

LOS FERROCARRILES, AGENTES ORGANIZADORES DEL TERRITORIO SANTAFESINO

Lic. GIORIA, Blanca María Isabel

Resumen

La ocupación humana da forma y ordena los territorios a diferentes escalas. El transporte, incide en la conformación espacial, en las características del espacio social y el funcionamiento de los sistemas económicos. La relación entre transporte y sistema socioeconómico es tan estrecha que nos conduce a preguntarnos el porqué de su trazado, su morfología, el origen de los nodos, sus jerarquías, movimiento de flujos, dirección y composición. Su rol es disminuir la distancia, ganar velocidad, aumentar el área accesible, ampliar los mercados y reducir los precios, características indispensables para la sociedad. Todos los sistemas de transportes conforman redes que estructuran los espacios regionales, nacionales e internacionales. Sin embargo, cada red tiene una escala de análisis en la que los procesos espaciales que la configuran y, a su vez, son configurados, resultan más evidentes, como es el caso del ferrocarril.

Palabras claves: conformación espacial, nodos, procesos espaciales, estructuras espaciales.

Abstract

Human occupation molds and organizes territories at different scales. Transportation influences the spatial conformation, the characteristics of the social space and the functioning of the economic systems. The relationship between transportation and socio-economic system is so close that it leads us to question about the reasons for its layout, its morphology, the origin of the nodes, their hierarchies, movement of flows, direction and composition. Its role is to shorten distances, gain speed, increase the accessible area, expand markets and reduce prices; indispensable features for society. Transportation systems altogether form nets which structure regional, national and international spaces. However, each net has a scope of analysis in which spatial processes comprising it and which in turn are configured; prove to be more evident as in the case of the railway.

Key words: spatial conformation, nodes, spatial processes, spatial structures.

I.- Introducción

El crecimiento económico que gestó la industrialización europea rebasó sus fronteras y se proyectó al resto del mundo, incorporando vastas regiones a la economía mundial. Esta organización se basó en la especialización de áreas, que hasta ese momento no eran ocupadas, y en la división internacional del trabajo, respondiendo a las necesidades de los países centrales. Dentro de los grandes cambios que provocó el desarrollo industrial europeo, interesa destacar:

- El aumento de la población y con ello el colosal excedente demográfico que debe ser ubicado en otros sitios;
- Aumento de la demanda de alimentos para esa creciente población;
- Necesidad de materias primas para ser transformadas en la gran industria;
- Ampliación de los mercados que permita colocar las manufacturas y expandir su producción;
- Gran excedente de capital acumulado, que se torna apremiante invertirlo fuera de sus países.

Ante esa situación, la circulación de productos primarios de la periferia al centro y las manufacturas desde la metrópolis a la periferia, afianzaron los intercambios internacionales en constante crecimiento, posibilitados por la modernización, transformación y agilización de los transportes.

La relación de Argentina con los países centrales cambió profundamente en los 50 años que transcurrieron desde 1880 a 1930, en la que se dio un crecimiento económico acelerado, por ser proveedor de materias primas alimenticias. Esto se vio favorecido porque disponía de una gran llanura con suelos fértiles y temperaturas templadas, orientadas a la producción agropecuaria y sólo necesitaba de algunas adaptaciones, que modificaron profundamente su fisonomía y estructuraron su territorio hasta la actualidad. Para esa adaptación, Argentina, y, en

ella, sur y centro de la provincia de Santa Fe, recibieron notables contingentes de inmigrantes y una fuerte inversión de capitales, fundamentalmente británicos, para la construcción de infraestructura de transporte (ferrocarriles, puertos, entre otros), que permitieron el surgimiento de las Colonias, junto a la rápida expansión agrícola. También,

el crecimiento de los centros urbanos se acelera con la llegada de los inmigrantes, que modificaron profundamente la estructura demográfica del país.

Es interesante tener en cuenta que aún después de la independencia, la provincia de Santa Fe carecía totalmente de un esquema vial organizado; solo existían rutas trazadas empíricamente por las carretas, obedeciendo a necesidades comerciales o militares. Estos caminos fueron en su origen simples huellas en una vasta llanura, desprovista de puentes, pasos mejorados o algunas obras que facilitarían la comunicación. Todo lo contrario, se debían atravesar pantanos y arroyos que no garantizaban la seguridad de la vida de quienes circulaban. Estas precarias condiciones de seguridad obligaban al tránsito a agruparse, realizando viajes mediante largas caravanas de carretas.

Durante muchísimo tiempo fueron las arrias de mulas y las carretas de bueyes las utilizadas para el uso del comerciante, como lo fue el caballo para el viajero aislado. También se empleaban las carretas para transportar pasajeros, que eran fletadas por los comerciantes. Los viajeros, al no contar con servicios regulares, aprovechaban estas circunstancias para trasladarse, dado los contados casos en que se preparaban partidas, con la exclusiva finalidad de conducir pasajeros. Cuando se utilizaban a las mulas como transporte de carga, éstas podían llevar hasta 20 arrobas (230 kgr.) cada una, recorriendo una distancia de hasta 6 leguas diarias en condiciones normales.

Los viajes y los envíos de encomienda y correspondencias entre las diversas provincias y ciudades, se realizaban también por medio de las tropas de carretas; tardaban un mes de Rosario a Córdoba y cuatro o más entre Buenos Aires y Jujuy.

Las tropas marchaban a razón de 3 ó 4 leguas por día en tiempo bueno. Una lluvia que produjese una creciente extraordinaria en algún río o arroyo del camino, hacía necesaria la espera hasta que las aguas bajaran. Otro retardo en las travesías podría acontecer por el incendio de los campos por accidente o malicia, con pérdida de animales, mercaderías y hasta de vidas.

El afianzamiento de la colonización en la Provincia, y la expansión de la agricultura, se relaciona directamente con el desenvolvimiento del sistema ferroviario que sustituye a la carreta, la mensajería y el vapor fluvial.

Los proyectos ferrocarrileros se inician en la provincia en 1854 y se cristalizan recién en 1866 cuando se inaugura el primer tramo Rosario - Tortugas (114 Km.) de la ruta Rosario – Córdoba que quedaría librada al servicio público el 17 de mayo de 1870 (Mapa 1)

De 1870 a 1880, toda la provincia fue presa de la fiebre ferrocarrilera y con fundamentos. Este medio de transporte ofrecía ventajas incalculables; los periódicos de la época no hacen más que comentar con elogios la instalación del ferrocarril a pesar de los grandes beneficios otorgados a las empresas extranjeras, como: altos intereses, tierras en demasía, concesiones muy largas, pero fueron medidas que no asombraban sino consideradas como algo normal y proporcional a las ventajas a recibir.

Se transcribe un texto publicado en el diario La Capital, el 6 de agosto de 1868... *“El día que se opere la inauguración del ferrocarril será de un gran acontecimiento para el Rosario -Córdoba y toda la República”*. También, el mensaje del Vice Gobernador de la Provincia de Santa Fe, Dr. Cándido Pujato a las HH.CC. el 18 de mayo de 1882 decía: *“... ninguna concesión es exagerada en este género de Empresas, porque hay necesidad por el momento de hacer, si se quiere, sacrificios, que han de refluir, con ventajas incalculables al porvenir de nuestro territorio...”* (1)

Esto muestra que se anhelaba el ferrocarril, se necesitaba, era imperiosa su instalación para la vida de los pueblos y colonias que, sin caminos y con malos medios de comunicación, tendían a sucumbir en el desierto.

Para dimensionar, esta situación y cómo la sociedad deseaba disponer del paso de los FFCC, se transcriben algunos artículos del contrato entre el Gobierno Provincial y la empresa británica Central Argentine Land Company Limited, a fin de mostrar los beneficios que se le otorgaron para atraer capitales. Por ejemplo, se lee:

Artículo 3: Todos los terrenos, ya sean nacionales o privados o provinciales, que requieran para el camino, estaciones, muelles, depósitos de carbón, almacenes para la carga, etc., serán donados por el gobierno para la compañía.

Artículo 4: Los materiales, útiles y artículos que fuese necesario importar del exterior, para construcción y uso exclusivo de los ferrocarriles, serán libre de todo derecho de introducción por el término de 40 años. La propiedad del ferrocarril y sus dependencias serán libres de toda contribución o impuestos por el mismo término.

Artículo 5: El Gobierno concede a la compañía...usar de las corrientes de aguas en cuanto fueran requeridas para el servicio y beneficio del ferrocarril, y de utilizar de las maderas y bosques de propiedad pública para el objeto del camino y su tráfico, todo libre de carga y sin remuneración alguna.

Artículo 10: El Gobierno conviene en facilitar y proteger la introducción de los inmigrantes que haga la compañía al país.

Artículo 12: El Gobierno concede a la compañía, en plena propiedad, una legua de terreno a cada lado del camino en toda su extensión, comenzando a distancia de cuatro leguas de las estaciones de Rosario y Córdoba.... y una legua de cada uno de las Villas por donde pasa el camino.... son donadas a la compañía en plena propiedad a condición de poblarlas.(2)

Este marco legal permitirá que los ferrocarriles reorganicen el espacio de la provincia de Santa Fe.

Objetivo general:

Con este estudio se quiere determinar que el ferrocarril:

- Torna obsoleto el anterior sistema de transporte y su correspondiente organización espacial,
- Reorganiza y amplía la ocupación de las áreas con población, economía y red urbana,
- Concentra la red en los grandes puertos de navegación de ultramar.

II.- Desarrollo

Las empresas ferrocarrileras que empiezan a operar en la Provincia de Santa Fe son: Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril Oeste Santafecino, Ferrocarril a las Colonias, Ferrocarril Buenos Aires Rosario, Ferrocarril Buenos Aires Al Pacífico Ferrocarril Central Córdoba, Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe Córdoba.

2.1.- Ferro Carril Central Argentino

En marzo de 1863, se firmó un contrato entre el gobierno nacional y la empresa británica Central Argentine Land Company Limited con el fin de construir y explotar, con locomotoras a vapor, la línea Rosario a Córdoba; se formaría la “Sociedad Anónima Ferrocarril Central Argentino”.

Con las tierras recibidas, la Compañía del Central Argentino formó otra empresa paralela. La “Compañía de Tierras Central Argentino” o “Argentine Land Company Limited”, integrada por accionistas de la compañía ferroviaria. Ésta se encargará de propiciar la instalación de varias colonias agrícolas a lo largo del recorrido. De este modo, en esta parte de la provincia, el tendido de vías férreas se anticipó en buena medida al emplazamiento de colonias.

A 1872 ya se habían formado cuatro colonias: Bernstadt (Roldán), Carcarañá, Cañada de Gómez y Tortugas. La Compañía se comprometió con los agricultores a que la producción sería adquirida por la empresa si así lo deseaban. El movimiento fue tan intenso que en 1883, la empresa se vio obligada a suspender el recibo de cargas en repetidas ocasiones. Este ferrocarril, inauguró las siguientes estaciones: Rosario, San José de Ávila, Roldán (Bernstadt), San Jerónimo, Carcarañá, Correa, Cañada de Gómez, y Tortugas. (Mapa 1). Tuvo un decisivo papel en la difusión del sistema de arrendamiento de tierras que provocó la explotación de los arrendatarios por los grandes terratenientes.

En cambio, en el centro de la provincia la colonización favoreció la instalación de propietarios de la tierra con explotaciones pequeñas o medianas. Este régimen de tenencia impidió, pues, que la producción agropecuaria se apoyara básicamente en una poderosa clase de productores medios, con unidades de explotaciones de pequeñas y medianas dimensiones que no permitió la utilización creciente de técnica y maquinaria agrícola con el consiguiente aumento de la productividad y los ingresos. Las características del régimen de tenencia en el sur provincial, disminuyeron las posibilidades de absorber las corrientes migratorias del exterior y los inmigrantes recién llegados al país se orientaron hacia los centros urbanos, engrosando la fuerza de trabajo disponible para la industria y los servicios.

Años	pasajeros	toneladas de carga
1870	35.042	73.362
1872	67.645	62.502
1874	78.102	75.003
1876	79.566	62.403
1878	67.241	88.703
1880	77.161	113.317
1882	104.639	181.630
1884	139.193	304.779

Fuente: ENSINCK, OSCAR: Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe. Pág. 35

Es evidente que el ferrocarril promovió la formación de numerosas colonias y con ellas comienza el movimiento de cargas y de pasajeros (Cuadro 1).

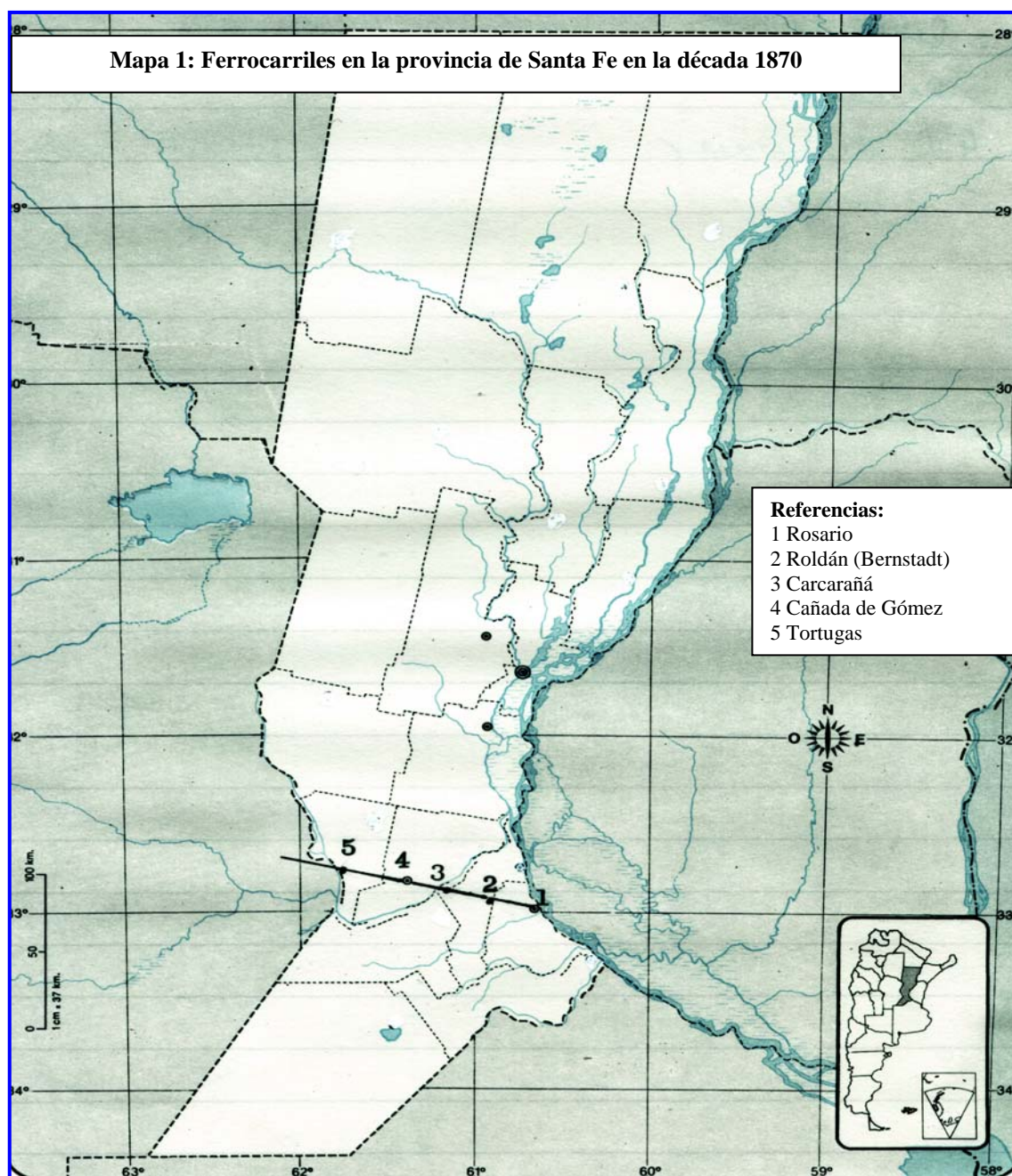
En el cuadro 2, se muestra que en tan sólo 15 años (1872/1887), el número de colonias se sextuplica; en los 8 años siguientes se duplica; y, nuevamente se vuelve a duplicar en los próximos 9 años. Hablar de duplicar sobre una base de más de 350 colonias es un hecho muy trascendental para la organización territorial, que ve surgir esos puntos diseminados en el ámbito provincial, que tan significativamente manifiestan la dirección de la política económica del país hacia la actividad agropecuaria. Las cifras revelan, elocuentemente, los departamentos donde se dio con más intensidad el proceso colonizador, es decir, lo que son hoy Las Colonias, Castellanos, San Jerónimo, Iriondo y Belgrano. (Cuadro 3).

años	colonias
1872	32
1887	190
1895	363
1904	629

Fuente: HOTSCHER C. Pág. 114.

Cuadro 3 Número de colonias por departamento en 1887 (según la división jurisdiccional de ese momento)	
Departamentos	Número de Colonias
Las Colonias	87
San Jerónimo	24
San Lorenzo	20
Iriondo	19
San Javier	18
La Capital	12
General López	5
San José	4
Rosario	1
Total de Colonias a 1887	190

Fuente: Manzi R., Gallardo M. Geografía de Santa Fe-Ed. Spadoni-1970 - Tomo I - Pág. 20



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de ENSINCK Oscar. 1977.

El mapa 1 muestra el primer tramo de vías de ferrocarril Rosario–Tortugas (114 Km.) parte de la ruta Rosario–Córdoba quedando librado al servicio público el 17 de mayo de 1870.

2.2.- Ferrocarril Oeste Santafecino (F. C. O. S.) (3)

En 1881, Don Carlos Casado elevó al Gobierno de la provincia de Santa Fe, una propuesta para construir un ferrocarril desde Rosario hasta Colonia Candelaria, que él había fundado en 1870.

Para ello se organizó la Sociedad Anónima “Ferrocarril Oeste Santafecino” que construyó la estación Rosario en un terreno cercano a la barranca del Paraná, para cargar las embarcaciones desde lo alto de la barrancas utilizando canaletas.

El 4 de noviembre de 1883 queda inaugurada esta línea del ferrocarril que mide en su totalidad una longitud de 60 Km. Las estaciones eran: Rosario, Bajo Hondo (apeadero), Pérez a 16 Km., Zavalla a 27 Km., Pujato a 41 Km. y Casilda a 55 Km. Además recorría el ramal a los graneros del Rosario a 4 Km. y la Bajada al puerto y Aduana Nacional a 1,7 Km. convirtiéndolo en un verdadero ferrocarril de circunvalación.

Cuadro 4 Movimiento de pasajeros y de cargas		
Años	Pasajeros	toneladas de cargas
1884	27.246	25.210
1885	35.250	43.109
1886	36.225	34.524
1887	54.073	85.599

Fuente: ENSINCK, OSCAR. 1977. Pág. 44

En los primeros meses de explotación circularon 10.959 vagones, como también de cargas y de pasajeros (Cuadro 4). Tratándose de una línea corta y nueva, servida antes por dos pequeñas diligencias, representa un aumento notable en el movimiento de pasajeros. En San José de la Esquina, las Mensajerías expedían a la par de sus propios boletos, otros del ferrocarril hasta Rosario, aumentando así las facilidades y esta combinación la hacían también a Melincué, San Urbano y otros puntos lejanos.

En 1887 se inauguró la prolongación de la vía desde Villa Casilda hasta la Colonia Iriondo y después hasta San José de la Esquina. En abril de 1889, con 210 Km. llega a Melincué, pasando por las siguientes estaciones: Arteaga, Juárez Celman, Sanford, Chabás, Villada y Firmat.

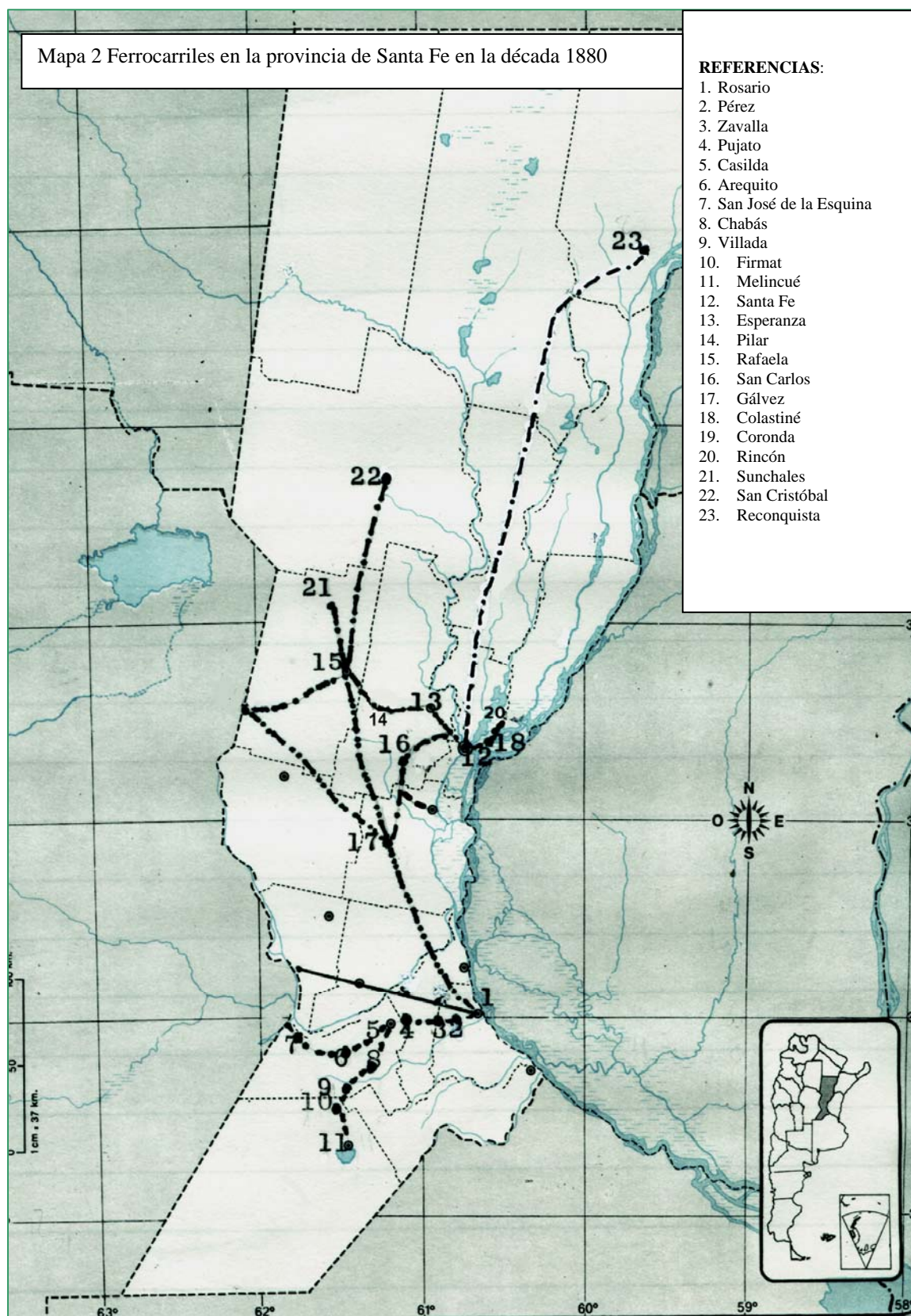
En 1900, el ferrocarril Central Argentino adquirió el “Oeste Santafecino” cuyos rieles ya atravesaban los departamentos Rosario, San Lorenzo, Caseros y General López.

2.3.- Ferrocarril de Santa Fe a las Colonias (F.C.P.S.F.)

Distinta fue la situación de las colonias situadas en las inmediaciones de la capital de la Provincia. Por ejemplo: las colonias del centro-oeste (Esperanza, San Carlos, San Jerónimo Norte, etc.) encontraban serias dificultades para conducir sus productos hasta los puertos de Santa Fe, Santo Tomé o Coronda. Recién en enero de 1885 se entregó al servicio el ferrocarril de Santa Fe a Esperanza y en los meses siguientes esta línea continuó hasta Pilar y Rafaela.

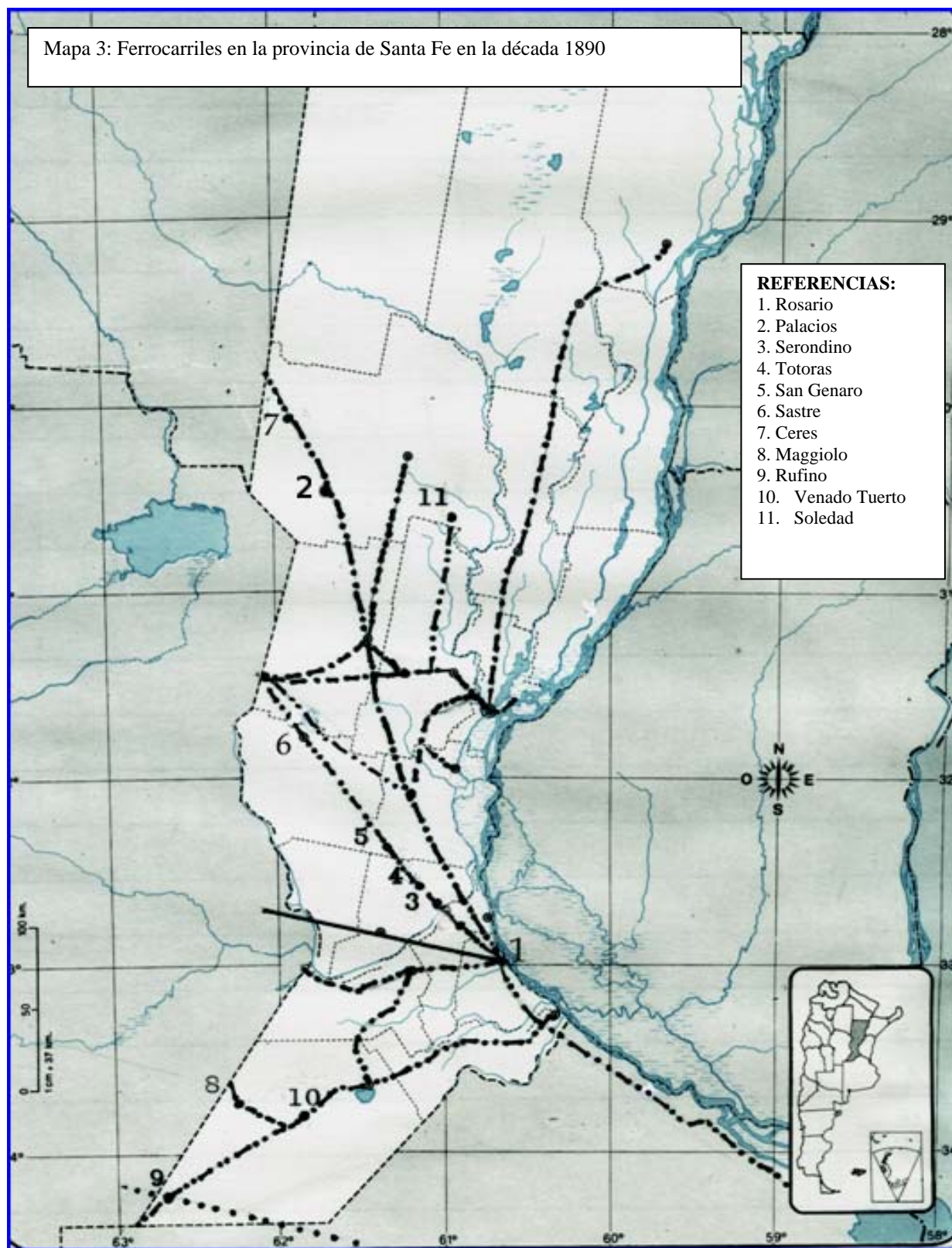
Este ferrocarril construido por cuenta del Gobierno de la Provincia, salvaba de una situación crítica a los productores del centro provincial, como lo expresa el Gobernador Doctor Zavalla en su discurso inaugural, cuando dijo:

“Nuestros colonos del extremo oeste principiaban a emigrar en busca de tierras más accesibles a los centros consumidores y un dilema fatal se había apoderado de los ánimos: o se construye el ferrocarril antes de la próxima cosecha, o se despueblan las colonias y la colonización santafesina quedará desprestigiada por un término ilimitado.” (5)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de ENSINCK Oscar

En el mapa 2 se representaron las vías construidas en el decenio 1880-1890. Comparando con el mapa 1 se observa el aumento extraordinario de vías del FFCC añadiendo nuevas líneas y tramos como: Rosario–Melincué; Casilda–San José de la Esquina; Rosario–Sunchales; Santa Fe–Reconquista; Santa Fe–Rincón; Santa Fe–Rafaela. Entre los años 1885 a 1900 se tendieron un promedio 435 Km. de vías por año (4).

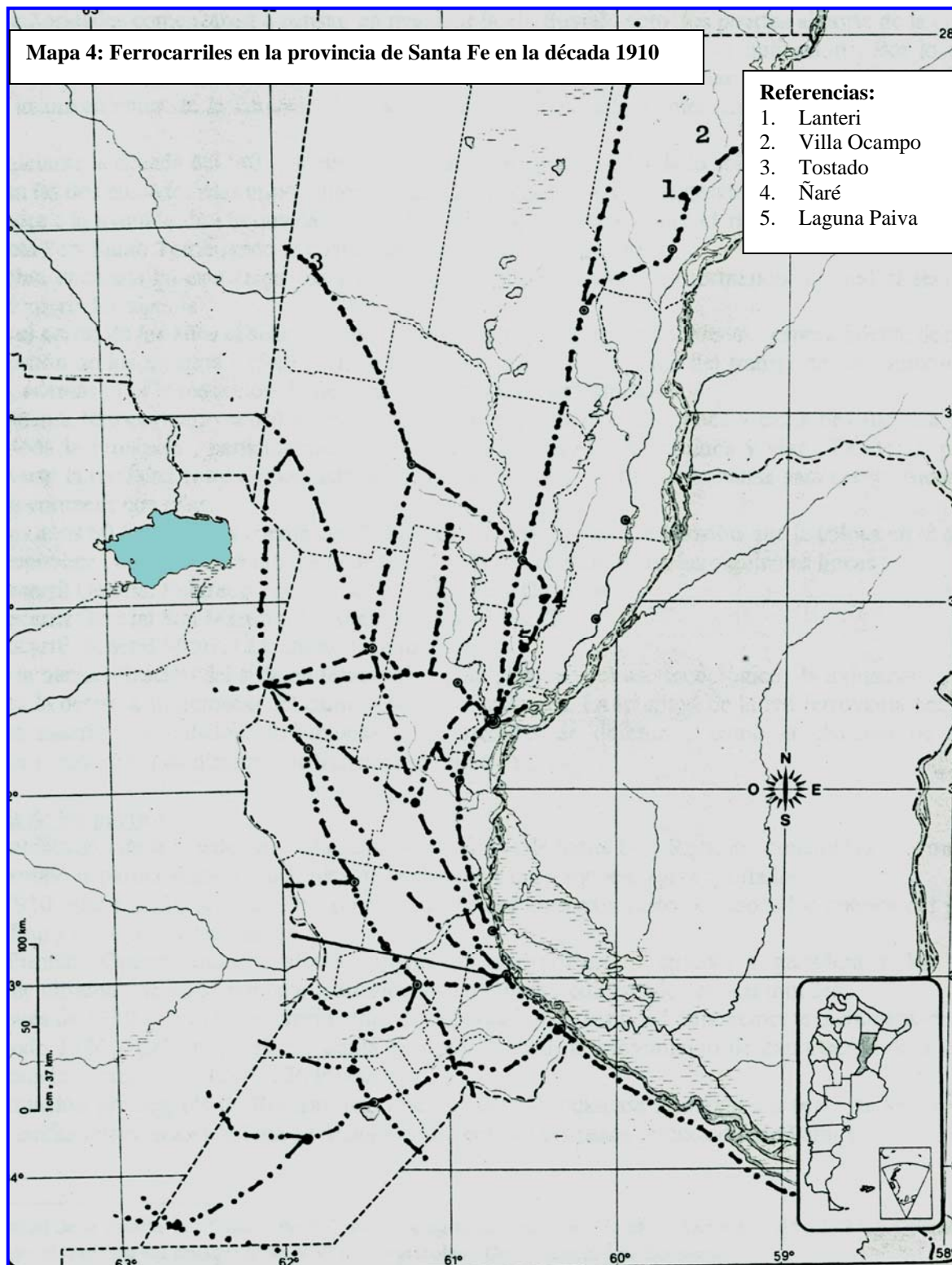


Fuente: Elaboración propia en base a los datos de ENSINCK Oscar. 1977.

El mapa 3 representa las vías construidas a 1890. En esos años entra al servicio público la sección comprendida entre la estación Villa Constitución y La Carlota (Córdoba). Además se habilitaron los tramos: Buenos Aires–Rosario; Melincué–Rufino; San Cristóbal–Tucumán.

Las estaciones en el momento de la inauguración eran: Santa Fe, Esperanza, Humboldt, Pilar, Aurelia, Rafaela. Posteriormente se extendió un ramal en dirección al norte de la colonia Lehmann y, otro, de 50 Km. que partiendo de la parte oeste del río Salado, llegaba a la colonia San Carlos.

El ramal a San Carlos fue articulando las colonias San José, Franck, Las Tunas, y San Jerónimo; luego, se conectó con Gálvez.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de ENSINCK Oscar. 1977.

El mapa 4 exhibe el trazado de las vías del FFCC y pone a la vista la red radial concéntrica. En el puerto de Rosario convergen 7 líneas y, en el de Santa Fe, 5 líneas.

Como a veces el caudal de agua existente, en la época de estiaje, impedía la entrada de vapores de gran tonelaje al puerto de Santa Fe, que dificultaba el embarque de productos que venían en ferrocarril de las colonias, se proyectó la construcción de un ramal de vías férreas hasta el puerto natural de Colastiné, donde siempre había agua suficiente. Este ramal solo tenía 12,5 Km. de extensión y partía de la estación central de Santa Fe.

Esta iniciativa gubernamental refleja la imperiosa necesidad de solucionar la incomunicación en esta parte del territorio provincial, anticipándose a concesiones privadas, como se hacía en el sur. Por cierto que el Poder Político provincial se esforzaba en resolver la problemática y atender los reclamos de la población; pero, a casi cuatro años de la inauguración del primer tramo de vías, el Estado provincial cede la explotación de las líneas en uso a la Compañía Fives Lille de París, que posteriormente transfiere el contrato y la concesión de 500 Km. de vías a construir a la Compañía Francesa de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe. Ocho años más tarde el gobierno se desligó por completo de estos ferrocarriles.

La red de ferrocarriles construida por la provincia y transferida a la Compañía Francesa alcanzaban 1.169 km. de vías. En el traspaso se incluyeron todos los terrenos, estaciones, galpones, edificios, talleres, muebles, embarcaderos, tren rodante, maquinarias, materiales, útiles y accesorios.

Desde 1900 el ferrocarril consolidó sus ramales y constituyó verdaderos bloques, dentro de los cuales había desarrollado una malla que imposibilitaba el ingreso de otras líneas. Después de 1915, el crecimiento ferroviario se conserva casi estacionario.

En este contexto mundial, los países centrales y, fundamentalmente, Inglaterra, estaban abocados al desarrollo y expansión imperialista, gestándose la rivalidad entre las potencias que las condujo a la 1° Guerra mundial y a la consolidación del crecimiento norteamericano. Por ende, la escasa atención al aumento y mantenimiento del sistema ferroviario construido en Argentina. Hacia los años 20, ya se planteaban trascendentes problemas estructurales como consecuencia del agotamiento que padecía la economía, básicamente cerealera, en la cual el ferrocarril había ocupado un lugar preponderante. A esta situación se agrega desde 1910 el ingreso de automóviles (autos, camiones) principalmente, de manufactura norteamericana, que comenzarían a solucionar el problema de la salida de la producción en trechos cortos, sobre todo aquellos que iban desde las colonias hasta las líneas del ferrocarril. Se planteó, entonces, la necesidad de construir caminos aptos para el uso de automotores que vinieran a complementar el sistema ferroviario provincial.

2.4.- Ferrocarril de Campana a Rosario (Buenos Aires - Rosario) F.C.B.A. y R.

Varios años antes de la construcción de este ferrocarril ya estaba la idea de la línea Rosario-Buenos Aires. El diario La Capital del 26/5/1886 (5), publica un extenso artículo que reseña los grandes intereses comerciales que pugnaban por hacer de Buenos Aires, el único centro abastecedor nacional. Desde 1870 hay propuestas de un viaje directo de diez o doce horas. Quince años después (1885) se concreta, sirviendo a una vasta zona ocupada por importantes establecimientos agrícolas e industriales. Con ello, Buenos Aires (y el servicio ferrocarrilero extranjero) tuvo a su disposición todo el comercio y la industria del litoral, centro y norte del país. La estación de Rosario empalmaba con las vías del Central Argentino que poseía la misma trocha ancha y les permitía a los pasajeros continuar su viaje a Córdoba o Mendoza. En 1909 se fusionó con la empresa del Ferrocarril Central Argentino tomando su nombre.

2.5.- Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. F.C.B.A.P.

Este nuevo ramal ferroviario, inaugurado en 1891, sus vías atravesaban únicamente el departamento General López. Tenía 118 Km. de extensión y permitía que los productos de Mendoza, San Juan y San Luis llegaran casi directamente hasta Rosario, vía Venado Tuerto.

2.6.- Ferrocarril Central Córdoba. F. C. C. C.

Como ya existía la línea de Córdoba a San Francisco, se solicitó la construcción de dos ramales. Uno que conectara San Francisco con la colonia Rafaela, con la misma trocha del ferrocarril a las Colonias. La otra línea que, partiendo del mismo punto llegara hasta Rosario. Al ser este servicio de trocha angosta la empresa estaba autorizada a colocar un tercer riel paralelo a la vía cuando conviniera a los intereses del público y de la empresa misma. El itinerario de este ferrocarril era: Rosario, Alberdi, Palacios, Largaña, San Genaro, Centeno, Castro, Traill, Sastre, Esmeralda, Frontera (en la provincia de Santa Fe), San Francisco y Córdoba.

2.7.- Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba. F.C.G.S.S.F.C.

En 1890 entra al servicio público la sección comprendida entre la estación Villa Constitución y La Carlota (Córdoba) En ese recorrido tocaba las estaciones de: Raquel, Godoy, Cepeda, Empalme con el Central Argentino, Santa Teresa, Paz, Alcorta, Carreras, San Urbano, Elortondo, Carmen, Venado Tuerto, Maggiolo, Arias, en la provincia de Santa Fe, hasta La Carlota en la provincia de Córdoba. Al incorporarse el ferrocarril Buenos Aires-Rosario al Central Argentino (en 1909) todo este servicio pasó a dicha Compañía.

2.8.- La inmigración como factor decisivo en la construcción de los ferrocarriles

El ingreso masivo de inmigrantes europeos a fines del siglo XIX y hasta casi mediados del S. XX, incrementó notablemente la población de la provincia como lo muestran los datos de los Censos Nacionales de Población de 1895 -1914 -1947-1960. El cuadro 5 se construye teniendo en cuenta el número de los habitantes en orden decreciente, y tomando las 15 primeras localidades de cada CNP. Se observa que en 1895, sólo 8 localidades tenían más de 2.000 habitantes. En 1914 llega a 41 centros urbanos, es decir, en 19 años aparecen 33 localidades más en el territorio provincial, lo que está demostrando el gran impacto ocasionado por el motor a vapor en los buques de ultramar y el avance de las vías del ferrocarril, que traen los inmigrantes que se asientan en estas tierras.

Nº	Localidades	Censo 1895	Localidades	Censo 1914	Localidades	Censo 1947	Localidades	Censo 1960
1	Rosario	89.920	Rosario	222.592	Rosario	467.937	Rosario	593.467
2	Santa Fe	22.244	Santa Fe	59.574	Santa Fe	168.791	Santa Fe	208.350
3	Casilda	4.241	Casilda	9.976	Rafaela	23.665	Rafaela	34.046
4	C. de Gómez	3.786	C. de Gómez	9.810	V. Tuerto	15.947	V. Tuerto	23.433
5	Esperanza	2.649	Rafaela	9.698	Reconquista	12.729	S. Lorenzo	20.920
6	S Carlos Centro	2.339	Vera	6.220	C. de Gómez	12.354	Reconquista	18.964
7	Rafaela	2.208	A. Seco	6.010	San Lorenzo	11.109	V. Gdor. Gálvez	17.670
8	Reconquista	2.131	Firmat	5.712	Casilda	11.023	C. de Gómez	16.874
9	Gálvez	1.975	V. Tuerto	5.153	Rufino	10.987	Casilda	16.075
10	San Lorenzo	1.906	Reconquista	5.017	Esperanza	10.035	Santo Tomé	15.747
11	V. Constitución	1.843	Rufino	4.592	V. Constitución	9.183	Esperanza	14.572
12	Coronda	1.725	Esperanza	4.518	S. Cristóbal	9.071	V. Constitución	14.480
13	Carcarañá	1.484	Alcorta	3.991	V. Gdor. Gálvez	8.865	C. Bermúdez	12.410
14	Helvecia	1.460	Gálvez	3.807	Gálvez	7.891	Rufino	12.405
15	Vera	1.140	V. Constitución	3.499	Vera	7.667	Laguna Paiva	11.703

Fuente: INDEC, IPEC: Censos Nacionales de Población

Al analizar su evolución en los períodos intercensales 1.895/1914, se observa que Rosario, Santa Fe, Casilda y Cañada de Gómez, mantienen su puesto. En cambio, entre 1947/1960 en el tercero y cuarto lugar aparecen Rafaela y Venado Tuerto, que aumentaron su población, favorecida por el esplendor del ferrocarril, convirtiéndose estas localidades en nudo de comunicaciones, hecho que las beneficiará a partir de ese momento, dado que la situación de encrucijada, dónde converge el tráfico de mercaderías y tránsito de personas, las convierte, automáticamente, en sitios de desarrollo de actividades, principalmente las ligadas al comercio y servicios en general.

En el cuadro 6 se muestra la 15 localidades según el porcentaje de crecimiento de cada período intercensal, para inferir las causas que influyeron en ese crecimiento. Entre ellas se desprenden que Rosario y Santa Fe (grandes puertos de ultramar) presentan un crecimiento sostenido en todos los períodos intercensales. La llegada de inmigrantes fue tal que trajo como consecuencia, especialmente en estas ciudades, la escasez de viviendas y trastornos en la economía familiar. A raíz de ello, comienza a observarse una nueva realidad urbana, los conventillos. Éstos eran grandes casas que una familia completa de inmigrantes se hacinaba, en pequeños cuartos alquilados, elevando aún más la renta inmobiliaria, que promueve la construcción de propiedades para satisfacer la demanda.

No ocurre lo mismo con otras localidades, cuyo crecimiento responde a causas como: encontrarse en cruce de líneas de ferrocarril, por ejemplo, como ya se dijo, Firmat, Rafaela, Venado Tuerto. O bien, el proceso que se da a partir de la década del 40, cuando se inician las migraciones desde las áreas rurales a las urbanas, hecho que se manifiesta claramente en el censo del '60, y que pone en evidencia varias causas, como:

- la mecanización que expulsa mano de obra del sector agropecuario,
- el automotor, que permitió llegar a centros urbanos mayores, dejando de lado los servicios que brindan los centros de menor jerarquía,
- la industria, que ofrece salarios más altos y seguros que el trabajo rural, etc.

Venado Tuerto se afirma, como capital sede de importante y variada agroindustria. Otras ciudades como Cañada de Gómez, Casilda, Rufino, tuvieron su desarrollo significativo, propio del dinamismo que trajo las nuevas técnicas aplicadas a la producción y transporte.

Además, se manifiesta otro hecho como es la formación de aglomerados urbanos, es decir, el crecimiento de centros aledaños a las grandes ciudades que expanden su mancha urbana y absorben a centros cercanos formando una conurbación. Es el caso de los aglomerados: Santa Fe con Santo Tomé, Recreo, Rincón; Rosario con Puerto San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Villa Gobernador Gálvez, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria; y, Reconquista con Avellaneda. En cambio, localidades como Zavalla, Bustinza e Irigoyen, pierden población a raíz del éxodo rural que provoca la mecanización del campo y la atracción de mano de obra que significó la radicación de industrias en el cinturón industrial que se forma desde Santa Fe, a lo largo de la ribera del Paraná.

Cuadro 6 Ranking de localidades que más crecieron entre cada período intercensal			
Crecimiento del Período intercensal	1895 - 1914	1914 - 1947	1947 - 1960
1	Firmat	San Lorenzo	Capitán Bermúdez
2	Rufino	Venado Tuerto	Santo Tomé
3	Alcorta	San Cristóbal	Villa Gobernador Gálvez
4	Venado Tuerto	Santa Fe	San Lorenzo
5	Vera	Villa Constitución	Villa Constitución
6	Rafaela	Reconquista	Laguna Paiva
7	Las Rosas	Rafaela	Reconquista
8	Santa Fe	Rufino	Venado Tuerto
9	Cañada de Gómez	Esperanza	Casilda
10	Rosario	Rosario	Esperanza
11	Reconquista	Gálvez	Rafaela
12	Casilda	Cañada de Gómez	Cañada de Gómez
13	Gálvez	Vera	Rosario
14	Villa Constitución	Casilda	Santa Fe
15	Esperanza	Villa Guillermina	San Cristóbal

Fuente: INDEC. IPEC. Censos Nacionales de Población.

El surgimiento de un medio de transporte más rápido y eficaz, que acortó distancias, provocó que distritos menores, perdieran funcionalidad y población como las localidades de Tartagal, Pilar, Serondino y Los Quirquinchos, que, además, no gestaron una economía propia, dinámica y sustentable en el tiempo, y fueron afectadas por los vaivenes la economía de esa etapa. Villa Guillermina es el caso más notorio de un centro de población en retroceso, dado que aparece en el CNP del '47 ocupando el puesto número quince y, en el CNP de 1960, en el número cincuenta y siete, debido a hechos económicos puntuales como la quiebra de la Empresa La Forestal.

Como las regiones servidas por el ferrocarril eran especialmente agrícolas, motivó un rápido crecimiento de la producción; en particular el trigo, maíz y lino; y en cuanto a la ganadería, la explotación lechera con el surgimiento de la actividad tambera y la instalación de plantas industriales, especialmente en los departamentos Las Colonias y Castellanos.

Regiones apartadas fueron incorporadas a la civilización. San Cristóbal y Vera en el norte, la frontera del sur defendida por los antiguos fortines de Melincué y la Guardia de la Esquina se poblaron. La tierra se valorizó, los pueblos se comunicaron entre sí. Los ferrocarriles producían toda una renovación, cubriendo necesidades y prestando servicios.

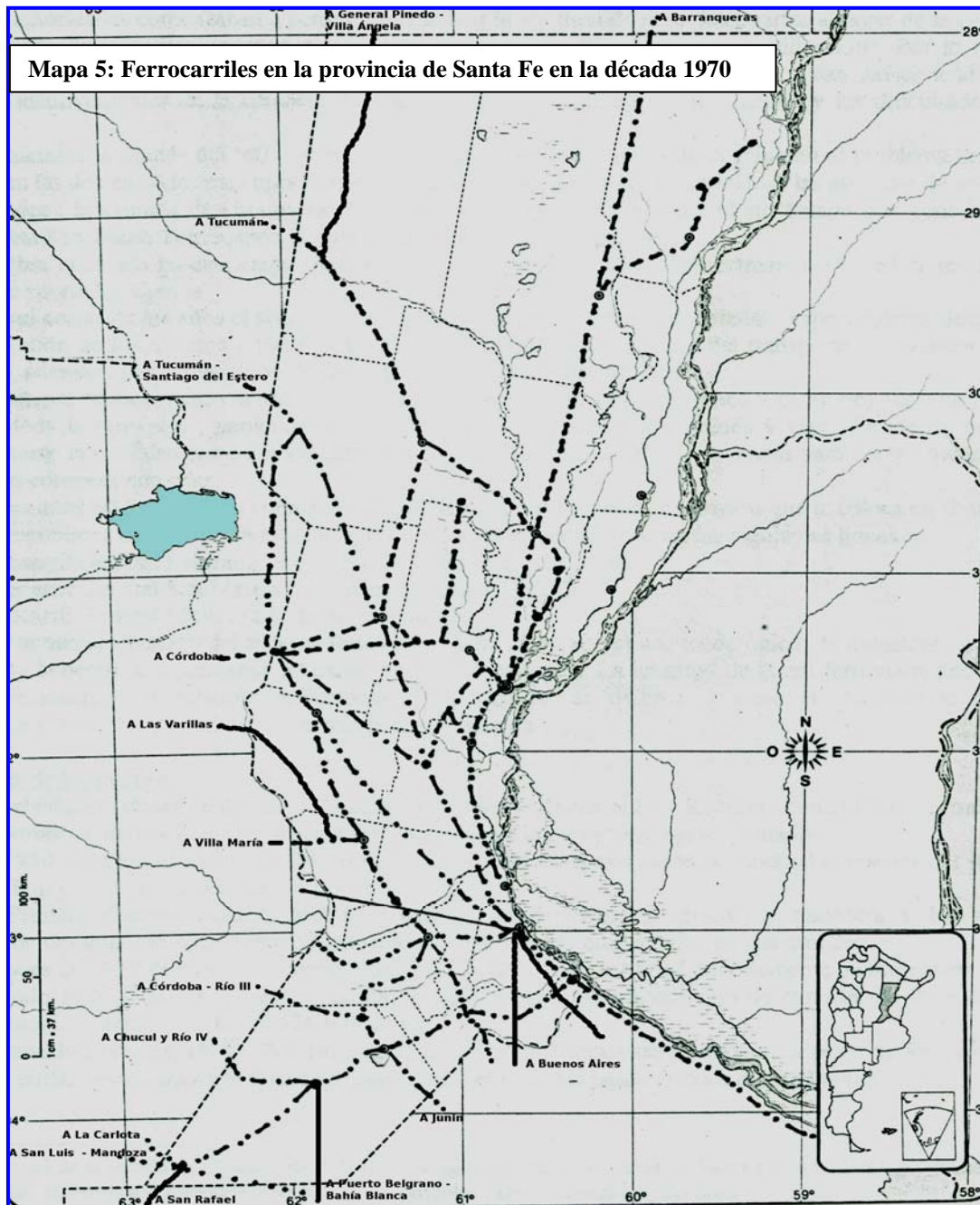
2.9.- Efectos de la crisis del 30

Al llegar la década del 1930, la Gran Crisis que envuelve el mundo, afecta también a las empresas del ferrocarril. El aumento de la importación de automotores es cada día más importante. Crece el uso de los camiones para llevar la carga a los puertos de Santa Fe y Rosario. La ejecución de una red de caminos se hacía inevitable y se organiza un programa para contribuir eficientemente al progreso, vinculando regiones que nunca fueron atendidas por el sistema ferroviario y que, como consecuencia a la falta de vías de transporte, permanecían invariables a causa del aislamiento que vivían. Es aquí cuando comienza a esbozarse una política vial en la provincia que echará las bases de la estructura de la red caminera actual.

Además, el costo de las tarifas ferroviarias se acrecienta año tras año, que repercute negativamente en la economía y en los productores. Esto plantea un grave problema económico, que el Poder Ejecutivo Provincial se propone enfrentar, aprovechando los caminos costaneros de las vías férreas, considerando las diferentes porciones de líneas nuevas a abrir y, las que se debían ensanchar. Pero, a pesar de la importancia de la política vial, la construcción de los caminos estaba fuera del alcance de los recursos del tesoro provincial.

En el mes de mayo de 1933 se realiza, en todo el país, el Primer Censo de Tráfico con el objeto de conocer sus características en las distintas rutas provinciales. Los resultados permiten advertir que las carreteras pavimentadas tienen una mayor importancia para el movimiento de cargas que para el de pasajeros o de turismo. Esto reafirma los objetivos de ampliar la red pavimentada con miras a vincular directamente las zonas de producción con los centros de embarques y consumo. A partir de ese momento la preocupación constante del Estado será la construcción de carreteras pavimentadas y la conservación en buenas condiciones de una red más extensa de caminos de tierra. La Dirección de Obras Públicas de la Provincia se plantea, en 1939, la necesidad de elaborar una planificación para la obra vial que tendiera a estimular la producción y facilitar el comercio. Para ello Vialidad Nacional debe dar preferencia a los caminos de acceso a las principales rutas pavimentadas, buscar el paso natural a los puertos de embarque más cercanos para disminuir el recorrido de los productos y abaratar los fletes con el uso de la vía fluvial. No obstante, para el transporte de la producción a larga distancia sigue predominando el uso del ferrocarril, aunque empieza a vislumbrarse la importancia del camión, pese a los pocos caminos pavimentados terminados. Así, en el

cuadro 7, se presenta el estudio realizado en la provincia en el año 1937, donde evidencia que cuando más cercanas al puerto se hallan las áreas productivas, el medio de transporte elegido fue el camión, en detrimento del ferrocarril.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de ENSINCK Oscar y GRASSINO Susana.

El mapa 5 muestra a la red de vías y la conexión de la provincia al país. Por el Norte llega a la provincia de Chaco (General Pinedo–Villa Ángela, o Barranqueras). Por el Oeste, enlaza con las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Córdoba, San Luis, Mendoza; y, por el Sur, con la provincia de Buenos Aires. Entre los años 1920-1970, los hechos más sobresalientes fueron que las empresas concesionadas abandonaron todo progreso de expansión ferroviaria y se nacionalizaron los FFCC.

Las autoridades piensan en reactivar la vía fluvial, pero los puertos al norte de la ciudad de Santa Fe, hasta Reconquista, requerían una inversión muy significativa para su utilización. Se manifiesta, entonces, la enorme necesidad de construir carreteras en los departamentos Garay y San Javier, tendiendo a corregir los inconvenientes de la carencia de vías férreas que faciliten el intercambio y las dificultades de la navegación. Al iniciarse la década del '40, además de pavimentar rutas, se solucionó los problemas del tráfico que presentaban las dos ciudades más importantes -Santa Fe y Rosario- pavimentándose las avenidas de acceso en ambas ciudades: la avenida de circunvalación en Rosario, y el puente sobre el río Salado que consolidará la unión de Santa Fe y Santo Tomé,

facilitando el acceso a los puertos. La obra encarada en esta etapa, da la continuidad al proyecto vial, conformando una red al servicio del modelo agroexportador vigente.

Departamento de Origen	Puerto de destino	Medio de transporte y % de productos	
		Camión	FFCC.
Las Colonias	Santa Fe	64,1 %	34,2 %
La Capital	Santa Fe	89,6 %	7,3 %
San Justo	Santa Fe	40,6 %	50,4 %
Rosario	Rosario	54,9 %	37,0 %
Iriondo	San Lorenzo y San Martín	21,6 %	0,5 %

Fuente: Archivo General de la Provincia. Transporte de productos agrícolas en la provincia de Santa Fe. Año 1937, y Orientación del Estudio sobre el régimen del transporte de productos agrícolas. Departamento de Economía.

Con el correr de los años el sistema ferroviario se torna deficiente, especialmente después de la nacionalización de los mismos (1949), incrementándose el transporte de bienes por camión. El sistema ferropuerto acusó el impacto, y la competencia entre trenes y camiones fue una realidad palpable en toda la provincia, particularmente por el trazado paralelo de caminos y vías. Desde un principio puede observarse la rivalidad entre ambos sistemas, ya que las rutas no fueron pensadas para complementar a las vías sino para competir con ellas.

Tras la nacionalización del sistema ferroviario, y su retraso tecnológico, la industrialización del país impulsará la decisiva supremacía del camión sobre el uso de vagones. La longitud de la red ferroviaria nacional se mantuvo estacionaria, intentándose, infructuosamente, medidas de defensa, como la clausura de ramales improductivos, y reducción de números de trenes en circulación. En los años 60 la provincia contaba con 6.000 Km. de vías férreas, extensión que la colocaba en el segundo lugar de la República, después de la provincia de Buenos Aires, con las siguientes líneas:

Ferrocarril General Belgrano: ex Ferrocarril Santa Fe y Córdoba.

Ferrocarril General San Martín: ex Buenos Aires al Pacífico.

Ferrocarril General Mitre: ex Central Argentino.

IV) Conclusión General

La historia de los caminos es inseparable de la historia de los lugares y, la trama viaria se constituye en la directriz del poblamiento. A mayor densidad y eficiencia viaria, mayor concentración de población, de actividades económicas, de servicios, y todas las funciones que esos hechos conllevan. Por ello los caminos son indicadores fundamentales a la hora de establecer jerarquías urbanas. No cabe duda que una red centralizada convergirá siempre en el punto que ordena el territorio, mostrando que las regiones con una trama urbana densa, poseen centros de población que aglutinan funciones de redistribución de los bienes que producen sus áreas de influencia. Esta vinculación entre la red caminera y el poblamiento y, por ende, con la realidad político-administrativa de un territorio, permite reforzar y comprobar cómo una localidad se puede constituir en capital o polo estructurador de una región.

En síntesis, en el estudio se evidenció el cambio de la fisonomía del centro y sur provincial, hacia finales del siglo XIX. Puede decirse que el sistema ferroviario tiende a la concentración monopólica en dos núcleos diferenciados: uno, de capital francés, con centro en la ciudad de Santa Fe; el otro, de capital británico, en la ciudad de Rosario. Acerca del cambio que produjo este medio de transporte nos dice Juan Álvarez *"Hoy -1910- un solo maquinista, un foguista y un guarda, pueden conducir en un solo día lo que acarrearaban en un año todas las carretas santafesinas juntas con sus rebaños de bueyes y su ejército de conductores"*. (7)

Además, la estación Rosario de la Empresa Ferrocarril Central Argentino, por su tamaño, cantidad de construcciones y capitales invertidos, más el movimiento económico, fue considerada como la más importante de toda la República. No cabe dudas que la Compañía realizaba un generoso negocio con la colonización de las tierras concedidas a ambos lados de las vías, que le permitió adquirir el Ferrocarril Oeste Santafeño y unirse con el denominado Buenos Aires-Rosario, reuniendo toda la red portuaria que tenía como epicentro la ciudad de Rosario, con líneas que se extendían hacia el norte, el oeste y el sur provincial y nacional. En 1890, Rosario contaba con cinco estaciones ferroviarias: Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril Oeste Santafeño, Ferrocarril Buenos Aires-Rosario-Sunchales, Compañía Fives Lille (Francesa) y Ferrocarriles Córdoba-Rosario. En 1896, salían y entraban de ella, diariamente, alrededor de cien trenes. La maraña de redes ferroviarias se transformó en un factor fundamental en los problemas urbanísticos.

La relación recíproca entre el transporte, el espacio, y el tiempo, proporciona la base y componente fundamental del desarrollo regional y de la integración. Luego de una simple descripción del paisaje y el manejo estadístico de

localidades y población según los censos nacionales y provinciales, se presta atención al espacio organizado, y se concluye de acuerdo a los objetivos planteados.

En cuanto al primer objetivo, que *torna obsoleto el anterior sistema de transporte y su correspondiente organización espacial*, se observó que entre los años 1870-1930 el modelo agroexportador requería de un transporte rápido y con mayor capacidad de carga que permitiera el traslado de los productos hacia los puertos. Para ello se trajo de Europa un medio de transporte rápido: el ferrocarril. Esto determinó la decadencia y muerte del sistema de mensajerías terrestres y del servicio regular de los vapores. La ocupación del espacio reveló el modelo económico vigente y la decisión de los grupos actuantes. La organización se estructuró en función de satisfacer la demanda del mercado externo, imponiendo en el territorio el trazado de la red vial que la economía solicitaba, modelo que estructura el territorio, manteniéndose hasta la actualidad.

Simultáneamente, y respondiendo al objetivo que *reorganiza y amplía la ocupación de las áreas con población, economía y red urbana*. Este proceso de desarrollo, produjo el correlativo surgimiento de una densa red urbana y el ferrocarril generó una línea de fuerza que actuó como área extendida de atracción (demográfica, de viviendas, de servicios, de industrias), induciendo el desarrollo de centros urbanos mayores, insinuándose la polarización con respecto a los núcleos menores que además contarán con menos accesibilidad. Con ello queda claro que la red de transporte aumentaba con el crecimiento económico, que a su vez, si eran ciudades portuarias, potenciaban y acarrearaban a la accesibilidad global.

Por último, queda claramente demostrado que *concentra la red en los grandes puertos de navegación de ultramar*. Las vías ferroviarias obedecieron a un criterio funcional, dibujando una malla radial y centralizada en dos áreas, Rosario y Santa Fe, donde conflúan los flujos de producción. Ello demandó la construcción de puertos con infraestructura adecuada a la economía de exportación. El desenvolvimiento de una red ferroviaria orientada en forma de abanico hacia los puertos, facilitó la movilización de la producción agropecuaria para su exportación a los mercados de ultramar. Además, le resultó eficaz para la colocación de los productos manufacturados que llegaban de Europa, cubriendo las necesidades de los inmigrantes y, respondiendo a la División Internacional del Trabajo, imperante en esos tiempos.

El avance tecnológico, en el primer cuarto del siglo XX, introdujo al automotor como el nuevo medio de transporte que compitió en el diseño de la red vial y la reorganización del espacio. Ante la ausencia de modernización de los ferrocarriles, y la escasa confiabilidad de los servicios, aumentó el uso del automotor, provocando la reducción en el empleo del ferrocarril y estancamiento de algunos centros urbanos dependiente del mismo.

Bibliografía

- ALVAREZ, Juan. **Ensayo sobre la Historia de Santa Fe**. Buenos Aires. 1911.
- CARRASCO, Gabriel. **Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Fe**. Buenos Aires. Stiller y Laas. 1886.
- CHIARAMONTE, José Carlos. **Problemas del europeísmo en Argentina**. Facultad de Ciencias de la Educación- U. N. L. Paraná. 1964.
- ENSINCK, Oscar L. **Las grandes escalas marítimas internacionales en el siglo XIX**. Puerto de la ciudad de Rosario sobre el río Paraná. 1970.
- ENSINCK Oscar L. **Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe**. Rosario. Monografías y ensayos N° 14. Instituto de Historia. F.D.D.y C.S. 1977.
- ENSINCK Oscar L. **Historia de la inmigración y colonización en la Provincia de Santa Fe**. F.E.C.I.C. 1979.
- ENSINCK Oscar L. **Historia Económica de la Provincia de Santa Fe**. Rosario. U.N.R. 1985
- GIORIA, Blanca María Isabel. Mayo 1997. **Los Medios de transporte organizadores del espacio de la Provincia de Santa Fe**. Ponencia en las Primeras jornadas regionales de iniciación a la investigación en Geografía. U.N.L. Santa Fe.
- HOTSCHER, Curto. E. **Evolución de la Agricultura en la Provincia de Santa Fe**. Imprenta de la Provincia de Santa Fe. 1953.
- MANZI, Rubén - GALLARDO, Mabel. **Geografía de Santa Fe** .Tomo 1 - 2 - 3. Mendoza. Editorial Spadoni S.A. 1972.
- ROFMAN, Alejandro; ROMERO, Luis. **Sistema Socioeconómico y estructura regional en la Argentina**. Buenos Aires. Amorrortu editores. 1997.

Notas:

- (1) Ensinck Oscar L. **Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe.** 1977. Pág. 5
- (2) Ensinck Oscar L. **Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe.** 1977. Pág. 23 y 24.
- (3) Se mantiene la grafía del nombre original de esa Empresa
- (4) Ensinck, Oscar. **Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe.** 1977. Pág. 9
- (5) Carrasco, Gabriel: **Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Fe.** - Stiller y Laas - Buenos Aires - 1886 - Pág. 202.
- (6) Ensinck Oscar. **Historia económica de la Provincia de Santa Fe.** 1985. Pág. 107.
- (7) Álvarez J.: **Ensayo sobre la Historia de Santa Fe** - Buenos Aires - 1911