



# 12

## SECTOR AGROPECUARIO

ING. AGR. CARLOS PASTOR

ÁREA DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO



CÁMARA ARGENTINA  
DE LA CONSTRUCCIÓN





CÁMARA ARGENTINA  
DE LA CONSTRUCCIÓN

---

# **SECTOR AGROPECUARIO**

Ing. Agr. Carlos Pastor

AREA DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO

Pastor, Carlos

Sector agropecuario. - 1a ed. - Buenos Aires : FODECO, 2012.

15 p. ; 29x20 cm.

ISBN 978-987-1915-05-7

1. Ciencias Agropecuarias. I. Título

CDD 630

Impreso en Famen & Cia S.A. Rondeau 3572. Parque Patricios. Buenos Aires, Argentina en el mes de Septiembre de 2012

1 Edición: Septiembre de 2012  
100 ejemplares

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin previo permiso escrito del editor.

# **HISTORIA DE LA ADOPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y PRIVADA COMO SOPORTE DEL DESARROLLO AGROPECUARIO NACIONAL ENTRE 1810 Y 2010**

Dividimos estos dos siglos en tres segmentos diferenciados:

**a.1810 a 1880**

**b.1880 a 1930**

**c.1930 a 2010**

El periodo de mayor aporte y soporte de la infraestructura a la evolución y desarrollo agropecuario es el segundo, donde se observaron los cambios profundos del país en la materia.

Históricamente, los aspectos infraestructurales que tiene mayor incidencia de el desarrollo agropecuario son: transporte (ferrocarril y automotor); puertos y vías navegables; industrias; riego, control de inundaciones, etc.

## **a. Periodo de 1810 a 1880**

### **a1. 1810 a 1850**

. Para comienzos del siglo XIX, el 90 por ciento de la población estaba establecidas en las áreas rurales mientras que el resto lo hacia en los poblados.

. Existía una actividad ganadera para la obtención y exportación de cueros y para la industria de saladeros.

. Hacia 1820, se produce la introducción y difusión de ganado ovino con un mayor desarrollo a partir de 1840

. Manuel Belgrano, hombre de carácter progresista, considera que la unificación territorial y económica a través del comercio requería la construcción de caminos y canales a través del aporte del sector público.

### **a2. 1850 a 1880**

. Para 1850, la lana constituía más del 10% de las exportaciones totales del país: el stock de ovejas alcanzaba a 14 millones de cabezas (hacia 1810 el número de ovejas era de entre 2 y 3 millones). Se desarrolla una infraestructura privada de galpones de esquila y de barracas.

. En la segunda mitad del siglo XIX se produjo la segunda fase de industrialización (comúnmente llamada la Segunda Revolución Industrial), que demandó una revolución en los transportes y en los medios de comunicación.

. Se produce una importante modernización económica capitalista que buscaba incluir a la Argentina en el nuevo mercado internacional como productora de materias primas.

. Se inicia el desarrollo del puerto de Buenos Aires. Para 1854, el puerto era el privilegiado por el comercio internacional. Aunque existía la libre navegación de los ríos, los puertos interiores (como Rosario y Paraná) no podían competir con el puerto porteño.

. Se fue agotando el viejo circuito comercial basado en el saladero

. En esos tiempos, el Estado pidió préstamos (empréstitos) que se volcaron en dragado de ríos, la adecuación de los puertos, y especialmente, el desarrollo del ferrocarril.

. Estos cambios sentaron las bases para el desarrollo del modelo agroexportador que se produjo luego de 1880.

. La red ferroviaria comenzó a tenderse en la segunda mitad del siglo XIX. En 1870 ya había 722 km de vías y con un trazado que partía desde Buenos Aires y Rosario. Era el momento de una verdadera revolución ferroviaria.

- El Ferrocarril del Sud (construido con capital inglés) llegó primero a Chascomús y luego a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Mar del Plata, además de contar con varios ramales secundarios.

- El ferrocarril Central tuvo sus inicios en Rosario, se extendió a Córdoba y después a Santa Fe y Tucumán; posteriormente se enlazó con Buenos Aires.

- Otra línea se extendía desde Río Cuarto hasta Mendoza.

- El ferrocarril que comunicaba Buenos Aires con el Pacífico y el ferrocarril del Oeste llegaron al pie de los Andes: San Rafael, Mendoza y San Juan.

. La región pampeana fue la de mayores transformaciones por la radicación de la corriente migratoria, cercanía a puertos, concentración de la inversión extranjera, y mejores tierras productivas para los principales granos demandados internacionalmente.

. A partir de la década de 1870, se empieza a destacar el desarrollo industrial, el establecimiento de la libre navegación de los ríos, los contratos de colonización, y el proyecto del ferrocarril entre Rosario y Córdoba.

## **b. Periodo de 1880 a 1930**

### **b1. 1880 a 1915**

. Entre 1880-1914 fue la etapa de mayor crecimiento económico del país. "Las tendencias que ya se visualizaban con anterioridad a 1880 terminaron por generar un crecimiento irregular pero vigoroso, orientado hacia las exportaciones"

. La población total se cuadruplicó, elevándose de menos de dos millones de habitantes a comienzos de la década de 1870 a más de ocho millones en 1914.

. La base de este crecimiento estuvo constituida por una serie de factores, entre los que se destacan la expansión acelerada de la producción agropecuaria, el crecimiento de las exportaciones, la modernización del sistema de transportes, en particular gracias a la construcción de los ferrocarriles y el crecimiento de la población.

. Para fines de la década de 1880 ya estaba madurando otro proceso que modificó sustancialmente el uso del suelo en la pampa húmeda: el vacuno fue reemplazando al ovino.

. Al mismo tiempo, se produjo una fuerte expansión de la agricultura debido a la incorporación de nuevas tierras, asociada al gran desarrollo ganadero.

. El crecimiento de la oferta de tierras permitió en primer lugar una gran expansión de la ganadería vacuna, en particular, en la provincia de Buenos Aires.

A partir de la extensión del ferrocarril, comenzó la expansión de la agricultura, que se aceleró en la década de 1890.

. También fueron incrementándose las exportaciones de carne congelada, gracias a la expansión de la actividad frigorífica y a la mestización del ganado.

. La producción de carne y cereales, para el mercado mundial fue modelo sobre el que se fueron forjando otros factores como los transportes.

. En ese periodo, la agricultura pampeana pasó de cultivar unos 2 millones de hectáreas a más de 25 millones, una evolución similar ocurrió con la producción de carne, favorecida por el surgimiento del frigorífico.

. Las exportaciones argentinas pasaron de 70 millones de pesos oro en el quinquenio 1880-84, a 380 millones en la década de 1910. Para la década de 1920, las mismas oscilaron en torno de los 800 a 1.000 millones de la misma moneda

. En relación con la población, también aumentó la producción respecto de cien años atrás. Mientras los habitantes se multiplicaron por seis, la cosecha lo hizo en diez.

. En el centenario se cosecharon 1,32 toneladas de granos por cada uno de los 6.770.000 habitantes.

. En 1910 era el segundo exportador mundial de trigo y en 1909 el primero de maíz. Ocupaba el segundo puesto según el número de cabezas de ganado lanar y el tercero en materia de ganado vacuno.

. Para realizar las tareas de infraestructura, se necesitó masivamente mano de obra, cuya demanda se asoció para fines de ese siglo con el comienzo de la inmigración europea.

. La corriente inmigratoria que se acelera en la década del ochenta debe ser considerada como un factor influyente en el incipiente desarrollo industrial de la época. Entre 1871 y 1914, llegaron al país 5,9 millones de personas, ascendiendo la inmigración neta a 3,2 millones.

. La mayoría de los inmigrantes, alrededor del 80 % de ellos, tenían edades activas y entraban directamente al mercado de trabajo.

. La mayor estabilidad política de entonces, la inmigración y la inversión de capitales ingleses en empresas argentinas, son los tres factores que determinaron el progreso de la infraestructura en el territorio.

. Un alto porcentaje de los capitales extranjeros fue invertido en el desarrollo de las comunicaciones, que permitió superar uno de los frenos más importantes que tenía la economía argentina en esa época.

. Se producen avances significativos en la adopción de teléfonos y el telégrafo. Las compañías privadas de teléfonos expandieron rápidamente sus servicios en el país.

. Gran Bretaña contribuyó con la mayor parte de fondos que cualquier otro estado extranjero, La mayor parte de las inversiones de Gran Bretaña recayeron en los ferrocarriles y en las industrias que exportaban carne. Entre 1880 y 1914, el aporte del capital británico creció casi veinte veces (muchos de esos aportes se destinaron a los medios de transporte).

. El viejo continente se encontró cada vez más en la necesidad de importar productos alimenticios de Argentina. A cambio, Gran Bretaña, Francia y Alemania invirtieron dinero en el desarrollo de Argentina, orientados hacia las exportaciones y los ferrocarriles.



## **Red ferroviaria**

. Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros.

. La red ferroviaria contaba con 2400 km de vías en 1880, para 1890 de casi 9.600 km, y para 1914 de más de 34000 km, mientras que la carga transportada se elevó de 800.000 a 35.000.000 toneladas entre 1880 y 1914.

. Las etapas de mayor expansión fueron los años ochenta y la década previa a la primera guerra mundial. Para entonces todas las líneas troncales estaban trazadas, y de allí en más el crecimiento fue muy lento.

. La construcción de los ferrocarriles fue un elemento clave en la consolidación de la actividad agroexportadora, ya que permitió la colonización y explotación comercial de la pampa. El desarrollo agrícola no hubiera sido posible sin ferrocarril, ya que no existían vías alternativas que permitieran el transporte desde las zonas de producción.

## **Red caminera**

. Hasta la tercera década del siglo XX, la red caminera fue considerada complementaria de los ferrocarriles, ya que los caminos locales de las zonas rurales conducían a las estaciones del ferrocarril.

## **Desarrollo industrial**

. La generación de un mercado interno creciente y la demanda de productos industriales por parte de los sectores exportadores (especialmente de la agricultura) impulsaron la instalación de las primeras fábricas.

. El puerto de Buenos Aires, la llegada de los inmigrantes, y uno de los destinos finales del ferrocarril, deben incluirse como factores que incidieron en su desarrollo.

. La industria de la alimentación comenzó a expandirse rápidamente. En 1887, un tercio del consumo total de aceite era provisto por ocho fábricas. Se destacaban también las fábricas de conservas, los molinos harineros, los frigoríficos y las destilerías.

. Los molinos harineros también se destacaban por sus exportaciones teniendo en cuenta que hacia fines de la década del setenta, el país importaba harina.

. Los saladeros de la época producían, carne conservada, extractos de carne, harinas, tasajo, sebo y grasas, aceite de patas y conservas.

. Las provincias de Mendoza y San Juan se destacaban por su industria vitivinícola

. El levantamiento del Tercer Censo Nacional de 1914 puso en evidencia la magnitud del desarrollo industrial del país. Reflejó además la existencia de un sector comercial y bancario de grandes proporciones. Según el censo, en 1913 había 48.779 establecimientos industriales en el país, que empleaban a 410.201 obreros.

. El desarrollo industrial entre 1895 y 1914 fue espectacular. En ese periodo, el número de establecimientos industriales se duplica, la fuerza motriz instalada aumenta al 13,6 % anual, el personal empleado en la industria se incrementa al 4,6 % anual.

## **Riego**

. Alrededor de 1880, se profundizó la especialización productiva. Comenzaron las grandes obras de riego, en muchos casos por iniciativas privadas y otras de carácter público:

- Empresas ferroviarias que promovían los fletes (como en el caso del Alto Valle del Río Negro o del Río Diamante en Mendoza).
- Empresas particulares (Mendoza, Río Negro, Neuquén).
- Acciones provinciales (Mendoza, Tucumán, San Juan)
- Estado nacional a través de la Dirección General de Irrigación (DGI) del Ministerio de Obras Públicas creada por la Ley Nacional de Irrigación de 1909.

. Entre 1890 y 1920, la acción de esta Dirección se desarrolló principalmente en los entonces Territorios Nacionales (Neuquén, Río Negro, Chubut), pero también en algunas provincias como San Luis, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta y Jujuy.

## **b2. 1915 a 1930**

. Se manifiestan los años de la primera guerra mundial y de la depresión económica.

. El período de 1924 a 1929, se caracterizó por cierto “amesetamiento” en la agricultura. Debido a la crisis ganadera, hubo un vuelco a esta actividad: crecieron sus exportaciones (sin el crecimiento espectacular previo), se expandió la tierra y se incorporó la población rural, así como nuevos contingentes migratorios.

La información del Censo Industrial de 1935 refleja el avance de estos rubros. En 1935 existían en el país 43.207 establecimientos industriales que empleaban a 544.000 personas. La fuerza motriz instalada era de 2.827.068 H.P.

. En relación con 1914, el número de establecimientos aumenta un 10,3 %; considerando el cambio en el número de personal empleado (42 %) se puede concluir que continuó el aumento del tamaño promedio de las firmas. El

aspecto más destacable es el aumento de la fuerza motriz que se expande al 10,7 % anual (sin incluir las usinas de electricidad).

### **c. Periodo de 1930 a 2010**

#### **c1. 1930 a 1970**

. Un nuevo modelo de crecimiento económico comenzó a surgir lentamente. Modelo agroexportador superpuesto con modelo de sustitución de importaciones (1930-1975)

. Los sectores exportadores de productos ganaderos y cerealeros, principalmente los grandes latifundistas, y las empresas frigoríficas y ferroviarias británicas, intentaron recrear el modelo exportador.

. Por otra parte, y en sentido paralelo, comenzó a desarrollarse durante el período 1930-1943 un proceso de industrialización por sustitución de importaciones, con eje en empresas estatales con fuerte influencia militar (YPF, Fabricaciones Militares, Altos Hornos Zapla).

. A partir de 1946, la extensa red ferroviaria pasa a depender en su totalidad del Estado.

. En 1952 se crea la Dirección Nacional de Vialidad, estableciéndose una cuota sobre la nafta y un porcentaje sobre los lubricantes, destinados ambos a la construcción de caminos .

En las décadas de 1950 y 1960 se produce una importante expansión de la red y del transporte automotor, tanto de carga como de pasajeros. Comienza a desarrollarse la red caminera que sigue en general, el trazado de las vías férreas.

. Desde fines de la década de 1930, el Gobierno Nacional desarrolló y comenzó los proyectos de embalses y obras de riego en 9 provincias (Jujuy, Salta, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja, San Luis, Neuquén, Río Negro y Chubut) cuya administración quedó en manos de la empresa Agua y Energía Eléctrica (AyE), creada en 1948 sobre la base de la Dirección General de Irrigación.

El grueso de la infraestructura de riego, se efectuó entre los años 1940 y 1980 (Agua y Energía Eléctrica, Hidronor, etc.)

. Con objetivos de desarrollo similares, desde 1950 hasta 1970, se produjo en la Argentina un significativo crecimiento de la agricultura irrigada: el área bajo riego se expandió de 500.000 a 1.400.000 hectáreas, para disminuir y estabilizarse en 1.300.000 hectáreas aproximadamente.

. La inversión pública se radicó fundamentalmente en las tierras áridas y semiáridas de las economías regionales, bajo la forma de sistemas públicos de riego.

. El aprovechamiento intensivo del agua subterránea comenzó en la década del 50 con la aparición de las bombas de profundidad en el mercado nacional. Es empleada tanto en la región pampeana como en las regiones semiárida y árida.

## **c2. 1970 a 2010**

. En 1989 se inicia un nuevo proceso de concesiones al capital privado de la red ferroviaria de carga,

. En la actualidad, la red ferroviaria argentina posee una extensión de 28.291 km, con tres anchos de vía. Dos líneas que cruzan los Andes permiten la comunicación con Chile; los ferrocarriles argentinos también conectan el país con Bolivia, Paraguay, Uruguay y Brasil.

. Se decide privatizar, por el sistema de concesión, las principales rutas troncales del país, como Buenos Aires-Mar del Plata, Buenos Aires-Bahía Blanca, Buenos Aires-San Luis-Mendoza, Buenos Aires-Rosario-Córdoba o Zárate-Concordia-Paso de los Libres, entre otras.

. Vialidad Nacional lleva a cabo un Plan Maestro, denominado Corredores Viales y Pasos de Integración, para mejorar la infraestructura en los corredores de exportación y de integración, fortaleciendo el desarrollo de tres ejes bioceánicos al norte, centro y sur

. Entre los proyectos estratégicos se pueden mencionar: las redes de autopistas de acceso al área metropolitana de Buenos Aires; las autopistas Córdoba-Rosario, Buenos Aires-La Plata y Buenos Aires-Mar del Plata; los puentes Buenos Aires-Colonia, Rosario-Victoria y Santo Tomé-São Borja, y el túnel de montaña Juan Pablo II, de baja altura, entre Mendoza y Chile.

. En total existen 215.471 km de carreteras. Además, se distinguen unas rutas transnacionales de gran importancia ante el Mercosur. Una tercera clasificación se establece en función del estado de la red: pavimentada (casi 60.000 km), mejorada (más de 40.000 km) y natural o de tierra (el resto).

. En la actualidad se hace necesario incorporar los puertos a las redes de transporte intermodales como parte de una cadena logística de transporte. Los puertos ya no son terminales sino centros de transferencia de cargas.

. Se proyecta la Hidrovía Paraguay- Paraná, con la modernización de sus puertos: Barranqueras, Santa Fe, Complejo Rosario-San Lorenzo, Campana, Complejo Buenos Aires – La Plata

. Asimismo, se modernizan los puertos del frente marítimo de la región pampeana: Complejo portuario de Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata

. En la actualidad se hace necesario incorporar los puertos a las redes de transporte intermodales como parte de una cadena logística de transporte. Los puertos ya no son terminales sino centros de transferencia de cargas.

. En materia de riego, algunas provincias emprendieron proyectos de colonización en gran escala, como Colonia 25 de Mayo en La Pampa; Valle Inferior (IDEVI) en Río Negro, y Nueva Coneta, Del Valle y Achalco en Catamarca.

. A partir de 1991, se manifestó una tendencia creciente en el uso de sistemas presurizados, tanto en la región pampeana –como riego complementario– como en los nuevos desarrollos bajo riego de Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, Córdoba, San Luis, Río Negro y Neuquén.

. Se estima que la superficie total con sistemas de este tipo llega hoy a las 350000 hectáreas (un 25 por ciento del total regado, estimado en 1400000 hectáreas), de las que 200.000 se riegan mediante pivotes o aspersión (un 80 por ciento en la región pampeana), y 150.000 hectáreas con riego localizado (goteo y microaspersión).

El 65% del territorio es árido o semiárido. El riego contribuye al 38% de la producción agropecuaria. De un total de 300000 explotaciones en 2007, 80000 explotaciones utilizan agua de riego,

. Con respecto a los anegamientos de las tierras agropecuarias, cíclicamente los productores deben enfrentar severas restricciones de carácter hidrológico

. Los efectos perjudiciales se han acentuado en los últimos veinte años por la aparición de un ciclo húmedo y la ocurrencia de notables variaciones en el régimen anual de las lluvias. El fenómeno de “El Niño” ha provocado en 1982, 1985 y 1998 extensas y graves inundaciones en prácticamente todo el espacio de estas planicies.

. En relación a estos eventos, se implementaron programas de control de inundaciones del Ministerio de Planificación Federal y gestión de recursos hídricos en general.

. Se están iniciando planes de Ordenamiento Territorial para contribuir a través del tratamiento territorial de los suelos, bosques, infraestructura, etc., en acciones para mitigar las inundaciones.

. Además, se han iniciado acciones interprovinciales para evacuar los excedentes de la laguna La Picaza que cubren extensas áreas de las provincias de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires.

. En Buenos Aires, se están ejecutando diversos proyectos para el saneamiento de las tierras inundables de la Cuenca del Salado.

. En las provincias del Chaco y Santa Fe, también se ha retomado la ejecución de los proyectos para las áreas agropecuarias de los Bajos Submeridionales (obras de la Línea Paraná y Tapenagá).

. En el 2003, hubo una agresiva política de inversión pública por parte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. En el 2006, las inversiones en infraestructura alcanzaron los U\$ 44000 millones, 10 veces más que en el 2002.

Como corolario se puede expresar que, la **infraestructura para el** sector agropecuario puede ser considerada, para el análisis y la intervención del Estado, en dos planos:

. Las grandes obras de infraestructura para la producción, transformación y exportación de granos y aceites, frutas y carnes.

. Las obras y servicios volcados hacia las necesidades del asentamiento rural.

Las infraestructuras rurales no solo constituyen un desafío técnico y económico, sino un desafío político y social, por su dispersión y por sus costos.

A través del Programa de Servicios Agrícolas Provinciales (PROSAP), la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca Y Alimentación (SAGPyA), hoy Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, extendió sus actuaciones en el tema, abordando la inversión pública en infraestructura para el desarrollo rural, mediante proyectos de riego y drenaje, saneamiento de áreas agrícolas anegables, caminos rurales y electrificación rural.

Algunas de las acciones del PROSAP se constituyeron en el mejoramiento de caminos rurales (ej.: Caminos en Áreas Rurales Productivas en la Provincia de Entre Ríos para salida de productos avícolas y del tambo); y en electrificación rural (proyectos en Neuquén y Misiones).

## Cuadros por periodos y sub-periodos

### a. Periodo de 1810 a 1850

#### a1. 1810 a 1850

Año	Evento
1810 a 1820	Introducción ganado ovino
1810	Stock ovino: 2-3 millones cabezas

#### a2. 1850 a 1880

Año	Evento
1850	Stock ovino: 14 millones cabezas
1850	Lana: 10% exportaciones nacionales
1850	Inicio desarrollo Puerto Buenos Aires
1850	Inicio desarrollo ferroviario
1870	722 km. de vías ferroviarias desde Buenos Aires y desde Rosario
1870	Inicio desarrollo industrial
1870	Inicio desarrollo vías navegables
1870	Inicio proyecto ferrocarril Rosario-Córdoba

### b. Periodo de 1880 a 1930

#### b1. 1880 a 1915

Año	Evento
1880	Expansión actividad agropecuaria
1880	Reemplazo del ovino por el bovino
1880	Superficie cultivada: 2 millones de ha
1880	Exportaciones argentinas: 70 millones pesos oro
1880	2400 km. d red ferroviaria
1880	Carga transportada por ferrocarril: 800000 toneladas
1880	Inicio de algunas obras de riego
1890	Expansión agrícola por extensión del ferrocarril
1890	Expansión actividad frigorífica
1890	Mestización del ganado
1890	9600 km. de red ferroviaria
1900	Expansión agroindustrial (molinería,

	conservas, destilerías, etc.)
1910	Superficie cultivada: 25 millones de ha
1910	Exportaciones argentinas: 380 millones pesos oro
1910	1º exportador mundial de maíz y 2º en trigo
1910	La inversión británica es 20 veces mayor que en 1880.
1910	Se consolida la expansión de las telecomunicaciones: teléfono y telégrafo
1910	Red ferroviaria: 10º mundialmente con 47000 km.
1910	Carga transportada por ferrocarril: 35 millones de toneladas,
1910	Censo 1915: Se duplica el N° de establecimientos industriales respecto de 1880

## **b2. 1915 a 1930**

<b>Año</b>	<b>Evento</b>
1920	Exportaciones argentinas: 800 a 1000 millones pesos oro
1920	1924/29: "amesetamiento" de la agricultura por depresión mundial
1930	Censo 1935: 43.207 establecimientos industriales y 2.827.068 H.P.
1930	Censo 1935: establecimientos industriales aumentan 10,6% respecto de 1914 y la fuerza motriz un 10,7% anual.

## **c. Periodo de 1930 a 2010**

### **c1. 1930 a 1970**

<b>Año</b>	<b>Evento</b>
1930	Hacia 1940, proceso de industrialización por sustitución de importaciones
1930	Se inicia la creación de empresas estatales (YPF, Fabricaciones Militares, Altos Hornos Zapla).
1940	Red ferroviaria pasa a depender del Estado
1940	Desarrollo de embalses y obras de riego en 9 provincias (Agua y Energía Eléctrica)
1950	Creación de la Dirección Nacional de



	Vialidad (rectora en materia vial)
1950	Inicio de expansión de la red caminera
1950	Superficie irrigada: 500000 ha
1950	Aprovechamiento intensivo del agua subterránea
1960	Obras hidroeléctricas de envergadura (Hidronor)

## c2. 1970 a 2010

Año	Evento
1970	Superficie irrigada: 1300000 ha
1980	Inicio Plan Maestro "Corredores viales" de la D.N.V.
1980	Inicio de anegamientos por incidencia del fenómeno "Niño"
1990	Inicio concesiones privadas de ferrocarril de carga
1990	Implementación de programas de control de inundaciones
1990	Inicio del uso de sistemas presurizados de riego
1990	Implementación Programa PROSAP (saneamiento, electrificación rural, riego, caminos rurales, etc.)
1990	Proyecto Hidrovía Paraná-Paraguay
1990	Modernización de puertos del frente marítimo (B.Blanca, Quequén, etc.)
2000	2003: Implementación de política de inversión pública en infraestructura
2000	2006: Inversiones en infraestructura, 10 veces más que el 2002.
2000	Se expande el programa PROSAP
2000	Se ejecutan proyectos de saneamiento en Cuenca del Salado
2000	Se ejecutan proyectos de saneamiento en Laguna La Picaza
2000	Se ejecutan proyectos de saneamiento de los Bajos Submeridionales
2000	25% del total regado se realiza por sistemas de alta eficiencia (pivotes, cañones, goteo, microaspersión, etc.)