

# La identidad pampeana. Transformaciones campo-ciudad del territorio agropecuario de La Pampa- Argentina



Mónica S. Martínez<sup>1</sup>

## RESUMEN

Este estudio analiza la evolución en el tiempo de las características principales de la identidad del territorio y los pueblos del espacio agropecuario –la faja Este que comprende 70.000 Km<sup>2</sup>- de la actual provincia de La Pampa, Argentina, a más de un siglo de su ocupación y urbanización inicial.

El período que va de 1879 a 1930, representa el momento de mayor transformación física de este territorio. Los cambios posteriores en los modos de producción, inciden modificando la estructura funcional, configuración y paisaje urbano territorial dominante. En este proceso, desde comienzos del siglo XX hasta la situación actual, persisten algunos rasgos y otros desaparecen.

**Palabras claves:** La Pampa, territorio, pueblos, identidad.

## ABSTRACT

This study analyzes the evolution over time of the main characteristics of the identity of the territory and the peoples of the agricultural area -the eastern belt comprising 70,000 km<sup>2</sup>- of the current province of La Pampa, Argentina, more than a century of occupation and initial urbanization.

---

<sup>1</sup> Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de Córdoba

✉ monica.martínez@unc.edu.ar

The period that goes from 1879 to 1930, represents the moment of greater physical transformation of this territory. Subsequent changes in production modes affect the functional structure, configuration and dominant territorial urban landscape. In this process, from the beginning of the 20th century to the present situation, some features persist and others disappear.

**Keywords:** La Pampa, territory, towns, identity

## 1. INTRODUCCIÓN

En esta presentación se estudia la permanencia en el tiempo de las características principales de la identidad del territorio y los pueblos del espacio agropecuario –la faja Este- de la actual provincia de La Pampa, Argentina, a más de un siglo de su ocupación y urbanización.<sup>2</sup>

El período que va de 1879 a 1930, representa el momento de mayor transformación física de este territorio. Los cambios posteriores en los modos de producción, inciden modificando la estructura funcional, configuración y paisaje urbano territorial dominante. En este proceso, desde comienzos del siglo XX hasta la situación actual, persisten algunos rasgos y otros desaparecen.

Se reconoce como territorio de estudio la porción Este de La Pampa, que comprende una superficie de 70.000 Km<sup>2</sup>. Esta provincia ubicada en la parte central de Argentina, está limitada al Oeste por Mendoza, al Sur por Río Negro, al Norte por Córdoba, San Luis, Santa Fe y al Este por Buenos Aires. Esta provincia mediterránea presenta tres regiones geográficas bien marcadas, siendo la faja oriental la de mayor aptitud para el desarrollo agrícola-ganadero, considerándola una extensión de la llanura húmeda bonaerense, aunque con menor registro de lluvias.

Hasta bien avanzado el siglo XIX, mientras el resto del territorio se organiza en provincias, el Territorio Nacional de La Pampa se encuentra ocupado por una población indígena de etnias dominantes – ranqueles, vorogas o salineros- de características nómades. Previo a la Conquista en 1879, el Gobierno Nacional desarrolla una política de enajenación de este territorio y ordena la división catastral de las tierras en secciones, fracciones y lotes de proporciones cuadradas.

En las últimas décadas del siglo XIX y comienzos del XX, la porción oriental de este territorio, con la extensión del ferrocarril, se coloniza y urbaniza, transformando radicalmente su condición de ocupación anterior y determinando el desarrollo de la provincia definitivamente. Se trazan cerca de cien estaciones ferroviarias y 79 centros urbanos y de servicios rurales.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> El estudio forma parte de la tesis de doctorado de Martínez, Mónica (2016) *Los pueblos del desierto: El proceso de ocupación y urbanización del Territorio Nacional de La Pampa, Argentina*, dirigida por el Dr. Arq. Joaquín Sabaté y codirigida por la Dra. Arq. Mónica Ferrari. Defendida en abril de 2016.

<sup>3</sup> Clasificación de los pueblos, en base a la cantidad de población que los mismos presentan para 1935, según datos disponibles del Censo Nacional de ese año: Centros urbanos: la población inicial supera los 500 habitantes. Corresponde al 58% de los pueblos analizados. Centros de servicios rurales: la población inicial no supera los 500 habitantes. Datos de población según fuente Censo Territorio Nacional de La Pampa 1935. Corresponde al 42% de los pueblos analizados.

En esta presentación se plantea como objetivo central analizar la persistencia y/o transformación de los elementos de construcción del patrón de asentamiento urbano-territorial dominante -pueblos+ ferrocarril+ colonias- conforme las variaciones del contexto económico, político, tecnológico, y socio-cultural de comienzos del siglo XXI.

Los elementos del patrón de asentamiento urbano-territorial en sus orígenes, inciden fuertemente en la situación de desarrollo actual. La pérdida o falta de prosperidad de estos elementos -representados por el ferrocarril y/o las colonias o espacios de producción rurales- determina la muerte de algunos pueblos y el decrecimiento de otros. En esta presentación, se sustenta la importancia de retomar los principales rasgos de este patrón, como lineamiento para el desarrollo futuro de esta porción de la región pampeana.

Para su presentación se ordena el estudio en dos partes: 1) la primera presenta el proceso de ocupación y urbanización, en cuatro etapas; 2) la segunda refiere a los rasgos de identidad del territorio, la evolución del modelo urbano territorial la estructura y las estrategias para el desarrollo futuro.

Esta reflexión es un continuación de la tesis de doctorado (Martínez, 2016). Para su desarrollo, se emplea una reconstrucción histórico interpretativa del proceso de ocupación y urbanización del territorio en estudio en cuatro etapas características. Como parte del desarrollo de la tesis doctoral, es estudio cuenta con el relevamiento y análisis de 1500 Km de vías, 79 pueblos y 97 estaciones ferroviarias.

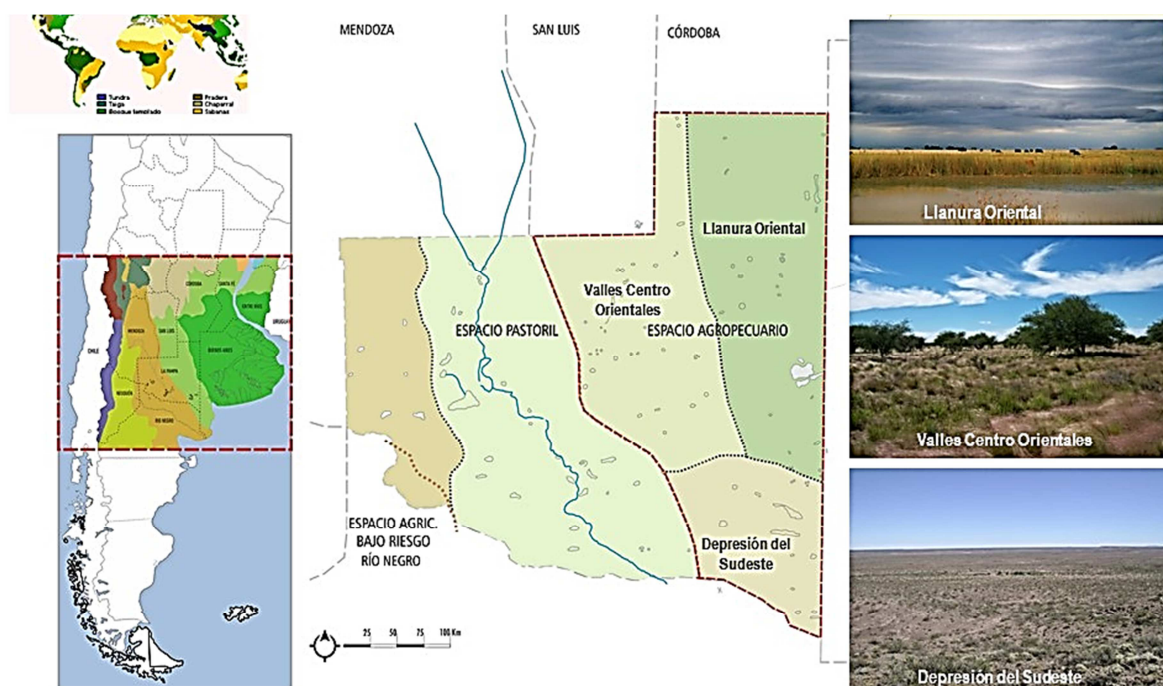


Gráfico 1. Localización del territorio de estudio. El espacio agropecuario en la Región Pampeana, actual provincia de La Pampa, Argentina.  
Elaboración propia.

## 2. PROCESO DE OCUPACIÓN Y URBANIZACIÓN

Las sociedades modernas se organizan estableciendo en el núcleo de su funcionamiento el cambio, el progreso, el proyecto. Las transformaciones de la sociedad, la evolución de la forma de pensar y actuar, la ciencia y la técnica, repercuten directamente en el territorio y las ciudades, transformándolas. Estos cambios determinan adecuaciones permanentes en el concepto, la producción y la gestión de las ciudades y el territorio (Ascher, 2010).

La situación actual de ocupación y construcción del espacio urbano y rural del territorio de La Pampa en estudio, y su comparación con el proceso inicial, permite comprender qué características de la estructura territorial y urbana, permanecen, se modifican, o desaparecen. Para ello se presenta una síntesis del proceso de ocupación y urbanización del territorio de estudio en cuatro períodos de tiempo:

## 2.1. Primera etapa de ocupación indígena: anterior a la Conquista del Desierto de 1879

A fines del siglo XIX, en tanto gran parte del territorio argentino se organiza en provincias, las principales ciudades del periodo colonial ya están trazadas y presentan un importante desarrollo, el entonces Territorio Nacional de La Pampa, permanece como territorio virgen, no ocupado por la civilización.

Anterior a la Conquista del Desierto en 1879, periodo en el que las tierras en estudio, se incorporan efectivamente al territorio argentino, esta región está ocupada por etnias aborígenes. La condición de “desierto” de este territorio representa el territorio “no civilizado”, el vacío o la ausencia de urbanización.

La ocupación indígena representa la primera apropiación de estas tierras. Los grupos aborígenes trazan numerosos caminos “rastrilladas” que atraviesan transversalmente este territorio. Su principal actividad económica está ligada al desplazamiento y comercialización de ganado en pie que arrean desde la pampa bonaerense, sur de Córdoba y Santa Fe, hacia los puertos chilenos.

Esta población de características nómades se desplaza por caminos que se trazan siguiendo la lógica de la mejor condición de alimentos para el ganado, pastizales y aguadas, en cuyo entorno, se localizan los puntos de permanencia “las tolderías”, con características más o menos estables.

Esta organización en red de caminos y puntos, rastrilladas y tolderías, estructura inicialmente el territorio pampeano y condiciona fuertemente las ocupaciones posteriores. Los espacios de las rastrilladas se emplean para delinear el trazado de las ferrovías, y la posición de las tolderías, marca los puntos estratégicos donde luego se localizan los pueblos.

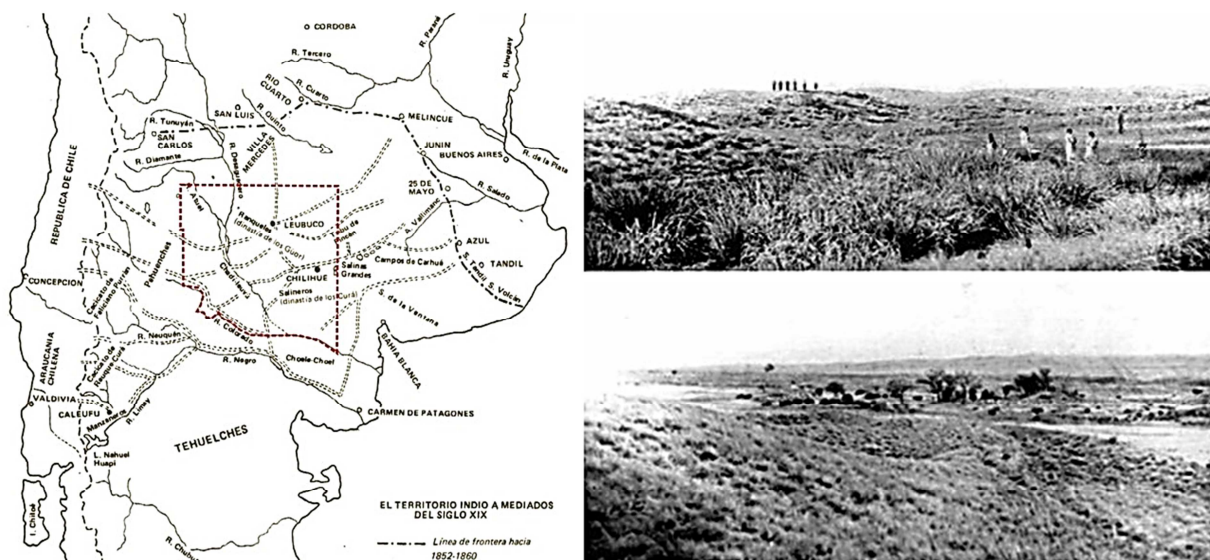


Gráfico 2. Izq. *La construcción indígena del territorio. Rastrilladas y tolderías.*

Fuente: LISCHETTI, Mirta. (1987). *Antropología*. Buenos Aires: Manuales Eudeba. Der. Aguadas próximas a Leubucó. Campamento militar. Fuente fotos: Archivo Histórico Provincial “Profesor Fernando Aráoz”. Fototeca Bernardo Graff. Santa Rosa, 1882.

## 2.2. Segunda etapa fundacional: el avance civilizatorio de 1879 a 1930

Tras el avance civilizatorio, las tierras conquistadas se anexas definitivamente al territorio nacional. Este período se caracteriza por el comienzo de la revolución agrícola, el desarrollo de centros agro-urbanos o agro-industriales urbanos, en contraste con las grandes ciudades europeas y sus problemáticas, ligadas a un acelerado crecimiento, demanda de infraestructuras y desarrollo industrial (Ascher, 2010).

Tras la Conquista del Desierto, se inicia un período de acelerada distribución y comercialización del suelo, que se extiende hasta iniciado el siglo XX, favorecido por el avance económico y desarrollo industrial de los países más desarrollados, y la demanda creciente de materia prima. Argentina participa como uno de los principales productores a nivel mundial de granos y carnes. La región pampeana por su condición natural, cualidades del suelo y clima, se presenta como una de las regiones más aptas para satisfacer esta demanda.

En este periodo, sectores claves de la economía nacional pasan a manos extranjeras. Se incorpora población inmigrante. Se desarrolla una economía de exportación de recursos agropecuarios, abierta a los mercados de Europa, primero (Francia e Inglaterra) y Estados Unidos, después.

El avance ferroviario<sup>4</sup>- mediante capitales privados- desde los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca, favorece el proceso de colonización del suelo rural del territorio en estudio, especialmente de las tierras que se encuentra próximo al trazado de las ferrovías y estaciones, que funcionan como centros de almacenaje de granos para su traslado a Europa.

Tanto el trazado ferroviario como la colonización de las amplias parcelas rurales, determinan la puesta en producción de este territorio amplio, favorecido por las oleadas inmigratorias de italianos, franceses, judíos, entre otros. La tierra rural se traza en grandes porciones –grandes latifundios- bajo un solo dueño. La puesta en producción agrícola -cuando sucede- se realiza bajo el régimen de colonias.

---

<sup>4</sup> En 1857 se construye en Argentina la primera línea ferroviaria de una extensa red financiada por capitales ingleses, franceses y argentinos que, entre 1870 y 1914, alcanza alrededor de 42.000 km. de vías, ubicando al país en uno de los principales puestos en el mundo en materia de desarrollo ferroviario. Complementariamente, el tren es origen de numerosos pueblos que, a través de este medio de transporte, se integran al crecimiento económico del país.

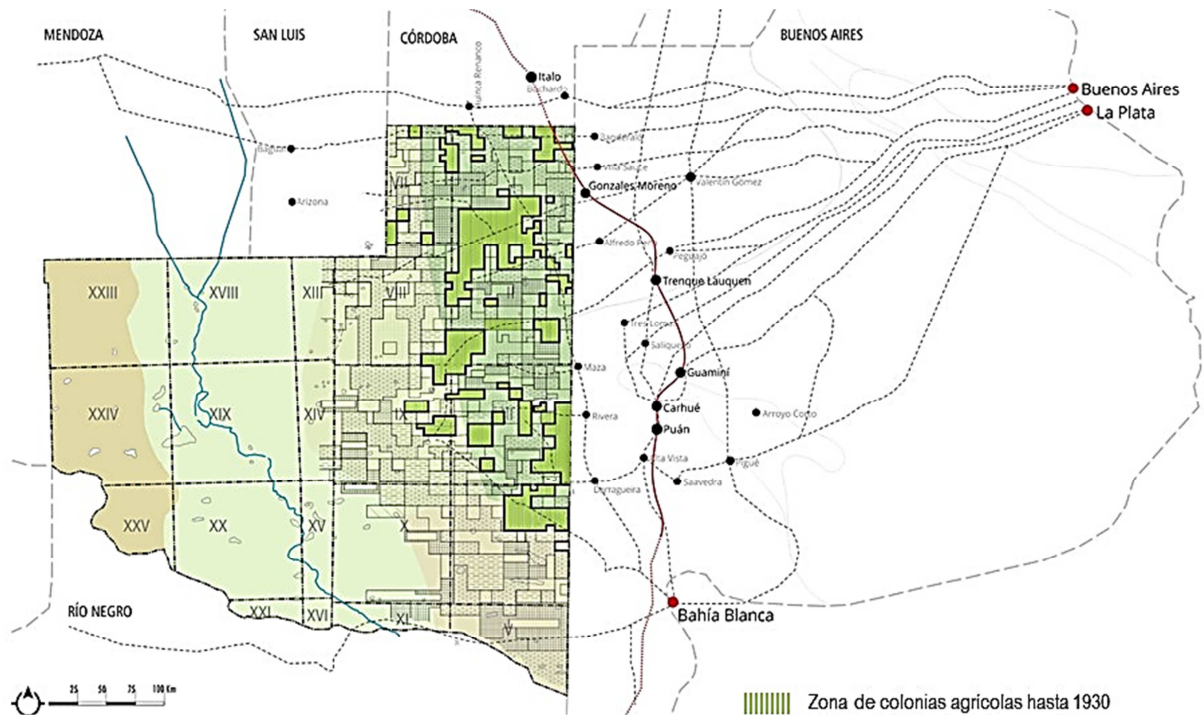


Gráfico 3. Trazado en cuadrícula sobre el territorio de La Pampa y colonización. Estructura agraria de la faja del este del Territorio de La Pampa.

Fuente: MARTINEZ, Mónica. (Tesis de doctorado, 2016)

El trazado de los pueblos está condicionado a la disposición del cuadro de la estación, el trazado ferroviario y el trazado en cuadrícula del amplio territorio –la centuriación<sup>5</sup>– que ordena las parcelas rurales y los caminos.

Es en este período donde los dueños de los campos, gestionan el trazado de los principales pueblos asociados a las estaciones ferroviarias, conformando el patrón de asentamiento urbano territorial dominante de La Pampa: pueblos+ ferrocarril+ colonias.

<sup>5</sup> Término tomado para referir a la división del suelo en cuadrícula empleada en el Territorio Nacional de La Pampa. En un primer trazado, la pampa es centuriada y mensurada en grandes secciones, fracciones y lotes de hasta una legua cuadrada, mínima unidad de comercialización. Las trazas responden a los límites dominiales. Sobre esta división, algunos lotes y fracciones incorporan un nuevo trazado, en secciones menores, para su puesta en producción agrícola, disponiendo en colonias de 10.000 ha y chacras de 100 ha promedio.

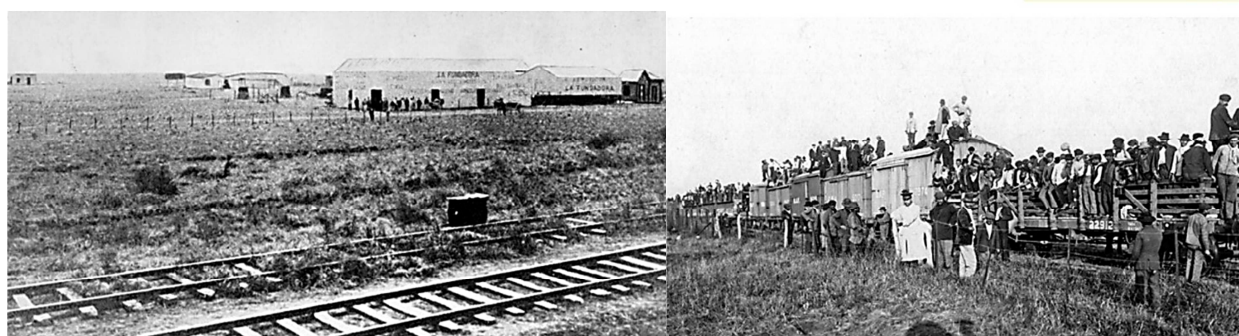
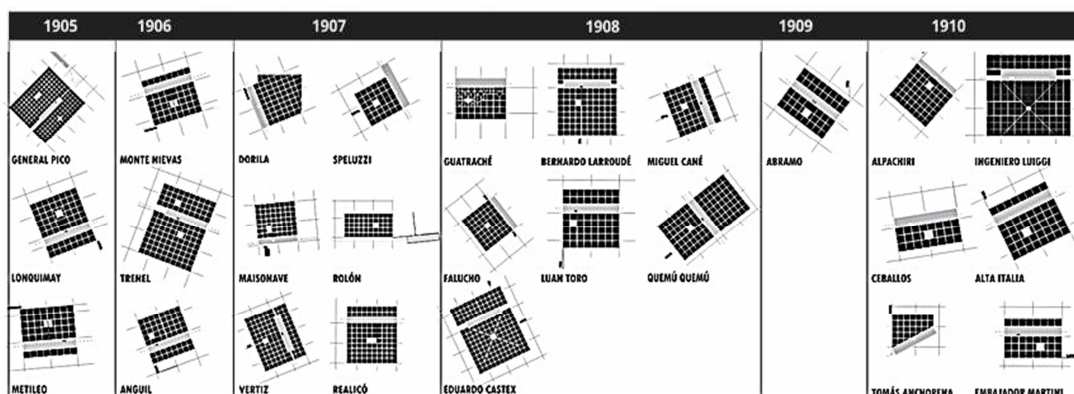


Gráfico 4. Arriba. *Pueblos trazados bajo el tipo pueblos+ferrocarril+colonias.*

Abajo Izq. *Trazado de los pueblos a partir del trazado ferroviario.* Abajo Der. *Llegada de población inmigrante para el trabajo de las colonias.*

Fuente fotos: Archivo Histórico Provincial "Profesor Fernando Aróz". Fototeca Bernardo Graff. Santa Rosa, 1882

Este modelo, que asocia elementos físicos de ocupación territorial y urbanización es el que mejor se adapta para dar respuesta al acelerado proceso de transformación que demanda la región pampeana.

Durante este período, la población es mayoritariamente rural, habita las colonias, vive en el campo y va a los pueblos en busca de servicios asociados al comercio y la recreación principalmente. Se producen una distribución homogénea de la población en el territorio, los centros urbanos y de servicios rurales se distribuyen más o menos equitativamente.

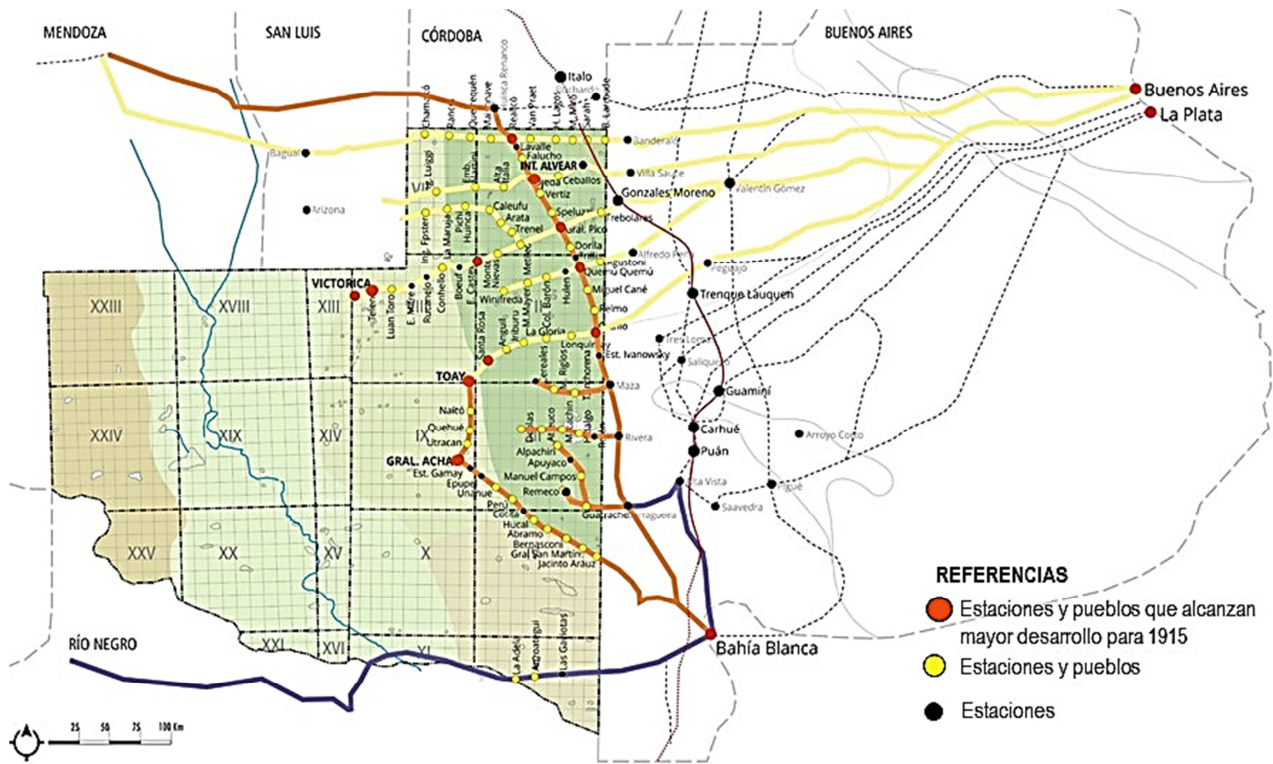


Gráfico 5 Pueblos trazados a partir de las líneas ferroviarias que conectan con los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca. Trazado en cuadrícula sobre el territorio de La Pampa y colonización. Fuente: MARTINEZ, Mónica. (Tesis de doctorado, 2016).

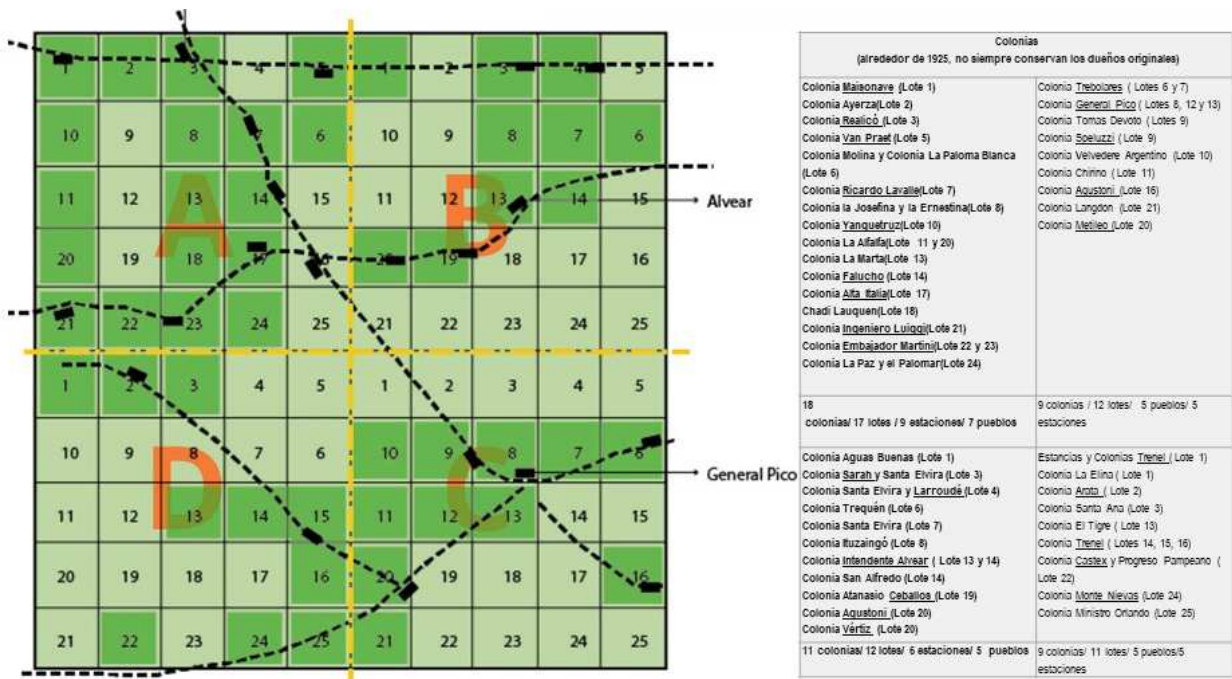


Gráfico 6. Trazado de la Sección 1. Por cada 10.000 Km2 de las mejores tierras de La Pampa,, se trazan colonias de 100 Km2. Las colonias desarrollan chacras de 96 a 200 ha. Véase la estructura rural, el trazado ferroviario y las estaciones que marcan los puntos de trazado de los pueblos. Fuente: MARTINEZ, Mónica. (Tesis de doctorado, 2016)



### 2.3. Tercera etapa migración del campo a la ciudad: de 1930 hasta fines del siglo XX

En este periodo se produce un creciente desarrollo rural e industrial. El rol económica del territorio de La Pampa permanece ligado fundamentalmente al desarrollo agropecuario y los servicios, en tanto la actividad industrial se promueve principalmente en los grandes centros del país.

Avanzada la primera mitad del siglo XX, el régimen de colonias se extingue paulatinamente. Las políticas favorecen la toma de posesión de la tierra por parte de los colonos iniciales que logran sobrevivir a este régimen, como así también el reparto de la tierra entre los herederos de los primeros dueños, coadyuva a su mejor distribución.

Bien avanzada la segunda mitad del siglo XX, se inicia un proceso de migración interna. La población rural se traslada a la ciudad por la calidad y cantidad de servicios que esta ofrece -salud, educación-. Muchos productores rurales trabajan en el campo y van a la ciudad a pernotar. Esto mantiene una fluencia permanente entre campo-ciudad, en muchos casos se da una doble residencia. Se producen mejoras en el sistema vial tanto de caminos pavimentados como rurales.

El protagonismo del ferrocarril en el proceso de ocupación y urbanización del territorio, es paulatinamente desplazado por el transporte de rutas. En 1946, el sistema ferroviario se nacionaliza quedando vigentes un número reducido de líneas que prestan servicios de carga y de pasajeros. En tanto, en 1958 se inicia un periodo de regresión con un déficit creciente que lleva a su privatización definitiva en la última década del siglo XX.

A mediados del siglo XX, la red ferroviaria es poco a poco reemplazada por un sistema de carreteras que unen ciudades con ventajas comparativas. Las trazas de las rutas se apoyan en la antigua distribución geométrica de la tierra -de organización ortogonal- y en el tendido ferroviario, en caminos que corren casi paralelos a las vías férreas.

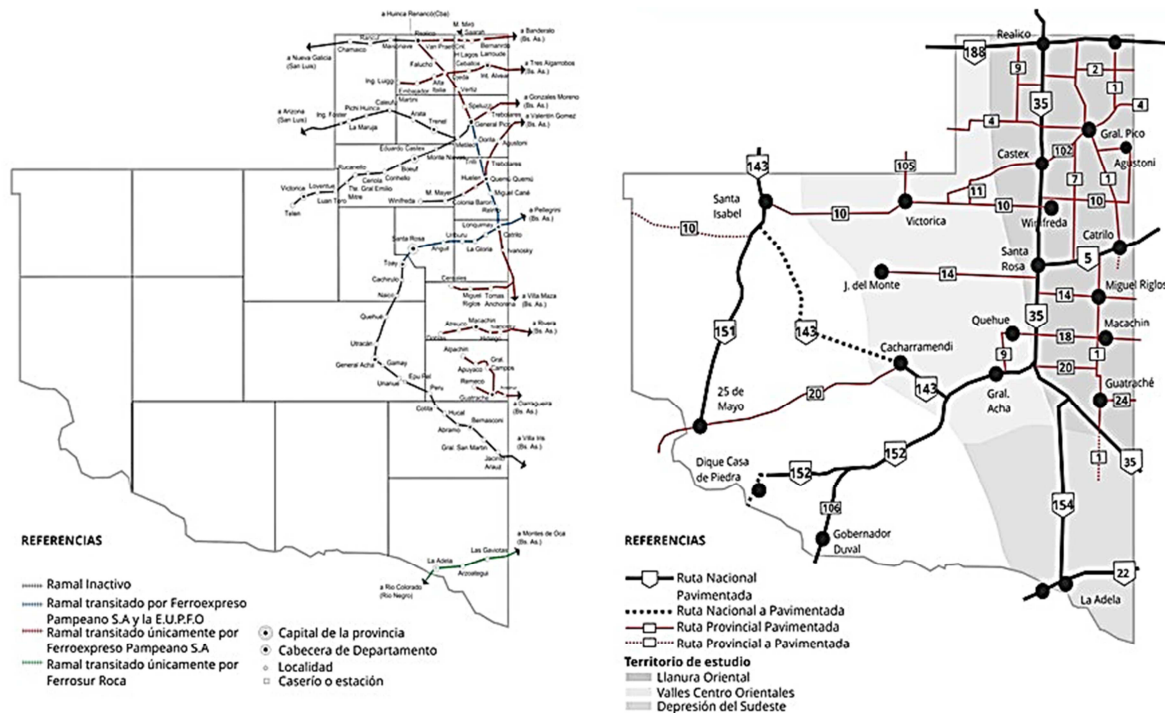


Gráfico 7. Del trazado ferroviario al trazado de rutas. Izq. En color trayectos que se mantienen. Der. Trazado de rutas nacionales y provinciales. Fuentes: izq. Ferropampeano. Consulta 2013. Der. Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de La Pampa. Consulta 2015.

Las nuevas condiciones de movilidad impuestas por el automóvil, después de la década del '60, acortan las distancias y modifican las relaciones de proximidad entre las poblaciones, imponiendo una lógica de concentración a mayor escala; esta situación acarrea el estancamiento de muchos pueblos, cuyo crecimiento está asociado al desarrollo de servicios y actividades comerciales que beneficiaban a la región circundante -en detrimento de las ciudades de mayor tamaño donde se concentran, ahora, esas actividades. Esto supone la destrucción paulatina de un orden social, económico y cultural basado en una lógica mercantil artesanal que es reemplazada por una lógica económica apoyada en la producción en masa (Basualdo y Forcinito, 2012).

En 1960 los caminos pavimentados de la Provincia de La Pampa son aún escasos y se concentran en torno a las ciudades de mayor jerarquía del sistema: Santa Rosa, la capital provincial, General Pico, Realicó, Quemú Quemú, Eduardo Castex, Intendente Alvear. Entre 1968 y 1984 se pavimentan la mayor parte de las rutas, nacionales y provinciales, consolidando un sistema viario de transporte automotriz acelerado por el anunciado debilitamiento del ferrocarril.

El trazado de las rutas como acceso a los pueblos modifica la lógica original ferroviaria. Las industrias se localizan en la periferia. El centro comercial se desarrolla en el tramo comprendido entre la estación ferroviaria y la plaza. Esta última adquiere un carácter cívico y en su entorno se localizan las principales instituciones. Los trazados originales se amplían para absorber el crecimiento.

Las ciudades existentes que alcanzan mayor desarrollo presentan una expansión comercial del centro -que pasa de centro administrativo a centro comercial- un primer desplazamiento de la población de alto nivel económico y la incorporación del ferrocarril; constituyendo un modelo de ciudad sectorial- lineal (Borsdorf, 2003).<sup>6</sup>

Los diferentes grupos socio-económicos y las actividades se polarizan, se produce un crecimiento de tipo celular fuera del perímetro urbano, como consecuencia de la industrialización<sup>7</sup>, el éxodo rural<sup>8</sup>, el asentamiento de barrios en la periferia.

---

<sup>6</sup>Borsdorf, en su análisis sobre las ciudades latinoamericanas, reconoce para el período de estudio tres tipos de ciudades: La ciudad sectorial (1820-1920) se desarrolla posterior a la independencia, cuando se habían producido importantes cambios económicos y políticos.

<sup>7</sup>Entre 1920 y 1930, se desarrolla una política de sustitución de importaciones mediante industrias bajo el control del Estado, con el objetivo de reemplazar el "desarrollo hacia fuera" en América Latina por el paradigma del "desarrollo hacia adentro". La industrialización rápida alrededor de las líneas ferroviarias y las autopistas refuerza el crecimiento de algunos sectores.

<sup>8</sup>El éxodo rural que acelera el crecimiento de la población urbana a través de flujos migratorios internos.

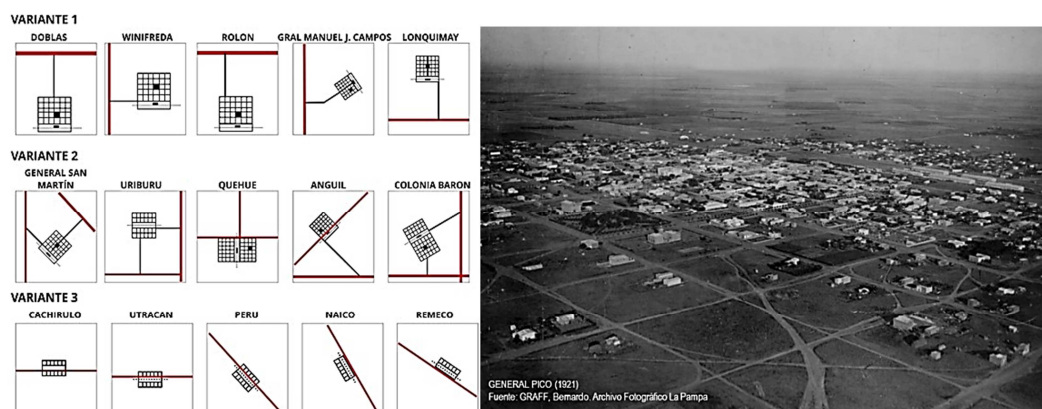


Gráfico 8. La transformación de la estructura urbana por la sustitución del trazado ferroviario con el trazado de rutas.  
Fuente: MARTINEZ, Mónica. (Tesis de doctorado, 2016).

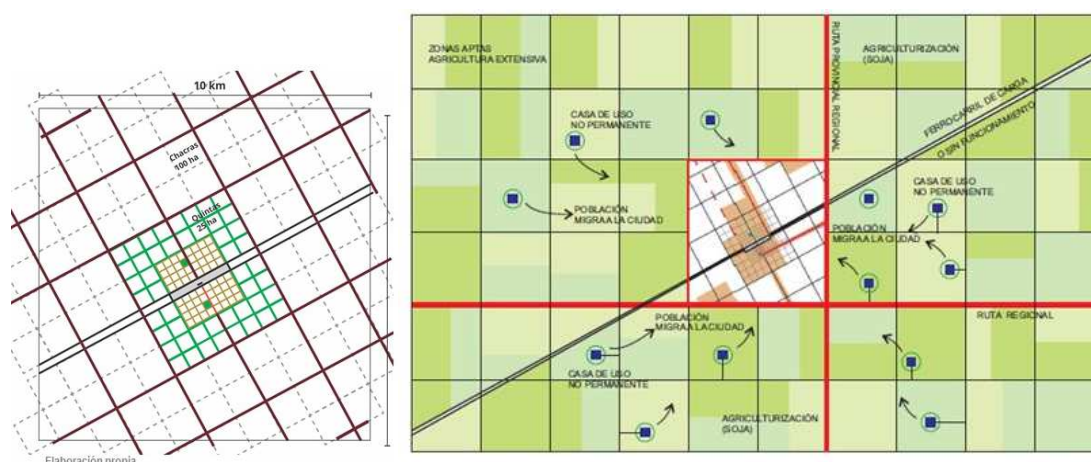


Gráfico 9. Izq. Patrón dominante urbano territorial: pueblos+ferrocarril+colonias (segunda etapa). Der. Esquema evolución del patrón dominante a pueblos+ferrocarril+colonias a pueblos+ rutas. Desplazamiento de la población rural que habita las colonias. Fuente: MARTINEZ, Mónica. (Tesis de doctorado, 2016)

En este periodo, el patrón urbano- territorial dominante en la etapa fundacional, las relaciones campo ciudad, comienzan un proceso de modificación.

El territorio amplio se estructura – según el modelo de Christaller<sup>9</sup>- en un sistema de ciudades distribuidas en el espacio según un orden jerárquico en el que la influencia y las relaciones están en función del tamaño de cada centro. Se pasa de un territorio ocupado más o menos homogéneo a un territorio polarizado.

Inicialmente, el modelo urbano-territorial en estudio, se emplea en la ocupación, urbanización y puesta en producción cuasi homogénea del territorio. Avanzando el siglo, se producen procesos de polarización crecientes, desplazando la población rural a las ciudades, y concentrando la población urbana en unos pocos centros.

La distribución de la oferta de servicios se realiza con un orden lógico jerárquico. La polarización de determinados centros, produce una paulatina división de grandes porciones del territorio que quedan aisla-

<sup>9</sup> CHRISTALLER, Walter. (1933). Teoría de los lugares centrales

das, obligando a la población rural que habita los centros de servicios rurales y/o el campo a migrar a los centros urbanos.<sup>10</sup>

Mientras algunas porciones del territorio pampeano en estudio comienzan un proceso de acercamiento al estadio de la tercera modernidad que plantea Ascher (2009), otros, como los centros de servicios rurales, no superan aún el proceso de la segunda modernidad. Esta situación determina una fuerte polarización del desarrollo y reduce las posibilidades de un proceso equitativo.

Se pasa de una región homogénea a una región polarizada, donde solo algunos centros principales atraen el territorio más amplio y concentran la mayor población: se conforman áreas homogéneas polarizadas por los centros mejor localizados y con mayores posibilidades económicas.

#### **2.d. Cuarta etapa transformaciones campo- ciudad: de fines del siglo XX hasta nuestros días**

El fenómeno de la globalización se manifiesta en este período con la desregulación de los mercados, el incremento de las privatizaciones, la subordinación de las políticas locales a los cambios macroeconómicos, la inserción en los mercados mundiales.

Las ciudades con cierto desarrollo atraviesan una nueva revolución urbana moderna –la tercera modernidad- del capitalismo industrial al capitalismo cognitivo. Esta fase se caracteriza por ser más reflexiva, más individualista y más diferenciada: la racionalización marca cada vez con mayor profundidad todas las acciones individuales y colectivas; hay nuevos avances científicos y un mayor uso de la ciencia y de la técnica; se dan nuevos tipos de relaciones sociales en red; el desarrollo de una nueva economía del conocimiento y de la información; se produce un fuerte protagonismo de las tecnologías de la información y la comunicación (Ascher, 2010).

En el sector agropecuario, se produce un cambio de escala en la producción que se suma a la incorporación de tecnología -maquinarias y mano de obra especializada- orientada a un uso más eficaz de los recursos disponibles. Aparecen nuevos actores encargados de llevar adelante los cambios estructurales del agro: grupos empresarios que participan en la provisión de insumos (semillas, fertilizantes, pesticidas y herbicidas), en la logística y el transporte (vías férreas, puertos, terminales de carga), en el procesamiento industrial de la producción agropecuaria (molinos, frigoríficos). Además, la comercialización de los productos queda en manos de grandes corporaciones nacionales y transnacionales que definen un nuevo modelo productivo y, por ende, otra lógica de organización espacial (Barsky y Gelman, 2009).

Este proceso da lugar a dos realidades que conviven en el escenario rural, un boom agropecuario que favorece a los grandes productores, y una gran crisis que afecta a los pequeños productores y que es consecuencia de la ausencia de una política de desarrollo rural desde una perspectiva territorial integral. Los avances tecnológicos producen transformaciones importantes en los sistemas de comunicación y transporte que alientan la urbanización, en detrimento de las áreas rurales que quedan relegadas como espacios marginales, víctimas del atraso.

Durante la década del '90, las migraciones y éxodos rurales se intensifican con el surgimiento de la agricultura-crecimiento absoluto y relativo de la agricultura a partir del cultivo de soja fundamentalmente sobre otros productos como la ganadería, desplazada hacia las áreas agroecológicamente más pobres, alejadas del corazón de la pampa húmeda. La actividad agrícola es más rentable puesto que se reduce el tiempo de inversión-recuperación (Sili, 2005).

---

<sup>10</sup> Los centros que reciben esta población crecen comparativamente respecto de otros que se estancan. Las áreas rurales pierden población.

Ligados a la pluriactividad del productor rural y su familia, se producen otros fenómenos que promueven el intercambio de actividades entre el espacio rural y el urbano, como el hecho de que los empleos rurales no agrarios comiencen a tener un rol cada vez más importante o que los nuevos inversores urbanos busquen alternativas productivas en las áreas rurales (Sili, 2005).

La función de lo rural asociada cada vez más a la producción de exportaciones, condena a la desaparición paulatina de la cultura vinculada a la tradición, las costumbres y las relaciones interpersonales. Conjuntamente, se debilita un modelo de desarrollo rural familiar, estructurado en base al predominio de relaciones sociales locales y regionales y, también, decrecen los asentamientos urbanos volcados a la prestación de bienes y servicios que giran en torno a la producción agropecuaria (Stratta Fernández y De Los Ríos Carmenado, 2010).

En la actualidad, el rol del territorio pampeano en el sistema económico mundial sigue siendo el de productor agroexportador, pero los procesos y tecnologías que intervienen en las diferentes etapas del proceso de producción, acopio, transporte y comercialización de materias primas, adopta lógicas completamente distintas a las desarrolladas históricamente (Caviglia, Lorda y Lemes, 2010).

En tanto, a fines del siglo XIX y comienzos del XX, el territorio de La Pampa, forma parte del sistema económico mundial en el rol de productor de materias primas; a comienzos del siglo XXI, continúa su rol de productor primario, ahora en el contexto de un sistema económico global, constituyéndose en lo que Scholz (2003) denomina nueva periferia.

El campo se tecnifica. Se mejoran los servicios rurales y las comunicaciones. Si bien se genera una mayor proximidad comunicacional -se acortan las distancias -entre campo y ciudad merced a los avances tecnológicos, también se produce una fragmentación física más marcada entre ambos, cuyos servicios se terciarizan, reduciendo la condición de arraigo y apropiación de las etapas anteriores.

En este período, se produce un proceso de nueva acumulación del capital en pocas manos. Se unifican grandes porciones de territorio bajo un mismo dueño. La reestructuración agraria trae como consecuencia un aumento de la superficie por unidades productivas. En general, todas las regionales de Argentina pierden explotaciones agropecuarias en este período.<sup>11</sup> El porcentaje más alto -29%- se da en la región pampeana que pasa de 182.292 explotaciones agropecuarias en 1988 a 134.539 en 2002.<sup>12</sup>

La compra de tierra por parte de operadores externos al sector agropecuario tradicional, durante la década del '90, inicia un proceso de fuerte especulación agraria, con un modelo de concentración de la propiedad del suelo en grandes grupos empresarios. Las tierras adquiridas constituyen unidades económicas con un alto valor productivo, con alta rentabilidad potencial, además de contar con ventajas desde el punto de vista ambiental y paisajístico (Gorenstein, 2010).

Se consolida un modelo más extensivo y mecanizado, con menores necesidades de población, equipamiento e infraestructura social. La tenencia de la tierra sufre un proceso de alta concentración, no solo en lo referido a la propiedad, sino también en el aspecto productivo. En el 50 % de los casos, los campos no son trabajados por los productores y dueños de la tierra sino por grandes contratistas y pools de siembra (De Mattos, 2005) Ello trae aparejada la desaparición paulatina de pequeños y medianos productores. Este modelo genera importantes desequilibrios sociales -deterioro del equipamiento e infraestructura rural,

---

<sup>11</sup> De las 421.121 explotaciones agropecuarias totales en 1988, se pasa a 332.057 en 2002, es decir, 90.000 explotaciones desaparecen

<sup>12</sup>Fuente: Censo Agropecuarios 1988- 2002. Instituto de Estadística y Censos -INDEC- . Para 2007 se registran 56.961 explotaciones agropecuarias menos, reduciéndose la cantidad a 276.581, lo que marca una merma del 17% .Entre los censos de 1988 y 2002 se había informado la desaparición de 87.688 explotaciones agropecuarias. La diferencia de los registros de 1988 marca una baja superior al 34%

pérdida de valores culturales- y ambientales -empleo de técnicas productivas contaminantes y desgaste del suelo por monocultivo de soja -.

La agriculturización produce cambios en el equilibrio tradicional del suelo pampeano basado en ciclo agricultura-ganadería. Los tambos, las instalaciones, los alambrados y todo el equipamiento ganadero desaparecen dando lugar a campos sin límites, dedicados al cultivo. Se transforman las actividades, el paisaje y el sistema natural que lo sostiene y, con ellos, se transforma el territorio, sus pueblos, sus infraestructuras y sus relaciones sociales (Sili, 2005).

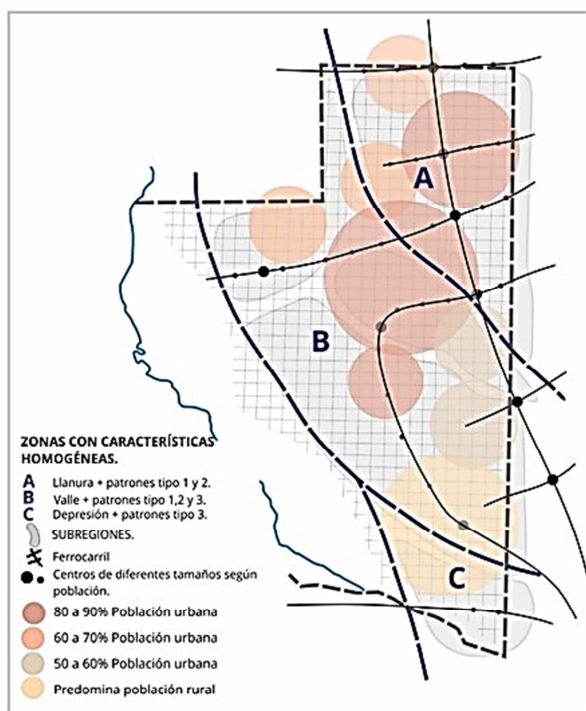
El modelo urbano-territorial inicial se transforma, en tanto la población que antes habitaba el campo se traslada a los centros urbanos, principalmente a aquellos de mayor escala. Con ello, la vivienda rural deja de cumplir la función original y los elementos de configuración de las chacras son reemplazados por nuevos modos de producción y desarrollo tecnológico.

Hacia la década del 90, la privatización del sistema ferroviario nacional, termina de certificar la muerte de este medio de transporte y los corredores ferroviarios (Veschi, Silva y Nieva, 2015).

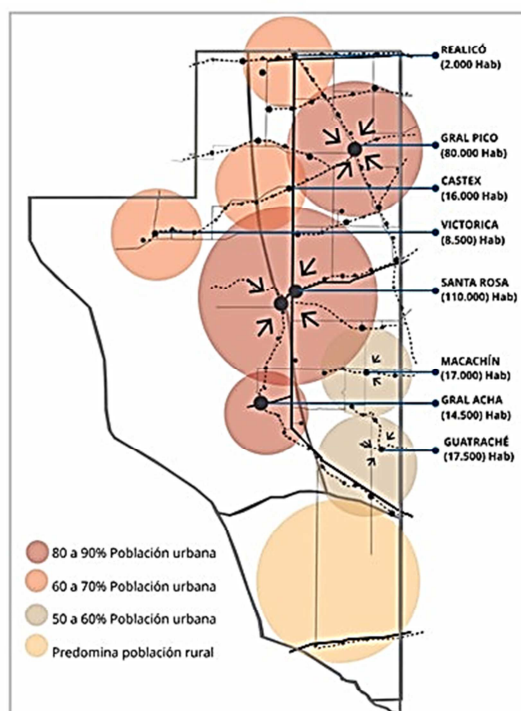
En 1991, la empresa Ferroexpreso Pampeano S.A. (concesionaria de los trenes de carga del ex Ferrocarril General Roca y ex Ferrocarril Sarmiento, entre otras) toma la concesión de los servicios de transporte que llegan -con déficit creciente -al NE del territorio pampeano. La empresa trabaja principalmente con carga de cereal y oleaginosas, siendo la época de mayor movimiento de trenes en los meses de cosecha. La mayoría de las estaciones están cerradas y son reemplazadas por los equipos de comunicaciones de las que están dotadas las locomotoras -la nueva tecnología prescinde de las estaciones-. Sólo quedan habilitadas las estaciones de mayor jerarquía ferroviaria, aquellas que son punta de riel, empalme de ramales o en las que se encuentran los talleres de reparación y mantenimiento de su material rodante y tractivo, como es el caso de General Pico (Martínez, 2016).

Los cambios en los sistemas viarios y de transporte, la distribución de la propiedad del suelo, la conformación de unidades económicas y la desaparición de las funciones iniciales de los pueblos tienen, sin lugar a dudas, consecuencias determinantes en el espacio urbano y rural. Complementariamente, los procesos de tecnificación del campo y los adelantos en las comunicaciones, contribuyen a salvar distancias que antes parecían infranqueables (Martínez, 2016).

Características del territorio pampeano + población



Modelo territorial actual

Gráfico 10. *La polarización primero y fragmentación posterior del territorio en estudio.*

Fuente: MARTINEZ, Mónica. (Tesis de doctorado, 2016). *Los pueblos del desierto. El proceso de ocupación y urbanización del Territorio Nacional de La Pampa*. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona.

En este escenario, algunos pueblos con ventajas comparativas crecen y se desarrollan, en tanto otros se abandonan. En el territorio de estudio, este contraste se manifiesta en la ciudad Capital -Santa Rosa y su región metropolitana- y la ciudad de General Pico -segunda en importancia- comparativamente a otros centros de servicios rurales que se encuentran en estado de abandono tales como Hucal, Naicó, Cachirulo, entre otros.

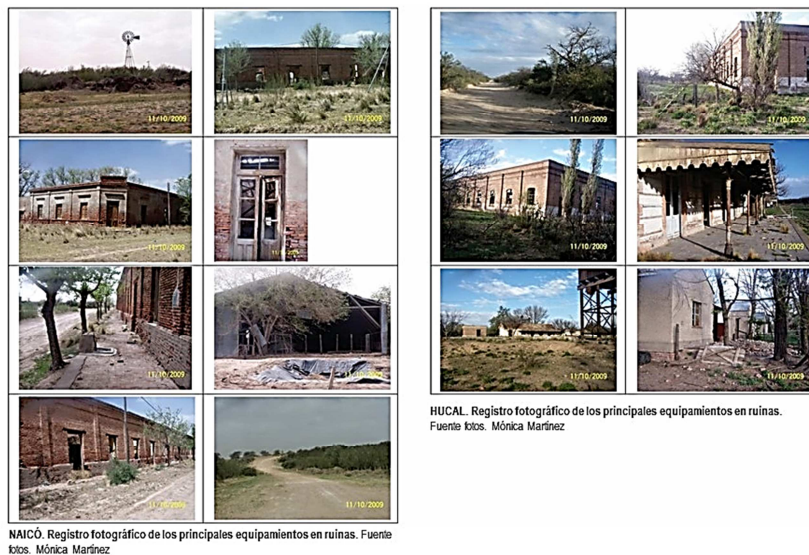


Gráfico 11. Arriba. *El contraste entre centros que crecen y conforman una región metropolitana, con otros pueblos y estaciones abandonadas: Naicó, Hucal.* Fuente: MARTINEZ, Mónica. (Tesis de doctorado, 2016).

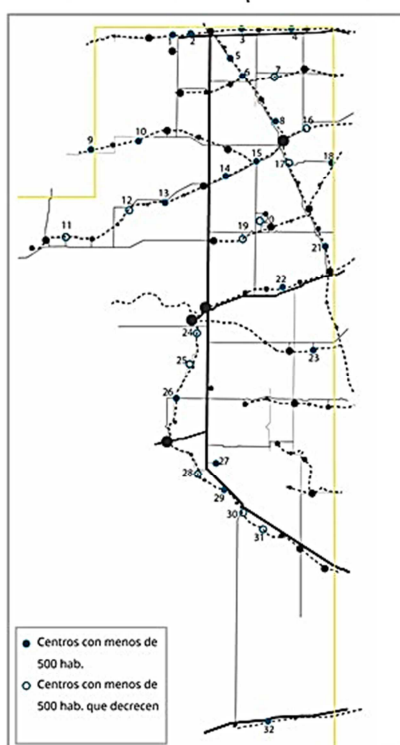
Según el Censo Nacional de población 2010 la población que habita centros de más de 2000 habitantes, comprende 19 centros, de los cuales: cuatro presentan más de 10.000 habitantes y sólo uno, Santa Rosa, sobrepasa los 100.000 habitantes. En tanto existen 54 centros de menos de 2.000 habitantes; de los cuáles 32 centros presentan menos de 500 habitantes.



cantidad de población por centros				
2010	Menos de 500 hab.	Entre 500 y 2000 hab.	Entre 2000 y 10.000 hab.	Más de 10.000 hab.
Cantidad de centros en porcentaje	45%	28%	22%	5%
Cantidad de población en habitantes.	5.685 habitantes	22.612 habitantes	61.801 habitantes	195.091 habitantes

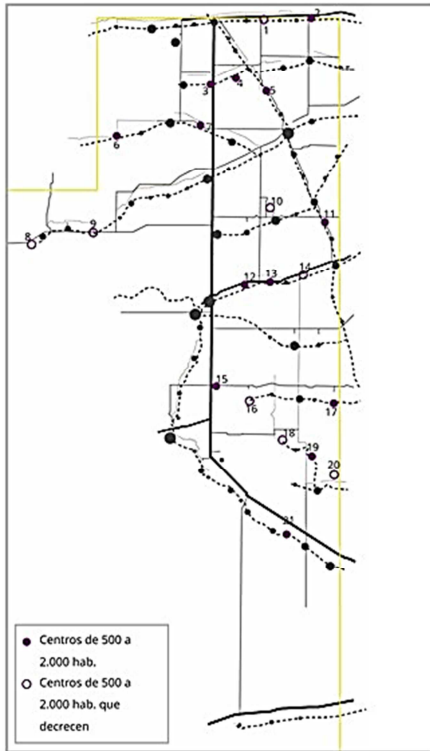
Gráfico 12. *Distribución de población por centros.* Fuente: Censo 2010. Elaboración propia.

Centros de servicios rurales (menos de 500 habitantes). En negrita indicados los que decrecen.



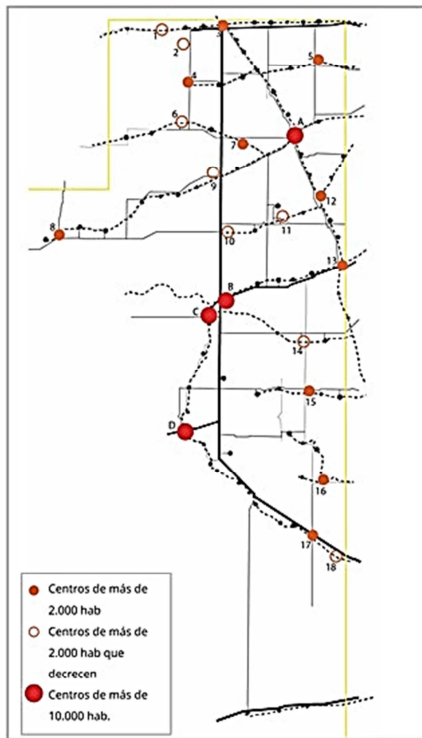
Localidad	Población 2001	Población 2010	Variación Absoluta	Variación Relativa %
1 Quetrequén	355	392	37	10.4
2 Damián Maisonave	257	300	43	16.7
3 Adolfo Van Praet	274	279	5	1.8
4 Sarah	163	204	41	25.2
5 Falucho	151	177	26	17.2
6 Ojeda	68	70	2	2.9
7 <b>Ceballos</b>	<b>331</b>	<b>323</b>	-8	-2.4
8 Speluzzi	258	367	109	42.2
9 Ingeniero Foster	51	52	1	2
10 Pichi Huinca	221	228	7	3.2
11 <b>Loventué</b>	<b>123</b>	<b>111</b>	-12	-9.8
12 <b>Rucanelo</b>	<b>234</b>	<b>219</b>	-15	-6.4
13 Conhelo	398	464	66	16.6
14 Monte Nieves	415	470	55	13.3
15 Metileo	483	483	0	0
16 <b>Trebolares</b>	<b>52</b>	<b>46</b>	-6	-11.5
17 <b>Dorila</b>	<b>385</b>	<b>377</b>	-8	-2.1
18 Agustoni	268	284	16	6
19 <b>Mauricio Mayer</b>	<b>326</b>	<b>291</b>	-35	-10.7
20 <b>Colonia San José</b>	<b>45</b>	<b>32</b>	-13	-28.9
21 Relmo	84	120	36	42.9
22 La Gloria	43	46	3	7
23 Tomas. Anchorena	288	307	19	6.6
24 <b>Cachirulo (3)</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	///	///
25 <b>Nalcó</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	-5	-62.5
26 Quehué	385	422	37	9.6
27 Colonia Santa María	284	289	5	1.8
28 <b>Unanué</b>	<b>77</b>	<b>69</b>	-8	-10.4
29 Perú	28	39	11	39.3
30 Hucal	20	3	-17	-85
31 <b>Abramo</b>	<b>323</b>	<b>312</b>	-11	-3.4
32 Anzoategui	8	68	60	750

Centros de servicios rurales entre 500 y 2.000 habitantes. En negrita indicados los que decrecen.



Localidad	Población 2001	Población 2010	Variación Absoluta	Variación Relativa %
1 Hilario Lagos	681	676	-5	-0.7
2 Bernardo Larroude	1.469	1.499	30	2
3 Embajador Martini	1.235	1.336	101	8.2
4 Alta Italia	1.300	1.350	50	3.8
5 Vértiz	650	688	38	5.8
6 La Maruja	1.035	1.168	133	12.9
7 Arata	974	1.026	52	5.3
8 <b>Telén</b>	<b>1.301</b>	<b>1.240</b>	<b>-61</b>	<b>-4.7</b>
9 Luan Toro	694	689	-5	-0.7
10 Villa Mirasol	611	546	-65	-10.6
11 Miguel Cané	700	803	103	14.7
12 Anguil	1.630	1.705	75	4.6
13 Uriburu	906	964	58	6.4
14 <b>Lonquimay</b>	<b>1.558</b>	<b>1.680</b>	<b>122</b>	<b>7.8</b>
15 Ataliva Roca	557	707	150	26.9
16 <b>Doblas</b>	<b>1.673</b>	<b>1.586</b>	<b>-87</b>	<b>-5.2</b>
17 Rolón	672	678	6	0.9
18 <b>Alpachiri</b>	<b>1.797</b>	<b>1.759</b>	<b>-38</b>	<b>-2.1</b>
19 General Manuel J. Campos	777	935	158	20.3
20 <b>Santa Teresa</b>	<b>518</b>	<b>466</b>	<b>-52</b>	<b>-10</b>
21 Bernasconi	1.543	1.577	34	2.2

Centros de servicios rurales de más de 2.000 habitantes. En negrita indicados los que decrecen.



Localidad	Población 2001	Población 2010	Variación Absoluta	Variación Relativa %
1 Rancul	3.331	3.322	-9	-0.3
2 Parera	2.064	2.030	-34	-1.6
3 Realicó	6.789	7.343	554	8.2
4 Ingeniero Luiggi	4.289	4.659	370	8.6
5 Intendente Alvear	6.624	7.510	886	13.4
6 <b>Caleufú</b>	<b>2.116</b>	<b>2.014</b>	<b>-102</b>	<b>-4.8</b>
7 Trenel	3.081	3.387	306	9.9
8 Victorica	5.517	5.703	186	3.4
9 <b>Eduardo Castex</b>	<b>9.347</b>	<b>9.253</b>	<b>-94</b>	<b>-1</b>
10 Winifreda	2.226	2.222	-4	-0.2
11 Colonia Barón	3.054	2.804	-250	-8.2
12 QuemúQuemú	3.577	3.714	137	3.8
13 Catrilo	3.376	3.955	579	17.2
14 Miguel Riglos	2.064	2.034	-30	-1.5
15 Macachín	4.554	4.814	260	5.7
16 Guatraché	3.662	3.697	35	1
17 General San Martín	2.548	2.576	28	1.1
18 <b>Jacinto Aráuz</b>	<b>2.463</b>	<b>2.434</b>	<b>-29</b>	<b>-1.2</b>

Centros que presentan más de 10.000 habitantes.

Localidad	Población 2001	Población 2010	Variación Absoluta	Variación Relativa %
A General Pico	52.475	56.795	4.320	8.2
B Santa Rosa	94.340	102.860	8.520	9
C Toay	8.059	11.626	3.567	44.3
D General Acha	11.869	12.184	315	2.7

Gráfico nº 13. Evolución del crecimiento de los centros urbanos en base a la cantidad de población: menos de 500 habitantes, entre 500 y 2000 habitantes, más de 2000 habitantes. Fuente: Censo Nacional 2010. Elaborado por Martínez (2016).

De este análisis se observa una clara tendencia a la pérdida de población de los centros de servicios y un incremento de la cantidad de centros que están en esta condición, lo que agudiza la tendencia a la desaparición progresiva de éstos.<sup>13</sup>

### 3. REFLEXIONES EN TORNO A LOS RASGOS DE LA IDENTIDAD DEL TERRITORIO

Los rasgos de identidad son aspectos de caracterización de un territorio y diferenciación de otros, que surgen de la lectura histórica del proceso de ocupación del espacio urbano y rural -sobre la base de ciertas lógicas y/o teorías -cuya permanencia en el tiempo, les otorga determinada significación para la cultura que los ha producido. La lectura de la identidad del territorio permite:

- Comprender las alternativas de desarrollo futuro, en base al modelo de ocupación y urbanización inicial y su significado cambiante.
- Ser testimonio de una cultura, manteniendo viva las características de un territorio para las nuevas generaciones.

#### 3.1. Síntesis de la estructura territorial actual

Mediante el proceso de ocupación y urbanización presentado se observa la ruptura del patrón urbano - territorial inicial. Los elementos de la configuración física inicial se modifican y en algunos casos tienden a desaparecer.

El actual modelo de desarrollo económico, digitado desde los centros urbanos nacionales e internacionales, impacta en el territorio rural y urbano produciendo graves desequilibrios. Dado que es carente de una concepción integral del desarrollo territorial, orienta exclusivamente su objetivo a la rentabilidad de las empresas por encima de la sostenibilidad del territorio.

Los elementos de estructura, configuración y paisaje territorial inicial se modifican considerablemente (Martínez, 2016):

- Destrucción paulatina de la diversidad productiva agropecuaria como un rasgo característico que impacta: la estructura funcional- económica, las cualidades ambientales.
- Abandono y pérdida del patrimonio construido rural. La población emigra dejando las dependencias -vivienda rural y demás instalaciones- deshabitadas en forma permanente. De esta manera desaparece: el tejido socio-cultural, el sentido de apropiación y pertenencia, las prácticas culturales.

---

<sup>13</sup> La mayor parte de los centros que decrecen se corresponden con una base económica inicialmente ligada a la explotación de los bosques de caldén. La principal zona de producción leñera que concentra el 65% del total de leña explotada, se localiza en posición central en la Región de los Valles Pampeanos, comprendiendo el territorio que estructura el Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste. Los principales centros que participan del circuito de producción y comercialización entre 1900 y 1925 son: Hucal, Quehué, Utracán, Cotita, Perú, Unanué, Cachirulo y Naicó. Los centros que no logran substituir su base económica son abandonados. En la misma Región hacia el Norte, en los últimos tramos de las líneas del Ferrocarril Oeste, en un período más amplio entre 1906 y 1940, otros centros participan de la actividad forestal corriendo igual suerte: Loventué, Conhelo, Rucanelo, Luán Toro, Ingeniero Foste, La Maruja. Hacia el Sur, en la Región de Depresión del Sudeste, Gaviotas y Anzoátegui, participan de los vaivenes de la producción forestal y salinera de las primeras décadas del siglo XX.

- Abandono y pérdida del patrimonio ferroviario. El ferrocarril se extiende en la mayor parte del territorio en estudio. Donde se conserva como transporte de cargas en concesión, el uso de las estaciones es restringido, limitándose a unas pocas. Cambia el significado inicial.
- Abandono y pérdida del patrimonio industrial inicial, de las instalaciones o equipamientos complementarios industriales localizados en torno al sistema ferroviario: molinos harineros, depósitos, silos.
- El paisaje rural se modifica como consecuencia de los cambios en los modos de producción y el abandono del patrimonio rural y ferroviario.
- Decrecimiento de los centros de servicios rurales. Pérdida de población rural.
- Polarización del crecimiento en pocos centros. Desequilibrio en la oferta de equipamientos e infraestructura de los centros que reciben los movimientos migratorios internos.

A escala territorial, el modelo urbano territorial inicial se transforma sustancialmente, en tanto (Martínez, 2016):

- El soporte infraestructural ferroviario es reemplazado o complementado por el transporte de rutas. Pérdida de la función del ferrocarril en la construcción del territorio. Pérdida progresiva del patrimonio ferroviario.
- Las formas de las unidades productivas se mantienen, aunque se modifican los modos de producción y las dimensiones de las unidades productivas. Se reduce la población y el empleo rural tradicional. Pérdida del patrimonio rural. Pérdida del tejido socio-cultural, desarraigo de la población rural.
- Decrecimiento de los centros de servicios rurales. Pérdida de población rural. Riesgo de desaparición.

Como resultado de la polarización del territorio, la estructura regional se presenta como un sistema de centros que agrupan un área de influencia amplia.

Se pasa de una región homogénea a una región polarizada, donde solo algunos centros principales atraen el territorio más amplio y concentran la mayor población: la Región Metropolitana Santa Rosa-Toay y General Pico. El resto de los territorios se distribuye en centros polarizadores de pequeña escala (Martínez, 2016).

### 3.2. El modelo urbano territorial inicial versus el modelo actual

De la síntesis del modelo urbano territorial que integra y articula **pueblos + ferrocarril + colonias**, se pasa a un modelo que fragmenta progresivamente el campo y la ciudad (Martínez, 2016):

- El número de unidades productivas viene decreciendo en la últimas dos décadas, produciendo el efecto inverso de la colonización. Los modos de producción rurales son cada vez más incompatibles con la residencia.
- Aparece como nuevo rasgo: las rutas y su integración al trazado urbano. Las rutas reemplazan al ferrocarril e integran el trazado rural con el urbano, además de transportar la producción a los puntos de embarque. Las rutas facilitan el transporte en red, permitiendo mayores comunicaciones, frente a la estructura en árbol dominante del ferrocarril.
- Desaparece como rasgo: la paralización del ferrocarril detiene la dinámica de los pueblos de servicios rurales, quedando muchos de estos al margen de las comunicaciones por ruta.

- Persisten como rasgos con diferentes grados de valor simbólico: los espacios ferroviarios, la arquitectura y las edificaciones, en diferentes estados, permaneciendo el valor simbólico de los mismos.
- Se modifica como rasgo: la dinámica de los pueblos. Los centros de servicios rurales pierden población. La población rural se reduce considerablemente, mientras que se incrementa la población urbana.
- En síntesis, desaparece el modelo inicial y se construye uno nuevo, adecuado a los cambios en los modos de producción y las demandas del mercado internacional.

### 3.3. Estrategias para el desarrollo futuro

En el código genético de la ocupación y urbanización de La Pampa está su principal alternativa de desarrollo (Sabaté, 2012). Si bien en esta presentación no se avanza en una propuesta de desarrollo, se esbozan en este apartado los lineamientos generales que debiera tener en cuenta el desarrollo futuro de este territorio.

Frente al escenario actual presentado y tendencial predecible, y para revertir esta situación, apoyándonos en la identidad del territorio en cuestión, expresado en la validez del modelo urbano-territorial inicial, se considera como objetivo central de desarrollo:

Hacer de La Pampa **una región agro-industrial – urbana sustentable**, mediante el desarrollo de los siguientes objetivos particulares, los que debieran cumplimentarse para cada sub-región de estudio:

- Diversificar la base económica, orientándose a un desarrollo agro-industrial o agropecuario-industrial.
- Desarrollar prácticas agrícolas sustentables.
- Promover la cultura local, promocionar las prácticas culturales rurales y el arraigo al campo.
- Controlar el despoblamiento, promoviendo una distribución homogénea de la población en el espacio.
- Articular los centros en un sistema urbano-territorial que integre estos dentro de su región y fuera de esta.
- Hacer consciente la construcción urbano-territorial inicial, mediante la recuperación y puesta en valor del patrimonio ferroviario y rural, y de los espacios significativos de los pueblos. Poner en valor los pueblos históricos de La Pampa.

## BIBLIOGRAFÍA

ASCHER, François (2010) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Ensayo.

BARSKY, Osvaldo y GELMAN, Jorge (2009). *Historia del Agro Argentino. Desde la Conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

BASUALDO Victoria y Karina FORCINITO (coordinadoras) (2012) *Transformaciones recientes en la economía argentina: tendencias y perspectivas*. Universidad Nacional General Sarmiento. Buenos Aires: Prometeo libros.

BORSODORF, Axel. (2003) “Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana”. *EURE (Santiago)*, v. 29, n. 86. Santiago, mayo 2003. Disponible en <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612003008600002&lng=es](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002&lng=es)>. Recuperado el 5 de junio de 2014.

CAVIGLIA, Jorge; LORDA, Héctor y Jorge LEMES (2010). *Caracterización de las unidades de producción agropecuaria en la provincia de La Pampa*. La Pampa: Ediciones INTA.

CORBOZ, André. El territorio como palimpsesto. En RAMOS, Ángel Martín (editor). Lo urbano en 20 autores contemporáneos. UPC Ediciones. Barcelona. 2004. p.p. 34- 44.

DE MATTOS, Carlos (2002) "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?". En *EURE*, XXVIII diciembre. Santiago de Chile, diciembre de 2002. Disponible en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1960850>. Consulta 16-05-2005.

FERNÁNDEZ GÜELL, José Miguel (1997) "Sistema de ciudades. Colección Proyecto y Gestión". En *Planificación Estratégica de Ciudades*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

GORENSTEIN, Silvia (2000) "Rasgos territoriales en los cambios del sistema agroalimentario pampeano (Argentina)". *EURE (Santiago)*, 26(78) pp. 51-75. Disponible en [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612000007800003&lng=es](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007800003&lng=es). Recuperado el 08 de abril de 2010.

HEINEBERG, Heinz (2005) "Las metrópolis en el proceso de globalización". En *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. (Serie documental de Geo-Crítica). Vol. X, Nº 563. Universidad de Barcelona, febrero de 2005. Disponible en: [://www.ub.edu/geocrit/b3w-563.htm](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-563.htm) (Consulta: 10/02/2013)

MARTINEZ, Mónica (2016). *Los pueblos del desierto: El proceso de ocupación y urbanización del Territorio Nacional de La Pampa, Argentina* dirigida por el Dr. Arq. Joaquín Sabaté y codirigida por la Dra. Arq. Mónica Ferrari. Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.

MÉNDEZ, Ricardo (2007) "El territorio de las nuevas economías metropolitanas". *Eure- Scielo*, vol. 33, nº 100. p.p 51-67. Santiago de Chile 2007. Disponible en <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n100/art04.pdf>. Recuperado el 20 de mayo de 2013.

SABATÉ, Joaquín (2002). "En la identidad del territorio está su alternativa". *Revista OP ingeniería y territorio*, Nº 60. pp. 12-19.

SABATÉ, Joaquín (1996) *Forma del territorio y proyecto*. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona, 1996.

SABATÉ, Joaquín (1998). *Elementos para la construcción de un proyecto territorial: programa de las lecciones*. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona.

SCHOLZ, Fred (2003) "Globalisierung und „neue Armut". *Geographische Rundschau*, 2003a, vol. 55, no 10, pp. 4-10. Citado por HEINEBERG, Heinz. "Las metrópolis en el proceso de globalización". En *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. (Serie documental de Geo-Crítica). Vol. X, Nº 563. Universidad de Barcelona, febrero de 2005. Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-563.htm>. (Consulta: 10/02/201)

SILI, Marcelo (2005) *La Argentina rural: de la crisis de la modernización agraria a la construcción de un nuevo paradigma de desarrollo de los territorios rurales*. Buenos Aires: Ediciones INTA.

STRATTA FERNÁNDEZ, Ricardo e Ignacio DE LOS RÍOS CARMENADO (2010) "Transformaciones agrícolas y despo-  
blamiento en las comunidades rurales de la Región Pampeana Argentina". En *Estudios Geográficos*, 71(268). Madrid.  
España, 2010. pp.235-265. Disponible en: <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/viewFile/308/3> 07. Consulta 15-07-2012

VESCHI, Elido, SILVA, José y Ramón NIEVA (2012) "Análisis de los resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la República Argentina". XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles. La Habana, Cuba, 2000. Disponible en [http://www.apdfa.org/PrensaCapitacion/pyc3\\_capacitacion\\_cursos\\_actos/Resultado%20de%20las%20Privatizaciones%20Jornada%20Ferroviaria%202012.pdf](http://www.apdfa.org/PrensaCapitacion/pyc3_capacitacion_cursos_actos/Resultado%20de%20las%20Privatizaciones%20Jornada%20Ferroviaria%202012.pdf). Recuperado el 10 de enero de 2015

