

2. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANO-TERRITORIAL DE ENTRE RÍOS EN SU CONFIGURACIÓN ESPACIAL. LECTURAS DE LAS ÁREAS DE MAYOR DINAMISMO A PARTIR DE LA SÍNTESIS CARTOGRÁFICA

Evolution of the urban-territorial structure of Entre Ríos in its spatial configuration. Readings of the areas of greatest dynamism from the cartographic synthesis

Victoria Ivón García¹

Resumen

El abordaje de los procesos de estructuración, funcionamiento y transformación de los asentamientos urbanos entendidos en un contexto geográfico ampliado, viene realizándose desde distintas disciplinas a partir del concepto de *territorio*, lo que conlleva una multiplicidad de connotaciones, enfoques y alcances analíticos. Una triple aproximación al territorio -como *hecho físico*, como *proceso* y como *proyecto*- permite interpretar dichas transformaciones en el marco de aspectos contextuales relevantes, y una vía para operativizarlo se identifica en la lectura de las componentes espaciales de la estructura urbano-territorial -núcleos urbanos y elementos materiales de ligazón e intercambio- en clave evolutiva mediante la elaboración de cartografía de síntesis.

Entre Ríos constituye una provincia que reúne condiciones muy disímiles en su crecimiento y desarrollo por fragmentos. En ese sentido, si bien cuenta con una distribución "repartida" de núcleos urbanos de cierta jerarquía, pone de manifiesto significativos rasgos de desequilibrio intra-provincial que es preciso reconocer, a un nivel general, desde sus primeras ocupaciones a los tiempos recientes. Para ello se procede a componer e interpretar diversas capas de información en GIS. Se reconoce una lógica de acumulación material y

¹ Becaria CONICET, Instituto Sociedad y Economía, Facultad de Ciencias de la Gestión-UADER. E-mail: arq.victoriagarcia@gmail.com

simbólica en espacios identificables, que se mantienen y reproducen a lo largo de los períodos, implicando una postergación estructural de algunas áreas, principalmente norte y suroeste.

Palabras clave: estructura urbano-territorial; transformaciones territoriales; cartografía integrada

Abstract

The approach to the structuring and transformation of urban settlements in an extended geographic context, has been studied from different disciplines based on the concept of territory, which entails a multiplicity of connotations, approaches and analytical scope. A triple approach to the territory -as a physical fact, as a process and as a project- allows us to interpret these transformations within the framework of relevant contextual aspects, and a way to operationalize it is identified in the reading of the spatial components of the urban-territorial structure - human settlements and material elements of connection and exchange - in an evolutionary key through the elaboration of synthesis cartography.

Entre Ríos constitutes a province that meets very dissimilar conditions in its growth and development by fragments. Despite its "distributed" map of urban settlements of a certain hierarchy, it reveals significant features of intra-provincial imbalance that must be recognized, at a general level, from its first occupations to recent times. To do this, we proceed to compose, integrate and interpret various layers of information in GIS. A logic of material and symbolic accumulation is recognized in identifiable spaces, which are maintained and reproduced throughout the periods, implying a structural postponement of some areas, mainly north and southwest

Keyword: urban-territorial structure; territorial transformations; integrated cartography

Introducción

El abordaje de los procesos de estructuración, funcionamiento y transformación de los asentamientos urbanos entendidos en un contexto geográfico ampliado, en su inserción en dinámicas de escala aglomeración/metropoli/región/red transnacional, viene realizándose desde el concepto de *territorio*, el cual, desde hace décadas, ha desbordado los límites fronterizos del pensamiento geográfico, para adquirir cada vez más una mayor relevancia al interior de otras disciplinas de las ciencias sociales (Llanos-Hernández, 2010). A menudo se hace referencia a un *ascenso discursivo de la referencia territorio*, que cobra

fuerza en la década de los 80 del siglo pasado como alternativa al término *región* y noción más adecuada para referirse a las problemáticas de la dimensión urbano-regional (Gorenstein, 2015).

El significado del término ha ido cambiando hasta ser caracterizado en la actualidad como neutro y flexible (Capel, 2016) en una intención de dar cuenta de su carácter polisémico y de los múltiples enfoques, connotaciones y alcances analíticos (Benedetti, 2011) que encierra o atraviesa. Al margen del nutrido debate teórico-epistemológico en torno al término, el territorio entendido como "construcción social de base material que resulta de la interacción de factores biofísicos y humano-culturales" (Rodríguez Valbuena, 2011) se presenta como suficientemente amplio e integrador, así como susceptible de dialogar con otros enfoques, admitir hibridaciones y adjetivaciones. Al tomarse como forma de entender el espacio en el marco de una disciplina científica aplicada, emergen de dicha definición algunos aspectos centrales útiles en la aproximación a un área de estudio específica: *territorio como hecho físico*, anclaje material de lo acontecido en otras esferas, y por tanto, pasible de ser leído en esta dimensión como punto de partida; *territorio como proceso*, construcción dinámica a partir de fuerzas que despliegan los agentes territoriales públicos y privados con injerencia en los distintos períodos de desarrollo nacional y provincial; y *territorio como proyecto*, como objeto ya pensado y prefigurado en épocas pasadas, y por hacer y repensar desde las demandas históricas regionales, los procesos endógenos y las emergentes de las tensiones globales y globalizantes.

Es posible hablar de *transformaciones territoriales* sustanciales cuando un conjunto de sucesos en ordenes de diferente índole cristalizan en una situación que difiere sustancialmente, en términos cuali y cuantitativos, del orden territorial reconocido hasta ese momento, impactando en los ámbitos urbano y rural de manera espacialmente diferenciada.

En la complejidad del contexto contemporáneo, la reconcentración de las personas en el espacio, la densificación de espacios centrales, la expansión indefinida del fenómeno urbano, la dilución de los límites urbano-rurales, la industrialización del campo, el turismo como actividad transformadora de paisajes según imperativos globales (Schweitzer, 2022) suelen reconocerse como procesos generales dominantes que se presentan en nuestro país.

Entre Ríos constituye una provincia extensa que reúne condiciones muy disímiles dadas tanto por su estructura geomorfológica como por las dinámicas de crecimiento y desarrollo por fragmentos territoriales en función, esencialmente, de su mayor o menor integración en redes y procesos de escala nacional e internacional. Como se señala en el Diagnóstico Ambiental de la provincia de Entre Ríos (Badaracco, 2012), el agua y su riqueza natural asociada constituyen en la provincia un elemento estructurante en los sucesivos procesos de arraigamiento en los centros poblados -los mayores establecidos en cercanías de los dos grandes ríos, Paraná y Uruguay- y un patrón similar, subsidiaria y concomitantemente, han seguido las actividades productivas en su distribución espacial.

Como procesos generales, principalmente de la década del 90 a esta parte, es posible reconocer en la provincia algunos los rasgos mencionados, con diferentes manifestaciones territoriales, que podemos sintetizar en:

– *Extensificación e intensificación* agrícola y ganadera²

– *Concentración* de inversiones en las áreas centrales de la provincia a partir del desarrollo de la industria -incluido el turismo-, los servicios y el crecimiento urbano -difuso y polarizado-, manteniendo a grandes rasgos la dualidad histórica dinamismo-estancamiento.

– Cambios en las infraestructuras y las modalidades del transporte (otro elemento determinante de dinámicas de inclusión-exclusión), con la transición del FFCC (ferrocarril) a la movilidad por carretera con un creciente desarrollo de la red vial, así como importantes puntos de conexión fronterizos y de atravesamiento regional, pero con deudas aún pendientes en accesibilidad y conectividad interna.

Todo ello en un contexto de creciente desconexión campo-ciudad por la intensificación de las prácticas de agricultura y ganadería industrial y los propios cambios culturales que perfilan un habitante urbano más globalizado posibilitado esencialmente por las TICs; y aumento de la conflictividad ambiental por las grandes presiones de las actividades humanas de todo tipo y el desarrollo en proximidad de usos incompatibles.

Esto ha derivado en la configuración de un sistema urbano-territorial que evoluciona *a dos velocidades* según áreas que evidencian procesos de centro y otras de semiperiferia y periferia, estancadas o en franco declive³.

No obstante esta impronta de desequilibrio intra-provincial y sus reconocidas implicancias en materia de acceso diferencial a servicios, equipamientos e infraestructura, resultado de un proceso estructural bajo el cual la concentración económica y territorial tienden a reforzarse recíprocamente (Schweitzer, 2020), el caso entrerriano se diferencia de otras provincias pampeanas por al menos dos aspectos significativos: la menor primacía de la ciudad principal, capital de la provincia, y una distribución de alguna manera "repartida" de centros urbanos de jerarquía, que han evolucionado de manera más o menos pareja en sus

² Expansión hectáreas agrícolas, aumento de explotaciones a cargo de arrendatarios -empresas-, monocultivo asociado a la agricultura industrial -principalmente de soja- con la evolución de los paquetes biotecnológicos asociados, retracción de la ganadería pastoril y multiplicación de establecimientos de engorde intensivo -*feed lot*- de ganado bovino y aviar.

³ La expresión se toma de Erbiti (2007) en tanto se podría decir que la provincia replica -aunque de manera atenuada- las lógicas operantes en la configuración del sistema urbano argentino.

atributos de centralidad, llegando a posicionarse como nodos de intermediación⁴ efectivos o con condiciones para desempeñarse como tales en caso de mediar una activa política de desarrollo urbano con perspectiva territorial dirigida a estas áreas.

Retomando los comienzos de la exposición y dada la amplitud del planteo, una aproximación a las transformaciones territoriales puede realizarse a partir de la lectura de las manifestaciones físicas en clave evolutiva, con foco en la *estructura urbano-territorial* y su relación con procesos y acontecimientos que tienen lugar en otras esferas, principalmente política y económica. Esta aproximación al objeto de estudio desde la resultante espacial a los procesos contextuales se fundamenta esencialmente en que la forma manifiesta el cambio y ayuda a explicarlo, por lo que constituye una categoría central para el estudio de lo territorial, aunque insuficiente sino se profundiza en la interpretación de las fuerzas económicas y sociales que influyen en un territorio (Gudiño, 2005).

El abordaje retrospectivo -y cartográfico, como se explicará más adelante- permite construir un necesario *background* histórico para interpretar la situación actual a la luz de la "superposición" de hechos materializados en el marco de modelos de desarrollo y agendas anteriores, permitiendo identificar aspectos limitantes o potenciadores de núcleos o fragmentos territoriales.

En este sentido, el presente trabajo⁵ tiene por objeto reconocer y describir la estructura urbano-territorial de la provincia de Entre Ríos en su configuración física evolutiva, atendiendo a dos de los componentes antrópicos principales: los núcleos urbanos y sus elementos materiales de ligazón.

Aspectos metodológicos

Las tareas de lectura evolutiva y mapeo de las transformaciones espaciales en toda la provincia se realizaron a partir de la consulta y sistematización de fuentes secundarias de distinto tipo. Se procedió a:

- Componer en SIG (Sistema de Información Geográfica) una base geoespacial general a partir de coberturas de diferentes Infraestructuras de Datos Espaciales oficiales, principalmente IGN, INDEC, BAHRA, IDERA e IDEER.

⁴ Se opta por esta noción porque el término nodo conlleva la idea de red y de espacio de articulación, y porque no es posible encuadrar el conjunto de localidades estudiadas en la categoría de ciudades intermedias aceptada internacionalmente que, entre otros atributos, desempeñan funciones de intermediación más complejas, tienen una magnitud establecida y deben analizarse también en términos de gobernanza económica, social, cultural y ambiental (Llop *et al*, 2019), aspectos que no se abordan en este trabajo.

⁵ Que se inscribe en una investigación más amplia orientada a comprender las relaciones entre transformaciones territoriales, políticas de desarrollo territorial y calidad de vida en los últimos tres decenios.

- Integrar información contenida en: investigaciones y estudios generales del país o aspectos específicos de la provincia de Entre Ríos, cartografía histórica, informes de organismos oficiales y datos estadísticos, con dos salidas: síntesis escrita y archivos de datos alfanuméricos, por períodos históricos⁶.

- Elaborar cartografías integradas a partir de la vinculación de datos alfanuméricos con las bases geográficas, dando lugar a un nuevo nivel de información. Se toma como universo la base de puntos de localidades INDEC 2010 con el propósito de analizar "hacia atrás" lo acontecido con cada uno.

Por su parte, para la periodización se recurre al trabajo de Santiago *et al* (2005), que toma en consideración la situación de la provincia en el contexto nacional.

Cabe señalar que, por la escala abarcada y los objetivos mencionados, constituye una aproximación histórica selectiva centrada en los aspectos que tienen una significación en la estructuración del territorio en el marco de este trabajo y en la disponibilidad de información. Se optó por un criterio general de agregación de elementos por período (asentamientos poblacionales categorizados por principal hecho que propició su génesis, y elementos de conectividad/accesibilidad), omitiendo mostrar el cambio de condición urbana, jerarquía, formalización, rol, etc. de los núcleos urbanos del o los períodos anteriores. El tamaño de la simbología en los planos de las figuras 1 a 5 no representa jerarquía de asentamientos poblados. Para tener una idea de magnitud en el período más reciente, se puede observar la figura 6, que muestra únicamente talla poblacional y algunos trazos que destacan situaciones de interés.

Se utiliza la categoría fundación formal para los primeros enclaves del Virreinato y para todos los centros poblados que no surgen en torno a una preexistencia de tipo productiva (una explotación extractiva o establecimiento) o un centro dinámico desde el punto de vista comercial como los puertos, ni son colonias agrícolas que también conllevan un marco de formalidad institucional.

Explicitado el alcance y las limitaciones del trabajo, se procede a presentar las principales elaboraciones.

Lecturas de la cartografía

Período 1: fines siglo XVII - inicios siglo XIX

La provincia de Entre Ríos se puebla mediante tres corrientes: Sur, proveniente de Buenos Aires, en los actuales departamentos de Gualaguaychú, Uruguay, Gualeguay, Tala, Nogoyá, Victoria y Villaguay; Oeste

⁶ Es preciso aclarar que pueden existir imprecisiones geográficas derivadas esencialmente de la interpretación (propia) de cartografía histórica -confeccionada según distintas intencionalidades de acuerdo con el contexto- y de cuestiones de índole toponímica por las cuales una denominación histórica puede confundirse con la nomenclatura actual de una localidad.

desde Santa Fe, teniendo como primer núcleo de poblamiento la Bajada del Paraná, y Norte desde los pueblos de las misiones guaraníes, que ocuparon las zonas de Concordia y Federación (Borche y Frigo, 2019). Así, se localizan estancias, encomiendas, fortines, capellanías, que constituyen en muchos casos el primer elemento materializado en sitios donde luego se organizan asentamientos de población de manera espontánea o formalizada:

- Estancias ganaderas comunitarias Jesús de Yerúa (Estancia Grande) y Mandisoví (inmediaciones del primer asentamiento de Federación) en la Ruta del Salto⁷, en este momento integrada a las Misiones. Se completa con el asentamiento en puerto Ytú (Concordia) que registra intensos movimientos de tipo comercial y militar. En este período la actividad portuaria se traslada del actual Salto (ROU) a la margen occidental y se organiza allí un primer asentamiento de población.

- Fundación formal de las villas de Gualeguay, Gualeguaychú y Concepción del Uruguay⁸ (1783) por parte de Tomás de Rocamora. Instala instituciones, autoridades, y autoriza el faenamiento y exportación de cueros del ganado cimarrón, proponiendo la unificación de los partidos de Gualeguay, Gualeguaychú y Arroyo de la China, bajo un único comando (Garay, 2020).

- Asentamientos de otro origen, como Aldea Cabayú Cuatiá en zona de la actual La Paz, caserío motivado por las ventajas derivadas de la buena accesibilidad fluvial del sitio y las consecuentes oportunidades comerciales, y Victoria, poblado en torno a capilla donde tenía lugar la explotación de piedra caliza. Otras explotaciones de este tipo se encuentran en Colón, La Paz, Hernandarias y Paraná. Constituyen complejos productivos *pre-expansión agrícola* que se desarrollan sobre las márgenes de los ríos principales y se consolidan en el período siguiente.

⁷ La dinámica de la circulación de embarcaciones durante el periodo virreinal tuvo como epicentro esta ruta, por donde se realizaba el tráfico de yerba mate y tabaco proveniente de Paraguay (que en muchos de los casos se concentraba en Corrientes y Santa Fe para luego partir hacia Buenos Aires) y productos pecuarios del resto de territorios hacia el sur (Camarda y Mateo, 2020).

⁸ En Concepción del Uruguay y Gualeguaychú, familias instaladas de manera preexistente.

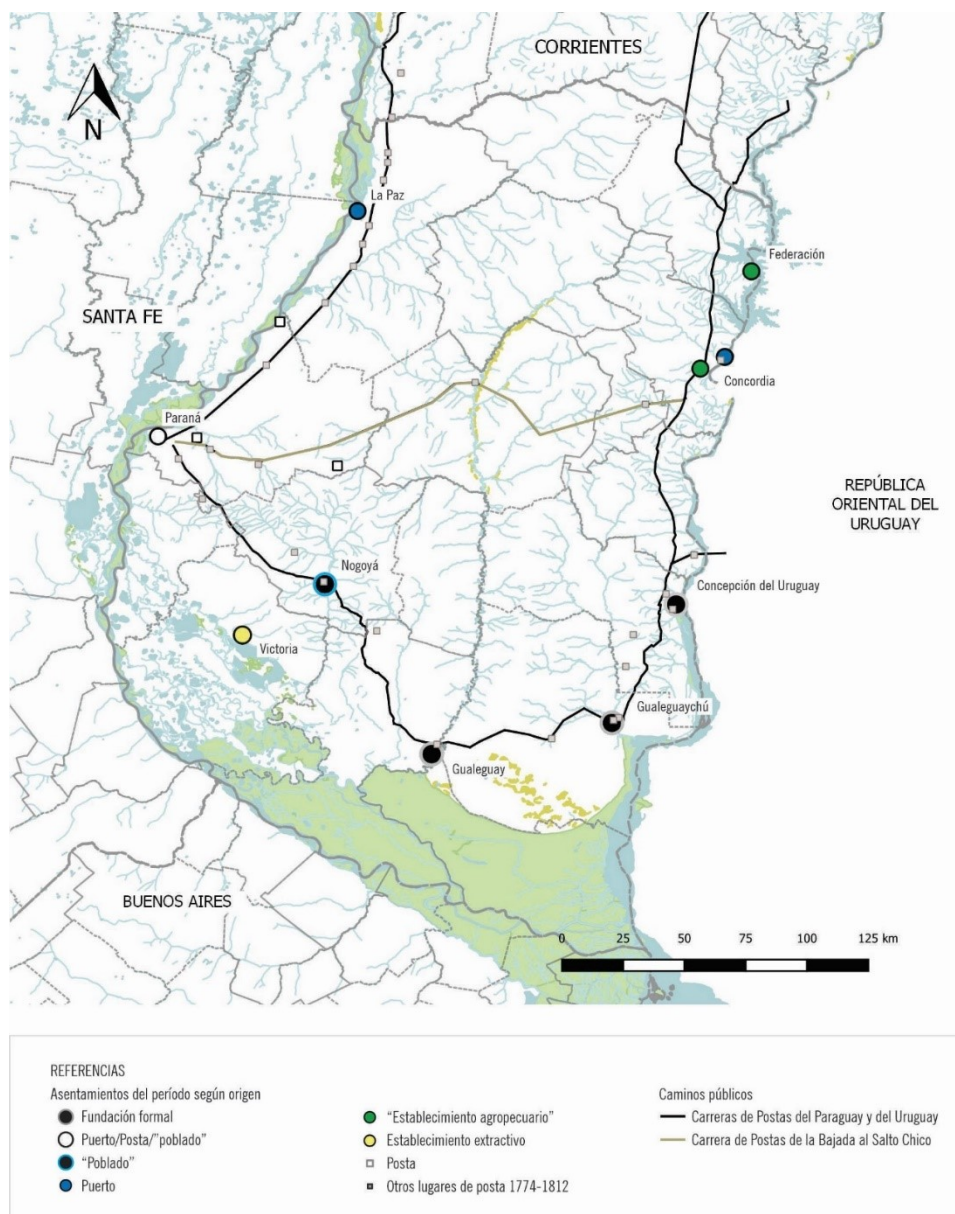


Figura 1. Ejes de ocupación y desplazamiento período 1 (fines siglo XVII - inicios siglo XIX) Fuente: elaboración propia sobre base IGN/IDEER a partir de bibliografía y cartografía citada. Nota: localización no exhaustiva y aproximada de "otros lugares de Posta", sitios que no evolucionaron en asentamientos.

Tal como puede observarse en la Figura 1, las vías fluviales estructuran también los ejes de la movilidad terrestre, que se realiza por los caminos reales -con sus lugares de Posta- con severas limitaciones por las condiciones geográficas y el escaso desarrollo infraestructural. Los servicios de correspondencia constituyen los primeros servicios públicos fijos entre el Río de la Plata, Perú y Chile y en muchas de esas rutas luego se

habilita el transporte de personas. Habiendo realizado las tres fundaciones virreinales, se establecen caminos entre éstas y con la Bajada y Nogoyá. En este período se reconocen tres recorridos⁹:

- Carrera de Postas entre Santa Fe y Corrientes (ruta al Paraguay), establecido entre 1774 y 1789. En figura 1: recorrido sur-norte sobre la margen del Paraná, desde la Bajada hasta el cruce del río Guayquiraró.
- Carrera de postas del río Uruguay (de Colonia a Concepción del Uruguay, Yeruá, Salto y Yapeyú, así como a la Bajada del Paraná, por Guleaguay): en 1801 Colonia-Guleaguay que, atravesando el Real paso del río Uruguay en Paysandú, recorre Concepción del Uruguay-Guleaguaychú-Guleaguay. El servicio luego se extiende desde Concepción hasta Salto Chico (altura Concordia) y de allí hasta Yapeyú adquiriendo su configuración definitiva hacia 1804. Entre Guleaguay y la Bajada, la ruta comienza a gestionarse en 1795, pero su aprobación se produce en 1810 luego de que los vecinos de la Villa de Nogoyá elevaran nuevamente el pedido.
- Carrera de postas de la Bajada (Paraná) al Salto Chico (río Uruguay): prohibida la correspondencia pública con Montevideo por parte del Gobierno de Buenos Aires, se presenta la necesidad de "establecer un Correo Semanal al Ejército" mediante una carrera al Salto Chico "donde se halla acampado el Ejército del Norte, al mando del coronel Don José de Artigas". Se establece en 1812 (Bosé, 1970, las comillas son del autor).

Período 2: primera década del Siglo XIX - 1862

En este momento, las poblaciones más antiguas se consolidan y, a partir de establecimiento de un hinterland administrativo y productivo, surgen nuevas comunidades (Santiago et al, 2005) en inmediaciones de Paraná y zona de Concordia-Federación. Como rasgo saliente aparece la ocupación interior a la vera río Guleaguay, y la presencia de Ibicuy en el extremo sur, que a fines del período se cartografía como "pueblo secundario". De este modo queda delineada a grandes rasgos la estructura de núcleos que evolucionarán incrementando sus atributos de centralidad en el mapa provincial hasta el presente. A mediados de siglo se establecen las dos primeras colonias (Villa Urquiza "Las Conchas" y San José) como puntapié de proceso de colonización fomentado por Urquiza, que tendrá significativo impacto en el período siguiente con la afluencia de inmigrantes, en su mayoría europeos.

En términos de peso demográfico, se encuentran en primer lugar los departamentos Guleaguay y Victoria, seguidos por Paraná, Concordia y Guleaguaychú. Con menor concentración aparece Concepción del

⁹ Información en su mayoría proveniente de Bosé (1970) y Castro Esteves (1938).

Uruguay, Capital de la Provincia de Entre Ríos desde 1814 que, reúne más del 90% de la población departamental.

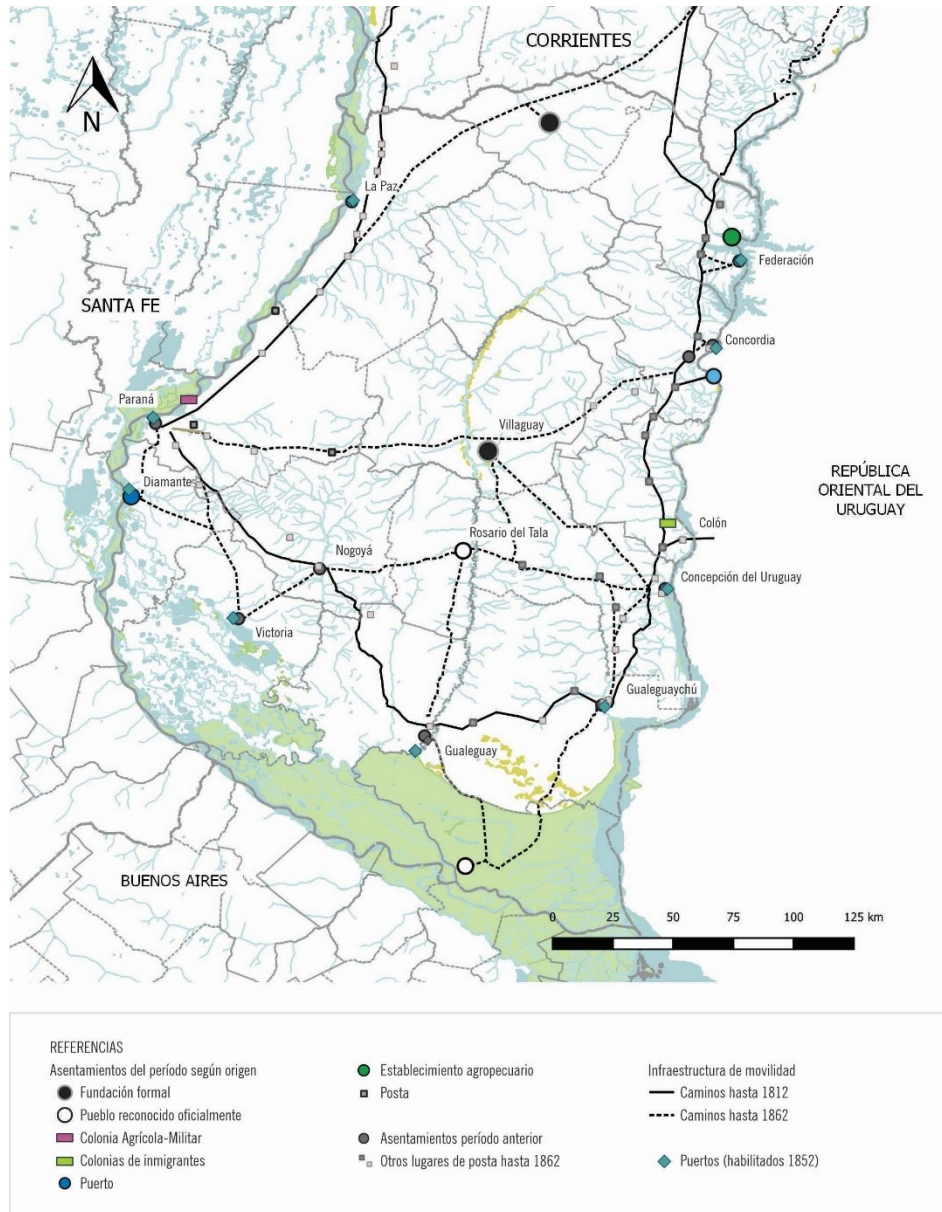


Figura 2. Ejes de ocupación y desplazamiento Período 2 (primera década del Siglo XIX - 1862) Fuente: elaboración propia sobre base IGN/IDEER a partir de bibliografía y cartografía citada

La estructura de caminos recupera los trazados preexistentes, algunos interrumpidos durante el período revolucionario, y suma nuevos recorridos que atienden esencialmente al criterio de convergencia en los principales centros poblados, tramos donde se mantienen los lugares de Posta sirviendo a los desplazamientos postales y de pasajeros.

En materia de navegación fluvial, a partir de 1810 se producen algunos cambios cuyos efectos se verán a mitad de siglo en la relevancia que adquieren los puertos del Uruguay. Estos cambios tienen que ver con un aumento de las capacidades de transporte dada por embarcaciones de mayor porte, que empiezan a participar en el cabotaje y permiten la llegada de mercancías que anteriormente eran muy costosas (Camarda y Mateo, 2020), así como el ingreso de barcos a vapor y las nuevas condiciones de libre navegación por los ríos Paraná y Uruguay a partir de 1852. Para este momento, las instalaciones son primitivos embarcaderos en sitios de puertos naturales, que luego se transformarán o trasladarán en función de las crecientes necesidades de calado, las rutas más económicas de las mercancías y la propia dinámica de las actividades productivas, entre las que predomina la producción ganadera y extractiva (cal, yeso).

Período 3: 1862 – 1880

En el contexto de *expansión económica* a partir de una modernización de la estructura productiva que trajo a escena nuevos bienes como los cereales, las oleaginosas y las carnes frigoríficas (Gerchunoff y Llach 2011, citado por Rayes, 2014), las huellas de la colonización, los trazados ferroviarios, la instalación de los primeros establecimientos industriales (frigoríficos) y la dinámica portuaria son los elementos que destacan y empiezan a estructurar un nuevo orden territorial.

El poblamiento a partir de la inmigración se concentra en el eje Paraná-Diamante y algunas pocas del lado oriental.

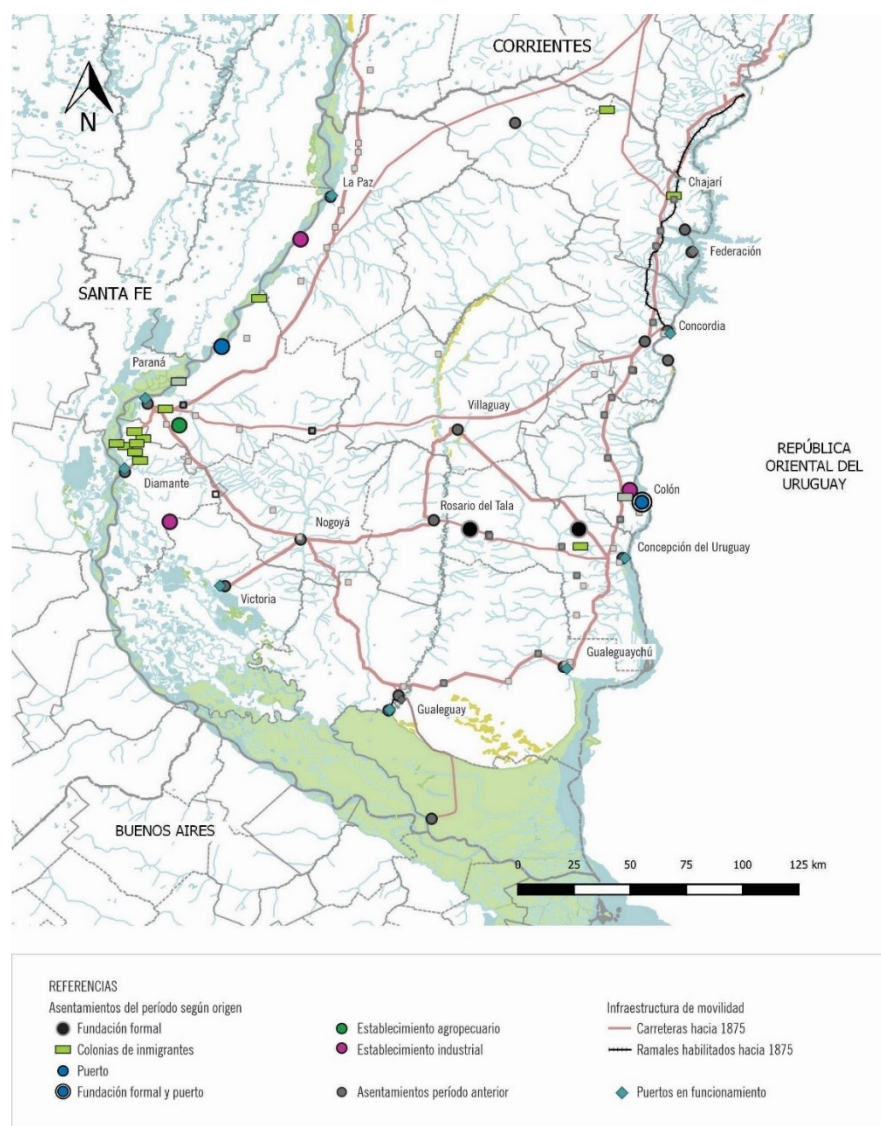


Figura 3. Áreas de ocupación y ejes desplazamiento Período 3 (1862-1880) Fuente: elaboración propia sobre base IGN/IDEER a partir de bibliografía y cartografía citada

Tal como se mencionó, la actividad portuaria -y, por ende, el núcleo económico más dinámico- se halla en este período en los puertos del río Uruguay, que realizaban embarques directos al exterior y constituían, también, una zona de tránsito de gran variedad de productos regionales del Paraguay y el Brasil, con destino a una gran cantidad de mercados del territorio rioplatense (Borche y Frigo, 2019). Se trata de los puertos de Gualaguaychú, Concordia y Concepción del Uruguay, al que se suma Colón en el período siguiente con un nuevo muelle habilitado a principios de siglo.

Los ramales ferroviarios empiezan a trazarse en el sur con el Ferrocarril Primer Entrerriano, habilitado en 1866, que une Gualaguay con Puerto Ruiz, y desde el noroeste con el Ferrocarril Argentino del Este (FCAE) que se habilita en 1874-1875 y llega hasta Concordia desde el norte mesopotámico. De este modo, se instalan

los dos extremos del eje ferroviario hacia buenos aires que será uno de los más persistentes hasta su desactivación definitiva a comienzos del siglo XXI.

En materia de telecomunicaciones, hacia mediados del período, Paraná ya se encuentra conectada con Rosario y Buenos Aires por líneas telegráficas. La red nacional conecta Paraná-Diamante-Victoria.Gualeguay-Gualeguaychú-Concepción-Villaguay-Tala-Nogoyá-Diamante, y hacia el norte, Paraná-La Paz. A ésta se suma posteriormente la red provincial, la segunda implementada en el país después de Buenos Aires.

Período 4: 1880 – 1916

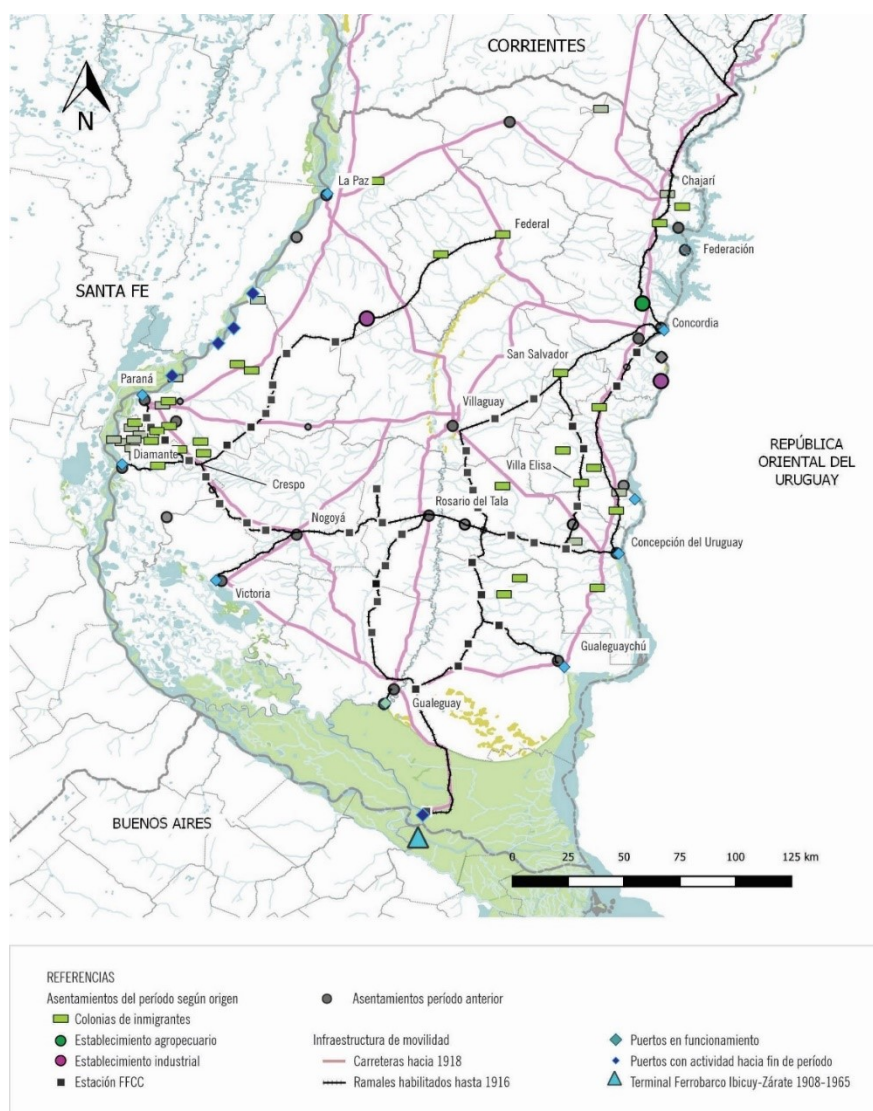


Figura 4. Componentes estructuradores del período 4 (1880-1916): Puerto-Ferrocarril, Colonias agrícolas y establecimientos productivos. Fuente: elaboración propia sobre base IGN/IDEER a partir de bibliografía y cartografía citada

Definido el perfil agropecuario y agroexportador de la provincia, el territorio continúa poblándose principalmente por la multiplicación de colonias agrícolas en la zona Paraná-Diamante y en la franja oriental desde Chajarí a Gualeguay en un polígono cuyos nodos se reconocen en Concordia, Villaguay, Gualeguaychú y Concepción del Uruguay.

El ferrocarril surca buena parte del territorio reforzando los ejes de desplazamiento preexistentes entre los principales centros urbanos -con sus respectivos puertos- y articulando las colonias, los principales establecimientos productivos y las nuevas estaciones que dan origen a asentamientos de población (o bien, se proponen pueblos y villas en los sitios donde se prefigura o se espera la accesibilidad mediante el nuevo medio en auge). El conjunto de ciudades del eje río Uruguay queda plenamente integrado internamente y a los flujos desde el norte a la ciudad de Buenos Aires. El área oeste de Paraná con las colonias alemanas, el Puerto de Diamante, Victoria y Nogoyá se incorporan a la red con el tendido del Ferrocarril Central de Entre Ríos (FCCE) hasta Rosario del Tala y, desde allí, continúa hasta Concepción del Uruguay o sigue hacia Gualeguay. Como traza sin preexistencias aparece el ramal Diamante-Curuzú Cuatiá que llega hasta Federal. El FFCC funciona asimismo como elemento de extensión de la red telegráfica y la creación de nuevas estafetas de Correo.

Se observa que las áreas oeste, sur y sureste quedan integradas, mientras la ribera del Paraná arriba y casi todo el norte no participan de la nueva red, puesto que la configuración de este esquema está plenamente orientada a la exportación. Como gran avance, suma mediados de la década de 1910 los *ferry boats* para el cruce del Paraná entre Ibicuy y Zárate, vinculando la Mesopotamia con la Capital. Con ello los puertos del sur en este momento pierden relevancia.

En este marco es que se consolida el sistema de ciudades y se acondicionan para albergar las funciones administrativo-institucionales, comerciales y civiles modernas, principalmente los centros portuarios pujantes que vean posibilidades para emprender negocios más ambiciosos.

Período 5: 1916 - fines década 1950

Si bien se puede considerar aún al período 1914-47 como una etapa de expansión poblacional que se manifiesta en un incremento de la población homogénea en la mayor parte del territorio provincial (Peretti y Varisco, 2015), sobre el fin de este período se ralentiza el crecimiento demográfico. Por su parte, el ritmo de la urbanización se intensifica a nivel nacional y se inicia un proceso por el cual es mayor la tasa de crecimiento urbano que la de la de población total en todos los períodos de 1914 a 1991, constituyendo un proceso de concentración urbana que se verá más adelante (Sassone, 1998).

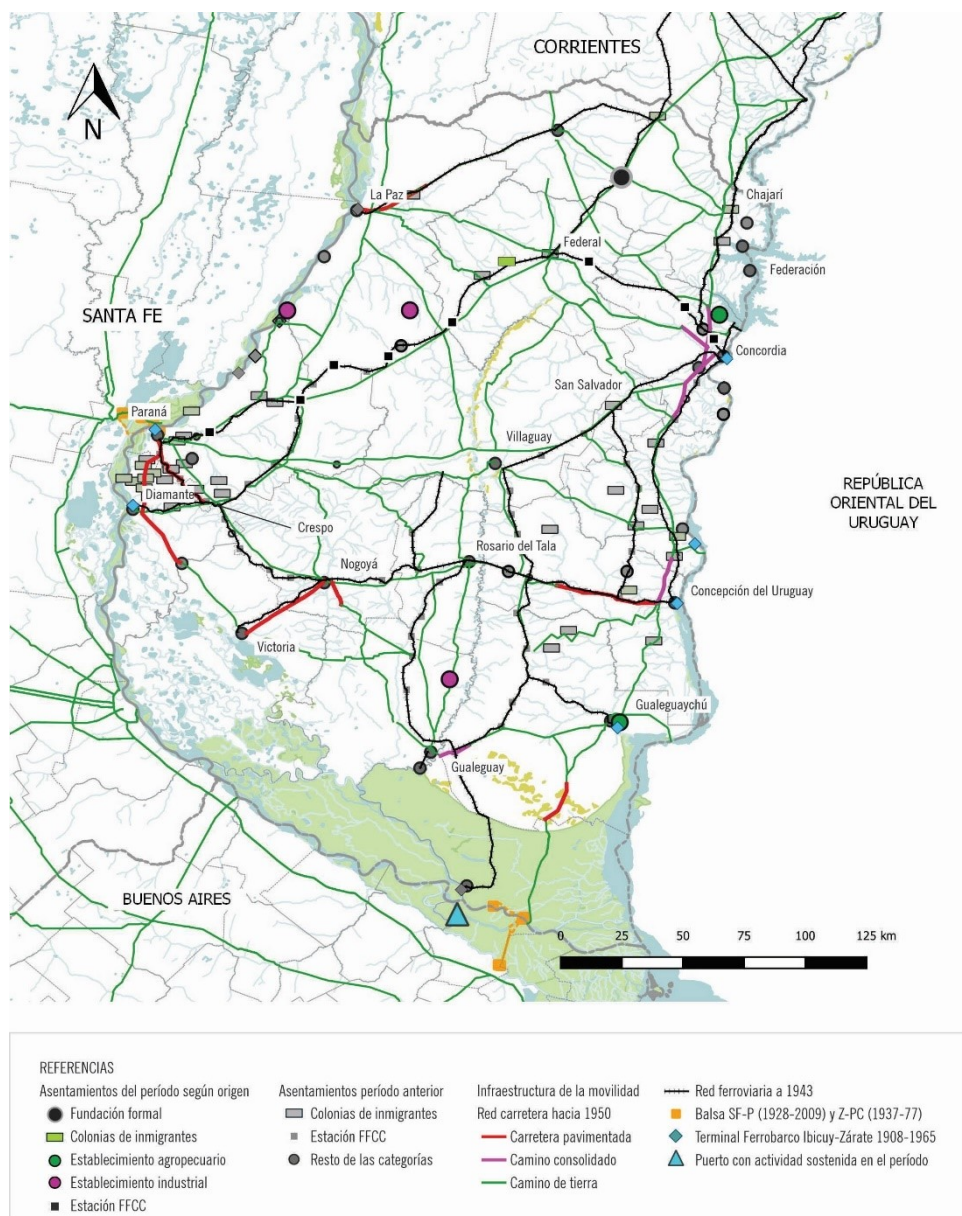


Figura 5. La complejización de la estructura urbano-territorial en el Período 5 (1916 - fines década 1950) Fuente: elaboración propia sobre base IGN/IDEER a partir de bibliografía y cartografía citada

Hasta 1930 tienen lugar las inversiones en materia ferroviaria, con predominante intervención estatal, quedando habilitada la red completa de Entre Ríos en 1943. Esto coincide con los últimos desarrollos portuarios: la construcción de los puertos de cabotaje y la terminación de los de ultramar. Las décadas siguientes reflejan los cambios en la economía del país a consecuencia de la crisis, marco en el cual no se requiere la realización de nuevos trabajos de la magnitud vista, aunque sí se introducen mejoras técnicas y operativas (García, D., 1978).

En adelante, los cambios en el territorio tendrán que ver con el proceso de industrialización sustitutiva - que favorecerá la migración campo-ciudad- y la concurrencia del medio de transporte automotor, que se sistematiza y es objeto de inversión pública desde la década del 30.

Esto se observa con claridad en la Provincia. Los ejes vertebradores de la urbanización y del desarrollo socio-económico quedan establecidos, sumando algunos pueblos con origen en establecimientos productivos. En la macroforma de los trazados viales se aprecia la huella tanto de las preexistencias ochocentistas (si bien no corresponde a las localizaciones exactas, puesto que el objetivo es mostrar qué conectan y por dónde pasan de manera aproximada) como de las propias trazas ferroviarias, convergiendo radioconcéntricamente en la capital provincial y en el resto de las ciudades ribereñas de importancia.

Las pavimentaciones y mejorados de la red vial se ejecutan en los puntos nodales principales del sistema urbano: Paraná-Diamante (ahora conectados con Santa Fe por el servicio de Balsas), Victoria-Nogoyá, Gualeguay, Gualeguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia, y la conexión con la Capital también por Balsa entre Zárate y Puerto Constanza.

Período 6: Fines década 1950 - década 1970

El aspecto más significativo de este período es la materialización de la conexión Santa Fe-Paraná mediante el Túnel Subfluvial (1969) siguiéndole, en el espacio de casi tres lustros, la construcción de los puentes hacia Zárate y la República Oriental del Uruguay. Esto dinamiza las ciudades donde se emplazan y da cuenta de la preeminencia de la red vial, que se densifica y alcanza gran desarrollo hacia fines de los 70¹⁰. Los ramales ferroviarios comienzan a desactivarse a partir de 1969 y se pasa paulatinamente al transporte por camión. En los esquemas laterales de la figura 6 puede observarse en trazo amarillo los ramales que se van desactivando en la década de 70 y del 70 al 90. Se refuerza de este modo un fenómeno usual en nuestras ciudades: la superposición de la red urbana en función del ferrocarril, sobre la red urbana en función del camino (Sassone, 1998).

El sistema portuario también es objeto de intervención como consecuencia del proceso industrializador, realizando obras especializadas capaces de responder al tamaño de las embarcaciones y las demandas de los avances tecnológicos en la materia.

Seis de los trece puertos tienen una actividad constante durante el período: Colón, Gualeguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia, Paraná, y Diamante, resultando este último el puerto hegemónico, hecho que se vio reforzado por la ejecución del Túnel (Mateo *et al* 2020).

¹⁰ No se dispone de material desagregado para cartografiar las existencias en este período, por lo que se omite su representación.

Otra infraestructura clave es la construcción de la represa Salto Grande (1976) en los saltos del río Uruguay, cuyo coronamiento contiene un tercer acceso carretero y un primero ferroviario entre Concordia (Entre Ríos) y Salto (ROU). Se inaugura en 1982.

En cuanto a dinámica demográfica, la provincia evidencia un estancamiento, denotando saldos migratorios negativos muy notorios, disminución de la población rural y cifras negativas incluso en ciudades medianas como Gualeguay, Villaguay y Victoria (Peretti y Varisco, 2015).

De fines de los 70 al presente

El período 1970-1991, a nivel nacional, es entendido por Sassone (1998) como una etapa que evidencia los primeros efectos de la descentralización y la desconcentración, y, como parte de ello, la emergencia de las ciudades intermedias en calidad de centros de atracción de población y de la inversión privada.

Como producto del cambio de modelo económico impulsado por la dictadura de 1976 y la menor atracción de población por parte de los centros urbanos de carácter predominantemente industrial, el ritmo de urbanización comienza a mermar, así como también la primacía urbana de Buenos Aires. La contracara de esta dinámica, resulta en el mencionado aumento de la participación relativa de la población residente en las ciudades intermedias y un creciente de despoblamiento de las zonas rurales, que decrece en el país desde el año 1947 (Manzano y Velázquez, 2015).

En Entre Ríos, esta situación es menos marcada y, si bien participa de los movimientos migratorios hacia los principales centros metropolitanos, evidencia en 1970 una recuperación del ritmo de crecimiento y muestra en todos los períodos una estructura bastante equilibrada de centros urbanos de rango medio, aunque no homogénea en funciones ni en capacidades de intermediar en la escala intra-provincial, lo que queda principalmente vinculado a las particularidades locacionales de estos centros, que "retienen" población o la atraen a su ejido o a asentamientos menores de su entorno. En efecto y tal como se viene exponiendo, los Departamentos que experimentan un crecimiento positivo y que se diferencian del resto, se ubican sobre la ribera del río Paraná (departamento homónimo) o del río Uruguay (departamentos Colón y Concordia). En los departamentos de Tala y de Feliciano, no solo se produce el menor ritmo de crecimiento, sino que se manifiesta una pérdida de habitantes en valores absolutos (Peretti y Varisco, 2015).

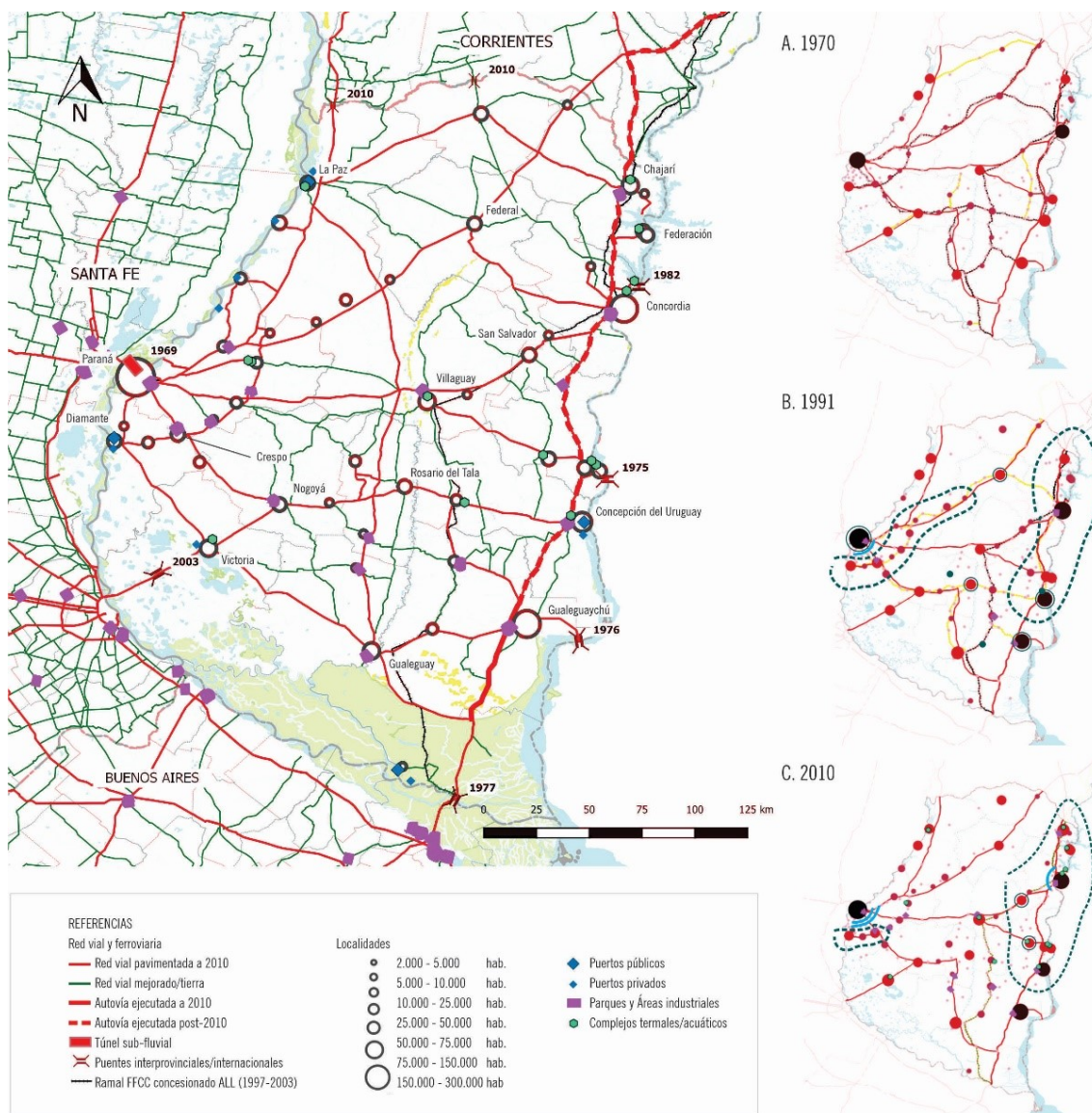


Figura 6: Algunos rasgos de la configuración reciente (2010). Fuente: elaboración propia sobre base IGN/IDEER a partir de bibliografía y cartografía citada

Para aproximarnos a algunos aspectos vinculados con las disparidades interdepartamentales en los tiempos recientes hasta 2010, además de la talla demográfica y las variaciones entre períodos, tomaremos dos elementos muy extendidos en el territorio con miras a analizar su relación con situaciones de mayor o menor dinamismo en el mapa provincial¹¹: los parques y áreas industriales, que desde fines de los 70 empiezan a crearse o gestionarse en diferentes localizaciones de la provincia hasta alcanzar una cobertura

¹¹ Si bien resulta innegable que, en el contexto contemporáneo el avance exponencial de la tecnología aplicada a todos los ámbitos de la vida y la producción, demanda abordajes que contemplen las redes y las relaciones inmateriales como parte de algunas dinámicas de reestructuración urbana y territorial que tienen que ver con los flujos de capitales e información, en el marco de este trabajo resulta relevante y consistente continuar centrando la atención en elementos espacialmente situados.

y distribución significativas; y la construcción de complejos termales-parques acuáticos, que constituyen un equipamiento ya característico e identitario de Entre Ríos aunque su multiplicación es relativamente reciente, de 1995 al presente.

En los elementos que se vienen estudiando, se reconoce ya un armazón estable en términos de funcionamiento: la dinámica portuaria de las instalaciones públicas y privadas, y la mejora sustancial y progresiva de la red vial con obras de reconversión en Autovía (RN14), repavimentaciones y ensanches, con un único hito de gran impacto y significación post-2000 que es el Puente Rosario-Victoria.

En la figura 6 es posible observar que en 1991 queda establecido el esquema de jerarquías hasta el presente: la ciudad de Paraná con su aglomerado y los tres núcleos principales en el lado oriental, con mayor peso de Concordia, que empieza a evidenciar incipientes procesos de aglomeración. En el período 1970-1991 los mayores crecimientos relativos se producen en el eje RN14 desde Concepción del Uruguay hasta el límite con Corrientes y en las ciudades terminales del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná -muchos de los cuales funcionan como verdaderos sub-centros de importancia para el acceso a algunos servicios especializados por parte de las localidades menores cercanas- (Soijet et al, 2017) con un "estiramiento" por la RN127 hasta Bovril. La dinámica se replica en 1991-2010, de manera considerablemente atenuada, pudiendo observar el dinamismo que la actividad turística basada en termas (además de balnearios, actividades náuticas, naturaleza) ha aportado a este fragmento. No ocurre lo mismo con la generación de espacios de concentración industrial, que no parecen traccionar el crecimiento en sus localidades de emplazamiento ni en entornos próximos (como se observa en la parte sur). La otra área identificada en la Figura 6 (esquema C) como dinámica es el sub-arco Diamante-Crespo, tres localidades ya estacadas que representan un eje de desarrollo diferencial en su área metropolitana de inserción.

Esta evidente lógica de acumulación material y simbólica en espacios identificables que se mantienen en términos generales a lo largo de los períodos, implica una postergación estructural de las áreas del norte y suroeste en lo relativo a accesibilidad y conectividad, cercanía a servicios y dotaciones básicas, condiciones esenciales para la reproducción social y el desempeño de las actividades productivas, que termina favoreciendo la migración interna y, eventualmente, la profundización de los patrones de segregación socio-espacial que se observan de manera exacerbada incluso en ciudades de rango medio como consecuencia de un mercado de suelo intrínsecamente excluyente.

Apuntes de cierre

Los procesos observados refuerzan las disparidades preexistentes: este y oeste urbanos, estructurados, conectados y dinámicos; norte y suroeste desarticulados, sin crecimiento salvo casos puntuales, despoblados

y presumiblemente des-urbanizados en los sitios donde otrora funcionaron ramales y establecimientos productivos prósperos.

Más que notas conclusivas acerca del desarrollo hasta aquí expuesto -que recorre los aspectos y algunas circunstancias que fueron, con matices, reforzando la centralidad de los núcleos que configuraron, desde los primeros períodos, áreas y corredores en evolución y progresiva complejización y calificación- cabe dejar esbozadas unas líneas que plantean posibles indagaciones, tanto en los fragmentos con procesos de "centro" como con procesos de "periferia", que son en última instancia los que quedan invisibilizados en las cartografías elaboradas porque en esos sitios no se evidencian modificaciones significativas en lo relativo a urbanización. Entre los primeros se puede mencionar la revitalización de sub-sistemas urbanos por la actividad turística y aspectos concomitantes, efectos reconocibles y generalizables de grandes infraestructuras como los enlaces físicos de envergadura, procesos de expansión/aglomeración/periurbanización, abordaje particularizado de los nodos de intermediación en las características de sus áreas de influencia, relaciones interurbanas y condiciones intraurbanas. Para los fragmentos menos dinámicos y con impronta rural dominante interesa esencialmente abordar los procesos de desurbanización y la construcción de las categorías analíticas pertinentes y apropiadas para su comprensión.

Bibliografía citada y Fuentes

- Badaracco, V., 2012. *Diagnóstico ambiental de la provincia de Entre Ríos*, Consejo Federal de Inversiones, Buenos Aires, 102 pp.
- Benedetti, A., 2011. Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea, pp. 11-82. En: P. Souto (coord..) *Territorio, Lugar, Paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía*, Facultad de Filosofía y Letras-UBA, Buenos Aires.
- Bosé, W. 1970. "Las Postas en la Provincia de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1772-1820)", Trabajos y comunicaciones Memoria Académica, FaHCE, UNLP.
- Borche, J. y Frigo, F., 2019. "El puerto de Concordia (1905-1910), una mirada desde la prensa escrita". *Épocas. Revista de Historia* 19, USAL, Buenos Aires, pp 119-138.
- Camarda, M. y Mateo, J., 2020. "El impacto de la transición de la navegación a vela a vapor en el litoral argentino a fines del siglo XIX", *Revista Escuela de Historia* N° 19 V 1.
- Capel, H., 2016. "Las ciencias sociales y el estudio del territorio", *Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* 21, U. d. Barcelona, Ed, pp 1-38.
- Castro Esteves, R., 1938. *Historia de Corros y Telégrafos de la República Argentina*, Talleres Gráficos de Correos y Telégrafos, Buenos Aires.
- Erbiti, C., (2007). "Transformaciones del sistema urbano argentino a fines del Siglo XX: desafíos para la gestión del territorio", presentado en IV Seminario de Ordenamiento Territorial: Ordenamiento Territorial y Problemáticas Urbanas, UNCuyo, Mendoza.
- Garay, D., 2020. "Gualeguay, la conformación de su paisaje", *Revista Estudios del Hábitat*, vol. 18, núm. 2, Argentina, Universidad Nacional de La Plata.

- Garcia, D., 1976. *El desarrollo portuario argentino*, Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- Gorenstein, S., 2015. "Transformaciones territoriales contemporáneas. Desafíos del pensamiento latinoamericano", *EURE Revista latinoamericana de Estudios Urbano Regionales* 41, EURE, Ed., pp 5-26.
- Gudiño, M. E., 2005. "Transformaciones territoriales asociadas a la globalización. Una reflexión teórica-metodológica", *Tiempo y Espacio* 15, U. d.-B. Departamento de Ciencias Sociales, Ed., pp 1-22.
- Llanos-Hernández, L., 2010. "El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales", *Agricultura, sociedad y desarrollo* 7 (3), C. d. México, Ed., pp. 207-220.
- Llop, J. M., Iglesias, B., Vargas, R., Blanc, F., 2019. "Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones", *Revista Ciudades* 22, Ediciones Universidad de Valladolid, pp 23-43.
- Manzano, F. y Velázquez, G., 2015. "La evolución de las ciudades intermedias en la Argentina", *Geo UERJ* n. 27, Rio de Janeiro, pp 258-282.
- Mateo, J. y Camarda, Ma., 2020. *Un abordaje al transporte vial en Entre Ríos en las últimas décadas*, Informe CIEFCE N° 35: transporte, UNER.
- Mateo, J., y Camarda, M., 2018, "Las políticas públicas, el túnel y la conexión de la Megapotamia". *Transporte y territorio* 18, Universidad de Buenos Aires, pp 222-245.
- Moura, R., 2014. "Transformaciones territoriales y en la red de ciudades. Prioridades en materia de investigación urbano-regional para América Latina", *Revista de ciencias sociales*, U. N. Quilmes, Ed, pp 69-94.
- Obregón, R.L., 2017. Configuración de la infraestructura portuaria del Delta Medio del Río Paraná: Proyectos de los puertos de ultramar y cabotaje (1880-1930) Presentado en: XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Mateo, J., Camarda, M. y Ranieri, G., 2020. Los puertos, las exportaciones y las conexiones materiales de entre ríos (1958-1983) *Folia histórica del Nordeste*, N°30 PP 139-156. Universidad Nacional del Nordeste.
- Peretti, G. y Varisco, M., 2015. "Dinámica del sistema urbano en la Provincia de Entre Ríos entre 1947 y 2010", *Boletim de Geografia*, v. 33, n. 2, *Universidade Estadual de Maringá*, pp 34 – 46.
- Rayes, A., 2014. "Sobreviviendo en el cambio: las exportaciones argentinas de lanas y cueros en tiempos de cereales y frigoríficos, 1890-1913", *Quinto Sol*, Vol. 18, N° 1, Universidad Nacional de La Pampa. Facultad de Ciencias Humanas. Instituto de Estudios Socio-Históricos, pp 1-22.
- Rodríguez Valbuena, D., 2011. "Territorio y territorialidad. Nueva categoría de análisis y desarrollo didáctico de la Geografía", *Unipluriversidad* 10 (3), F. d.-U. Antioquia, Ed, pp 90-100.
- Russo, C., 1998. La Argentina de los 90: Transformación macroeconómica y el proceso de reestructuración productiva y territorial. En: H. Nochteff, *La Economía argentina a fin de siglo: Fragmentación presente y desarrollo ausente*, FLACSO-Eudeba, Buenos Aires, pp 203-235.
- Sassone, S. 1998. "Reestructuración territorial y ciudades intermedias en la Argentina", *Signos Universitarios: Revista de la Universidad del Salvador*, Año 18, N°. 34, pp 15-70.
- Santiago, L. Soijet, M., Melhem, M., Musich, W., 2005. Patrimonio Arquitectónico de Entre Ríos. Fascículos publicados por diarios de Entre Ríos por convenio entre el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Entre Ríos y el Gobierno de la Provincia de Entre Ríos.
- Schweitzer, M. (dir.), 2022. *El sistema regional de asentamientos en la Argentina del siglo XXI: lineamientos estratégicos para promover el desarrollo del territorio*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial Café de las ciudades.
- Soijet, M., (2012. *Agenda Metropolitana Santa Fe-Paraná*. Santa Fe: Ediciones UNL.
- Ulrich, S., (2012). "Los itinerarios del tren. Guía interactiva de los pueblos involucrados en la recuperación de los ferrocarriles de Entre Ríos". Informe final, Consejo Federal de Inversiones.

- Soijet, M., Gramaglia, V., Garcia, V., Santiago, J., Poeta, P. Y Aranovich, E. (2017). La complementariedad de procesos opuestos. Santa Fe-Paraná en el inicio de la consolidación metropolitana. Revista Pampa 15, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, pp 83-106.

Cartografía

- Carta de Entre Ríos. Año 1862. Ingeniero Nicolás Grondona. Archivo General de la Nación, colección Mapoteca.
- Mapa de la República Argentina y estados adyacentes, Chile, Paraguay y Uruguay, compilado por A. Peterman, 1875.
- Mapa de líneas telegráficas de la República Argentina, confeccionado por D. Pedro López, 1896.
- Mapa de la República Argentina y sus países limítrofes, Chile, Uruguay y Paraguay, elaborado por la oficina cartográfica de Pablo Ludwig (Buenos Aires), 1918.
- Red caminera principal, Automóvil Club Argentino, 1950.

