

Mesa temática: 5. PATRIMONIO, CULTURA E IDENTIDADES

Título: RELACIONES ENTRE LA DIVISIÓN DEL SUELO AGRARIO Y EL DESARROLLO DE LOS PUEBLOS EN UNA PORCIÓN DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA

Autor: Mg. Arq. Mónica Martínez. Unidad académica: Cátedra de Urbanismo I A, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Córdoba.

Correo electrónico: gestudiosurbanos@gmail.com

RESUMEN

La siguiente presentación forma parte de la tesis de doctorado actualmente en desarrollo sobre la temática de la transformación de una porción del territorio de la provincia La Pampa, República Argentina, mediante el estudio de los procesos de ocupación, colonización, urbanización y producción a escala territorial basados en los pueblos ferroviarios.

En particular, esta presentación aborda la relación entre la colonización del territorio y su relación con el desarrollo de los pueblos ferroviarios, demostrando la incidencia de la división del suelo agrario en el poblamiento y urbanización del territorio y en consecuencia, desarrollo posterior de los centros urbanos, hasta nuestros días.

En este caso de estudio, las empresas de ferrocarril, los dueños de la tierra, las compañías colonizadoras – de inmigración- , son agentes privados que participan independientemente del proceso de ocupación, colonización y urbanización, con escasa participación del estado nacional.

PALABRAS CLAVES

La Pampa, urbanización, colonización, poblamiento, desarrollo

INTRODUCCIÓN

Esta presentación forma parte del tesis del doctorado en Urbanismo de la Universitat Politècnica de Catalunya, del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio¹ en Barcelona, España, cuyo tema problema aborda la transformación del territorio de La Pampa, mediante el estudio de los procesos de ocupación, colonización, urbanización y producción a escala territorial basado en los pueblos ferroviarios.

Para el desarrollo del marco teórico – metodológico de este trabajo, se recurre tanto a aquellos casos cuyo estudio resulta de interés por su conceptualización y metodología empleada (Foglia, Paterlini, Sabaté, Ferrari), como al análisis comparativo de diferentes antecedentes de la ocupación y urbanización, de las provincias de Santa Fé (Martínez de San Vicente) y Buenos Aires (Randle), entre otros.

En este estudio, se pretende demostrar las relaciones entre la primera división del suelo rural del territorio nacional de La Pampa² y la puesta en producción como condición del desarrollo de los pueblos pampeanos ferroviarios en el momento de su fundación, así como la implicancia de estas, en su situación actual.

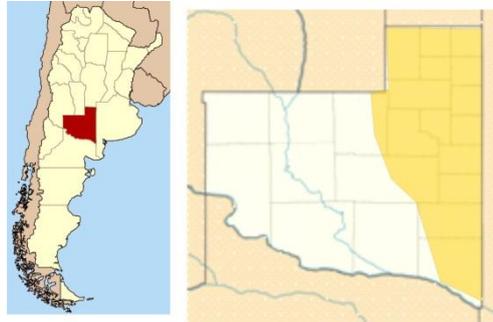


Figura 1. Localización provincia de La Pampa Izq. En la Argentina, Der. Porción del territorio de La Pampa en estudio.

El territorio en estudio, constituye una porción del actual territorio de la provincia de La Pampa (en adelante La Pampa, ver Figura 1), que se corresponde con la región pampeana, cuya calidad de suelo y condiciones climáticas, presenta gran aptitud para el

¹Bajo la dirección del Dr. Arq. Joaquín Sabaté (UPC, Barcelona) y la codirección de la Arq. María Elena Foglia (UNC, Córdoba, recientemente fallecida) y la Dr Arq. Mónica Ferrari (Tucumán).

²La Pampa es territorio de administración nacional desde su Conquista hasta mediados del siglo XX. Esta situación determina que su desarrollo este condicionado a una administración deficiente y a escasa disponibilidad de recursos públicos para su desarrollo.

desarrollo agrícola- ganadero. El mismo comprende tres subzonas: la llanura oriental, los valles pampeanos y la depresión del sudeste (ver figura 2).

a) La llanura oriental: constituye la porción del noreste que se caracteriza por la presencia de vegetación de estepa – modificada actualmente por el cultivo de cereales - sobre una llanura ondulada de clima subhúmedo. La llanura oriental representa la zona de mayor valoración económica en el marco del modelo agroexportador, presentando la red vial y ferroviaria más densa, así como las unidades económicas productivas menores. Esto se debe a su aptitud para la producción agropecuaria, siendo la zona de mayor productividad.

b) Los valles pampeanos: constituye la porción oeste donde la estepa herbácea se transforma en bosque de caldén. Su disposición particular en una faja en dirección dominante sudoeste- noreste responde a la disposición de grandes valles en cuyos bordes se localizan cordones de médanos con importantes reservas de agua dulce. El régimen de lluvias desciende hacia el oeste. Este suelo presenta aptitud para el desarrollo de la ganadería bovina extensiva y el cultivo de forrajes.

c) La depresión del sudeste: conformada por los valles del sureste. Las lluvias y la evapotranspiración han dado origen a depresiones cubiertas con lagunas, salitrales y salinas. La depresión del sudeste, posibilita la explotación salinera y la ganadería bovina extensiva. Es la zona de menor densidad demográfica del conjunto.

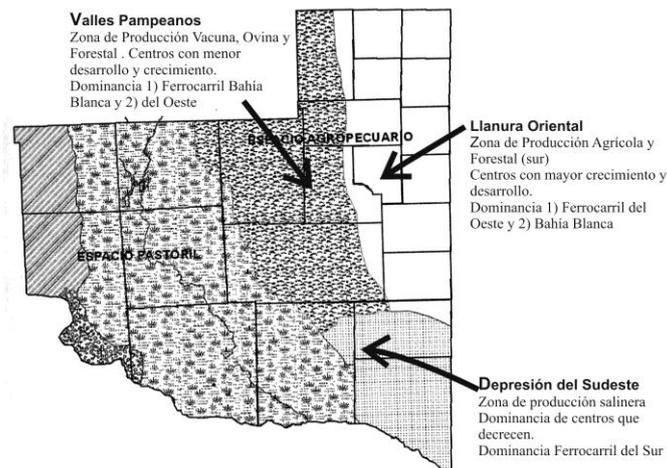


Figura 2. Espacios de la provincia de La Pampa. Elaborado por Daniel Cardin y Oscar Folmer. (Comerci, 2008, pág. 23). Reelaboración sobre plano base.

El interés de abordar esta problemática se basa en la falta de un conocimiento profundo del proceso urbanizador pampeano, los modelos urbanos, su configuración y relación con el proceso de colonización y puesta en producción. La actual situación de desarrollo de las ciudades pampeanas, con la paralización del ferrocarril, la tecnificación del campo, un fuerte proceso de polarización del territorio, pérdida de población rural y urbana, requiere de estudios que permitan echar luz sobre las implicancias físicas de este fenómeno en sus orígenes, para la toma de decisiones de desarrollo futuro.

MÉTODOLÓGIA

Sintéticamente, para el desarrollo de este trabajo se procede a estudiar el proceso de colonización y urbanización inicial – período 1880-1930- y en esta primera instancia, su transferencia a la situación de poblamiento actual, mediante el:

- a) Análisis de la estructura parcelaria rural de La Pampa en el período comprendido entre 1879- 1930, a partir de estudios previos desarrollados por Romain Gaignard (1989) y otros (Chávez de Festa, Araóz).
- b) Análisis del proceso fundacional de los pueblos ferroviarios de La Pampa, la condición del territorio natural de implantación y asignación de roles económicos. Su desarrollo demográfico tras su fundación y comparativamente a comienzos del siglo XXI, para analizar las situaciones de crecimiento y decrecimiento por centros, y su relación con la división inicial del suelo. .
- c) Diagnóstico de las relaciones entre el trazado urbano y el trazado de colonias, analizando la incidencia potencial de este último en el desarrollo de los centros.

DESARROLLO

Hasta fines del siglo XIX, este territorio - desértico de toda civilización para el hombre blanco- es ocupado por población indígena nómada (de influencia araucana, mapuche), cuya actividad económica principal son las vaquerías, consistente en la caza y desplazamiento del ganado cimarrón saqueado de las estancias bonaerenses para su comercialización en Chile. Esta primera ocupación, traza sobre el territorio de la Pampa, las rastrilladas o caminos, que unen las agüadas y zonas ricas en pastos naturales, así como las tolderías, asiento transitorio de la población indígena nómada.

Tras la Conquista del Desierto en 1879, se produce una segunda ocupación, que desplaza la población indígena. Las campañas militares avanzan sobre el desierto a

conquistar, utilizando los caminos ya trazados sobre el territorio, asentando fortines, y tomando posesión de la tierra, la que en gran parte, ya ha sido vendida a extranjeros y latifundistas de la campaña de Buenos Aires. Para alcanzar el financiamiento de las campañas militares, se promulga la Ley de Fronteras (1878) – ideada por el General Roca – mediante la cual se enajena la tierra de mejor aptitud para el desarrollo agropecuario, previa su conquista y ocupación (ver figura 3). La privatización del suelo, se completa luego con la Ley de Remate en 1882 y la Ley de Premios de 1885.

Para dar un ejemplo de como se reparte la tierra, en la lista de los primeros adjudicatarios beneficiarios de la Ley de Frontera de 1878, los 100 lotes de la primera sección se adjudican a 30 familias, de las cuales a dos le corresponden la mayoría: Torcuato de Alvear (100.000 ha.) y a Eduardo Casey (210.000 ha).

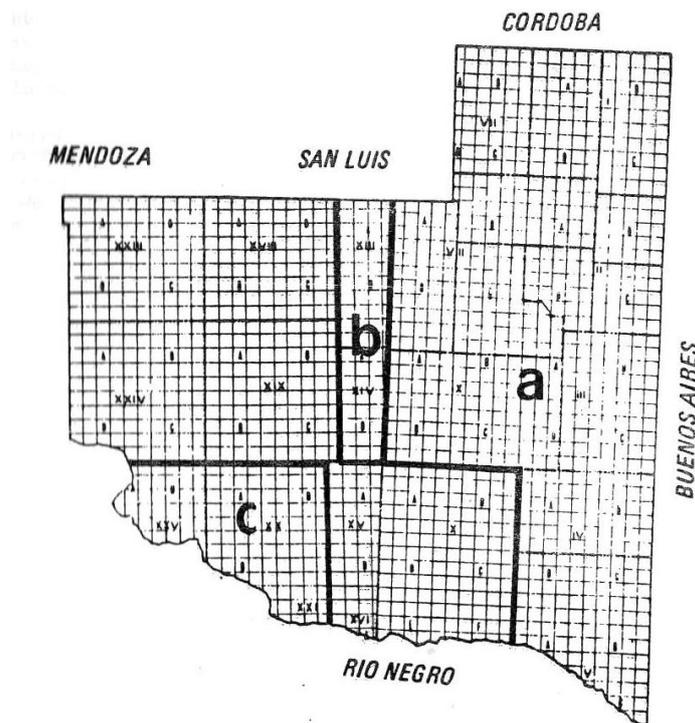


Figura 3. Croquis demostrativo de la entrega de tierra pública. a. Ley de Frontera: 1878; b. Ley de Premio: 1885; c. Ley de Remate: 1882

Fuente. Chaves de Festa.

La Colonización Agrícola en La Pampa. FDEP. La Pampa. Pág. 48

La división del suelo a los fines de su enajenación, se hace utilizando el sistema norteamericano (Land Ordinance) adaptando una macrocuadrícula que divide el territorio en cuadrados de 100 km de lado, con células interiores de hasta 10.000 ha. La

tierra así trazada se divide en unas pocas manos (ver figura 4). Esta división del suelo, tiene sus antecedentes en la Ley de Inmigración y Colonización de 1876.

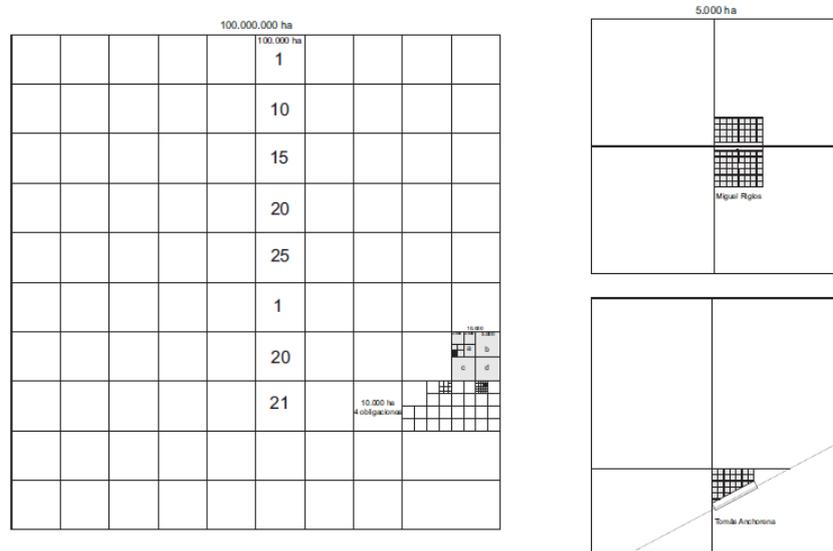


Figura 4. Geometría del catastro y división del suelo del territorio en estudio. Elaboración propia a partir de interpretación Ley de Fronteras (1878)

En la última década del siglo XIX, sobre la configuración geométrica de los títulos de tierras otorgados a los nuevos dueños de La Pampa, ingresa el ferrocarril desde los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires, dando origen a un fuerte proceso urbanizador. El avance de los ramales de las tres líneas ferroviarias inglesas (Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste –BBNO–, Ferrocarril del Oeste, Ferrocarril del Sur) que ingresan a La Pampa, significan el desarrollo de numerosas estaciones sobre las que se trazan los pueblos ferroviarios. Si bien, en BBNO inicialmente hay capitales franceses, todas las compañías terminan siendo inglesas. En 1891, la BBNO es la primera Compañía que ingresa a La Pampa por el sur desde el puerto de Bahía Blanca, mientras que el Ferrocarril del Oeste, lo hace desde el puerto de Buenos Aires 6 años posteriores. Los trazados urbanos y el desarrollo de los pueblos, está ligado a los procesos de colonización del territorio. La formación de las colonias es una empresa que se adjudica tanto a los dueños individuales de la tierra, como a las compañías colonizadoras que actúan como intermediarios.

Si bien el primer poblamiento pampeano es indígena y criollo, la ocupación inmigrante que se incorpora a comienzos del siglo XX, es la base de la colonización y puesta en producción agrícola del territorio. Las Compañías Colonizadoras son las encargadas de la inmigración masiva de agricultores: ruso alemanes del Volga y judíos preferentemente (se localizan hacia el centro- sur del La Pampa), mientras que los inmigrantes italianos (se localizan hacia el centro-norte) responden a una colonización de tipo individual.

Entre 1890- 1915, se trazan en La Pampa 93 estaciones ferroviarias, de las cuáles 23 no desarrollan trazados urbanos o lo hacen sólo bordeando el cuadro de la estación. Los primeros trazados urbanos no surgen del ferrocarril (1882, Victorica, General Acha) sino que son fundaciones con fines militares y/o de defensa, al que el ferrocarril les llega posteriormente.

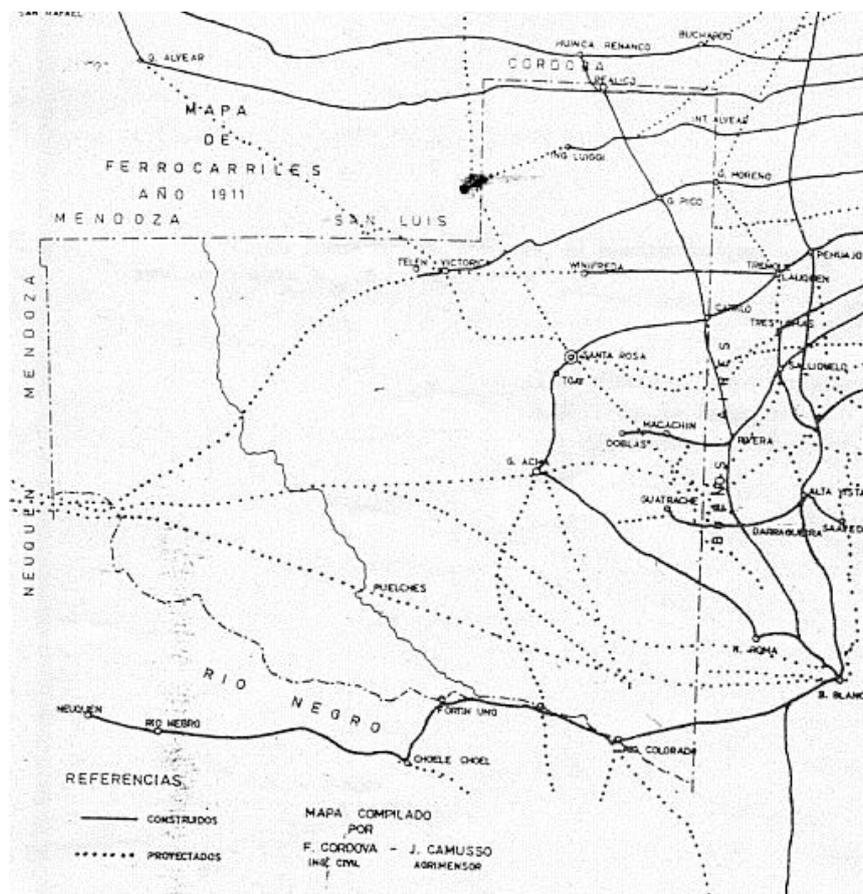


Figura 5. Plano indicando desarrollo de la red ferroviaria total. Fuente: Folleto publicado por la Dirección de Prensa del Gobierno de La Pampa, en el año 1971, en conmemoración a la semana de La Pampa. Autor: Sr. Walter CAZENNAVE

Entre 1900- 1912, se trazan más de 50 pueblos de origen ferroviario –a partir del cuadro de estación - mientras que las colonias se trazan principalmente entre 1910 y 1930 (Ley 10.676 o Ley de Colonización de 1919). Cada colonia tenía una superficie de entre 75 y 200 ha. Si bien esta superficie está asociada a la capacidad productiva de una familia de colonos, no se corresponde con la unidad productiva (ver figura 5)

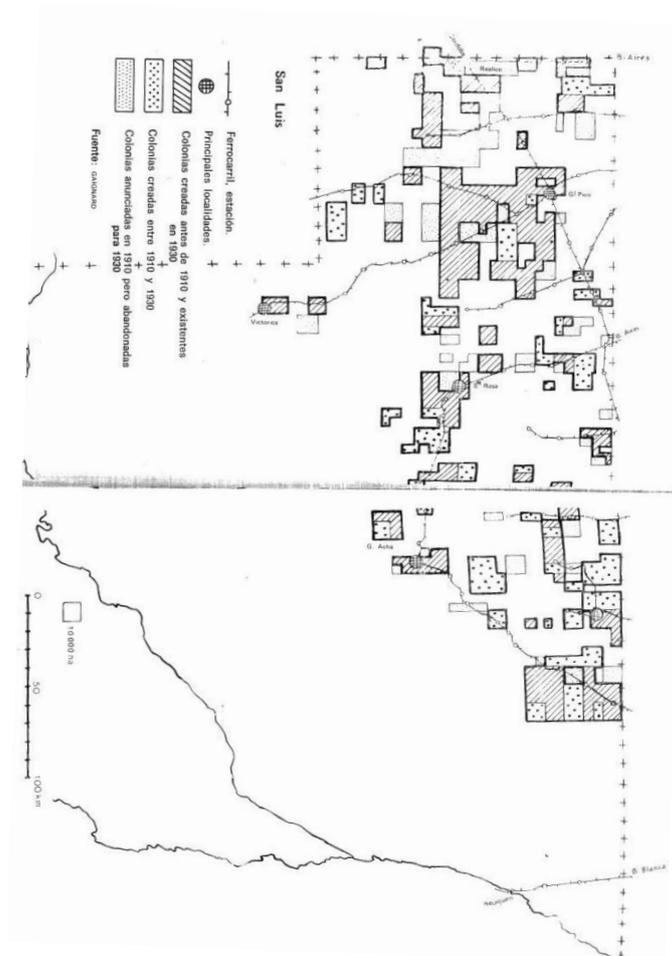


Figura 6: Fuente RomainGaignard “La Pampa Argentina: ocupación, poblamiento, explotación. De la Conquista a la crisis mundial”. La edad de oro de la colonización agrícola en la provincia de La Pampa (1910-1930) Fig. 42 Pág. 427. En rayado y líneas punteadas separadas se indican las tierras que son colonizadas entre 1910 y 1930.

La Ley de Colonización e Inmigración de 1876 – anterior a la Conquista de estas tierras – no puede ser puesta en práctica bajo el régimen de colonización pública. A fines del siglo XIX, las mejores tierras destinadas a producción están en manos de empresas, compañías de tierras, compañías financieras o propietarios individuales.

Son los grandes terratenientes los encargados de la colonización privada de la tierra. La puesta en producción del territorio es posible gracias a un régimen de tenencia que combina propietarios y arrendatarios, en una estructura empresarial flexible.

“Un colonia, recordémoslo, no es otra cosa que la división de una propiedad en múltiples lotes que se ofrecen a los agricultores encargados de rotúralos y de sembrarlos. Como en general, no disponían de dinero suficiente para comprarla, esos colonos reciben sus parcelas en alquiler, con promesas de ventas. Las obligaciones de cultivo del agricultor son tan draconianas como elementales: simplemente debe sembrar trigo sobre trigo, con la excepción de un campito de 5 a 10 ha que se reserva para el pastoreo de los animales de tiro. Las parcelas son pequeñas, en proporción con las fuerzas del hombre, de sus caballos, de su arado de una o dos rejas. La distribución de esas colonias se amolda estrechamente a la red ferroviaria a raíz de un complejo juego de acuerdos entre los dueños de la tierra y las empresas ferroviarias.” (Gaignard, 1989: 429).

Para 1914, y en base a datos censales, sobre un total de 7.341 explotaciones, el 59% estaba dedicado a la agricultura y el 39% a la ganadería. De ese total el 46,8 % son propietarios y el 53,2% son arrendatarios (Olmos, 2008, pág. 171).

Tabla 1. Clasificación por el tamaño de las parcelas para 1914.

Escala de extensión	Explotaciones		Superficie	
	Nº	%	Hectáreas	%
De hasta 25 has	663	9	6.999	0,1
De 26 a 50 has	237	3,2	10.032	0,1
De 51 a 100 has	594	8,1	53.779	0,6
De 101 a 500 has	3.750	51,1	997.994	10,7
De 501 a 1000 has	725	9,9	487.292	5,3
De 1001 a 5000 has	960	12,1	2.818.132	30,2
De 5001 a 10000 has	327	4,4	3.037.917	32,6
De 10001 hasta 25000 has	67	1,0	1.121.206	12
Total	18	0,2	788.842	8,4
	7341	100	9.332.193	100

Para 1914, solo el 16,7 % de la superficie total esta destinado a la explotación agropecuaria, mientras que el 83,2 % de la superficie total destinada a explotaciones ganaderas fundamentalmente.

A continuación se presenta un análisis de la escala de los asentamientos (pueblos, centros de servicios rurales y estaciones)³, la población existente en 1935 (Censo Nacional de 1935) para los 12 ramales ferroviarios, y la caracterización del trazado rural (colonizado o no). Para el análisis de la colonización del territorio se recurre como ya se indicó a Romain Gaignard en su libro *La Pampa Argentina* (1989).

Para analizar la relación entre el proceso urbanizador y la colonización, y su comparación con la condición de poblamiento actual, se procede a analizar comparativamente la evolución del crecimiento poblacional de los centros, en base a datos de población del Censo Nacional de 1935 y 2001.

A continuación se presenta el listado de estaciones, pueblos y centros de servicios rurales formados a partir del trazado ferroviario, y se sintetizan en tablas por línea ferroviaria, la situación de colonización para 1930, el poblamiento en 1935 y el poblamiento actual.

Línea Bahía Blanca al Noroeste

1. Ramal Jacinto Araúz- Toay (1891 -1897): Jacinto Araúz, General San Martín (Trasbordo Ferrocarril La Porteña A Las Salinas Del Mismo Nombre), Bernasconi, Abramo, Hucal, Est. Cotita, Perú, EpuPel, Unanue, Gamay, General Acha, Utracán, Quehué, Naicó, Cachirulo, Toay
2. Ramal Est. Ivanowsky- Realicó (1908-1909): Est. Ivanowsky, Catrilo, Relmo, Miguel Cané, QuemúQuemú, Est. Trili, Dorila, GENERAL PICO, Speluzzi, Vertiz, Ojeda, Falucho, Lavalle, REALICO
3. Ramal Rolón- Doblas (1909-1911): Rolón, Hidalgo, Macachín, Atreuco, Doblas.
4. Ramal Anchorena – Cereales (1909- 1911): Anchorena, Riglos, Cereales.
5. Ramal Avestruz- Alpachiri(1909-1911): Avestruz Guatraché, Campos, Apuyaco, Alpachiri.

Tabla 2 Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (BBNO). En negrita centros que tienen dos líneas de ferrocarril. <i>En cursiva</i> estaciones que no desarrollan pueblos. <u>Subrayados</u> centros formados antes de la llegada del ferrocarril. Grisado centros de mayor desarrollo.
--

³Para esta clasificación, se parte de nombrar pueblos a los centros que tienen un trazado planificado en torno al cuadro de estación de más de una hilera de manzanas; centros de servicios rurales, aquellos cuyo desarrollo de trazado urbano no supera la ocupación de los bordes del cuadro de estación.

	Se fundan en territorios colonizados para 1930			Territorios con colonias que no prosperaron para 1930 o pequeña superficie de colonias			Se fundan en territorios sin colonizar para 1930. <i>En cursiva solo estaciones.</i>		
	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001
1	J. Arauz	1.603	2.463	Perú	53	28	Hucal	273	20
	G. S. Martin	1.703	2.548	Epupel	s/d	s/d	<i>Est. Cotita</i>	s/d	
	Bernasconi	1.655	1.543	Unanué	116	77	<i>Gamay</i>	s/d	
	<u>GralAcha</u>	4,074	11.869				Utracán	180 (1947)	
	<u>Toay</u>	1.900	8.841				Abramo	217	323
	Cachirulo	163	s/d						
	Quehué	489	385						
	Naicó	261	8						
2	Gral Pico	9.797	53.352	Catriló	1.839	3.376	Ivanowsky	s/d	s/d
	Realicó	2.430	6.789	Miguel Cané	1.308	700	Relmo	197	84
				Q. Quemú	2.239	3.577	<i>Trili</i>	s/d	s/d
				Falucho	257	151	Ojeda	232	68
				Vertiz	397	650	<i>Lavalle</i>	s/d	s/d
				Dorila	591	385			
				Speluzzi	561	258			
3	Macachín	1.582		Rolón	518	672	<i>Hidalgo</i>	s/d	
				Atreuco	s/d		Doblas	741	1.673
4	M. Riglos	399	2.064				Anchorena	s/d	288
							<i>Cereales</i>	s/d	s/d
6	Avestruz								
	<u>Guatraché</u>	1.851	3.662						
	Campos	203	777						
	<i>Apuyaco</i>	s/d							
	Alpachiri	1.072	1.797						

Línea Ferrocarril del Oeste

1. Ramal Catriló- Toay(1897): Catriló , Lonquimay, La Gloria, Uriburu, Anguil, SANTA ROSA, TOAY

2. Ramal Bernardo Larroudé- Chamaicó (1900-1907): Bernardo Larroudé, Sarah, Mariano Miró, Hilario Lagos, , A. Van Praet, REALICÓ, Maisonave, Quetrequén, Parera, Rancul, Chamaicó.

3. Ramal Trebolares- Telém (1905-1909) Trebolares, GENERAL PICO, Metileo, Monte Nievas, EDUARDO CASTEX, Boeuf, Conhelo, Ceriola, Rucanelo, Emilio Mitre, Luan Toro, Loventue, VICTORICA, Telén

4. Ramal Intendente Alvear- Ingeniero Luiggi (1911): INTENDENTE ALVEAR, Ceballos, Ojeda, Alta Italia, Embajador Martini, Ingeniero Luiggi.

5. Ramal Agustoni – Winifreda (1915): Agustoni, Alfredo Peña, QuemúQuemú, Huelén, Colonia Barón, Mauricio Mayer, Winifreda.

6. Ramal Metileo – Ingeniero Foster (1906-1927): Metileo, Trenel, Arata, Caleufú, Pichi Huinca, La Maruja, Foster

Tabla 3 Línea Ferrocarril Oeste. En negrita centros que tienen dos línea de ferrocarril. *En cursiva estaciones que no desarrollan pueblos.* Subrayados centros formados antes de la llegada del ferrocarril. Grisado centros de mayor desarrollo.

	Se fundan en territorios colonizados para 1930.			Territorios con colonias que no prosperaron para 1930 o pequeña superficie de colonias			Se fundan en territorios sin colonizar para 1930.		
	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001
1	Lonquimay	858	1.558	Catriló	1.839	3.376			
	La Gloria	s/d	43	Uriburu	876	906			
	Anguil	1.220	1.630						
	Santa Rosa	10.326	94.340						
	Toay	1.900	8.841						
2	Larroudé	1.209	1.469	Lagos	823	681	Sarah	413	163
	Realicó	2.430	6.789	Van Praet	549	274	<i>M. Miró</i>	s/d	
	Rancul	2.352	3.331	Maisonave	647	257	Chamaicó	88	s/d
				Quetrequen	525	355			
3	Gral Pico	9.797	53.352	Luan Toro	770	694	Trebolares	111	52
	Metileo	732	515	<u>Victorica</u>	2.061	5.517	<i>Boeuf</i>		
	Montenieva	667	415				Conhelo	314	398
	Castex	3.616	9.347				<i>Ceriola</i>		
							Rucanelo	271	234
							<u>Telén</u>	1.231	1301
4	<u>Int. Alvear</u>	1.864	6.624	Ceballos	652	331	<i>E. Mitre</i>	s/d	
	Alta Italia	1.271	1.300				Ojeda	232	68
	E. Martini	577	1.235						
	Ing. Luiggi	2.419	4.671						
5	C. Barón	1.599	3.054	Q. Quemú	2.239	3.577	Agustoni	387	268
				Winifreda	1.234	2.226	<i>A. Peña</i>	s/d	s/d
							<i>Huelén</i>	s/d	s/d
							M. Mayer	259	326
6	Metileo	732	483	Pichi Huinca	72	221	Ing.Foster	60	51
	Trenel	2.133	3.426						
	Arata	440	974						
	Caleufú	1.365	2.116						

Línea Ferrocarril del Sur

1. Ramal Gaviotas – La Adela (1897): **Gaviotas, Anzoategui, La Adela**
2. Ramal Remecó (1897): **Remecó. Gaviotas (s/d), Anzoategui (s/d), La Adela (s/d)**

Tabla 4. Línea Ferrocarril del Sur .En **negrita** centros que tienen dos línea de ferrocarril.*En cursiva* estaciones que no desarrollan pueblos. Subrayados centros formados antes de la llegada del ferrocarril.

Grisado centros de mayor desarrollo.

	Se fundan en territorios colonizados para 1930			Territorios con colonias que no prosperaron para 1930 o pequeña superficie de colonias			Se fundan en territorios sin colonizar para 1930		
	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1935	2001	Pueblo/ hab. s/ Censo Nac.	1947	2001
1							Gaviotas	116	8
							Anzoategui	103	
							La Adela		1.607
2	Remecó	42							

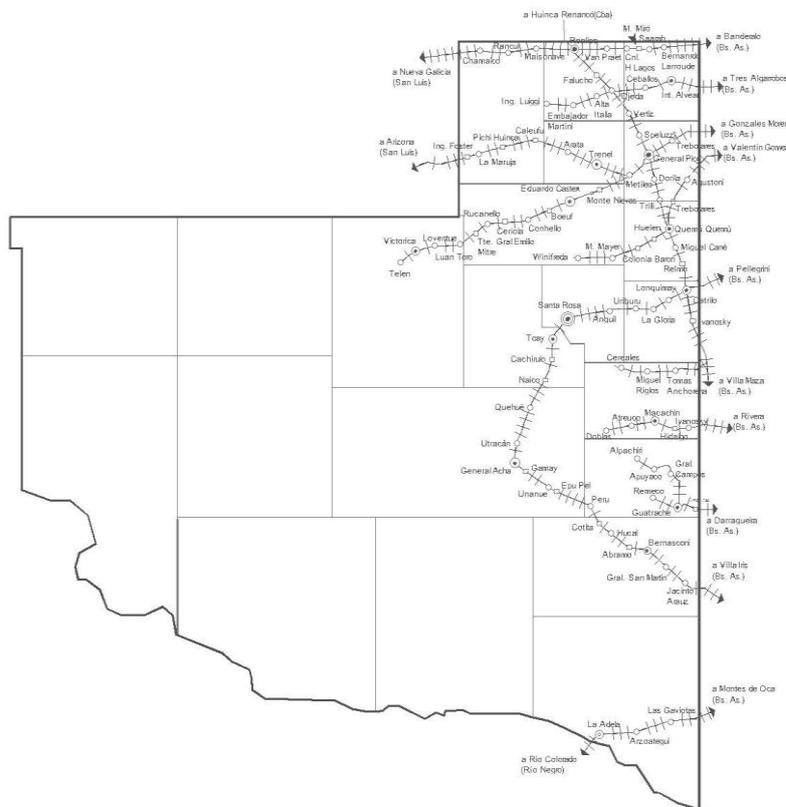


Figura 7. Pueblos, centros de servicios rurales y estaciones. Elaboración propia.

El rol económico inicial de estos pueblos y centros de servicios rurales, está ligado a las condiciones naturales del territorio:

- a) Cuando las líneas ferroviarias atraviesan la llanura oriental: el territorio se coloniza y los pueblos alcanzan su mayor desarrollo y crecimiento sostenido en virtud a una mayor división del suelo agrario. Representan la mayoría de los centros.
- b) Cuando las líneas ferroviarias atraviesan los valles pampeanos o zonas del caldenar: el territorio no se coloniza o lo hace en menor proporción, por lo que los asentamientos alcanzan la categoría de centros de servicios rurales, con escaso desarrollo. Los centros obrajeros principales son: Hucal, Conhelo, Loventuel, Rucanelo, Luan Toro, Ing. Foster, La Maruja, Rancul. Epu-pel, Gama, Quehue, Naico – Cachirulo-, como los principales centros de producción y comercialización.

PRIMEROS RESULTADOS

Los resultados alcanzados de la investigación permiten demostrar que el desarrollo de los centros y su crecimiento sostenido, está condicionado desde el primer momento de la ocupación inicial, como consecuencia de:

- a. Las condiciones naturales del territorio y aptitud para la agricultura, ganadería, explotación forestal y salinera-
- b. El trazado en colonias, que facilitan la puesta en producción con las tecnologías y recurso humano disponible.
- c. El tamaño de las colonias y su relación con la unidad productiva. En general, las superficies que se arrendaban no coincidían con al unidad productiva, condicionando la ganancia del colono, y con ello la adquisición definitiva de la tierra.
- d. La existencia de caminos o vías férreas para sacar la producción de las colonias. Obsérvese que se ven beneficiados en su crecimiento los centros que tienen dos conexiones ferroviarias, o son cruces de rutas.

En síntesis, se observa una estrecha relación ente la división del suelo, el poblamiento, la colonización y el éxito del proceso urbanizador. Los centros que involucran en su

gran mayoría coinciden con los centros que no presentan colonias en su entorno próximo.

Estas primeras conclusiones resultan importantes, pensando en el desarrollo futuro de estos pueblos, y su relación con la división del suelo rural, la que en los últimos años se sigue concentrando en manos de grandes latifundistas.

BIBLIOGRAFIA CITADA

- ✓ Araoz, F. (1991). *La Pampa Total. Aspectos Geográficos. Apuntes para una Geografía humana de La Pampa*. Santa Rosa: Subsecretaría de Educación. Gobierno de La Pampa.
- ✓ Chavez de Festa, E. (s.f.). *La Colonización agrícola en La Pampa. Período 1880-1940*. Santa Rosa: Fondo Editorial Pampeano.
- ✓ Foglia, María Elena y otros (1991). *Rehabilitación de poblados históricos del Norte Cordobes: el caso de Tulumba*. Córdoba. Argentina.
- ✓ Gaignard, R. (1989). *La Pampa Argentina. Ocupación, poblamiento, explotación: de la Conquista a la Crisis Mundial (1550-1930)*. Buenos Aires: Soler.
- ✓ Geisse, G. (1987). Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX. *Revista EURE*.
- ✓ Gutierrez, R. (s.f.). *La política fundacional y la ampliación de fronteras*.
- ✓ Gutierrez, R. (s.f.). *La política fundacional y la ampliación de fronteras*.
- ✓ LLuch, A. (2008). La economía desde la ocupación capitalista a la crisis del 30 y los años posteriores. En A. LLuch, & C. Salomón Tarquini, *Historia de La Pampa* (págs. 133-161). Santa Rosa: UNLPam.
- ✓ Olmos, S. (2008). Estructura agraria: el camino hacia la espacialización espacial. En A. LLuch, & C. Salomón Tarquini, *Historia de La Pampa* (págs. 165-181). Santa Rosa: UNLPam.
- ✓ Olmos, S. (2008). Estructura agraria: el camino hacia la espacialización espacial. En A. LLuch, & C. Salomón Tarquini, *Historia de La Pampa* (págs. 165-181). Santa Rosa: UNLPam.
- ✓ Paterlini, Olga (1987). *Pueblos Azucareros de Tucumán* Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Tucumán

- ✓ Ramos, J. (1991). La Aventura de la Pampa Argentina. Buenos Aires: Corregidor.
- ✓ Randle, P. (1969). La ciudad pampeana: geografía urbana, geografía histórica. Buenos Aires: EUDEBA.
- ✓ Sabaté, Joaquín (1996) Forma del territorio y proyecto. Universidad Politécnica de Catalunya.
- ✓ Torrent, Horacio (2006) El elevador de granos y el paisaje de la Argentina moderna. En: Eugenio Garcés (Editor) Seminario Internacional Red Alfa. Paisajes Culturales, Patrimonio y Proyecto. (Octubre, 2006, Santiago, Chile). ,PUC/Alfa, Santiago, Chile. pp. 73-78.