2
San Juan	119,2		261,2	
Mendoza	277,5		588,2	
San Luis	<u>116,3</u>		<u>165,5</u>	
	513,0	6,5	1.014,9	6,4
Neuquén	28,9		86,8	
Río Negro	42,2		134,3	
Chubut	23,0		92,5	
Santa Cruz	10,0		42,9	
Tierra del Fuego	<u>2,5</u>		<u>5,0</u>	
	106,6	1,3	361,5	2,3

Fuente: Censos Nacionales.

1921; Murphy: 14-1°-1931; Ingeniero Chanourdié: 4-6-1930; Monte Vera: 8-1919; Villa Minetti: 5-1936; Desvío Arijón: 1929; La Criolla: 20-9-1927; La Penca y Caraguatá: 20-8-1933; Silva: 17-5-1945; Las Petacas: 30-8-1930; Los Cardos: 28-10-1928; Pozo Borracho: 24-5-1941.

- Provincia de Tucumán

Manantial: 1947.

- Territorio Nac. de Tierra del Fuego, Antártida é Islas del Atlántico Sur

Río Grande: 11-7-1921.

III.4. Períodos: 1947 a 1960, 1960 a 1970, y 1970 a 1980:

No solamente ocurrió el desinterés por la fundación de nuevas poblaciones, sino también la disminución de pobladores en algunas de las fundadas anteriormente, dada la emigración hacia las grandes ciudades. Como en los tres períodos intercensales no llegan a veinte el número de centros urbanos creados, los hemos agrupado, conforme a los siguientes listados provinciales que detallamos a continuación:

- Provincia de Buenos Aires

Henderson: 13-1-1960.

- Provincia de Corrientes

Mocoretá: 30-9-1949; Lomas de Vallejos: 22-10-1959; Palmar Grande: 22-10-1959.

- Provincia del Chaco

Concepción del Bermejo: 1958.

- Provincia de Entre Ríos

Federación (tercero y nuevo asentamiento actual): 25-3-1979.

- Provincia de Jujuy

Palpalá: 1948.

- Provincia de Misiones

Alba Posse: 6-10-1958.

- Provincia de Santa Cruz

Río Turbio: 4-12-1959.

N° 24 - EVOLUCION CENSAL DESDE 1947 A 1960				
JURISDICCION	POBLACION AÑO 1947 (En miles)	% PARTICI- PACION REGIONAL	POBLACION AÑO 1960 (En miles)	% PARTICI- PACION REGIONAL
Totales:	15.893,8		20.010,5	
Córdoba	1.498,0		1.753,8	
Santiago del Estero	479,5		476,5	
Tucumán	593,4		774,0	
Salta	290,8		412,9	
Catamarca	147,2		168,2	
La Rioja	110,7		128,2	
Jujuy	166,7		241,5	
Chaco	430,6		543,3	
Formosa	<u>113,8</u>		<u>178,5</u>	
	3.830,7	24,1	4.676,9	23,4
Buenos Aires	7.254,9		9.732,7	
Entre Ríos	787,4		805,4	
Corrientes	525,5		533,2	
Santa Fe	1.703,0		1.884,9	
Misiones	246,4		361,4	
La Pampa	<u>169,5</u>		<u>158,8</u>	
	10.686,7	67,2	13.476,4	67,3
San Juan	261,2		352,4	
Mendoza	588,2		824,0	
San Luis	<u>165,5</u>		<u>174,3</u>	
	1.014,9	6,4	1.350,7	6,8
Neuquén	86,8		109,9	
Río Negro	134,3		193,3	
Chubut	92,5		142,4	
Santa Cruz	42,9		52,9	
Tierra del Fuego	<u>5,0</u>		<u>8,0</u>	
	361,5	2,3	506,5	2,5

Fuente: Censos Nacionales.

- Provincia de Santa Fe

Arroyo Ceibal: 9-1955.

Por los datos conseguidos se puede determinar que, en los períodos analizados, se fundaron quinientos setenta centros urbanos, con significativo número de habitantes en el último censo. De esas fundaciones, trecientas catorce, es decir el 55%, ocurrieron en el primer período intercensal, y de estas últimas, doscientas ocho, lo que significa el 66%, se hicieron en Santa Fe, que conjuntamente con Buenos Aires (43 fundaciones), y Córdoba (12 fundaciones), alcanzan a doscientas sesenta y tres creaciones de centros urbanos, entre 1869 y 1895, equivalentes al 84% del total del País, en ese lapso. En los períodos subsiguientes, el total de fundaciones fue como sigue: 1895 a 1914: 158; 1914 a 1947: 88; 1947 a 1960: 9; en el período siguiente no se registran fundaciones, y en el último, solamente una fundación, o tercera fundación de la ciudad Federación, en Entre Ríos.

Estos porcentajes, reflejo de los listados descriptos más arriba, ponen en evidencia la relación existente entre el trazado de las vías férreas a fines del siglo pasado y comienzos del presente y la creación de las nuevas poblaciones en la Argentina de aquella época, favoreciendo ampliamente a la fértil zona de la pampa húmeda.

Tal influencia de los trazados ferroviarios, en la creación de poblaciones, sobre todo en los dos primeros tramos intercensales, también predeterminan las fundaciones posteriores, y el crecimiento futuro de las mismas, conjuntamente con el resto de las redes de transporte que se fueron creando. No olvidemos que algunas rutas principales, saliendo de Buenos Aires, cruzan Santa Fe para dirigirse a Cuyo y al Norte, después de pasar por Córdoba, cumpliendo funciones similares de concentración, como las señaladas para el ferrocarril.

Estas concentraciones, son las que contribuyeron a favorecer el crecimiento desigual en las distintas regiones, inclusive dentro de la misma pampa húmeda. Para complementarse con los listados sobre fundaciones poblacionales y sus crecimientos, y en base a las 200 localidades que superaban los 10.000 habitantes en el Censo de 1980. hemos hecho una agrupación de las mismas, por provincias, y que agregamos.

Nº 25 - EVOLUCION CENSAL DESDE 1960 A 1980

JURISDICCION	POBLACION AÑO 1960 (En miles)	% (1)	POBLACION AÑO 1970 (En miles)	% (1)	POBLACION AÑO 1980 (En miles)	% (1)
Totales:	20.010,5		23.364,4		27.947,4	
Córdoba	1.753,8		2.060,1		2.407,7	
Santiago del Estero	476,5		495,4		584,9	
Tucumán	774,0		766,0		972,7	
Salta	412,9		509,8		662,9	
Catamarca	168,2		172,3		207,8	
La Rioja	228,2		136,2		164,2	
Jujuy	241,5		302,4		410,0	
Chaco	543,3		566,6		701,4	
Formosa	<u>178,5</u>		<u>234,1</u>		<u>295,9</u>	
	4.676,9	23,4	5242,9	22,4	6.417,4	23,0
Buenos Aires	9.732,7		11.747,0		13.788,2	
Entre Ríos	805,4		811,7		908,3	
Corrientes	533,2		564,1		661,4	
Santa Fe	1.884,9		2.135,6		2.465,5	
Misiones	361,4		443,0		589,0	
La Pampa	<u>158,8</u>		<u>172,0</u>		<u>208,3</u>	
	13,476,4	67,3	15.873,4	68,0	18.620,7	66,6
San Juan	352,4		384,3		466,0	
Mendoza	824,0		973,1		1.196,2	
San Luis	<u>174,3</u>		<u>183,4</u>		<u>214,4</u>	
	1.350,7	6,8	1.540,8	6,6	1.876,6	6,7
Neuquén	109,9		154,6		243,9	
Río Negro	193,3		262,6		383,4	
Chubut	142,4		189,9		263,1	
Santa Cruz	52,9		84,5		114,9	
Tierra del Fuego	<u>8,0</u>		<u>15,7</u>		<u>27,4</u>	
	506,5	2,5	707,3	3,0	1.032,7	3,7

Fuente: Censos Nacionales.

LOCALIDADES SUPERIORES A 100.000 HABITANTES

Nº 26

CENSO A 1980

CANTIDAD DE LOCALIDADES	P R O V I N C I A S	POBLACION	% PROVINCIAL
56	Buenos Aires	12.555.945	60,1
22	Córdoba	1.548.172	7,4
9	Corrientes	353.825	1,7
5	Chaco	322.651	1,5
5	Chubut	199.856	1,0
14	Entre Ríos	509.245	2,4
2	Formosa	116.075	0,5
5	Jujuy	232.890	1,1
8	Mendoza	783.101	3,7
6	Misiones	222.317	1,1
4	Neuquén	244.696	0,7
8	Río Negro	207.370	1,0
6	Salta	372.638	1,8
2	San Juan	304.991	1,5
2	San Luis	121.488	0,6
24	Santa Fe	1.693.359	8,1
5	Santiago del Estero	251.929	1,2
8	Tucumán	620.875	3,0
SUB- 191		20.561.423	98,4
TOTAL	mas: Provincias, cuyas localidades su- madas, no superan el 1%:		
1	Catamarca	88.432	
2	La Pampa	81.869	
2	La Rioja	80.836	
2	Santa Cruz	63.620	
2	Tierra del Fuego	24.269	1,6
TOTAL: 200		20.900.449	100,0

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980. Elaboración propia.

Aquí podemos ver la localización de la población, para el Censo a 1980, situada preferentemente en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba; siguiéndoles en el orden de importancia: Mendoza, Tucumán y Entre

Ríos; percibiéndose, además, el considerable vuelco hacia Buenos Aires, concretamente al Gran Buenos Aires.

III.5. El ferrocarril como fundador de poblaciones y otras actividades conexas.

Si bien es difícil, muchas veces, ubicar quien fue el verdadero autor de la fundación de centros urbanos, también se puede referir la existencia de compañías relacionadas con los ferrocarriles y, en algunos casos, el propio ferrocarril, que se dedicaron a tales creaciones. Enumeraremos algunos de ellos:

Juan A. Alsina, sostiene que: " La primera colonia establecida en Córdoba, fue Las Tortugas, fundada en 1870 por la Compañía de Tierras del Ferrocarril Central Argentino, sobre la vía del ferrocarril."³ De otras publicaciones, obtuvimos que Unquillo surgió como estación, al prolongarse la línea férrea y habilitarse el 15 de Julio de 1914. Laboulaye, se fundó cuando se habilita oficialmente una importante sección del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, el 8-10-1886. Con La Francia, ocurre lo mismo, al construirse el ramal ferroviario del Ferrocarril Central Córdoba (hoy Ferrocarril Gral. Belgrano). Alejandro Roca es habilitada como estación en 1903. Y San Basilio fue fundada sobre el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (hoy Ferrocarril Gral. San Martín), el 23-8-1928.

En la Provincia de Formosa, tanto Estanzuela del Campo, en 1916, como Las Lomitas en 1921, para facilitar el transporte de rollizos y algodón, ambas fueron fundadas sobre la línea férrea: Formosa a Embarcación, en Salta. Con Palo Santo, en 1908, y Pirané en 1912, pasó algo similar.

Por haber llegado el Ferrocarril Sud a un caserío, denominado Confluencia, el Gdor. Carlos Bouquet funda el 12-9-1904 la actual capital de la Provincia: Neuquén.

Agreguemos, ahora, una cita sobre Mendoza: " En la región del Sud de Cuyo ... Colonia Alvear, puede decirse sin exageración que se debe al F. C. Oeste,"⁴

Con respecto a la profusa fundación de centros urbanos en Río Negro, y la dificultad para determinar su origen en relación con el Ferrocarril

3. Juan A. Alsina - La Inmigración en el Primer Siglo de la Independencia.

Editado por Felipe S. Alsina - Bs. Aires 1910 Pag.175.

4. Dir. de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias - Op. Cit. Pág. 185.

Sud, puede ocurrir por cuanto: " La colonización que podría llamarse indirecta la efectuó por medio de la Compañía de Tierras del Sud,"⁵

La experiencia que nos aportaron estos antecedentes, nos permitieron detectar en la Provincia de Santa Fe, no menos de una decena de fundadores de poblaciones. Con el nombre de Cía. de Tierras del Ferrocarril Central Argentino, se fundó Armstrong en 1879; El Ferrocarril Central Argentino fundó Tortugas en 1870; la Compañía de Tierras de Carlos Casado Ltda fundó Los Molinos en 1903; la Cía General de Ferrocarriles funda General Gelly en 1914; Empresa de Ferrocarriles funda Pavón Arriba en 1891, y Theobald en el año 1886. Cía Gral. de F.F. C.C. de la Provincia de Buenos Aires funda La Vanguardial en Noviembre de 1907. Cía. de Tierras Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, funda Santa Teresa en 1889, Carreras en 1889, Elortondo en 1887, Maggiolo en 1886, y San Eduardo en 1890; Ferrocarril Santa Fe funda Golondrina en 1905; Ferrocarril Mitre y Compañía de Tierras de Córdoba funda Carcarañá en 1869.

Gran cantidad de sociedades y personas particulares aparecen haciendo loteos y logrando otras fundaciones no mencionadas aquí, en fechas cercanas al paso de los nuevos ramales del ferrocarril.

Diversas actividades conexas de los ferrocarriles, eran motivadas por el deseo de facilitar el comercio con los países industrializados de Europa, principalmente Inglaterra, y acelerar aquí el mejoramiento de la producción de materias primas derivadas del agro.

En el valle del Río Negro, se hicieron estudios de riego, por medio del Ing. Cipolletti y el Ing. Severino, contratados por el P.E.. Con la contribución del F.C.S., se construyó: "Un canal principal de 130 kilómetros, 17 canales secundarios y su red terciaria de desagües que alcanza un total de aproximadamente 11.000 kilómetros,"⁶. Creada la "Argentine Fruit Distributors", " a principios de 1914 se decidió crear en la localidad de Cinco Saltos la chacra experimental del F.C.S.", y sus servicios se extienden a la región de Cuyo, por acción del F.C.O.. Ambos ferrocarriles crean otras chacras experimentales " en Hordenave, en los campos

5. Direc. de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias - Op. Cit. Pag. 187.

6. Dir. de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias - Op. Cit.-Pag. 190.

de Bragado y San Agustín y un laboratorio agronómico,"

En cuanto al Ferrocarril Central Argentino: " Instaló chacras experimentales en Tacanas (Tucumán), Fernández (Santiago del Estero) y Alma fuerte (Córdoba), además de un vivero de plantas forestales en Capilla del Señor (Buenos Aires)." También el F.C.C.A., en la zona de la línea de Córdoba a Forres, "fue el iniciador del cultivo del algodón,"⁷

Y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, " En Rama Caída, en las afueras de San Rafael, instaló un vivero de plantas para venderlas a precio de costo. De allí salieron más de 3.000.000 de árboles, de variedades garantidas," También, " introdujo las primeras semillas del melón "Honey Dew", y el desarrollo de los cultivos de papas, cebollas y tomates en San Juan y Mendoza."⁸

Conjuntamente con el F.C. Central Córdoba, " fomentó la citricultura con su vivero de Tucumán, y el cultivo de tabaco, algodón y otros frutales en la misma provincia, así como actividades en secano en el distrito de Frías." " El F.C. Nord Este Argentino creó en Pindapoy una chacra experimental de citricultura de 400 hectáreas."⁹

Por último, haremos una breve reseña de las actividades ferroviarias más importantes relacionadas con los puertos, a los efectos de mejorar sus eficiencias, en relación con los intereses de las empresas del riel, siempre muy vinculadas con el comercio exterior.

A comienzos de siglo, el Ferrocarril Sud ya disponía de instalaciones tales como las que detallamos a continuación: En Bahía Blanca, en el que después sería puerto Ingeniero White: muelles de 980 metros lineales, depósitos para 9.000 toneladas de cereal a granel y para 4.000 toneladas en bolsas. El calado alcanzaba ya los 42 pies. En puerto Galván: muelles de 1.350 metros, 28 pies de calado. En Dock Sud, 3.200 metros lineales y el canal con una profundidad de 25 a 27 pies.

El Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, en el puerto de Villa Constitución, construyó dos muelles de 220 y 240 metros.

Para completar: "Desde 1877, el Ferrocarril Central Argentino habilitó en Rosario un muelle de 450 metros aproximadamente, sobre el Paraná."¹⁰

7. Dir. de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias - Op. Ctt. Pág. 194.

8. Dir. de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias - Op. Cit. Pág. 195/6.

9. Ibidem.

10. Dir. de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias - Op. Cit. Pág. 197/200.

IV - ANALISIS HISTORICO ECONOMICO SOCIAL DE LAS REGIONES ARGENTINAS,
DESDE 1869 A 1980. EL CASO DE SANTA FE.

IV.1. Período 1869 a 1914:

Resulta conveniente limitarse a los aspectos principales relacionados con este tema, dada la abundante gama de ellos que pueden aparecer como vinculados al presente análisis. Por otra parte, es obvio que este trabajo se circunscribe, en buena medida, a la órbita de las teorías económicas de la población, y en ese aspecto es como se ven reflejadas las variaciones de las regiones argentinas.

Si bien antes que se establecieran los ferrocarriles, ya había influencias del comercio exterior en las variaciones regionales argentinas, sobre todo por su penetración a través de los puertos de Buenos Aires, y el Litoral, es con el tendido de las vías cuando aumentan las desigualdades y las modificaciones comienzan a profundizarse. La inmigración y el advenimiento de la industria frigorífica, irían acentuando cada vez más tales variaciones.

Vimos también, como el interés de las empresas extranjeras, para hacer inversiones en ferrocarriles, cesa prácticamente al comenzar la guerra en 1914, y que en esa fecha ya se hallaba predeterminada la función que los mismos cumplirían, dado que, los 33.510 kilómetros tendidos al año mencionado, significaban más de las tres cuartas partes sobre el máximo de vías férreas construidas en la Argentina. Tampoco suponemos esta opinión antojadiza, por cuanto, si bien fue Raúl Scalabrini Ortiz quien incluyó citas de tal estilo, una de ellas corresponde a un autor extranjero: Allen Hutt, cuando en el Cap. IV, "The Way of Imperialism", de "This final crisis", comentando los distintos fines que las construcciones ferroviarias persiguieron, ya fuesen las mismas hechas en Inglaterra o en países poco desarrollados, dice: "Estos ferrocarriles se emprenden simplemente para abrir tales regiones como fuentes proveedoras de productos alimenticios y materias primas, tanto vegetales como animales, no para apresurar el desarrollo social por un estímulo a las industrias locales." Concluye con esta contundencia: "En realidad, la construcción de ferrocarriles en los países coloniales y subordinados es una muestra de imperialismo cuya esencia es su función antiprogresista."¹

1. Raúl Scalabrini Ortiz - Op. Cit. Pág. 286.

Estas son las razones principales por las cuales tomamos el lapso de los dos primeros tramos intercensales para su análisis, siendo después de esa fecha cuando, además, comienzan a acentuarse las migraciones hacia Buenos Aires y otros grandes centros urbanos del Litoral (ver los mapas de Lattes que insertamos).

Con respecto a las funciones de los ferrocarriles argentinos, para facilitar que las regiones del País se comportasen " ... como fuentes proveedoras de productos alimenticios y materias primas", no podría haber sido más eficaces. Acompañados del andamiaje político que los favorecía, pudieron satisfacer los transportes, que permitieron la composición de las exportaciones en el período 1910/1914, de la siguiente manera: " Productos agrícolas: 50,78%; Productos ganaderos: 45,11%; Total: 95,89%."²

En cuanto al otro componente que no favoreció "... el desarrollo social por el estímulo a las industrias locales.", se ve reflejado al considerar las siguientes estadísticas de la industria argentina, destinada a satisfacer parte del consumo interior: " la de la alimentación: 37% del consumo nacional; metales y maquinaria, 12%, y textiles y vestido: 17,5%". Y esto acompañado del siguiente comentario: " Estas cifras inducen a acordar a la industria de 1914, un carácter elemental muy similar al que ofrecía en 1895 en el que la influencia de la producción agropecuaria básica era predominante." ³

Sin embargo, es natural que las regiones siguieran produciendo y creciendo, incluso con algunos adelantos aportados por los ferrocarriles, como fueron las chacras experimentales y otros ya detallados. Tales producciones también persiguieron el mismo objetivo final de concentración sobre los puertos, como ahora veremos: " Las regiones de Cuyo, Corrientes y el Noroeste, vinculadas hasta entonces con los mercados de Chile, Brasil y Bolivia respectivamente, se acercaron a Buenos Aires, en cuanto a las importaciones primero y a las exportaciones después." ⁴

El crecimiento también sucedió en la población, y nos interesa particularmente con respecto a las modificaciones regionales.

En la Zona Norte, la provincia de Santiago del Estero, según el Censo

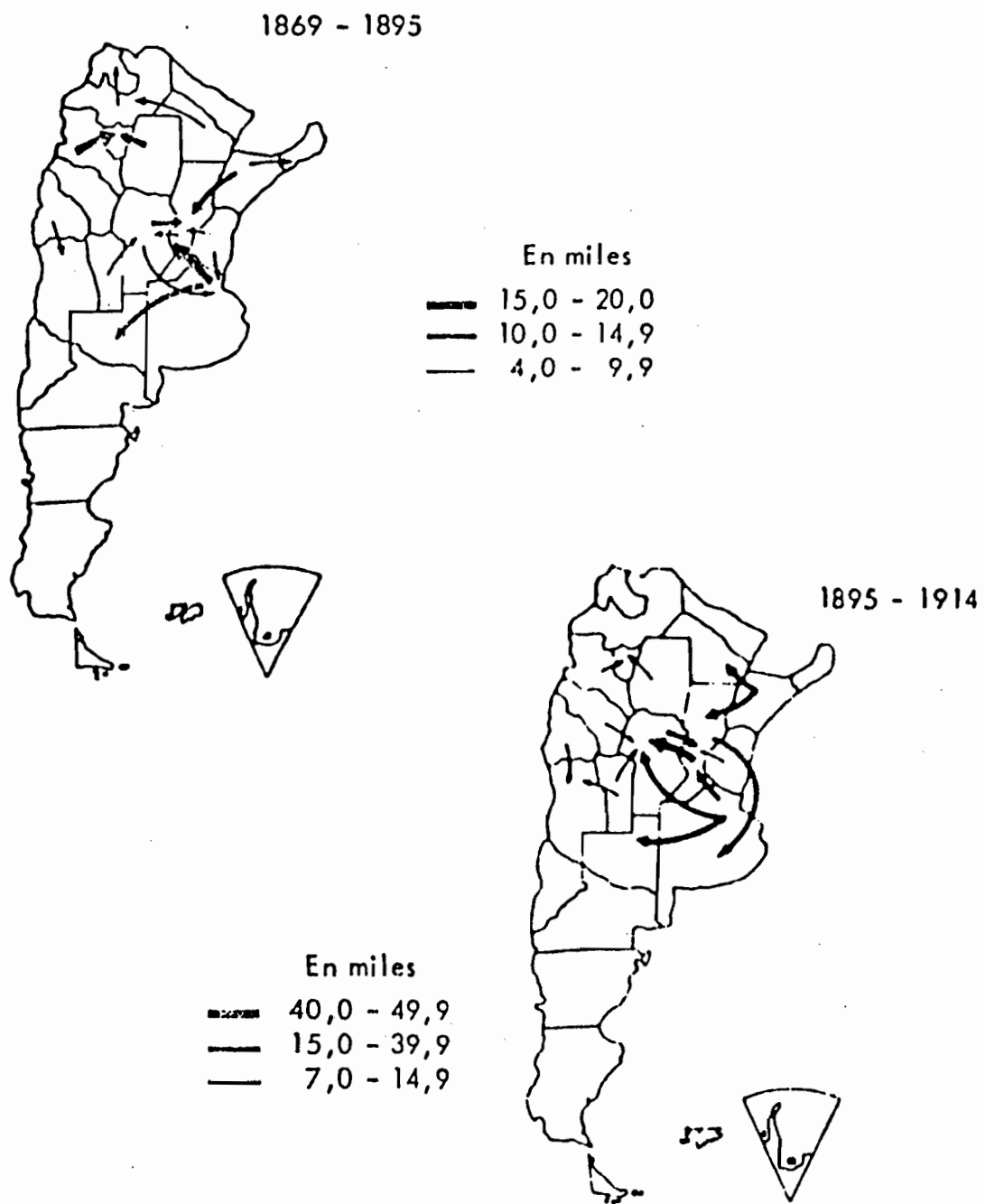
2. Ricardo M. Ortiz - Op. Cit. T. II, Pág. 328.

3. Ricardo M. Ortiz - Op. Cit. T. II, Pág. 206.

4. Alejandro B. Rofman y Luis A. Romero - Op. Cit. Pág. 103.

N° 15

Principales corrientes migratorias interprovinciales de la población
nativa - Períodos intercensales: 1869-1895, y 1895-1914.



Fuente: Zulma Recchini de Lattes y Alfredo Lattes.

de 1869 superaba a Tucumán en la relación 132,9 a 109,0 (en miles de habitantes. En cambio, en 1914, la relación se había invertido: 261,7 para el primero, y 332,9 para el segundo.

Neuquén tenía: (siempre en miles de habitantes) 14,5 en 1885 y Río Negro 9,2. Es muy posible, que las importantes obras de riego y los adelantos frutícolas hayan contribuido en las variaciones arrojadas por el Censo a 1914, donde Neuquén tuvo 28,9 habitantes y Río Negro pasó a 42,2 habitantes (en miles).

En provincias del Litoral y Córdoba, las modificaciones ocurrieron en mayor cuantía. A 1869, Córdoba tenía 210,5; Entre Ríos 134,3, y Santa Fe 89,1. Para 1914 se habían cambiado totalmente los datos, pasando a ser así: Santa Fe 899,6, Córdoba 735,5, y Entre Ríos 425,4; todos los guarismos según los respectivos censos nacionales.

Con los centros urbanos hubo también cambios de importancia: la ciudad de Córdoba en el primer censo superaba en más de cinco mil habitantes a la de Rosario (28.500 y 23.200), y en 1914 quedaba desplazada por casi el doble: Rosario 228.000 y Córdoba 122.000, respectivamente. Paraná en 1895 tenía 24.100 habitantes y Santa Fe 22.200. En 1914, la ciudad entrerriana quedó con 36.100 habitantes, siendo superada por Santa Fe (59.600), y por Bahía Blanca (49.500). La Plata, ciudad fundada en 1882, superaba en 1914 a todas las ciudades del Interior, con sus 101.000 habitantes, excepto las ciudades de Córdoba y Rosario.⁵

IV.2. Período 1914 a 1980:

En el período considerado anteriormente, dijimos que conforme al modo en que se establecieron los ferrocarriles, quedaban preestablecidas las funciones que cumplirían, y se señalaron las relaciones de la producción con respecto al comercio exterior, quedando de tal manera establecida una dependencia fuertemente ligada a la división internacional del trabajo. Los efectos posteriores resultan evidentes: estancamiento de la industria local, incremento de la producción agro-exportadora y variaciones migratorias interprovinciales.

Implementada esta situación, en la segunda etapa, se pone de manifiesto la presión decisiva del comercio exterior sobre las actividades económicas argentinas. Las tratativas por el comercio de carnes, "... concluye

5. Alejandro B. Rofman y Luis A. Romero - Op. Cit. Pág. 136.

ron a fines de 1911 en un acuerdo que atribuía los siguientes porcentajes: 41,35% de los embarques a los establecimientos norteamericanos: 40,15 a los británicos y 18,50 a los argentinos. El segundo acuerdo se formalizó en 1915, con los siguientes cupos asignados: " al grupo norteamericano le acordó el 58,5% de los embarques; al grupo británico el 29,64% y al argentino 11,86%.". Otra recomposición del acuerdo se hizo en 1927, que se tradujo para la distribución del 60.901% de los embarques al grupo norteamericano; el 29,099% al británico y el 10% a la Argentina."⁶

Después de haber descendido la participación argentina, del 18,5% en 1911 al 10% en 1927, fue necesario el convenio Roca-Runciman, para que: "Inglaterra concediera el 15% del total de las importaciones de carne a tales frigoríficos, con la cláusula de que los embarques deberían efectuarse en buques británicos."⁷ Los ingleses recibían a cambio varios beneficios: cobro y cambio preferencial de sus remesas enviadas al Reino Unido, y también se permitió la importación del carbón libre de derechos.

Con la instalación de empresas norteamericanas, después de la primera guerra mundial, surgen modificaciones en la producción nacional, coincidentes con los cambios de relación en los capitales internacionales, que incidieron también en la Argentina.

Las influencias en la Argentina de tales modificaciones, se reflejaban en la actitud pretendida ante el desarrollo de la guerra, por dos de los grandes contendores, Inglaterra y Estados Unidos, por cuanto: "...mientras Gran Bretaña la impulsaba a mantener la neutralidad, Estados Unidos la empujaba a abandonarla, o cuando menos le creaba las condiciones necesarias para ello."⁸

Este comportamiento de las dos grandes potencias, se habría de repetir del mismo modo durante la segunda guerra mundial.

Para enfrentar aquellas circunstancias, la Argentina implantó entonces la que se denominaría "sustitución de importaciones", basada principalmente en el Plan Pinedo. Este plan fue una rara mezcla de fomento a la industria, particularmente la de construcción, y algunos beneficios para el sector agropecuario, consistentes en impulsar la comercialización

6. Ricardo M. Ortiz - Op. Cit. Págs. 23, 27 y 29.

7. Guido Di Tella y Manuel Zymelman - Op. Cit. Págs. 452 y 453.

8. Ricardo M. Ortiz - Op. Cit. Pág. 324.

de excedentes agrícolas, efectuando los pagos a exportadores, unas veces en divisa extranjera, y otras en moneda argentina, teniendo en cuenta que existía control de cambios.

El gobierno peronista prosiguió con parte de esta política, pero acentando la transferencia de ingresos del sector agropecuario al industrial, motivado sobre todo por que " al generar un mercado interno consumidor con necesidades que debían ser satisfechas, obligó a volcar el esfuerzo económico hacia la industria de bienes de consumo,"⁹ Como es sabido, tres años antes de caer el gobierno, esta política comenzó a generar las dificultades más importantes que acelerarían el proceso.

Las formas de producción antes mencionadas, siguieron motivando el agrandamiento poblacional de los centros urbanos ya existentes, con los consecuentes desequilibrios demográficos, sobre todo en el Gran Buenos Aires.

Si seguimos, poniendo atención a las pretensiones de Estados Unidos e Inglaterra, para lograr la preeminencia de sus actividades en el País, veremos que se refleja en el orden que cada uno ocupó en las inversiones del período 1958-1965. Recordemos que en aquel lapso: " un 55,1% corresponde a Estados Unidos, un 9,8% a Suiza y, del resto, la proporción más importante corresponde al Reino Unido (8,1%), República Federal Alemana (6,7%), Italia (5,6%), Países Bajos (5,2%), Francia (3,7%), y Canadá (2,1%)."

Del total de inversiones (501,0 millones de dólares), "canalizadas a través de las normas de la ley 14.780.", el 31,8% correspondió a Química y petroquímica; el 21,1% a Automotores, y siempre entre los grandes rubros, el 17,0% a Laminación.¹⁰

Estos rubros principales de la industria, ejercieron su influencia en zonas con algunos antecedentes en esas producciones: Química y petroquímica, en Babia Blanca, Campana, Campo Durán-San Lorenzo, y provincia de Chubut; Automotores: en Córdoba y Santa Fe; Laminación (Siderurgia): Santa Fe y Chubut.

No es necesaria demasiada imaginación para descubrir como se multiplicaron las poblaciones alrededor de los nuevos establecimientos industria

9. Alejandro B. Rofman y Laufs A. Romero - Op. Cit. Pág. 151.

10. OECDEI - Op. Cit. Pág. 305.

les, aún cuando: " pese a cierto proceso de descentralización industrial, la concentración demográfica ha seguido su avance en relación muy estrecha con la dirección de los flujos de excedente económico y la acelerada expansión del sector terciario."¹¹

Es precisamente en las variaciones de los sectores de la producción, en donde también se ponen de manifiesto algunas de las evidencias sobre los desplazamientos demográficos, tal como se publican a partir del Censo de 1895, y que permiten el agrupamiento, según la siguiente distribución:

N° 27

P O B L A C I O N P O R R A M A D E A C T I V I D A D (En miles)									
Censos a:	Población activa								
	TOTAL	Primaria %	Secundaria %	Terciaria %	Otros %				
1895	2.451,7	393,9 16,1	366,1 14,9	885,9 36,1	805,9 32,9				
1914	5.026,9	529,9 10,6	841,2 16,7	1.862,1 37,0	1.793,7 35,7				
1947	6.267,3	1.654,3 26,4	1.795,2 28,6	2.616,9 41,8	200,9 3,2				
1960	7.599,1	1.503,9 19,8	2.426,4 31,9	2.900,5 38,2	768,3 10,1				
1970	9.011,4	1.375,7 15,3	2.579,1 28,6	4.269,4 47,4	787,2 8,7				
1980	9.989,2	1.248,2 12,5	3.092,4 31,0	4.957,3 49,6	691,3 6,9				

Fuente: Censos Nacionales y Elaboración propia.

Para visualizar mejor y en conjunto, las modificaciones habidas en estos sectores, presentamos a continuación las correspondientes a la población urbana y rural:

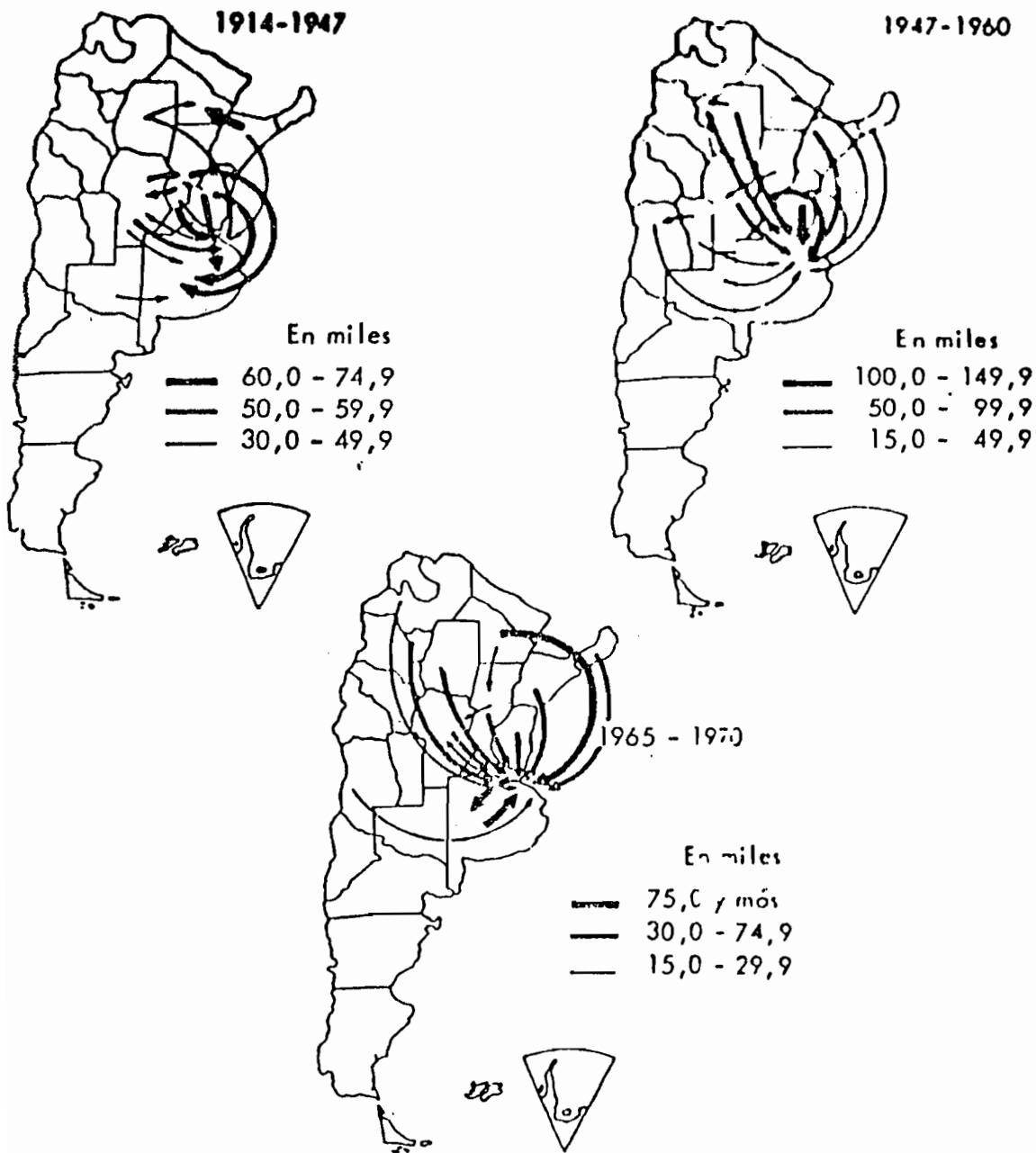
N° 28 - P O B L A C I O N U R B A N A Y R U R A L					
Censo de:	T O T A L	U R B A N A		R. U R A L	
		Número	% sobre el total	Número	% sobre el total
1869	1.737.076	496.680	28,6	1.240.396	71,4
1895	3.954.911	1.479.452	37,4	2.475.459	62,6
1914	7.885.237	4.157.370	52,7	3.727.867	47,3
1947	15.893.827	9.932.133	62,5	5.961.694	37,5
1960	20.010.539	14.758.341	73,8	5.252.198	26,2
1970	23.364.431	18.457.900	79,0	4.906.531	21,0
1980	27.947.446	23.192.892	83,0	4.754.554	17,0

Fuente: Censos Nacionales y Elaboración propia.

11. Alejandro B. Rofman y Luis A. Romero - Op. Cit. Pág.221.

Nº 16

Principales corrientes migratorias interprovinciales de la población
nativa - Períodos intercensales: 1914-1947; 1947-1960, y 1965-1970.



Fuente: Zulma Recchini de Lattes y Alfredo Lattes.

En los cuadros precedentes, referidos a la distribución por sectores, evidencian claramente que la población se trasladó, tanto desde la campaña, como desde la producción primaria, hacia centros urbanos y a los sectores secundario y terciario de producción. Por otra parte, con los mapas de Lattes, sobre corrientes migratorias interprovinciales, vistos desde 1914 a 1970 en concordancia con los cuadros citados, podemos observar - una vez más - que aquellos desplazamientos ocurrieron hacia el Litoral y Buenos Aires, tal como hemos afirmado permanentemente.

Para completar, agregaremos los datos correspondientes a los conglomerados urbanos, con más de cien mil habitantes, censados en 1980:

Nº 29 - LOCALIDADES CON MAS DE CIENTO MIL HABITANTES - CENSO A 1980

C O N G L O M E R A D O S	H A B I T A N T E S
Gran Buenos Aires	9.927.404
Gran Córdoba	982.018
Gran Rosario	954.606
Gran Mendoza	596.796
Gran La Plata	560.341
Gran San Miguel de Tucumán	496.914
Mar del Plata	407.024
Gran San Juan	290.479
Santa Fe	287.240
Salta	260.323
Gran Bahía Blanca	220.765
Gran Resistencia	218.438
Corrientes	179.590
Paraná	159.581
Santiago del Estero	148.357
Posadas	139.941
San Salvador de Jujuy	124.487
Río Cuarto	110.148

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980.

Ahora detallamos las nueve capitales de provincia, con número menor a cien mil habitantes: Formosa: 95.067; Neuquén: 90.037; Gran San Fernando del Valle de Catamarca: 88.432; San Luis: 70.632; La Rioja: 66.826; Santa Rosa: 51.689; Río Gallegos: 43.479; Viedma: 24.338; Rawson: 12.981; y Ushuaia, capital del Territorio de Tierra del Fuego: 10.998.

IV.3. El caso Santa Fe.

Esta provincia presenta fuertes contrastes regionales, derivados tal vez, de su situación geográfica y por su conformación territorial: alargada de norte a sur. En la zona norte, los tres departamentos juntos (9 de Julio, Vera y General Obligado) no alcanzan a cuatro habitantes por kilómetro cuadrado (3,8), y el departamento 9 de Julio, apenas llega a 1,6 habitantes por Km.². En cambio, el departamento Rosafio tiene 495 kilómetros por Km.², y la zona sur de la provincia, a partir de los departamentos San Martín y San Jerónimo inclusive, superan la densidad de 27 habitantes por Km.²; el total de población de esta zona asciende a un millón quinientos cincuenta y cinco mil cincuenta y siete habitantes, que con relación al total provincial, significa el 63,3%.

Es por ello, que centraremos nuestro análisis en esta parte sur de Santa Fe.

La región aludida, resulta ser la zona de paso obligado para el flujo de transporte que atraviesa tales lugares de la provincia, y que como en Córdoba, reciben el tráfico tanto de Cuyo como de las provincias norteañas, en su tránsito con Buenos Aires y el Litoral. De esta suerte, la región santafesina, se vincula con Buenos Aires y Córdoba, mediante diecisiete ramales importantes de las tres líneas principales que la atraviesan: F. C. Belgrano, F.C. Mitre, y F.C. San Martín. Cuatro ramales más, de las dos primeras líneas mencionadas, siguen su trazado hasta el norte de la provincia.

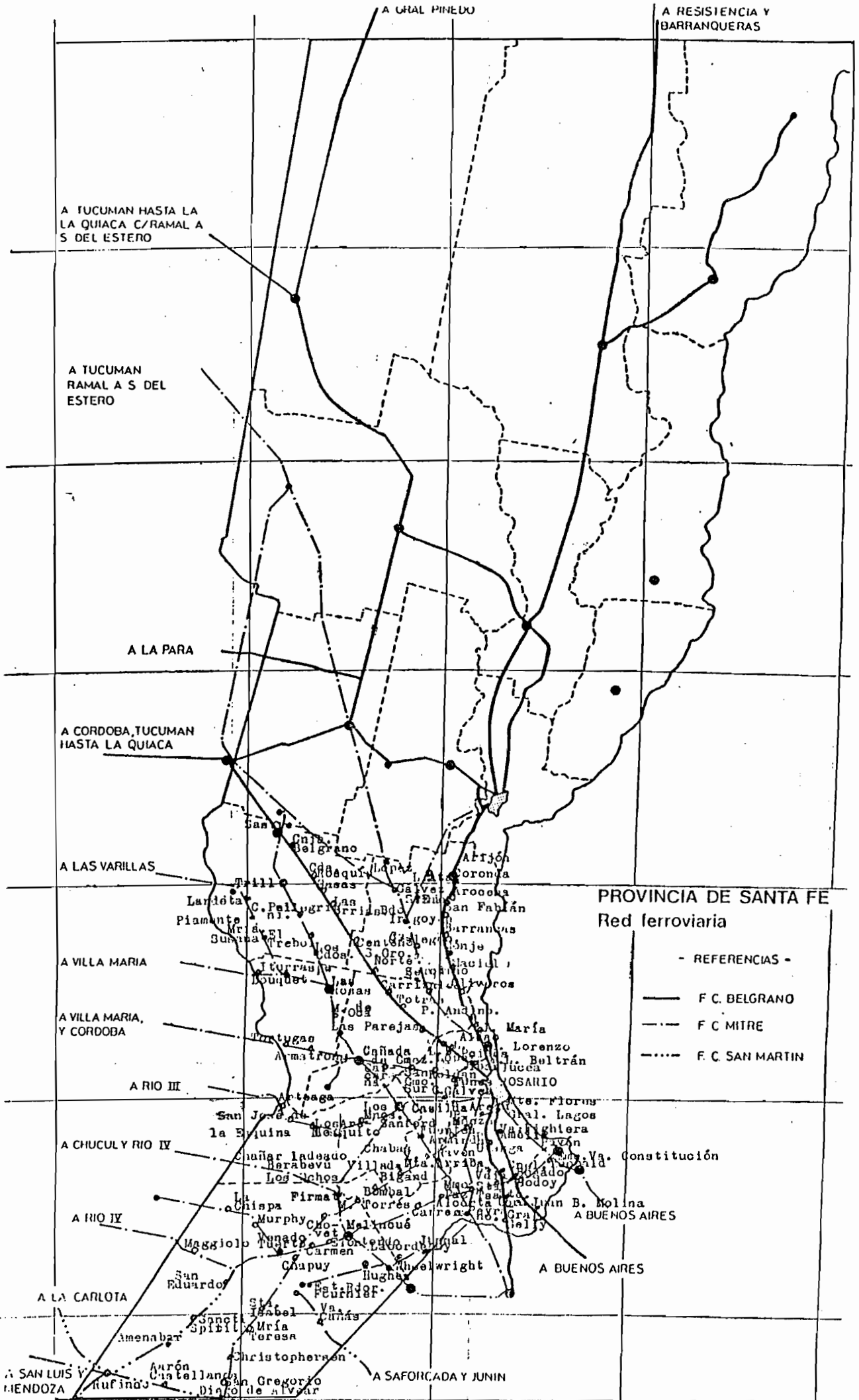
En el conjunto de estos tramos ferroviarios, hemos detectado ciento diez estaciones, correspondientes a otros tantos centros urbanos creados en los siguientes períodos: Setenta, antes del censo a 1895; treinta y uno, en el período intercensal 1895 a 1914, y las nueve restantes, con posterioridad al Censo de 1914.

La concentración del transporte, y por ende de los centros poblacionales, se hace más densa, si tenemos en cuenta que la zona es cruzada, además, por las rutas nacionales números: 7, 8, 9, 11, 33, y a pocos kilómetros, por San Francisco, por la ruta N° 19; y también por rutas provinciales, como la N° 6 y la N° 11.

Como dato ilustrativo, detallamos los doce conglomerados con más de

Nº 17

DENSIDAD FERROVIARIA Y CENTROS URBANOS EN EL SUR DE SANTA FE



diez mil habitantes censados en 1980, que pertenecen a esta zona, sobre venticuatro, que por igual magnitud corresponden a toda la provincia.

N° 30

LOCALIDADES CON MAS DE DIEZ MIL HABITANTES - CENSO A 1980 - SUR DE SANTA FE

C O N G L O M E R A D O S	H A B I T A N T E S
Gran Rosario (Rosario y San Lorenzo)	954.606
Venado Tuerto	46.775
Villa Constitución	36.157
Cañada de Gómez	24.706
Casilda	23.492
Rufino	15.306
Gálvez	14.711
Firmat	13.588
Arroyo Seco	12.886
Coronda	11.554
San Jorge	11.530
Carcarañá	11.121

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980.

DISTRIBUCIÓN REGIONAL

C

E

N

(En miles)

S

O

S

N° 31

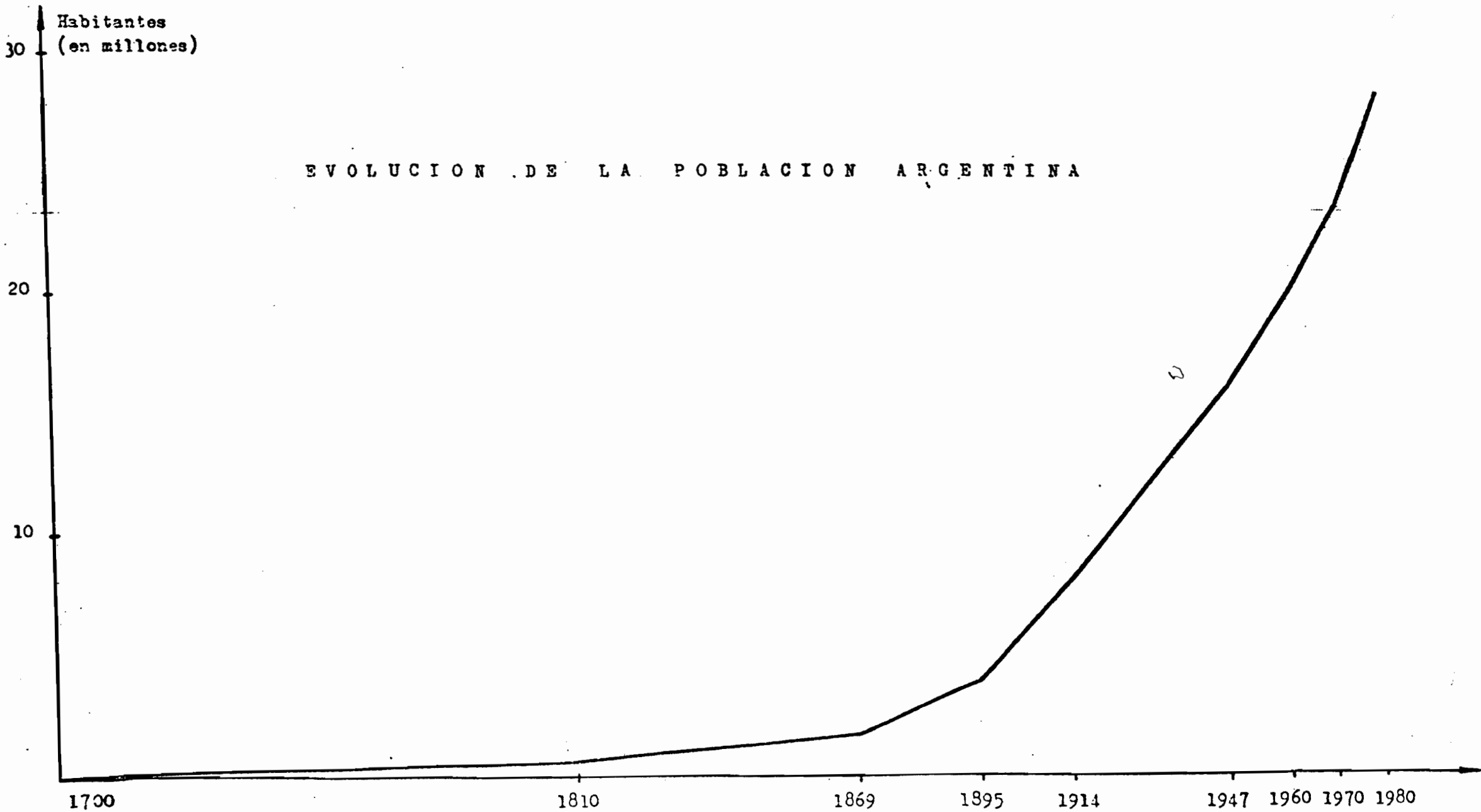
- 101 -

PROVINCIAS	1869 (1)	1895 (2)	1914 (3)	1947	1960	1970	1980
	Habitantes %	Habitantes %	Habitantes %	Habitantes %	Habitantes %	Habitantes %	Habitantes %
Córdoba	210,5	351,2	735,5	1.498,0	1.753,8	2.060,1	2.407,7
Santiago del Estero	132,9	161,5	261,7	479,5	476,5	495,4	584,9
Tucumán	109,0	215,7	332,9	593,4	774,0	766,0	972,7
Salta	88,9	118,0	142,1	290,8	412,9	509,8	662,9
Catamarca	80,0	90,2	100,8	147,2	168,2	172,3	207,7
La Rioja	48,7	69,5	79,8	110,7	128,2	136,2	164,2
Jujuy	40,4	49,7	77,5	166,7	241,5	302,4	410,0
Casco	)45,3	10,4	46,3	430,6	543,3	566,6	701,4
Formosa		4,8	19,3	113,8	178,2	234,1	295,9
	755,7 41,3	1.071,0 27,1	1.795,9 22,8	3.830,7 24,1	4.676,9 23,4	5.242,9 22,4	6.417,4 23,0
Buenos Aires	495,1	1.585,0	3.642,8	7.254,9	9.732,7	11.747,0	13.788,2
Entre Ríos	134,3	292,0	425,4	787,4	805,4	811,7	908,3
Corrientes	129,0	239,6	347,0	525,5	533,2	564,1	661,4
Santa Fe	89,1	397,2	899,6	1.703,0	1.884,9	2.135,6	2.465,5
Misiones	3,0	23,2	53,6	246,4	361,4	443,0	589,0
La Pampa	21,0	26,0	101,3	169,5	158,8	172,0	208,3
	871,5 47,6	2.573,0 65,1	5.469,7 69,4	10.686,7 67,2	13.476,4 67,3	15.873,4 68,0	18.620,7 66,6
San Juan	60,3	84,3	119,2	261,2	352,4	384,3	466,0
Mendoza	65,4	116,1	277,5	588,2	824,0	973,1	1.196,2
San Luis	53,3	81,5	116,3	165,5	174,3	183,4	214,4
	179,0 9,8	281,9 7,1	513,0 6,5	1.014,9 6,4	1.350,7 6,8	1.540,8 6,6	1.876,6 6,7
Neuquén	)	14,5	28,9	86,8	109,9	154,6	243,9
Río Negro	)	9,2	42,2	134,3	193,3	262,6	383,4
Chubut	) 24,0	3,7	23,0	92,5	142,4	189,9	263,1
Santa Cruz	)	1,1	10,0	42,9	52,9	84,5	114,9
Tierra del Fuego	)	0,5	2,5	5,0	8,0	15,7	27,4
	24,0 1,3	29,0 0,7	106,6 1,3	361,5 2,3	506,5 2,5	707,3 3,0	1.032,7 3,7
TOTALES:	1.830,2 100,0	3.954,9 100,0	7.885,2 100,0	15.893,8 100,0	20.010,5 100,0	23.364,4 100,0	27.947,4 100,0

Fuente: Censos nacionales. Elab. propia.- Estimación de personas no incluidas en los censos: (1), 47,2; (2), 150,0 y (3), 18,4.

Habitantes
(en millones)

EVOLUCION DE LA POBLACION ARGENTINA



C O N C L U S I O N E S

En un análisis sobre las influencias de los trazados de las redes de transporte en la historia de los asentamientos humanos en la Argentina, es conveniente resaltar algunos antecedentes previos a la instauración de los ferrocarriles.

Las relaciones europeas, y en particular las británicas, se fueron incrementando a partir de la creación del Virreynato del Río de la Plata, en 1776. Sin embargo, las presiones comerciales, y por consiguiente las influencias económico-financieras, tomarían mayor impulso después de Pavón. Hasta aquella época - 1861 - se habían planificado varios proyectos ferroviarios, pero sólo después de ese hecho de armas, las empresas extranjeras tomaron decisiones en firme, tal vez porque les interesaba más las relaciones con los grupos dominantes de Buenos Aires, que con los de la Confederación.

Ahora puntualizaremos las principales alternativas, dentro de este marco histórico - económico, que permitieron las influencias de los transportes sobre los asentamientos humanos, y que acaecieron en los períodos subsiguientes:

1. En el primer tramo, hasta 1880, no fue tan extenso el tendido de vías, alcanzando solamente a 2.516 kilómetros; y es posible que el conflicto bélico con el Paraguay, y enfermedades epidémicas como la fiebre amarilla, hayan postergado el ritmo más amplio de las construcciones. No obstante, para proveer a la exportación de los productos agrícola-ganaderos, y posibilitar la introducción de los bienes industriales que llegaban del exterior, las características principales que los ferrocarriles tenían que aportar, ya estaban dadas. Tales características, tenían también su razón de existir, por la estrecha vinculación con los grupos políticos dominantes, que gobernaron el País hasta 1916. Además se tradujo en una influencia decisiva para el trazado y construcciones ferroviarias, prolongándose prácticamente durante el medio siglo posterior; quedando de tal modo el sistema de producción, fuertemente supeditado al comercio exterior, y por ende a la división internacional del trabajo.

Para conseguir un eficaz aprovisionamiento, las empresas ferroviarias construyeron muelles portuarios, chacras experimentales, canales de riego, laboratorios agronómicos, viveros, y contribuyeron directa e indirec

tamente, a la fundación de centros urbanos de la población. En el aspecto portuario, y ya a comienzos de este siglo, las empresas ferroviarias construyeron instalaciones complementarias, para conseguir la facilidad de maniobras en sus operaciones con el exterior. De esta manera, los ferrocarriles, además de los cientos de metros lineales de muelles portuarios, poseían depósitos capaces de mantener miles de toneladas de mercaderías en tránsito, destacándose entre los puertos, el de Bahía Blanca, que casi tenía un kilómetro de muelles, superaba las 10.000 toneladas en depósitos para mercaderías, en su mayoría cereales, y sobre todo, porque su calado alcanzaba los 42 pies. Esta última característica lo diferenció siempre de los demás. El ferrocarril Rosario-Bahía Blanca, y las rutas nacionales Nos. 33 y 35, después de atravesar largas distancias de la pampa húmeda, se dirigen a Bahía Blanca, y ello no ocurre por capricho o un hecho aleatorio: Allí está el puerto con ese importante calado de 42 pies.

Con algunos altibajos, hasta el inicio de la primera guerra mundial, se fue consolidando el transporte ferroviario; se promovió la inmigración, facilitando principalmente la denominada " golondrina " durante los primeros años de este siglo hasta 1914, todo ello con amplio apoyo del Estado Argentino, y contribuyendo al sistema económico y de producción, con la implantación de la industria del frío.

2. Después de la primera guerra mundial, en la década de 1920, comenzó Estados Unidos a reemplazar a Inglaterra en sus influencias económico-financieras. Los ingleses seguían con cierta inercia en la tecnología de sus producciones industriales, mientras que los norteamericanos incursionaban con sus nuevas tecnologías de producción sobre todo la automovilística, que sería fuerte competidora de los ferrocarriles. Estas modificaciones en la Argentina, ocurrían sin que surgieran mayores obstáculos de parte de los gobiernos radicales existentes hasta 1930.

Durante el gobierno del general Justo, al implantarse el proceso que se denominó " de sustitución de importaciones ", el apoyo a la construcción se encaminó en gran medida hacia la obra pública, y particularmente a la red caminera. Esto significaba el apoyo implícito hacia las nuevas redes de transporte.

El proyecto industrial del peronismo, fue encauzado hacia la industria liviana y a satisfacer necesidades en las que se demandaba bienes de uso, como por ejemplo artículos del hogar; y también se apoyó la construcción

de viviendas familiares.

Después de la caída del peronismo, el aumento de inversiones extranjeras, ahora ya con preeminencia en las mismas por parte de Estados Unidos, se dirigieron en su mayoría a centros industriales ya existentes, y a lugares de producción cercanos a los anteriores. Los aumentos más significativos ocurrieron en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, y también en la de Neuquén.

Con respecto a la canalización del comercio exterior actual, la concentración de los embarques revela una alta densidad en las zonas de la pampa húmeda. Si tomamos en cuenta el movimiento de carga que corresponde solamente a los tres siguientes puertos de importancia: Buenos Aires, Rosario y La Plata, se detecta que a 1981 los mismos alcanzan al 57,7% del movimiento total por aquel concepto.

En el caso de las compañías de transporte aéreo, que tienen su asiento, casi en su totalidad, en el aeropuerto de Ezeiza y en el aeroparque de Buenos Aires, posibilitan de tal modo, el abanico que forman sus rutas de vuelo sobre estas zonas de Buenos Aires.

3. Todas estas localizaciones de transporte, industria y comercio, que fuimos viendo, en el aspecto poblacional, contribuyeron a crear y aumentar el número de localidades y habitantes, en la característica zona de la pampa húmeda.

Habíamos establecido, que en la medida de como se fueron construyendo los ferrocarriles, con influencia de los mismos y respecto del total del País, con anterioridad a 1895 se crearon 314 centros de población, significando el 55,1%; entre 1895 y 1914: 158, correspondientes al 27,7%, y después de 1914: 98, equivalentes al 17,2%. Como broche comparativo, recordemos que en el Sur de Santa Fe, para esos mismos períodos, correspondió: antes de 1895: 70 centros y 63,6%, de 1895 a 1914: 31 centros, 28,2%, y de 1914 en adelante: 9 centros y 8,2%.

Este detalle, resulta contundente y significativo, respecto de la "Influencia de las redes de transporte en la historia de los asentamientos humanos en la Argentina."

San Miguel, Octubre de 1988.

A.G.R.

BIBLIOGRAFIA

- ADEFA - Asoc. de Fábricas de Automotores - Anuarios de la Industria Automotriz Argentina.
- ALSINA, Juan A. La inmigración en el primer siglo de la Independencia. Edit. Felipe S. Alsina - Buenos Aires 1910.
- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN - " MAPA TOPOGRÁFICO " FAC - SIMILE - 1870.
- BARBA, Enrique M. - Rastrilladas, huellas y caminos - Edit. Raigal, Buenos Aires 1956.
- CARLEVARI, Isidro J.F. La Argentina Geografía Humana y Económica, Edit. Ergón - Séptima edición, Buenos Aires 1977.
- Centro de Documentación de Ferrocarriles Argentinos - Memorias y Anuarios. Colección de publicaciones históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino. LA AUDIENCIA DE CHARCAS - Correspondencia de Presidentes y Oidores. Publicación dirigida por D. Roberto Leviller. Madrid 1918.
- COMADRAN RUIZ, Jorge - Evolución demográfica argentina durante el período hispánico (1535 a 1810) E.U.D.E.B.A., Bs. Aires 1969.
- CUCCORESE, Horacio Juan - Argentina, Manual de Historia Económica y Social - Edit. Macchi 1971.
- DAGNINO PASTORE, Lorenzo - Curso de Geografía Económica Argentina. Editorial Ciencias Económicas, Buenos Aires 1956.
- DE SAINT-EXUPERY, Antoine - Vuelo nocturno -Edit. Plaza, Barcelona 1966.
- DIARIOS LOCALES.
- Dirección de Ferrocarriles Nacionales - Estadística de Ferrocarriles en Explotación - Varios tomos.
- Dirección General de Ferrocarriles - Varios tomos.
- Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias - Librería y Editorial " EL ATENEO ", Buenos Aires 1946.
- Dirección Nacional de Transporte, y Memoria y Ejercicio de 1960.1961.
- DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD - Varias memorias.
- DI TELLA, Guido y Manuel ZYMELMAN - Las etapas del desarrollo económico argentino, EUDEBA, Segunda edición -Septiembre 1972.

- Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino - Memorias Estadísticas.
Ferrocarriles Argentinos - Anuarios Estadísticos 1970 - 1980.
- GIBERTI, Horacio C.E. - Historia Económica de la Ganadería Argentina.
Solar / Hachette 1961.
- GIL MUNILLA, Octavio - El Río de la Plata en la política internacional.
Pub. de la Escuela de estudios hispano - americanos de Sevilla,
Sevilla 1949.
- GORDILLO, Timoteo - Memorias de Timoteo Gordillo - Rev. Todo es Historia.
Nº 185 - Octubre 1982.
- GORI, Gastón - Inmigración y sobonización en la Argentina, EUDEBA - 1977.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS - Censos Nacionales.
- LATTES, Zulma Recchini de y Alfredo E. - La Población de Argentina - Insti
tuto Nacional de Estadística y Censos 1975.
- LEVENE, Ricardo - Historia Argentina y Americana - Edit. Bibliográfica
S.R.L. - 1970.
- MAEDER, Ernesto J.A. - Evolución demográfica argentina desde 1810 a 1869.
E.U.D.E.B.A. 1969.
- MANSILLA, Lucio B. - Una excursión a los indios ranqueles, E.U.D.E.B.A.
Buenos Aires 1974.
- MARTINEZ ESTRADA, Ezequiel - Radiografía de la Pampa - Edit. Losada S.A.
Buenos Aires 7ª Edición 1974.
- O.E.C.E.I. Oficina de estudios para la colaboración económica internacion
al - Buenos Aires 1966.
- ORTIZ, Ricardo M. - Historia Económica de la Argentina - Editorial Rai -
gal, Buenos Aires 1955.
- OWEN, Wilfredo - La planificación de los transportes - Editorial Troquel
Buenos Aires 1966.
- P.E.N. Poder Ejecutivo Nacional - Plan Nacional de Transportes - Plan de
corto plazo - Antecedentes históricos 1965 - 1977.
- ROCCATAGLIATA, Juan - Los Ferrocarriles en la Argentina E.U.D.E.B.A. 1987.
- ROFMAN, Alejandro B. y Luis A. Romero - Sistema socioeconómico y estructur
a regional en la Argentina - Amorrortu - Buenos Aires, Segunda
edición, 1974.
- ROMERO, José Luis - Las ideas políticas en la Argentina - Fondo de Cultur
a Económica - Buenos Aires - Segunda edición 1979.

- SARMIENTO, Domingo Faustino - Facundo - Edic. La Cultura Popular, Buenos Aires 1933.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl - Historia de los Ferrocarriles argentinos - Editorial Plus Ultra - Quinta edición, Octubre 1971.
- WRIGHT, Winthrop R. - Los ferrocarriles ingleses en la Argentina - Emece Editores - Segunda impresión, 1986.
- ZEBALLOS, Estanislao (A) Viaje al País de los Araucanos, Edic. Librería Hachette S.A., Buenos Aires 1960.
- ZEBALLOS, Estanislao (B) La conquista de quince mil leguas, Edic. Revista y Biblioteca del Suboficial, Buenos Aires 1931.
- ZEBALLOS, Estanislao (C) Calvucurá y la dinastía de los piedra, Edit. Lib. Hachette S.A., Buenos Aires 1961.

INDICE DE CUADROS

<u>Nº</u>	<u>DENOMINACION</u>	<u>PÁG.</u>
<u>I</u>		
1	Distribución demográfica - Año 1600	13
2	Distribución demográfica - Año 1810	15
3	Variaciones demográficas - Años 1600 / 1810	15
4	Variaciones demográficas - Años 1810 / 1869	17
5	Variaciones demográficas - Años 1600/ 1810 /1869	18
6	Carreras de Postas: de Perú, de Mendoza, y del Perú	18
<u>II</u>		
7	Principales ramales ferroviarios construídos hasta 1914	36
8	Composición de la Red ferroviaria a 1914	37
9	Embarcaciones entradas al País - Año 1880	40
10	Embarcaciones entradas al País - Año 1899	40
11	Evolución de la Red Troncal caminera hasta 1947	42
12	Importación de automotores - Años 1947, 1951, y 1960	49
13	Evolución de la Red Troncal caminera hasta 1960	51
14	Evolución de la Red Troncal caminera hasta 1970	55
15	Variaciones ferroviarias - Años 1960 / 1970	57
16	Evolución de la Red Troncal caminera hasta 1980	60
17	Evolución de la Red Troncal caminera hasta 1986	60
18	Caminos de tránsito permanente a 1986	62
19	Variaciones ferroviarias - Años 1970 / 1980	62
20	Movimientos de carga en los puertos fluviales	64
<u>III</u>		
21	Evolución censal desde 1869 a 1895	73
22	Evolución censal desde 1895 a 1914	77
23	Evolución censal desde 1914 a 1947	80
24	Evolución censal desde 1947 a 1960	82
25	Evolución censal desde 1960 a 1980	84
26	Localidades superiores a 100.000 habitantes - por provincias -	85

INDICE DE CUADROS

<u>Nº</u>	<u>DENOMINACIÓN</u>	<u>PAG.</u>
	<u>IV</u>	
27	Población por rama de actividad	95
28	Población urbana y rural	95
29	Localidades con más de 100.000 habitantes - Censo a 1980	97
30	Localidades con más de 10.000 habitantes - Censo a 1980 - Sur de Santa Fe	100
31	Resumen de Censos	101
32	Evolución gráfica de la población argentina, según censos.	102

INDICE DE MAPAS

<u>Nº</u>	<u>DENOMINACIÓN</u>	<u>PAG.</u>
<u>I</u>		
1	Mapa Topográfico	22
<u>II</u>		
2	Progresión de la Red Ferroviaria hasta 1870	29
3	Progresión de la Red Ferroviaria hasta 1896	32
4	Progresión de la Red Ferroviaria hasta 1914	38
5	Red Troncal caminera hasta 1947	44
6	Progresión de la Red Ferroviaria hasta 1947	47
7	Red Troncal caminera hasta 1960	50
8	Progresión de la Red Ferroviaria hasta 1960	52
9	Red Troncal caminera hasta 1970	56
10	Ferrocarriles - Tramos clausurados y levantados	58
11	Red Troncal caminera hasta 1980	61
12	Progresión de la Red Ferroviaria hasta 1980 (Red actual)	63
13	Principales puertos argentinos	65
14	Rutas aéreas argentinas, según horarios a Julio 1988	67
<u>IV</u>		
15	Principales corrientes migratorias interprovinciales de la población nativa - Períodos intercensales: 1869-1895, y 1895-1914	91
16	Principales corrientes migratorias interprovinciales de la población nativa - Períodos intercensales: 1914-1947, 1947-1960, y 1965-1970	96
17	Densidad ferroviaria y centros urbanos en el Sur de Santa Fe - Censo a 1980	98

INDICE

PAG.

I - ANALISIS HISTORICO Y ECONÓMICO SOCIAL DE LAS REGIONES ARGENTINAS	
<u>I.1. Situación a mediados del siglo XIX</u>	2
<u>I.1.1. Enfoque general</u>	2
<u>I.1.2. Caminos y transportes hasta mediados del siglo XIX</u>	5
<u>I.1.3. Demografía</u>	12
II - PROCESO DE TRAZADO Y UTILIZACIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE	
<u>II.1. Caminos, Ferrocarriles, Navegación fluvial y Aeronavegación</u>	23
II.1.1. Período 1869 a 1895:	23
A - Caminos.	23
B - Ferrocarriles.	27
C - Navegación fluvial.	33
II.1.2. Período 1895 a 1914:	34
A - Caminos.	34
B - Ferrocarriles.	35
C - Navegación fluvial.	39
II.1.3. Período 1914 a 1947:	41
A - Caminos.	41
B - Ferrocarriles.	45
C - Navegación fluvial.	48
D - Aeronavegación.	48
II.1.4. Período 1947 a 1960:	49
A - Caminos.	49
B - Ferrocarriles.	51
C - Navegación fluvial.	53
D - Aeronavegación.	53
II.1.5. Período 1960 a 1970:	54
A - Caminos.	54
B - Ferrocarriles.	57
C - Navegación fluvial.	57
D - Aeronavegación.	59
II.1.6. Período 1970 a 1980:	59
A - Caminos.	59
B - Ferrocarriles.	62
C - Navegación fluvial.	64
D - Aeronavegación.	66

<u>INDICE</u>	<u>PAG.</u>
III - ANALISIS DE LA EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA POR LAS FUNDACIONES DE LOS CENTROS URBANOS EN EL PAIS, ENTRE 1869 Y 1980	
III.1. Período 1869 a 1895	68
III.2. Período 1895 a 1914	74
III.3. Período 1914 a 1947	73
III.4. Períodos: 1947 a 1960, 1960 a 1970, y 1970 a 1980	81
III.5. El ferrocarril como fundador de poblaciones y otras activi- dades conexas	86
IV - ANALISIS HISTÓRICO Y ECONÓMICO SOCIAL DE LAS REGIONES ARGENTINAS DESDE 1869 a 1980 . El caso Santa Fe.	89
IV.1. Período 1869 a 1914	89
IV.2. Período 1914 a 1980	92
IV.3. El caso Santa Fe	98
CONCLUSIONES	103
BIBLIOGRAFIA	106
INDICE DE CUADROS	109
INDICE DE MAPAS	111
INDICE	112