

El soporte infraestructural del Territorio Nacional de La Pampa: Rieles, estaciones y pueblos.

Martínez, Mónica.

Cita:

Martínez, Mónica (2017). *El soporte infraestructural del Territorio Nacional de La Pampa: Rieles, estaciones y pueblos*. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/304>

XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia

Mesa 56: Infraestructuras urbanas y territoriales en América Latina. Obra pública, cuerpos técnicos, sus usos y sus representaciones. (1890-1960).

El soporte infraestructural del Territorio Nacional de La Pampa: Rieles, estaciones y pueblos.

Dra Arq. Mónica Martínez. Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. arqmo.martinez2016@gmail.com

“Para publicar en actas”.

INTRODUCCION

En la ocupación física del Territorio Nacional de La Pampa, Argentina, el soporte infraestructural ferroviario de fines del siglo XIX y principios del XX, transforma integralmente las posibilidades de desarrollo de esta porción de la región pampeana¹, acelerando los procesos de puesta en producción–urbanización e integración a la economía mundial.

En esta presentación se analiza particularmente el trazado ferroviario en el Territorio Nacional de La Pampa, su rol estratégico en la configuración física de la faja Centro-Este de la actual provincia de La Pampa, así como su protagonismo en la ocupación, puesta en producción y urbanización del territorio.

Esta presentación es parte del trabajo de investigación “*Los Pueblos del Desierto: el proceso de ocupación, urbanización y puesta en producción del Territorio Nacional de La Pampa*”², que estudia el proceso de transformación de la porción Centro-Este de la actual provincia de La Pampa, territorio de jurisdicción nacional hasta mediados del siglo XX. Este territorio presenta una ocupación indígena hasta bien avanzado el siglo XIX,

¹ La región pampeana de la República Argentina es una extensa llanura constituida por sedimentos modernos no consolidados, de clima templado húmedo y una vegetación natural de pradera. La combinación de estos factores la convierte en una de las áreas más propicias del mundo para la producción de granos y carnes. Comprende una superficie total de 52.300.000 ha, lo que representa el 18.7% de la superficie continental de Argentina, e incluye la mayor parte de las provincias de Buenos Aires y Entre Ríos, Centro y Sur de Santa Fe, Centro y Sudeste de Córdoba y Noreste de La Pampa.

² MARTINEZ, Mónica. Tesis de doctorado: *Los Pueblos del Desierto: el proceso de ocupación, urbanización y puesta en producción del Territorio Nacional de La Pampa*. Director Dr Arq. Joaquín Sabaté. Codirectora: Dra Arq. Mónica Ferrari. Universidad Politécnica de Catalunya. Abril 2016.

ocupándose efectivamente por el gobierno nacional tras la Conquista del Desierto, a cargo del General Julio A. Roca, durante el gobierno del Presidente Nicolás Avellaneda. Gráfico 1.

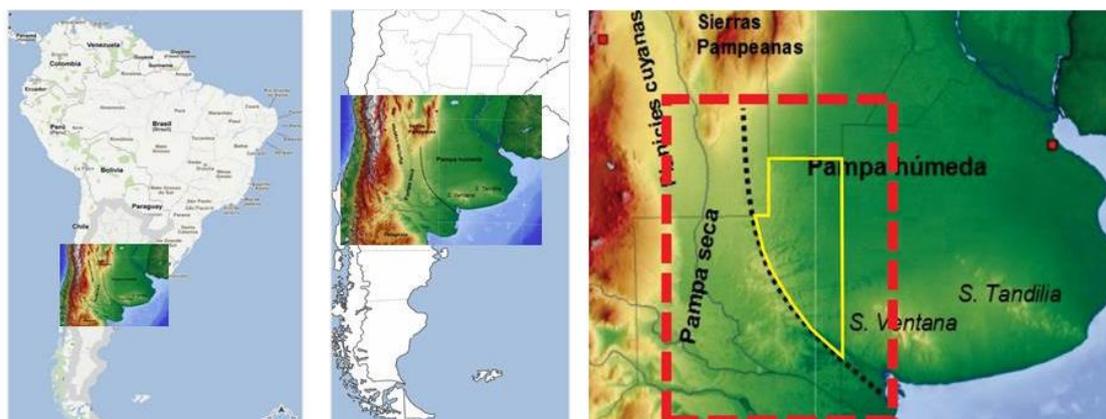


Gráfico 1. La región pampeana en el contexto latinoamericano y nacional. El territorio de estudio.

El objetivo de este desarrollo es conocer cómo el sistema ferroviario pampeano reestructura el territorio de ocupación indígena, haciendo posible su colonización y urbanización. Se propone identificar las compañías ferroviarias que ingresan a La Pampa, comprender el papel clave de la disposición de los rieles y localización de las estaciones en el proceso urbanizador y en la formación de las colonias.

El avance ferroviario de las compañías privadas sobre el territorio pampeano, representa la continuidad de un plan político-económico para la ocupación-puesta en producción de la totalidad de la llanura pampeana. Se propone alcanzar tanto la integración política de este territorio a la Nación como su inserción económica al mercado internacional.

El desarrollo de esta presentación se organiza en tres partes: a) El ferrocarril en la Argentina. Una red proyectada para concentrar la producción: se describe brevemente el contexto del desarrollo ferroviario en la Argentina; b) El ferrocarril entra en La Pampa: se indican cómo se apoya el trazado ferroviario en los antiguos caminos indígenas y mensajerías. Se describen las compañías ferroviarias, las direcciones dominantes y los avances desde los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires; c) La transformación del territorio de La Pampa a partir del ferrocarril: se explica cómo se estructura el territorio a partir del ferrocarril, las líneas, las estaciones, el trazado urbano- rural y la valorización del suelo.

DESARROLLO

a. El ferrocarril en la Argentina. Una red proyectada para concentrar la producción.

Avanzada la segunda mitad del siglo XIX, la región pampeana se avizora como una base de aprovisionamiento de granos y carnes a bajo precio para Europa occidental, un mercado para los proveedores de productos industrializados, una salida para los excedentes migratorios creados por la Revolución Industrial, un fructífero espacio para la inversión del capital financiero. Hacia 1880, la pampa argentina es una de las grandes planicies valorizadas por los europeos, dada su localización, las condiciones climáticas, la disponibilidad tierras y las tecnologías disponibles. (Gaignard, 1989)

El ferrocarril argentino, una de las redes de mayor longitud de América Latina, presenta un avance vertiginoso entre fines del siglo XIX y principios del XX. Su desarrollo es determinante para alcanzar las estrategias productivas relacionadas con el nuevo rol que se asigna a la región pampeana en el mercado mundial. Es el transporte más rápido, con mayor capacidad de carga y más eficiente en cuanto a costos para extender las áreas de cultivo de cereales para su exportación.

La Nación dispone de 10 Km de vías en 1857, 6700 Km en 1887 y 33.500 Km en 1914. Para 1915, Argentina, es uno de los diez países con mayor kilometraje de vías férreas en todo el mundo. Para entonces, el 70% de las vías se localizan en la región pampeana. El 36% de capitales extranjeros invertidos en el país, corresponden a inversiones ferroviarias. Los capitales británicos son los principales protagonistas en el crecimiento de la red ferroviaria, condicionando el desarrollo de la industria nacional. (Gutiérrez, 1981 p12)

En 1947, año de la nacionalización de los ferrocarriles argentinos, de los 42.700 Km de vías existentes, 29.000 Km son construidos por capitales privados y extranjeros. El trazado ferroviario en Argentina posee cuatro trochas distintas y conexiones con Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay.³

³ Disponible en: <http://www.lagazeta.com.ar/ferrocarriles.htm> Consulta 26/09/2014.

Dos períodos de gestión pública y privada dominantes caracterizan la política ferroviaria en la Argentina. Un primer período, desde mediados hasta la última década del siglo XIX, donde los ferrocarriles son mayoritariamente estatales, y culmina con los efectos de la crisis de 1890.⁴Hasta 1886,⁵ el sistema ferroviario se construye por la acción del gobierno nacional junto con la de los gobiernos provinciales; la suma de capitales públicos y privados. La política ferroviaria tiene como objetivo central dotar al país de un sistema de transporte, independientemente de quien conceda, quien construya o quién lo explote.

Un segundo período de privatizaciones, a partir de 1896, donde se redefine la política ferroviaria argentina. Entre 1897 a 1906, la política nacional promueve el crecimiento del sistema ferroviario, otorgando nuevas y numerosas concesiones. En 1907, la promulgación de la Ley Mitre,⁶ define el marco a partir del cual se deben desempeñar las empresas ferroviarias, regulando las relaciones entre las compañías privadas y las autoridades nacionales, alentando la inversión extranjera, modificando el régimen legal de las empresas, otorgándoles ventajas y seguridades como para alentar *“el desarrollo más violento registrado hasta la fecha en la longitud de la red.”*⁷

En este período, el Estado nacional desaparece como empresario de ferrocarriles y como potencial competidor de la actividad privada, conservando sólo la función de control del servicio público, ahora en manos del capital extranjero. Las empresas ferroviarias se concentran y buscan zonas exclusivas y el aumento del tráfico como medios para conseguir rentabilidad. El ferrocarril contribuye a producir una rápida transformación económica y social. Las grandes empresas introducen las reglas de juego del capitalismo.

⁴ Crisis de 1890. Argentina sufre, durante el gobierno del Presidente Miguel Juárez Celmán, su primer default gracias a la crisis económica y financiera desatada producto de la especulación, corrupción, el fuerte endeudamiento con Inglaterra y la fuga de capitales. El gobierno argentino entra en cesión de pagos, se produce la quiebra de numerosos bancos, expandiendo la crisis a nivel internacional (bancos ingleses). Hacia la década del 90, la política ferroviaria nacional justifica un excesivo endeudamiento como consecuencia de la alta ineficiencia estatal, determinando la venta de las empresas ferroviarias que están bajo la propiedad del Estado a empresas privadas extranjeras, con el desarrollo de una política de concesiones.

⁵ En agosto de 1857, es la provincia de Buenos Aires quien logra poner en funcionamiento, la primera línea férrea de la Argentina: el Ferrocarril Oeste (FCO), empresa promovida por un grupo de comerciantes y hombres de negocios. La Nación presenta más dificultades que la Provincia de Buenos Aires para poner en marcha su sistema ferroviario, el FCA y el FCCN. En WADDELL., Jorge. “Historia del Ferrocarril”. *Apunte de cátedra*. Licenciatura en Tecnologías Ferroviarias, Universidad Nacional de Lanús. s/f.

⁶ En 1907 el Congreso aprueba un proyecto presentado por Emilio Mitre conocido como Ley Mitre. Esta legislación abole el sistema de garantía de beneficios adoptado en la década de 1860-70, manteniendo la exención a las compañías de todos los impuestos sobre los equipos y materiales importados, y otorga autonomía considerable con respecto a las tarifas. La ley Mitre impulsa una oleada de expansión de las vías férreas. Entre 1907 y 1914 el sistema crece a un promedio anual de 1.760 Km. Si para 1881 las vías férreas apenas sobrepasan los 2.500 Km; al finalizar este el período, alcanzarán los 32.494 Km.

⁷ ORTIZ, Ricardo M. *Historia Económica de la Argentina*. Buenos Aires, 1974. pp. 583 y 584.

El desarrollo de una política privatista de los ferrocarriles en la Argentina y su preservación en el tiempo, trae como consecuencias:⁸

- El estudio, planeamiento y financiación de las líneas corre por las empresas extranjeras; no emplea ningún criterio de equilibrio y/o unificación nacional.
- Impide sistemáticamente el comercio interior y las industrializaciones locales. El precio de los fletes supera el de los productos destruyendo las economías regionales. No permiten salir de la rutina del primitivismo agropecuario.
- Las empresas ferroviarias acusan de inconstitucional cualquier tentativa de fiscalización y control.
- La riqueza acumulada de los capitales extranjeros en el tiempo se constituye en un poder más eficaz que el propio gobierno nacional. El poder financiero de las empresas ferroviarias manejan es apenas inferior al que disponen los gobiernos.
- Los fondos que los ferrocarriles extraen anualmente de la economía argentina carecen de control alguno, y su poder de corrupción es inconmensurable.
- Las concesiones, leyes y contratos para con las empresas ferroviarias y la dependencia para con estas del mercado, impide cualquier propuesta de nacionalización ferroviaria, dado los altos costos de expropiación. Las concesiones originales no tenían fecha de caducidad, por lo que lo único viable para su estatización es la expropiación.
- La voracidad de las empresas privadas estaba solo limitada por la capacidad de producción del país y la propia capacidad financiera de estas de absorber los rendimientos.

El desarrollo de una política ferroviaria de exportación de materias primas e importación de productos manufacturados, se traduce en la imposibilidad de crear industrias y manufacturas en el interior de la República, y en la aniquilación de industrias y manufacturas vernáculas que existen antes de los tendidos ferroviarios.

La falta de un plan general nacional de construcciones ferroviarias, condiciona el desarrollo armónico del país. La diversidad en el tamaño de las trochas de las distintas compañías, la aprobación de pedidos inviables -sin estudio previo alguno ni demostración de la capacidad empresarial de los solicitantes-, la preferencia a nuevos concesionarios -a

⁸ Ibídem. pp. 19-29.

modo de control de la competencia- en vez de consolidar los ya establecidos, sirven para demostrar la ausencia de un plan ferroviario. (Schvarzer, 2007, p.24)

Las líneas de las distintas Compañías adoptan una estructura en forma de embudo hacia la ciudad capital -Buenos Aires- núcleo de actividad económica y puerto, reforzando su centralidad y accesibilidad. Buenos Aires es la ciudad más beneficiada por el movimiento comercial, ya que la mayor parte de las redes terminan en su puerto. En 1886, Bahía Blanca se incorpora al trazado con la llegada del Ferrocarril del Sur que atraviesa la provincia de Buenos Aires, en dirección dominante hacia el Sur y Suroeste. (Scalabrini Ortiz, 2006, p.13)

Es en este segundo período y bajo las condiciones antes indicadas, que diferentes compañías ferroviarias ingresan al territorio virgen de La Pampa. Hasta entonces el territorio pampeano se estructura en base a un sistema de caminos indígenas, las rastrilladas, empleadas por los aborígenes como medio de comunicación-comercialización de ganado en pie trasladado desde las estancias y campos del Centro-Oeste de Buenos Aires y el Sur de Córdoba y San Luis, hacia Chile a través de los pasos cordilleranos. Con escasos dos poblados militares trazados tras la conquista y exterminio indígena - General Acha y Victoria- el ferrocarril entra en La Pampa. Gráfico 2

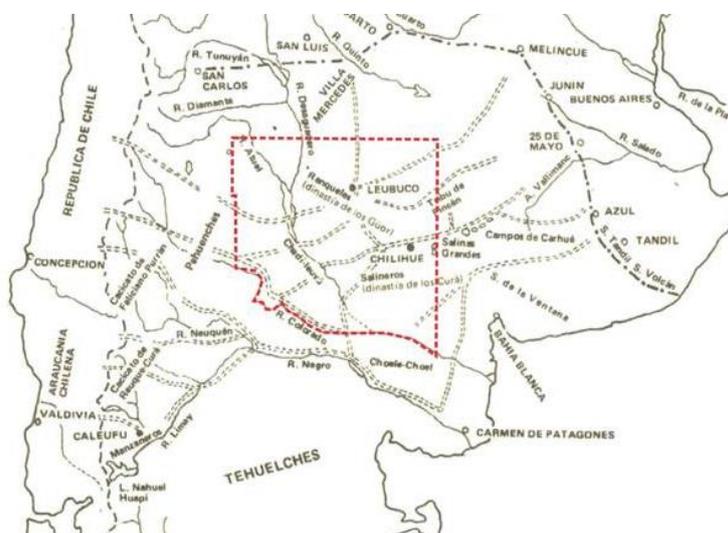


Gráfico 2. Esquema de las rastrilladas indígenas que estructura el territorio de estudio. Reelaboración en base a fuente: LISCHETTI, Mirta. *Antropología*. Edit. Eudeba.1987, Buenos Aires.

b. El ferrocarril entra en La Pampa

En la primera década del siglo XX, tras un proceso de reorganización de las empresas ferroviarias, fusiones y absorciones, ocupan en el país un lugar de privilegio las siguientes empresas: Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril del Sur, Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y Ferrocarril del Oeste: las tres últimas -las más densas que se desarrollan en la región pampeana- entran al territorio de La Pampa.⁹ . Gráfico 3

Durante la última década del siglo XIX, el territorio de La Pampa es atravesado por tres líneas ferroviarias, provenientes de los dos puertos principales de Argentina: el histórico Puerto de Buenos Aires y el de Bahía Blanca. (Lewis, 1983)

La primera compañía avanza desde el Sur, buscando conectar el puerto de Bahía Blanca con las nuevas zonas productoras. En 1891, en plena crisis,¹⁰ ingresa a La Pampa la compañía de capitales ingleses Ferrocarril Bahía Blanca and North Western Company Limited (F.C.B.B.&NO). (Lewis, 1983) Esta compañía, condiciona el fuerte avance de su competidora, la Compañía Ferrocarril del Sur, que lidera el Sur de la Provincia de Buenos Aires y la zona portuaria de Bahía Blanca. La compañía F.C.B.B.&NO proyecta atravesar el territorio de La Pampa, buscando conectar el puerto de Bahía Blanca con las provincias del Norte, Cuyo y Chile. El primer ramal de esta compañía entra desde Nueva Roma (Buenos Aires) hasta Toay -primer trazado urbano civil en el centro del territorio de La Pampa. (Cazenave, 1971)

Seis años después, una segunda compañía avanza hacia el Oeste, desde los límites de Buenos Aires con el entonces territorio nacional, conectando La Pampa con el puerto de Buenos Aires. En 1897, ingresa el Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires (F.C.O). Busca atravesar el desierto “infinitamente” en dirección Oeste. El primer ramal de esta compañía entra a La Pampa desde Trenque Lauquen (Buenos Aires) hasta Santa Rosa de Toay y Toay, llegando casi conjuntamente con el F.C.B.B.&NO (1898) y cerrando el circuito Bahía Blanca - Buenos Aires por Toay. (Cazenave, 1971)

Por el Sureste, en 1899, ingresa la última compañía y la que menor desarrollo de rieles presenta en La Pampa, el Ferrocarril del Sur -F.C.S-, con Directorio en Londres, desde el Puerto de Bahía Blanca hasta Neuquén, atravesando el límite SE del territorio de La

⁹ Ferrocarril del Sur pasa de 114 Km en 1865 a 6.102 Km en 1914. Ferrocarril del Oeste pasa de 101 Km en 1865 a 2.881 Km en 1914. Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico desarrolla 5.349 Km para 1914. Las compañías pasan de 10 en 1880 a 20 en 1914, construyendo para entonces 34.534 Km. Ferrocarril Andino, Ferrocarril Central Norte (estatal). Fuente: CUCCORESE, Horacio. *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires, 1969.

¹⁰ Crisis de 1890. Op.cit.

Pampa. En 1884, a poco tiempo de culminada la Expedición al Desierto, el suelo que hoy ocupa la Provincia de La Pampa es declarado Territorio de Gobernación Nacional.

Mientras las dos primeras Compañías persiguen fines comerciales, de comunicación y relación dominante de La Pampa con las provincias vecinas, Chile, puertos y conexiones con mercados de ultramar, la Compañía Ferrocarril del Sur, extiende sus rieles, con fines de defensa, y a pedido del entonces Presidente Julio Argentino Roca, por motivos de protección de un posible avance Chileno por el Sur.

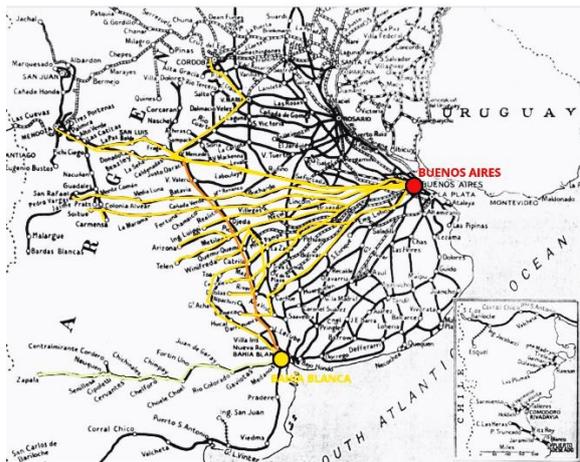


Gráfico 3. Mapa del Ferrocarril General Belgrano y el resto de la red ferroviaria argentina en el momento de su máxima extensión (aprox. 1960). En el recuadro inferior aparecen los ramales patagónicos al Sur de la línea Viedma-Bariloche. Disponible en: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Red_Ferro_Arg.jpg. Consulta 10/01/2012.

El trazado de las primeras vías de La Pampa se realiza sobre el recorrido de antiguas rastrilladas indígenas, marcando la disponibilidad de agua segura para adentrarse en el territorio. Estudios precedentes, indican una superposición de las líneas ferroviarias con los caminos indígenas.

Antes de la llegada del ferrocarril, durante la década del 80, los pocos pueblos trazados en el centro del territorio en estudio, Victorica, General Acha (trazados militares) y Toay, están comunicados entre sí y con las provincias limítrofes, mediante mensajerías, que emplean como transporte las carretas. Posteriormente, constituyen los puntos a donde confluyen inicialmente los trazados ferroviarios, localizados en correspondencia con las rastrilladas principales:

En 1891, en dirección dominante del antiguo camino indígena de las Pulgas (La Pampa-San Luis hacia Chile) entra el primer ferrocarril a La Pampa desde el Sur, desde el puerto

de Bahía Blanca, hacia el N y NO, buscando comunicar La Pampa, los pueblos de Victorica y General Acha, con las provincias de San Luis y Córdoba, hasta Río Cuarto. De éste, sólo se materializa un primer tramo hasta General Acha. Corresponde a la Compañía Ferrocarril Bahía Blanca and North Western Company Limited (F.C.B.B.&NO).

En 1897, en dirección dominante del camino indígena de las Nuevas Tunas o de la Derechura (La Pampa-Buenos Aires hacia Chile) se traza la primera línea ferroviaria en esta dirección, corresponde al Ferrocarril del Oeste y va desde Trenque Lauquen a Santa Rosa y Toay (1897). Entrado el siglo XX, este adopta en el tramo desde Rivera (Buenos Aires) a General Acha (La Pampa), la dirección dominante del camino indígena de los Chilenos. Aunque el proyecto original, pretendía atravesar el ramal que sale de General Acha avanzando hacia el Oeste, el trazado ferroviario se detiene en Doblas.

Si bien otros tramos ferroviarios menores, se localizan próximos a las antiguas rastrilladas indígenas, son los primeros trazados los que se disponen en correspondencia con la dirección dominante de los primeros caminos y referencias sobre el territorio. Esta situación determina que muchas de las estaciones se tracen en parajes próximos a lagunas, antiguos asentamientos indígenas, de allí que los ingleses empleen para nombrarlas, topónimos de esta primera ocupación.

Durante la etapa indígena, el territorio se estructura a partir de: a) un camino principal, el camino de los chilenos, que comunica Buenos Aires con Chile por el Sur, a través de La Pampa y Río Negro; b) otros caminos que comunican el territorio de La Pampa con las provincias del Norte -San Luis, Córdoba principalmente-. Ambos caminos avanzan fuertemente, hacia el Oeste, atravesando la zona de los ríos Colorado y Salado o Chadileuvú.

Con el desarrollo ferroviario, el territorio de La Pampa se presenta por un lado, como espacio potencialmente productivo, y por otro, como paso de conexión hacia Chile por el Norte, buscando fortalecer el desarrollo comercial entre los puertos del Atlántico y del Pacífico fundamentalmente. La introducción del puerto de Bahía Blanca de la compañía F.C.B.B.&NO, constituye un nodo articulador importante para el desarrollo comercial y productivo de La Pampa.

Aunque son numerosos los proyectos de trazados de rieles que avanzan sobre el Oeste de La Pampa, hacia la provincia de Mendoza, ninguno de ellos se materializa, deteniéndose en la zona del caldenal.

El avance por el Sur

El avance del ferrocarril en La Pampa comienza por el Sur desde el puerto de Bahía Blanca en conexión con las nuevas zonas productoras. A finales del siglo XIX, es la parte Centro Sur del territorio, la que ostenta mayor número de líneas férreas. (Cazenave, 1971)

La promisoriosa Conquista del Desierto y la mentalidad visionaria sobre el desarrollo del Puerto de Bahía Blanca, confluyen para que en 1881, el portugués Luis D'Abreu, hombre de negocios, presente la solicitud al Congreso Nacional para obtener la concesión de la primer línea sobre los territorios nacionales conquistados.

Diez años después de la gestión inicial de D' Abreu, en 1891, se inaugura el primer tramo de las líneas de Nueva Roma (provincia de Buenos Aires) a Bernasconi y más tarde de Bernasconi a Hucal, para llegar a General Acha en 1896 y dos años más tarde, a Toay. Aunque el proyecto original prevé la bifurcación de la línea desde Toay, una siguiendo el meridiano VI hasta Río Cuarto, y otra a Victorica y de allí a Villa Mercedes en San Luis, estos tramos finalmente no se materializan. (Cazenave, 1971)

En 1904, el F.C.B.B.&NO se fusiona con el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico - F.C.BAP-, también de capitales británicos. Ese mismo año, el F.C.BAP gestiona por Ley N° 4.300 la concesión para explotar la línea desde Nueva Roma (Buenos Aires) a Huinca Renancó (Córdoba), atravesando La Pampa. De la línea Nueva Roma a Huinca Renancó (1908-1909)- en el tramo de Darragueira a Catrilo- se desprenden tres ramales en dirección E-O. La compañía F.C.B.B.&NO -entonces administrada por el F.C.BAP- construye el ramal de Rivera a Doblás (1909), el ramal de Maza a Cereales (1910) y el ramal de Guatraché a Alpachiri (1911). (Cazenave, 1971)

En 1905, la compañía Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, construye a poca distancia del puerto del F.C. del Sur “Puerto Galván”, complementando la importancia portuaria del estuario bahiense, lo que le significa el nombre de la “Liverpool del Sur”. (Cazenave, 1971)

El avance hacia Neuquén

A mediados de 1895, a pedido del Gobierno nacional, y como consecuencia de litigios por tierras con el Gobierno de Chile, se solicita a la Compañía Ferrocarril del Sur, la construcción de una línea de Bahía Blanca hasta la confluencia de los ríos Limay con el Neuquén. Esta línea se construye por la necesidad de comunicación y poblamiento, tras la posible invasión de Chile hacia Argentina por diferencias territoriales. La gestión la realiza el General Roca, por orden del entonces presidente de la Nación, Doctor José Evaristo Uriburu, solicitando al entonces representante en Argentina de la compañía ferroviaria, ingeniero Guillermo White, realizar el tramo de Bahía Blanca a la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, abarcando una pequeña porción del territorio pampeano donde se trazan las estaciones de Gaviotas y Anzoátegui.

Tan sólo cuatro años más tarde, en 1899, se inaugura esta línea que pasa por el extremo SE del territorio de La Pampa y llega al centro de los territorios nacionales. (Rogind, 1937, pp.205-208)

A veinte años de la Conquista del Desierto, el entonces Presidente Roca, atribuye a esta epopeya, la segunda Conquista del Desierto, hecha por el F.C.del Sur. Concluido su trazado, culmina el conflicto militar con Chile, quedando pendiente el gran proyecto integrador de crear el Corredor Bioceánico de 1.300 Km de longitud, para unir los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano en Chile.

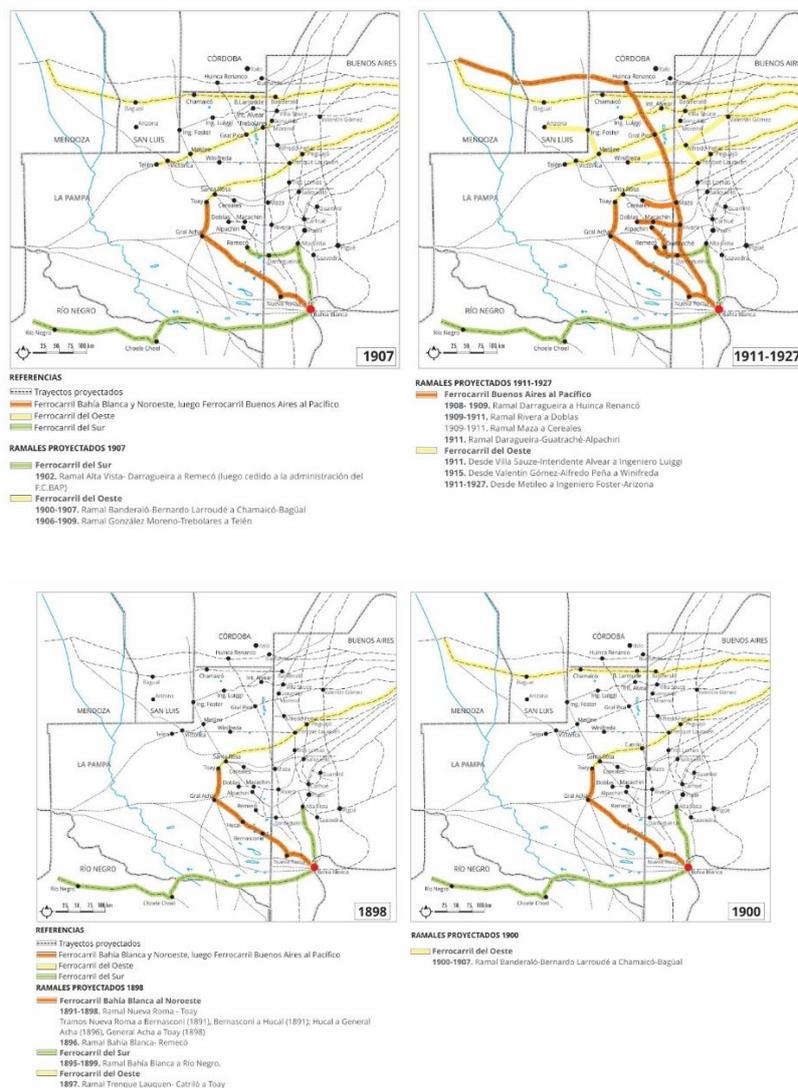
El avance hacia el Oeste

En tanto por el Este, la compañía Ferrocarril del Oeste, la más antigua que compite con el F.C. del Sur en la provincia de Buenos Aires, avanza sobre el sector más fértil del territorio, con cinco ramales consecutivos, desde los pueblos que son punta de línea de estos tramos en la provincia limítrofe: el primero ingresa a La Pampa por el centro desde Trenque Lauquen (Buenos Aires) a Toay, llegando en 1897; un segundo ramal atraviesa el territorio de La Pampa por el Norte hacia Chile desde General Villegas (Buenos Aires) hasta Bagüal (San Luis) (1900- 1907); un tercer ramal desde González Moreno (Buenos Aires) a Victorica y Telén (La Pampa), siendo el que más avanza el territorio de La Pampa hacia el Oeste (1906-1909); un cuarto ramal desde Villa Sauze (Buenos Aires) a Ingeniero Luiggi (1907-1911); un quinto ramal desde Valentín Gómez (Buenos Aires) a Winifreda (1915).

La mayor parte de estas líneas avanzan sobre las propiedades privadas, por gestión que hacen los propietarios interesados en la extensión del ferrocarril, quienes donan la tierra

para el tendido de la traza y el cuadro de la estación. A modo de ejemplo, uno de los propietarios más influyentes del NE de La Pampa, Antonio Devoto, gestiona desde Buenos Aires la extensión de un ramal secundario del Ferrocarril del Oeste sobre parte de sus 360.000 ha, sobre el que se trazan numerosos pueblos y colonias, que va desde Metileo a La Maruja.

La extensión de las líneas está determinado por la presencia de trazados urbanos en el límite del Territorio Nacional de La Pampa con la provincia de Buenos Aires, trazados a partir del avance de frontera desarrollado por Alsina en 1876; Italó, Trenque Lauquen,¹¹ Guaminí, Carhué y Puán. Sobre estos centros, avanzan las líneas desde Buenos Aires.



¹¹ En 1876, se traza un nuevo avance de la frontera por iniciativa del Ministro de Guerra y Marina Dr. Adolfo Alsina. Se disponen campamentos en lugares estratégicos como Italó, Trenque Lauquen, Guaminí, Carhué y Púan; unidos entre sí por una cadena de fortines y zanjas, en la llamada “Zanja de Alsina”.

Gráfico 4 y 5. Evolución del Ferrocarril en La Pampa. Elaboración propia en base a fuente: CÓRDOVA, Félix (ingeniero) y José CAMUSSO (agrimensor). Mapa catastral oro hidrográfico del Territorio de La Pampa con sus vías de comunicación y división territorial. 1911

c. La transformación del territorio de la pampa a partir del ferrocarril: la estructura en red del territorio de La Pampa

El ferrocarril produce una transformación radical de la sociedad, la economía y del territorio sobre el cual se desplaza (Wadell, 2004). La red ferroviaria del siglo XIX y principios del XX se configura en relación al tamaño y dinamismo económico de las poblaciones existentes. Primero se construyen líneas sin conexión entre sí -en algunos casos estas siguen rutas terrestres existentes- adaptando el trazado a sus propias exigencias, luego se arman redes, con diferentes estructuras topológicas y de comunicación. En La Pampa, los caminos pre-existentes son los definidos por las rastrilladas, primero, y las mensajerías, después. Apoyándose en estos, se proyectan las primeras vías que dan ingreso al ferrocarril en La Pampa, comunicando los primeros trazados. En el Territorio Nacional de La Pampa no hay ciudades por doquier, solo algunos centros trazados previamente -General Acha, Victorica, Toay- que son los referentes espaciales que configuran el primer tendido ferroviario de las tres compañías que ingresan a La Pampa desde los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires. Estas líneas construidas por empresas privadas, carecen de un plan de conjunto en cuanto a la articulación de una red regional o nacional, compitiendo por el espacio sobre la que cada una avanza.

- Desde el Sur, entran por el Puerto de Bahía Blanca, para comunicar con Villa Mercedes (San Luis) y luego Mendoza, San Juan -al Oeste-Córdoba -al Norte-.
- Desde el Oeste, el ferrocarril penetra en La Pampa desde el Puerto de Buenos Aires, desde los pueblos militares -punta de rieles- que se trazan con la Zanja de Alsina -Trenque Lauquen, Guaminí, Carhué, Puán, Nueva Roma-.

En base al análisis que se viene desarrollando, es posible determinar que el territorio de La Pampa se estructura:

- Longitudinalmente (N-S dominante) mediante dos ramales ferroviarios, uno que queda incompleto en Toay y otro que avanza hasta Huinca Renancó (Córdoba), desde Bahía Blanca, de la Compañía F.C.B.B. & NO, luego F.C.BAP.
- Transversalmente (E-O dominante) el territorio se estructura en nueve ramales, distribuidos en las tres compañías que ingresan a La Pampa: cinco del F.C.O, tres del F.C.BAP, uno del F.C.S. Una serie de proyectos inconclusos de avance ferroviario hacia el Oeste, buscando conexión con los puertos chilenos, atravesando La Pampa en dirección E-O, quedan incompletos. La comunicación con Chile se consolida por el Norte, desde Buenos Aires mediante el F.C.BAP (por Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Juan, Mendoza).

Los casi mil quinientos Km de vías dibujan una malla algo irregular que se superpone al trazado geométrico en retícula de la tierra y de las primeras colonias. Sobre esa malla se localizan, como nodos, 96 estaciones. El crecimiento y desarrollo de trazados urbanos en torno a las estaciones está condicionado a las características del clima y del suelo que esta malla atraviesa; diferentes regiones en fajas transversales determinan un gradiente entre las zonas más fértiles, el bosque de caldén y la región desértica patagónica, donde el ferrocarril se detiene. La posición estratégica de algunas estaciones en el cruce de dos líneas de esta malla, le da ventajas comparativas al centro urbano que se despliega en su entorno.

En su trayecto, la disposición, orientación y tamaño de los cuadros de estación,¹² así como la implantación del edificio de pasajeros, los depósitos y demás instalaciones condicionan fuertemente la estructura y configuración de los trazados.

Con todo, el tendido ferroviario en La Pampa, marca la ocupación del espacio productivo. Estaciones y rieles, en dirección dominante E-O y N-S; nodos y vías superpuestos sobre un trazado en retícula que deslinda grandes propiedades, constituyen los principales elementos de configuración física a escala regional de La Pampa.

En base a los estudios disponibles, es posible afirmar la existencia de un plan ferroviario y de transporte por cada empresa interviniente, que busca posicionar a La Pampa como tierra de producción, pero también como tierra de paso, para llevar los productos de otras provincias hacia los puertos argentinos y chilenos.

¹² Sobre las estaciones, se disponen caseríos, más o menos ordenados bordeando el cuadro de la estación, que podrán o no devenir, en pueblos.

Imbuidos por este objetivo de comunicación y transporte, las empresas ferroviarias avanzan con sus proyectos sobre el desierto de La Pampa. Los propietarios privados de la tierra ven en el ferrocarril una excelente oportunidad para poner en producción el suelo y fundamentalmente, acrecentar su valor

Reflexiones

Mediante esta sintética presentación, es posible comprender la extensión de un plan político-económico que abarca la totalidad de la llanura pampeana. La condición de ocupación aborígen del Territorio Nacional de La Pampa, representó la oportunidad de apoyar el trazado ferroviario inicial a la configuración resultante del trazado de los caminos indígenas, antes que a los trazados urbanos, que eran inexistentes. Comparativamente, en la llanura bonaerense el avance ferroviario se vio favorecido por la existencia de un conjunto de centros urbanos trazados previamente. Hacia la primer década del siglo XX, el soporte infraestructural ferroviario -1500 Km de vías- y el conjunto de centros trazados a partir de las estaciones – 96 estaciones y 69 pueblos- determina la estructura y configuración de este territorio, su puesta en producción, colonización y poblamiento.

El ferrocarril que ingresa al Centro-Este La Pampa, reestructura sobre la ocupación indígena, físicamente la totalidad del territorio, condicionando mediante su trazado la localización y desarrollo de las colonias y los pueblos, siendo esto determinante del proceso de ocupación y urbanización de la última porción de la región pampeana que se incorpora al territorio nacional.

La participación privada de las compañías ferroviarias en la construcción de este territorio, se completa con el trazado de los pueblos en torno a las estaciones. Son los dueños de los campos los que interesan al ferrocarril para que los rieles atraviesen sus propiedades, con lo que se consigue una valorización de la tierra en torno a los rieles para su colonización, y a las estaciones para el trazado de los pueblos y posterior poblamiento.

BIBLIOGRAFÍA(

- BULGHERONI, Raúl. *Argentina imagen de un país*. Summa Pampeana. Buenos Aires, 1994.
- CAZENAVE, Walter. “El ferrocarril en La Pampa”. Folleto de la Dirección de Prensa del Gobierno de La Pampa. Santa Rosa, 1971.

- CÓRDOVA, Félix (ingeniero) y José CAMUSSO (agrimensor). *Mapa catastral oro hidrográfico del Territorio de La Pampa con sus vías de comunicación y división territorial*. Buenos Aires, 1911.
- CULLEN, Gordon. *The concise townscape*. British Library. Estados Unidos, 1961
- FERRARI, Mónica. *Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. La línea Jujuy-La Quiaca*. Tesis Doctoral en Historia del Arte y Gestión Cultural en el mundo hispánico. Departamento de Geografía, Historia y Filosofía. Universidad Pablo de Olavide. Sevilla. España, 2010.
- GAIGNARD, Romain. *La Pampa Argentina: ocupación, poblamiento, explotación. De la Conquista a la crisis mundial. La edad de oro de la colonización agrícola en la provincia de La Pampa*. Ed. Solar. Buenos Aires, 1989.
- GUTIERREZ, Ramón. “La política fundacional y la ampliación de fronteras”. En *Revista 2c. Construcción de la Ciudad* N° 19. Madrid, 1981.
- LEWIS, Collins. *British Railways in Argentina 1857-1914: a case study of foreign investment*. Instituto de Estudios Latinoamericanos. Universidad de Londres, 1983.
- MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. *La construcción del territorio de las colonias de la Central Argentine Land Company*. Tesis Doctorado en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad
- MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. *Las colonias ferroviarias de la Central Argentine Land Company*. Tesis Doctorado en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Cataluña, 2003.
- MAYO, Carlos. *Riel, Sociedad y Frontera. El ferrocarril de la Pampa Central (1881-1887)*. Academia Nacional de Historia. Buenos Aires, 1980.
- ORTÍZ, Ricardo. *Historia Económica de la Argentina*. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires, 1974.
- Politécnica de Cataluña. España, 1994.
- RAMOS, Ángel Martín (ed.). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones.UPC Barcelona. 2004.
- RAMOS, Jorge. *La aventura de la pampa argentina: Arquitectura. Ambiente y Cultura*. Corregidor. Buenos Aires, 1991.
- REPS, John. *The making of urban America. A History of city planning in the United States*. Princeton University Press. New Jersey 1965.

- RÖGIND, William. *Historia del ferrocarril del Sud 1861-1936*. Ed. Ferrocarril del Sud. Buenos Aires, 1937.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Editorial Lancelot. Buenos Aires, 2006.
- SCHVARZER, Jorge, REGALSKY Andrés y Teresita GÓMEZ. *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940*. Universidad de Buenos Aires, 2007.
- WADELL, Jorge. “Cuando el ferrocarril venció el desierto”. En *Revista Todo Trenes*. Año 6 N° 32. Buenos Aires, 2004.