

## **TERRITORIO NACIONAL CHACO. CONSOLIDACIÓN Y AFINCAMIENTO ENTRE 1878- 1930- I PARTE**

Luciana Sudar Klappenbach

### *Introducción:*

En esta primera parte de los artículos que conformaran el desarrollo de la temática enunciada se pretende introducir al lector al panorama nacional. Por ello se inicia con un análisis de situación general, para poder involucrarnos en el nivel regional y entenderlo como ejemplo y manifestación de un marco geopolítico de orden nacional en el período que abarcamos.

### *Argentina s.XIX. Estructuración de los territorios.*

El nuevo sistema económico, el capitalismo y el librecambio, devenido de la Revolución Industrial, la mayor disponibilidad de capitales y la mayor capacidad de las metrópolis de absorber las exportaciones locales, se tradujeron en una mayor vinculación de la Argentina dentro del circuito de la economía mundial.

Con la división internacional del trabajo se fijaron roles a las diferentes áreas del globo (colonias y factorías en Asia y Africa durante los siglos XVIII y XIX). Es así que la Argentina en la segunda mitad del siglo XIX asume el rol de productor de materias primas e importador de productos manufacturados, y si bien ya hacia 1810 rompe el vínculo colonial con España, en este momento establece una nueva dependencia pero ahora con Inglaterra. Hecho que no es casual ya que Inglaterra era una de las potencias mas avanzadas y asumía el control del intercambio mundial. Oscar Alende describe la posición de nuestro país caratulándola como "chacra inglesa".

Con el nuevo papel que le toca desarrollar a nuestro país, la tierra adquiere un rol fundamental en el desarrollo productivo. Aparecen entonces dos factores: la

tierra y los intereses extranjeros y entra un nuevo elemento como intermediario entre ambos: la oligarquía terrateniente, que va constituir la clase gobernante de la Argentina liberal.

En la Argentina se dan las condiciones óptimas para la instauración del complejo modelo de relaciones.

Estas condiciones son:

- poder en manos de oligarquías dóciles
- Gran extensión de tierras aptas despobladas
- Disposición de recursos naturales (potenciales generadores de desarrollo económico)
- Bajo costo de materias primas o costos comparativos diferenciales.

En el periodo comprendido entre la unificación nacional y la primera guerra mundial (1862 – 1914) el país experimentó un sorprendente crecimiento económico asociado a varios factores: desarrollo de actividades productivas como la ganadería y la agricultura, privilegiada condición de las tierras en la pampa húmeda, incorporación de capitales y fuerza de trabajo extranjeros. Estos dos últimos manifestados en la construcción de ferrocarriles y el fomento de una política migratoria.

En Argentina tres factores definieron su dinámica de crecimiento y desarrollo:

1. Luego de la conquista al desierto y del Chaco y las campañas colonizadoras, se disponía una inmensa superficie de tierras que quedaba marginada y desconectada de los centros productivos y de desarrollo (Litoral y Buenos Aires) y así también del puerto. EL ferrocarril fue entonces el elemento estructurador del territorio y consecuentemente de las economías regionales. Con este novedoso sistema de transporte se acortaban las distancias y se reducían los costos de traslado.

El segundo factor importante en el desarrollo de nuestro país fue el del capital (foráneo en la mayoría de los casos), se realizaron grandes inversiones orientadas fundamentalmente a la construcción de infraestructura: ferrocarriles, puertos; aunque también se utilizaron para mejora en la explotación y la

2. incorporación de maquinarias y tecnología. Gran Bretaña fue en nuestro caso el principal inversor.

3. El tercer factor fue el de la mano de obra; así como se importó capital y tecnología, llegaba a nuestro país una gran ola migratoria proveniente de Europa movilizada por la difícil situación y casi nulas posibilidades de crecimiento que sufría este continente, como consecuencias de la Revolución Industrial. Este gran número de población permitía a nuestro país el poblamiento efectivo de las nuevas tierras y la incorporación de fuerza de trabajo para el desarrollo de la creciente actividad agropecuaria y de las nuevas funciones que se incorporaban.

### *Expansión territorial*

<b>Disponibilidad de nuevas tierras</b>	<b>Nuevo sistema de comunicaciones</b>	<b>Incorporación de mano de obra</b>
Conquista al desierto: Patagonia. Colonización del Chaco. Incremento de superficies aptas para la explotación agropecuaria.	Construcción de ferrocarriles: estructuración del territorio sobre las bases de un nuevo sistema de transporte con un sistema centralizado en Buenos Aires	Inmigración: mano de obra, poblamiento de áreas ganadas a los aborígenes. Europeización del país.

Se plantea entonces un expansionismo hacia el exterior, dado por la participación en el comercio internacional a través de las exportaciones primarias, y un expansionismo interno materializado por la ampliación de las fronteras hacia las áreas ocupadas hasta el momento por los aborígenes que poblaran nuestras tierras desde épocas prehispánicas.

### *Ferrocarriles:*

Los ferrocarriles además de constituir un importantísimo avance en materia de transporte y comunicaciones a nivel interno también permitieron

acortar las distancias entre la producción argentina y los consumidores del exterior, Europa principalmente. Por otro lado también el transporte marítimo había perfeccionado sus condiciones y las técnicas de congelamiento y enfriamiento de carnes propiciaba la exportación. Quedaba claramente estructurada la red que movía la producción interna a los puertos y de estos a ultramar.

El ferrocarril jugó un papel fundamental en el esquema económico del país. Constituyó un factor determinante en la formación de un mercado nacional, ya que cubrió las distancias rompiendo con el aislamiento de las ciudades del interior. Se vinculó el interior con Buenos Aires y los puertos del litoral.

La extensión del ferrocarril fue determinante en la integración de todas las regiones en el mercado nacional. Sin embargo se presentó un doble juego que por un lado benefició a algunas situaciones y por el otro tendió a romper con estructuras tradicionales de producción.

Para el primer caso además está decir que la estructuración centralizada benefició totalmente a la región pampeana y el Litoral dando salida al exterior, a través de los puertos, a toda la producción, principalmente agropecuaria. Integrando las áreas rurales con las grandes ciudades y los puertos. Haciendo accesibles también los productos de importación. En otras áreas propició el desarrollo con el inicio de actividades expansivas que apuntaban a una demanda nacional, tal es el caso del Chaco con su producción algodonera.

En el segundo caso la producción regional se vio amenazada por la incorporación de productos importados (mortal competencia con las pequeñas industrias locales). Estos productos absorbieron las demandas internas. La estructuración del ferrocarril con centro en el Litoral tendió a debilitar el comercio interregional y la accesibilidad de las regiones en el interior entre sí.

Las primeras redes ferroviarias respondieron a dos necesidades fundamentales:

1. Servir como salida de la producción agropecuaria, conectando las áreas rurales de la Provincia de Buenos Aires con el puerto.
2. Integrar el interior, fomentando la producción regional y la vinculación de los nuevos poblados.

3. Y una tercera no tan substancial: Transporte hacia el interior de los productos manufacturados importados y de población.

#### Incidencia del ferrocarril en la Argentina:

1. Reducción de gastos de transporte interno.
2. Apertura de zonas de mercado
3. Conexión y acceso a las nuevas tierras ganadas en la conquista al desierto y ampliación de la frontera hacia el interior
4. Influencia en el nuevo mercado de exportación: carne congelada (creación de frigoríficos, 1876).
5. Introducción al desarrollo industrial argentino.
6. Estructuración del territorio, y generación de nuevos poblados originados de la actividad ferroviaria (en puntos de localización de estaciones cabeceras).

En un primer momento algunas redes se realizaron con capitales nacionales, no obstante a partir de 1880 las construcciones de los ferrocarriles se realizaron con la participación de capitales Ingleses (90% de las empresas) hubo una participación también, aunque menor de capitales franceses

Las inversiones nacionales apuntaron a la compra de tierras para la explotación ganadera. De esta actividad se desprendían las principales exportaciones del país: carne, cueros y lanas (esta última se intensificó a partir de la segunda mitad del s. XIX para satisfacer la industria textil europea).

Cabe destacar también que no solo el capital y la inversión provenían de Inglaterra, sino que la construcción de los ferrocarriles implicó la importación de las maquinarias, la tecnología, los conocimientos y por lo tanto los técnicos, y en una primera etapa la mano de obra; más tarde se empleó a la población inmigrante que llegaba al país al mismo tiempo que el territorio se iba surcando de estos nuevos caminos de hierro.

Claramente se puede observar en los gráficos la estructuración centralizada en Buenos Aires, lo que indica una orientación portuaria de los sistemas de transporte, entendiendo entonces que el fin primero era comercial, concentrando

pues tanto productos agrícolas como los de ganadería para abastecer los mercados internacionales (Inglaterra esencialmente, cuya industria reclamaba esta materia prima, así como también la necesidad de alimentar a la población dedicada al sector secundario y terciario cada vez más creciente)

La política ferroviaria encontró fuertes variantes entre los primeros años de construcción y la última década del siglo. Durante el periodo que se conoce como “las primeras presidencias”: Mitre, Sarmiento, Avellaneda (1862 – 1880), se procuró la construcción de ferrocarriles de propiedad del Estado. Así en 1880 el Estado es dueño de las líneas que paso a esquematizar:

- Central Norte
- Ramal de Villa María a Córdoba
- Tramo en Entre Ríos
- FFCC Oeste, propiedad de la Pcia. De Buenos Aires

El resto de las líneas correspondían a seis sociedades británicas, tres de las cuales gozaban de ganancias garantidas:

- FFCC Sud
  - FFCC Central Argentino

#### *Breve cronología de las primeras redes*

AÑO	FERROCARRILES	PROPIEDAD
1857	FF.CC. Oeste	Pcia. de Buenos Aires
1862	FF.CC. del Norte	Estado Nacional
1863	FF.CC. Oeste pasa a manos de la Pcia.	
1865	FF.CC. del Sur	Capital Inglés
1866	FF.CC. Central Argentino	Capital Inglés
1873	FF.CC. Andino	Estado Nacional
1874	FF.CC. del Este	
1875	FF.CC. Central Norte Argentino	Cía. Telfener
1883	Expropiación del FF.CC. Este	Estado Nacional
1885	FF.CC. Del Pacífico	
1888	FF.CC. Del Nordeste Argentino	

En esta primera etapa, el Estado Nacional urgido por la necesidad de sacar la producción del interior al puerto, crea como incentivo para las compañías inversoras lo que se conoce como “ganancias garantidas”: la Nación aseguraba un 7% sobre el capital invertido como renta para los accionistas. En la década del '80 estas ganancias se redujeron al 5%. Otra modalidad que recurría en los contratos era el otorgamiento de tierras linderas a las vías a la compañía constructora, también esto se omite en los nuevos contratos de 1880 (Presidencia de Roca)

La gestión presidencial de Juárez Celman marca un profundo cambio en la política ferroviaria. Ante la agobiante deuda creciente en oro, el presidente encontró en la venta de los ferrocarriles su fuente de recuperación de recursos. Se inicia entonces la etapa de privatizaciones o venta de los ferrocarriles casi todos pertenecían al capital inglés.

Es así que la política nacional de la primera etapa se había frustrado. De aquí en más las construcciones del Estado estarían orientadas al fomento de áreas despobladas o de frontera, recorriendo las áreas más despobladas del país; mientras que las líneas troncales eran inglesas.

FFCC	AÑO	PROPIEDAD	AÑO	PROPIEDAD
Oeste	1857	Pcia. de Bs. As.	1890	New Western Railway of Buenos Aires
Central Argentino	1862	Central Arg. Railway		Central Arg. Railway
Andino	1874	Nación: Consejo de O. Publicas	1885	Clark
Central Norte	1875 1876	Cia. Telfener Estado Nacional	1887	Córdoba Central Railway

### *El primer tren: el Ferrocarril Oeste:*

El primer ferrocarril construido en nuestro país se realizó con capitales privados de inversores argentinos: Sociedad del Camino del Hierro de Buenos Aires.

Este fue también el único proyecto que financiado por el gobierno, en una primera etapa, para tomar total posesión en 1863.

La sociedad obtuvo la licencia para la construcción de esta línea de ferrocarril por concesión de la sala de representantes de la Provincia de Buenos Aires mediante Ley Provincial en el año 1854.<sup>1</sup>

Ya sobre la construcción del sistema ferroviario, la sociedad se enfrentó al problema de no poder contar con suficiente capital para la construcción del ferrocarril tal como lo exigía la Ley. De esta manera el estado (provincia de Buenos Aires) se hace cargo de la adquisición de acciones en el año 1857. Así se conforma una sociedad mixta. Y el Estado se asegura la extensión de vías hacia los campos del oeste.

El ferrocarril contaba con una extensión de 24000 varas y con locomotora a vapor.

Tanto la mano de obra como la conducción técnica y los materiales fueron traídas de Inglaterra.

En el año 1863 la Provincia tomó la total posesión del ferrocarril. La administración fue totalmente estatal y los progresos y desarrollo de las vías se hicieron con capitales nacionales.

AÑO	ESTACION	KM
1857	PARQUE	9
1857	FLORESTA	10
1858	RAMOS MEJIA	18
1859	MORON	23
1860	MORENO	39
1864	LUJAN	70
1865	MERCEDES	106
1866	CHIVILCOY	159

<sup>1</sup> Cuccorese H. J. en su obra "Historia de los ferrocarriles argentinos", describe claramente los principales artículos de la ley.



## BIBLIOGRAFIA

- **BORON, Atilio.** "Estado Capitalismo y democracia." Bs. As. Pub. CBC, Universidad de Buenos Aires, 1993.
- **CUCCORESE, H.** "Historia de los ferrocarriles en la Argentina." Bs. As. , Macchi, 1984.
- **FERRER, A.** "La economía argentina." 16 ed. Bs. As. Fondo de cultura económica, 1983.
- **GEORGES, Bordeau.** "El Liberalismo Político." Buenos Aires; Eudeba., 1983, 241 pp.
- **GUTIERREZ, Ramón.** "Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica". 2da. Ed. Madrid, Manuales Arte Cátedra, 1992, 776 pp.
- **HALPERIN DONGHI, Tulio.** "Historia contemporánea de América Latina". Madrid, Alianza Editorial, 1996.
- **MONTENEGRO, Walter.** "Introducción a las doctrinas político - económicas." 2da. Ed. México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 283 pp.
- **ORTIZ, F.; MANTERO, J. C. ; GUTIERREZ, R.** "La Arquitectura del Liberalismo en la Argentina." Bs. As. , Ed. Sudamericana, 1968.
- **ROMERO, J. L.** "Breve historia de la Argentina" 8va. Ed. Bs. As., Editorial Abril, 1987.
- **SCALABRINI ORTIZ, R.** "Historia de los ferrocarriles argentinos." Bs. As. Plus Ultra, 1995.
- **SCHALLER, E.** "La colonización en el Territorio Nacional del Chaco." En Cuadernos de geohistoria regional, nro. 12, IGH, 1986.
- **SIREAU, A.** "Teoría de la población. Ecología urbana y su aplicación en la Argentina." Bs. As. Ed. Sudamericana, 1966.