

La Argentine Land Company en el territorio de Santa Fe y Córdoba

Autora: Isabel Martínez de San Vicente
Director: Miquel Corominas Ayala
Doctorado en Urbanismo,
Universidad Politécnica de Cataluña,
leída en 1995

La tesis doctoral de Isabel Martínez de San Vicente se centra en la construcción de la línea ferroviaria en las provincias de Santa Fe y Córdoba el centro de Argentina y del territorio asociado. Se trata de una concesión de 1870 de la explotación del suelo de una franja de tierras de una superficie de 3.900 km². EL estado expropiaba las tierras y las otorgaba en concesión a la compañía inglesa ALC que a su vez se comprometía a la construcción de una línea ferroviaria entre la ciudad portuaria de Rosario y la ciudad interior de Córdoba.

La franja tenía una longitud de 390 km por una amplitud de 10 km. Se fundaron 29 poblaciones sobre las estaciones de ferrocarril que distaban entre sí de 10 a 15 km.

Los núcleos urbanos se centraban en los terrenos dedicados a la agricultura y a la ganadería. La línea ferroviaria y los poblaciones se empezaron a construir desde Rosario hacia Córdoba. De esta manera se aseguraba que la producción de los nuevos terrenos tuviera salida por el puerto de Rosario para su comercialización.

La tesis tiene un interés doble. Por un lado, explica el proceso de construcción de una de las más importantes infraestructuras ferroviarias realizadas en la Argentina. Por otro, lado nos muestra un proceso de ordenación del suelo ejemplar, basado en una geometría clara y precisa para atender a las necesidades de la agricultura y la ganadería.

Es precisamente esta ordenación del suelo el aspecto más significativo. Se trata de una intervención que se prolonga en el tiempo, de gran permanencia, que entronca con grandes ordenaciones históricas de suelo como pueden ser las centuriaciones romanas o las townships norteamericanas resultantes de la aplicación de la Land Ordinance de 1785 y sucesivas.

Este tipo de intervenciones introduce una geometría basada en una repetición geométrica de gran regularidad, tanto en el trazado de caminos o carreteras como de las manzanas y las parcelas. El territorio resultante admite muy bien la introducción de nuevas infraestructuras y la permanencia de las actividades existentes o una fácil transformación a unas de nuevas. La rigidez del soporte geométrico contrasta con una gran flexibilidad en el uso. Estas ordenaciones territoriales tienen su equivalente urbano en los ensanches de población iniciados en el siglo XIX.



Se trata de actuaciones que caracterizan totalmente el territorio y que presentan un gran valor patrimonial. El campo agrícola de la Emilia Romagna, del territorio central de los Estados Unidos de Norteamérica y los de la concesión de la ALC son ejemplares con una estructura y un paisaje muy definido que contrasta con el mundo rural no proyectado.

En el caso de la concesión de la ALC los caminos perimetrales siempre tenían una amplitud de 12,20 m.

Se proyectaron dos tipos de manzanas, de gran tamaño: Las rectangulares de 1.037 x 2.566 m y 266,1 ha de superficie y las cuadradas de 1.278 x 1.278 m y 164 ha de superficie.

En las manzanas rectangulares las parcelas pequeñas, oscilaban generalmente entre 10 y 25 ha, las medianas entre 33 y 53 ha, y las muy grandes entre 66 y 132 ha.

En las manzanas cuadradas el parcelario era de menor tamaño. Las parcelas pequeñas, oscilaban generalmente 9 y 20 ha, las medianas medían 41 ha y las muy grandes 82 ha.

Además de la sensacional red ortogonal de caminos es destacable su gran amplitud, lo que le da opciones de futuro. También es muy destacable el parcelario que siempre tiene excelentes dimensiones, tanto para explotaciones agropecuarias de carácter familiar como de explotación empresarial.

A pesar de la amplitud de los caminos, la vialidad era baja, del 1,6 % o del 1,9%, en función del gran tamaño de las manzanas adoptado. Se trata pues de un desarrollo sin altos costes en la infraestructura viaria menor, totalmente asumible desde el punto de vista económico.

Es también interesante la colonización del territorio con las construcción de poblaciones cada 10 km, sobre la línea central ferroviaria, que actuaban como centro de un territorio de agricultura y ganadería de 10.000 a 15.000 ha cada una.

En resumen, se trata de un gran territorio con una gran regularidad en el suelo y en la colonización urbana lo que le otorga un gran valor patrimonial tanto en el presente como en el futuro por su gran flexibilidad de adaptación, gracias al rigor geométrico y a las grandes dimensiones de las manzanas y parcelas, fácilmente adaptables a nue-

vos programas. Por este valor patrimonial el territorio de la ALC merece su reconocimiento, su preservación y su transformación inteligente a nuevas actividades.

Gracias al excelente trabajo de Isabel Martínez hoy podemos reconocer, valorar y preservar esta magnífica intervención territorial que ya se debe incluir en el patrimonio de la nación Argentina.

MIGUEL COROMINAS
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA
miguel.corominas@upc.edu
Doi: 10.5821/id.13576