

PARTE II CAPÍTULO-7. LA GESTIÓN DE LOS PUEBLOS

Actores y roles del proceso urbanizador pampeano.

El desarrollo de los pueblos de La Pampa -iniciados muchos de estos por procesos especulativos- no hubiera sido posible sin la formación de una sociedad urbana, que moldeara en el tiempo, el territorio, apropiándose de este y construyendo su identidad. (De la autora).

ESTRUCTURA DEL CAPÍTULO

PARTE II

CAPÍTUI O 7

LA GESTIÓN DE LOS PUEBLOS. Actores, roles y procesos del medelo de gestión pampeano.

INTRODUCCIÓN

7.1. El capital inmobiliario y la producción urbano- territorial.

7.2. El proceso de gestación urbano-territorial pampeano

- Actores, roles y procesos en la producción del espacio urbanoterritorial pampeano.
- El rol del Estado
- El rol del privado
- Los dueños de la tierra
- Los agrimensores e ingenieros civiles: el saber técnico
- Los martilleros
- Compañía colonizadora y/o urbanizadora
- Las compañías ferroviarias y los dueños de la tierra
- Los pobladores y colonos
- El modelo de gestión dominante

7.3. Pueblos por iniciativa privada

- Una estación, dos pueblos
- Proyectos a lo grande
- Precios a lo grande

- La donación de los lotes para edificios públicos
- Comunicación de la venta
- Competencia entre estaciones y pueblos

REFLEXIONES

INTRODUCCIÓN

¿Cómo se gestionan los pueblos?, ¿Cuál es el rol del Estado en este proceso?, ¿Qué rol asumen los propietarios de la tierra? El objetivo de este capítulo es comprender el rol del Estado y el protagonismo del sector privado en la gestación de los pueblos de La Pampa, analizando el contexto y el proceso de producción del espacio urbano- territorial. Se pone énfasis en demostrar la importancia de la gestión privada en contraposición con la ausencia de una participación activa del Estado en dicho proceso. Se revisan los pasos y mecanismos utilizados en la gestión por parte de los actores -dueños de la tierra, administradores, agrimensores- que encaran las prácticas urbanizadoras en los nuevos territorios.

El desarrollo de este capítulo plantea la siguiente hipótesis: en un contexto liberal, la ocupación del territorio Nacional de La Pampa representa principalmente el interés económico del sector privado, puesto tanto en el desarrollo del mercado inmobiliario como en la producción agropecuaria. En tanto la producción de la tierra urbana constituye la base sobre la que se sustenta el capital inmobiliario; la tierra rural está ligada principalmente al desarrollo agropecuario, la producción de materias primas al servicio de una industria de alcance mundial -como se presenta en el capítulo IV-un capital importante de este sector, que complementa el desarrollo económico ligado a la producción agropecuaria.

El desarrollo de este capítulo se organiza en tres apartados:

7.1. El circuito del capital inmobiliario: la producción del espacio urbano- territorial. Se estudia el pensamiento de diferentes autores (Lefebvre, Sennet, Sica) relacionándolo con el caso de La Pampa. El espacio ocupado como manifestación de determinadas relaciones de producción, resultado de la acumulación de un proceso histórico que se materializa en una determinada forma espacio- territorial. Los dos circuitos: el circuito del capital inmobiliario y el circuito de la producción industrial.

7.2. El proceso de gestión del espacio urbano- territorial: comprende los

actores, roles y procesos en la gestación de los pueblos. El rol de Estado Nacional. Los actores privados: propietarios, agrimensores, administradores. El rol de las compañías ferroviarias. Los pobladores. Se presenta el modelo de gestión empleado en la fundación de los pueblos pampeanos.

7.3. Pueblos por iniciativa privada: comprende la caracterización de situaciones socio- espaciales que demuestran el proceso especulativo desarrollado en torno al circuito del capital inmobiliario y el plusvalor que resulta de este.

Para el desarrollo del presente se recurre a fuentes primarias representadas por el marco jurídico vigente, y otras secundarias, disponibles en numerosas publicaciones conmemorativas al centenario de los pueblos, que dan cuenta de la participación de propietarios, administradores, agrimensores y otros, del proceso fundacional.

El capítulo se ilustra con planos de los remates de los pueblos desarrollados por las compañías de tierras y colonias o por administradores- martilleros privados, extraídos del Archivo Histórico de La Pampa.

7.1. El capital inmobiliario y la producción urbano-territorial.

En el pensamiento de Lefebvre¹ el capital transforma el espacio como una mercancía en sí misma: el capitalismo evoluciona de un sistema en el que las mercancías se producen en una localización espacial determinada a otro en el que el espacio es producido en sí mismo, creando espacio urbano como una nueva homogénea y cuantificable mercadería.²

El caso de los pueblos -centros y colonias- de La Pampa constituye un antecedente importante de lo que ocurre en la Argentina desde fines del siglo XIX y principios del XX, donde el capital –excedente del desarrollo industrial europeo y de la producción ganadera de los grandes terratenientes locales-se sitúa espacialmente en este territorio transformándolo. El desarrollo inmobiliario representa una nueva forma de puesta en producción del capital: solares, quintas y chacras se generan industrialmente en forma masiva y homogénea sobre el territorio.

El enfoque lefebvriano pone en valor la perspectiva histórica considerando que cada modo de producción tiene su propio espacio característico. Lefebvre considera -a diferencia de Marx- que el espacio urbano tiene una importancia decisiva en la sociedad contemporánea, como elemento producido activamente por sí mismo, clave en las relaciones de producción y reproducción de la fuerza de trabajo, en las sociedades capitalistas avanzadas. Para este autor, al igual que Heidegger -quien concibe el existir como una producción de instalación,- el espacio transformado es un sujeto activo de pleno derecho, es mucho más que un receptáculo pasivo de la realidad.³

Henri Lefebvre (1901-1991), filósofo marxista francés. Su postulado sostiene que el desarrollo de la sociedad sólo puede concebirse a través de la relación de "la sociedad urbana". Critica el urbanismo: sostiene que el proceso de urbanización puede proyectarse de manera que se supere el antagonismo ciudad-campo y la urbanización al desconcentrarse pueda articular el ambiente y el paisaje. El individuo puede crear una ideología política que le permita cambiar la estructura de la ciudad y reorganizar el territorio, de manera que el hombre se apropie del espacio que hace a su identidad. Disponible en: http://es.wikipedia.org/wiki/Henri Lefebvre. Consulta 10-02-2015.

El espacio pampeano es la expresión de las relaciones de producción recursos humanos y materiales, técnicas, tecnologías- puestas al servicio del territorio. El rol de producción primario en un contexto de desarrollo económico mundial, conjuntamente con el avance del mercado inmobiliario, generan un espacio propio característico.

La hipótesis de la producción del espacio lefebvriano, parte de que cada sociedad, cada modo de producción, produce espacio, su propio espacio. El espacio es un producto social fruto de las determinadas relaciones de producción que se están dando en un momento dado, así como el resultado de la acumulación de un proceso histórico que se materializa en una determinada forma espacio- territorial. Para Lefebvre, cada sociedad en cada coyuntura histórica produce un espacio, en un proceso eternamente inacabado de naturaleza trialéctica donde participan:⁴

- El **espacio de las prácticas espaciales o el espacio percibido**: integra las relaciones de producción y reproducción.
- El **espacio representado o el espacio concebido**: el espacio abstracto que se representa en forma de mapas, planos, memorias, discursos. Es el espacio de los burócratas y de los técnicos.
- El espacio de representación o el espacio vivido: supera el espacio físico, la gente se apropia de esta haciendo un uso simbólico del espacio. Es el espacio vivido y usado por la gente. Espacio dominado y experimentado en forma pasiva.

En el caso pampeano -el espacio representado- resulta el protagonista de la coyuntura histórica de ese momento. La tierra transformada en solares,

² LEFEBVRE, Henri. *La producción del espacio*. Anthropos. Paris, 1974.

³ BARINGO EZQUERRA, David."La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos:

un enfoque a tomar en consideración". En Revista *QUID 16 Nº 3, Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germani* de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Abril de 2013. pp. 119- 135.

⁴ BARINGO EZQUERRA, David. Op.cit.

⁵ Ibídem.

quintas y chacras, interesa en tanto se representa y puede ser comercializada como mercadería en Capital Federal o en Europa. Muchos de los centros existen solo en el papel y nunca alcanzan a desarrollarse.

Lefebvre desarrolla una teoría de la producción del espacio, una nueva trialéctica que complementa la comprensión anterior:

- El **espacio físico:** su naturaleza.
- El **espacio social:** el espacio de la interacción humana.
- El **espacio mental**: las lógicas y las abstracciones formales en una teoría unitaria. Este pone en evidencia el contenido ideológico de la generación de espacio, y cómo cada sociedad produce su propio espacio que se superpone al producido en otros períodos históricos en ese mismo lugar. La historia de la producción del espacio.

Tras la Conquista, el territorio pampeano es esencialmente un espacio físico de dominio de la naturaleza, se presenta como un espacio virgen, escasamente apropiado, no usado, no simbolizado. Su ocupación mediante el patrón de asentamiento dominante que integra pueblos + colonias + ferrocarril, representa las ideas dominantes al momento de su generación. El espacio social se construye sobre esta matriz dominante a partir de población inmigrante europea y criolla de las provincias vecinas.

Lefebvre relaciona las representaciones del espacio con determinados modos de producción acaecidos con el devenir histórico. Cada modo de producción tiene un espacio que le es propio, por lo que la transición de un modo a otro, engendra a su vez, la producción de un nuevo espacio. Para el autor, la ciudad es ante todo un producto histórico, fruto de un proceso interminable de relación entre grupos sociales. Siguiendo este criterio historicista el autor argumenta la producción del espacio en diferentes etapas históricas:⁵

• El **espacio absoluto**: esencialmente natural, cívico, religioso.

- El espacio relativizado e histórico: colonizado por la acción antrópica. Desde las ciudades griegas y romanas hasta las del Renacimiento. No desaparece aunque se encuentra sometido y marginado.
- El **espacio abstracto:** es el espacio de excelencia del capitalismo. Se caracteriza por estar asociado a la acumulación de capital, donde los procesos de producción y reproducción se separan a la vez que el espacio adquiere una función instrumental. Un nuevo grupo -los denominados tecnócratas- utilizan todas las herramientas del poder (del modo de producción vigente en cada momento) que tienen a su disposición para tratar de imponer un modo propio de representación del espacio al resto de la sociedad. Se desarrolla una nueva ideología urbana que encubre una estrategia de dominación de clase, obsesionados en la técnica de la planificación, su racionalidad científica y su especial interés por la clasificación y el control.
- El espacio diferencial es la evolución del espacio abstracto. En tanto este tiende hacia la homogeneidad, repetición deshumanizada y uniformización para cada vez más amplias partes de la sociedad, el espacio diferencial busca dar cabida y permitir el desarrollo de las diferencias, re asociando las funciones, los elementos y los momentos de la práctica social que el espacio abstracto disocia.

En el territorio pampeano, el espacio abstracto que caracteriza Lefebvre es el espacio dominante. Los promotores, encargados de organizar los remates y administrar la venta de la tierra -en representación de los propietarios tecnócratas- emplean todo tipo de artilugios para su venta. El espacio se homogeniza, se masifica, se industrializa, se transforma en mercadería. Se espera que la sociedad se comporte de igual manera, como una máquina capaz de trabajar y producir, dejándose conducir por las prácticas económicas y políticas originadas por la clase capitalista y el Estado.

La tesis central del pensamiento urbano de Lefebvre es la del segundo circuito del capital. La ambivalencia del espacio urbano en la ciudad capitalis-

⁶ HARVEY, David. *Urbanismo y desigualdad social.* siglo XXI Editores. Madrid, 1977. pp. 327 y 328.

ta como valor de uso -medio de producción- y valor de cambio -producto de consumo-. Basándose en las teorías de circulación del capital de Marx, Lefebvre destaca el papel del urbanismo, y en especial, del sistema inmobiliario de las sociedades capitalistas avanzadas, en fijar el capital en el espacio. El sector inmobiliario desempeña el papel de un segundo sector, de un circuito paralelo al de la producción industrial, que le sirve para asumir sus choques. El capital procedente del sector industrial fluye al inmobiliario generando importantes beneficios. De esta manera el capital se fija (se inmoviliza) en lo inmobiliario, lo que provoca que la economía comience a sufrir sus consecuencias.

Lefebvre distingue dos circuitos de circulación de plusvalor: el primero procedente de la actividad industrial y el segundo, procedente de la especulación de los derechos de propiedad. Este introduce el concepto de especulación inmobiliaria como un importante elemento del capitalismo contemporáneo, que cuenta con la habilidad de construir a la expansión del capital al fijarlo al territorio, pudiendo tener efectos perversos, al separase de la producción mobiliaria capitalista tradicional.

Harvey critica la sobre valoración que hace Lefebvre al fenómeno urbano otorgándole una rango superior en el capitalismo avanzado. Para Harvey la sociedad industrial y las estructuras que comprenden continúan dominando el urbanismo. La principal fuente de desacuerdo de Harvey con respecto a los trabajos de Lefebvre hace referencia a la relación entre el urbanismo y la circulación de la plusvalía -el denominado segundo circuito del capital- .Para Harvey es prematuro, como hace Lefebvre, pensar que el segundo circuito sustituye al primero. Para él los dos circuitos son fundamentales y la contradicción entre ambos es una fuente continua de tensiones, en la ciudad capitalista contemporánea.⁶

En cualquier caso, el proceso de urbanización y ocupación de La Pampa, representa -a comienzos del siglo XX- la manifestación del proceso inicial de generación de plusvalor a partir de la especulación de los derechos de propiedad, aplicados al suelo urbano- rural.

Si bien la actividad dominante principalmente se habría desarrollado en torno a la producción agrícola, flota aquí la hipótesis, de que la actividad inmobiliaria generada en torno a los pueblos y las colonias, es económicamente tanto o más rentable que el propio proceso primario de producción agropecuario inscripto en el sistema económico industrial de alcance mundial.

El desarrollo del mercado inmobiliario pampeano con la producción de suelo urbanizable y colonizable, es tan importante como la puesta en producción primaria de este territorio, y su desarrollo, y esto podría ser causal del gran retraso de otros modos de producción ligados al desarrollo industrial. La incorporación de plusvalor al suelo virgen, la partir del trazado ferroviario y la fundación de las colonias y los pueblos, determinan la renta del suelo y contribuyen a consolidar el mercado inmobiliario, conjuntamente con una importante capacidad de administración, promoción y gestión de la tierra.

Complementariamente con la visión del espacio abstracto de Lefebvre, Richard Sennet ⁷en su lectura en el caso de la ciudad de New York, expresa la esencia de la ciudad capitalista americana. Al igual que la cuadrícula de la ciudad romana, el plano de Nueva York se superpone sobre un territorio casi vacío, una ciudad planeada antes de ser habitada. Si en su época, los romanos consultan a los cielos en busca de guía -espacio absoluto- los padres de la ciudad de Nueva York consultan a los bancos. Sennet acerca el pensamiento de Lewis Mumford, acerca del plano cuadriculado moderno quien expresa:⁸

...el emergente capitalismo del siglo XVII, trató la parcela individual y el bloque, la calle y la avenida como unidades abstractas para comprar y vender, independientemente de los usos históricos, las condiciones topográficas o las necesidades sociales.⁹

La absoluta uniformidad de las parcelas creadas por la cuadrícula de Nueva York significa que la tierra puede tratarse de igual manera que el dinero, cada

⁷ SENNET, Richard. Carney piedra. Alianza Editorial. Madrid. pp. 382-385

⁸ SENNET, Richard. Op. cit. pp. 382-383.

⁹ Ibídem.

¹⁰ Ibídem.

pieza tiene el mismo valor. Al igual que los banqueros imprimen billetes cuando necesitan dinero, de la misma manera, la necesidad de tierra puede solucionarse extendiendo el terreno, por lo que con la actuación de los especuladores comienzan a existir nuevas partes de la ciudad.¹⁰

La ciudad cuadriculada e ilimitada carece de centro. Ni el plano de 1811 ni el de 1855 contienen indicaciones de mayor o menor valor, ni descripciones de donde se localiza la gente. La persona que visita New York intuye que el centro de la ciudad se produce en torno al Central Park. La cuadrícula neutral no dicta donde emplazar las actividades. La flexibilidad en el espacio se manifiesta por carencia de directrices en el plano, pudiendo eliminar los obstáculos fácilmente: con la misma regularidad edificios perfectamente viables aparecen como desaparecen.

Los pueblos pampeanos tienen algo de las fundaciones norteamericanas, en tanto se presentan como espacios trazados in- extenso, carentes de centro. Acá los pobladores intuyen que el espacio central se debiera desarrollar en torno a la estación o la plaza. Aquí como en la ciudad de New York, los bancos son más importantes que las instituciones - cívicas, educativas, religiosas- ya que en tanto aquellos no suelen presentar edificios propios, estos presentan sede y se localizan estratégicamente próximos a la estación.

Refiriéndose a la urbanización norteamericana durante la Conquista del Oeste, en el siglo XIX, Sica describe un proceso que -con similares características- se desarrolla en el territorio pampeano. La carrera de la Conquista del West norteamericano, se desarrolla en sus rasgos generales, bajo la rapiña sistemática del territorio, el desplazamiento de las tribus indias y la inmediata utilización del patrimonio natural (de la fauna, de los bosques).

A pesar de las acciones de tipo indirectas ejercidas por el gobierno federal y por los nacientes Estados, el fenómeno de la frontera, el movimiento de colonización y urbanización se desarrolla en forma privada.

La fundación de nuevas ciudades -que en ocasiones tan sólo existen sobre el papel y el mercado inmobiliario a que aquellas dan lugar- juegan un papel de

primer orden a la hora de asegurar la resistencia y la vitalidad de la frontera, sin embargo, la simple presencia sobre el papel y el mercado inmobiliario, no garantizan su éxito, dependiendo esto de un complejo muchos más articulado de factores y circunstancias. ¹¹

La presencia de las infraestructuras, y sobre todo de una modalidad de los equipamientos de intercambio y de transporte, desempeñan una función determinante para el desarrollo urbano: algunas ciudades se ven condicionadas de tal modo que aparecen abocadas a la decadencia (e incluso, a veces, a la desaparición) en cuanto resultan funcionalmente superadas por sistemas más eficaces, no llegando a consolidarse al punto de permitir el salto tecnológico, que posibilite la multiplicación de los efectos económicos relativos a la especialización de sus funciones. Es el caso de las aglomeraciones menores necesarias para el transporte de ganados (road ranches) o canalstowns, que acaban por ser desmanteladas como consecuencia de la aparición del ferrocarril.¹²

Solamente en Kansas el inicio del ferrocarril -en el siglo XIX- determina la desaparición de dos mil pequeños poblados, muchos centros son abandonados o decaen económicamente cuando se agotan sus posibilidades.

He aquí como describe un viajero inglés el proceso de especulación que se desarrolla en las ciudades del West:

"un especulador confecciona el plano de una ciudad, con sus calles, plazas, paseos, muelles y andenes, edificios públicos y monumentos. Los terrenos a lo largo de las calles se dividen en lotes, se numeran las casas y a las plazas se le dan nombre de Franklin o de Washington. La ciudad recibe después un bello nombre, digamos, por ejemplo Troia o Antiochia. Todos estos datos se estampan luego en anuncios, que se pegan en todos aquellos barcos de vapor y en todos aquellos hoteles que el especulador considere necesarios en favor de sus intereses. Durante todo este tiempo, la ciudad en cuestión no pasa de ser una mera ilusión. La presunta localidad se encuentra

¹¹ SICA, Paolo. Historia del urbanismo. Siglo XIX. Instituto de Estudios de Administración Local. España, 1981.

¹² Ibídem.

¹³ HAVIGHURST, W. Wilderness for Sale: The History of the first Western Land Rusch, New York, 1956, pág. 105. Citado por SICA, Paolo. Op. Cit. pp. 634 y 635.

situada en la bifurcación de cualquier Río en el Lejano Oeste, a quinientas millas de la civilización, probablemente bajo las aguas cenagosas o circundadas de densos bosques y terrenos pantanosos impracticables. A los emigrantes se les ha estafado así su dinero con transacciones trucadas, tan groseras que casi resulta imposible creerlo". 13

El fuerte proceso especulador que se desarrolla en el caso norteamericano, y las diferentes posibilidades de éxito de las empresas urbanizadoras y colonizadoras, están igualmente presentes en el territorio de La Pampa. Muchos pueblos trazados con fines especulativos, no prosperan, o lo hacen inicialmente, decreciendo luego. Los factores que influyen en tal proceso son múltiples, pero fundamentalmente están asociados a la incapacidad de sostener una economía ligada al desarrollo industrial-en el rol del territorio de productor de materia prima- como queda demostrado en los capítulos precedentes. Por lo que, suponer que el crecimiento de los pueblos, estuviera asociado, solo al circuito económico del capital inmobiliario, resultaría por sí solo insuficiente.

Es importante completar este pensamiento, afirmando que el desarrollo de los pueblos de La Pampa -iniciados en muchos casos por procesos especulativos- no hubiera sido posible sin la formación de una sociedad urbana, que moldeara en el tiempo, el territorio, apropiándose de este y construyendo su identidad.

A continuación se profundiza el rol del Estado, los privados y los pobladores en la construcción de este territorio, particularizando en el proceso de fundación de los pueblos.

En la primera parte de este trabajo se pone de manifiesto el rol fundamental del Estado Nacional en la elaboración de un plan de conquista y primera ocupación del territorio pampeano, utilizando la venta de tierra pública como medio de financiamiento de la Campaña Militar de 1879, que termina con el "peligro indígena". Iniciado el siglo XX, durante el proceso de urbanización y colonización, el rol del Estado pierde protagonismo en beneficio de los capitales privados quedando relegado simplemente a la administración del Territorio Nacional de La Pampa.

Son los dueños de las tierras, los principales promotores de la valorización de su territorio mediante la atracción de la estación ferroviaria, el desarrollo de una urbanización en su entorno, la promoción de la colonización y la puesta en producción del suelo. El trazado de los pueblos es una decisión de los propietarios de la tierra, respaldada comercialmente por las empresas ferroviarias a partir de la instalación de los cuadros de estación.

La expansión de las líneas ferroviarias está asociada más a intereses privados que estatales. Los dueños ceden gratuitamente tierras al ferrocarril para la instalación de la red y la estación. De este modo, las vías férreas no se trazan para unir centros de población -como en el caso del centro y Este de la provincia de Buenos Aires- sino para crearlos, valorizando grandes porciones del territorio.

La ideación comienza a partir de un estanciero o compañía de tierras, que interesa a la empresa ferroviaria, para que prolongue las vías de las compañías ferroviarias que atraviesan la provincia limítrofe, desde los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca. Directa o indirectamente, los propietarios de la tierra aparecen vinculados al poder político e influyen en los permisos para la extensión de las líneas. ¹⁴

^{7.2.} El proceso de gestación urbano-territorial pampeano

¹³ HAVIGHURST, W. Wilderness for Sale: The History of the first Western Land Rusch, New York, 1956, pág. 105. Citado por SICA, Paolo. Op. Cit. pp. 634 y 635.

¹⁴ D´ABREU, Luis. El ferrocarril de La Pampa Central: desde Bahía Blanca a Villa Mercedes San Luis y Río Cuarto de Córdoba. 1889.

Los propietarios del suelo -grandes latifundistas- son los verdaderos protagonistas del proceso de colonización y urbanización pampeano. La extensión del trazado ferroviario se presenta subordinado al interés y las gestiones de los propietarios individuales por poner en producción sus tierras.

La urbanización del territorio recae en manos de propietarios especuladores. Estos lotean los terrenos que se encuentran en torno a la estación y obsequian lotes a comerciantes con la condición de que instalen almacenes y tiendas. ¹⁵ Asimismo, el trazado de los pueblos supone la donación gratuita al gobierno nacional de tierras para la iglesia, la municipalidad, el juzgado y la escuela. ¹⁶

"... el sistema derivaba del yanqui en la medida que el ferrocarril se trazaba no para unir centros de población, sino para crearlos, para valorizar regiones enteras que sin ellas nada valdrían (...)en cuanto se constituyen las vías férreas son invadidas por los especuladores que dirigen a ellas los inmigrantes y ponen en producción las dormidas energías de la tierra"... ¹⁷

"Para fundar un pueblecito, el propietario, cuando las líneas férreas pasan por sus tierras, cede a la administración del ferrocarril un gran lote de terreno gratuito donde se construye la estación y vivienda del Jefe para la parada del tren. En torno a la estación lotea el terreno en cuadras y regala una a un negociante con obligación de instalar la tienda y un recreo para el futuro". Con frecuencia empresarios de colonización concluyeron instalando compañías de ferrocarril y viceversa.

Ser *especulador* en la Argentina de fines del siglo XIX y principios del XX es una actividad tan digna como cualquier otra, sin la connotación negativa que adquiere posteriormente. *Especular* es comprar a 10 y vender a 100, en el

menor tiempo posible, incorporando muy poco esfuerzo o mejoras al bien. La puesta en producción es un negocio rentable pero riesgoso, mientras que la especulación, permite *enriquecerse sin trabajar*. ¹⁸

Con el trazado de las colonias y los pueblos, se desata un fuerte proceso especulativo. Los propietarios de la tierra son los encargados de la administración, el arriendo de los campos y el traslado de los colonos; o delegan a terceros estas funciones -administradores y colonizadores individuales, compañías de tierras y compañías colonizadoras-.

Cuando se efectuaba una colonización, generalmente se fundada un pueblo, porque era necesario que la población se abasteciera. Es común que cuando se decida el trazado del pueblo, se haga también el de la Colonia respectiva. La Pampa se repartía en pocas manos, dueñas de grandes superficies. En conjunto, era común que los propietarios, colonizaran, vendieran y donaran lotes, pero nunca se desprendían del total de sus posesiones y el poblamiento cercano valorizaba las tierras que poseían. 19

A la luz de estos intereses mezquinos y especulativos, se desarrolla un modelo de configuración física uniforme, que propone un tipo de ocupación, que mejor responde a poner en producción y valorar el suelo. El patrón de asentamiento dominante estudiado en los capítulos precedentes, presenta un modelo de gestión, que Aráoz ²⁰ sintetiza en los siguientes pasos:

¹⁵ MAYO, Carlos. *Riel, Sociedad y Frontera. El ferrocarril de la Pampa central (1881-1887).* Academia Nacional de Historia. Buenos Aires, 1980.

¹⁶ BONGIOVANNI, Viviana. *Un caso particular de valorización del espacio de la zona noreste del Territorio Nacional de La Pampa*. Fondo Editorial Pampeano. Santa Rosa, 2010.

¹⁷ GUTIÉRREZ, Ramón. (1981) La política fundacional y la ampliación de frontera. En *Revista 2c. Cconstrucción de la Ciudad Nº 19*. 1976.

¹⁸LONGONI, René y Virginia GALCERÁN, "Pueblos imaginarios. La especulación urbana en la campaña bonaerense, 1870-1880". En *IDEHAB*. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de La Plata,(s/f).Disponible en http://mundoagrario.fahce.unlp.edu.ar. Consulta 15-01-2012.

¹⁹FORTEZA, Armando. "Reseña histórica de La Pampa", Suplemento especial diario La Reforma, General Pico. 16/10/1968.

²⁰ ARÁOZ, Fernando. *La Pampa central entre dos mundos*. Fundación Chadileuvú. Editorial Biblioteca pampeana. Santa Rosa. 1988.

Pasos de la gestión del proceso urbanizador según Aráoz:

Un estanciero o	para que prolongue su vía desde la provincia de Buenos Aires
compañía de tierras	atravesando sus tierras. Le ofrece la cesión gratuita del terreno
interesa a una	llegando a pagar si es necesario. En algunos casos, estos grandes
empresa ferroviaria	propietarios tienen la ventaja de ser accionistas de alguna empresa
	ferroviaria.
Fl ferrocarril acenta	y exige garantizar una determinada cantidad de cargas.
El lellocarrii deepta	El ganado no es carga suficiente.
	La incidencia de pasajeros es insignificante.
	, , ,
Comienza el tendido	Entre 1.000 y 1.500 operarios instalan campamentos y, en algunos
de las vías.	casos, se afincan definitivamente en los pueblos.
	Junto a la vía va el telégrafo.
Se construye una estación	dentro de los límites de la estancia. El propietario de la tierra
estacion	reserva una zona cercana a la estación para el loteo de solares y
	remate, publicidad de por medio. Intenta la fundación de un pueblo que tendrá o no la suerte de progresar.
	que tendra o no la suerte de progresar.
Se arriendan o venden	para chacras agrícolas que atraen familias de colonos inmigrantes
parcelas en los	extranjeros (rusos, italianos, españoles, alemanes).
alrededores	Se inicia, exclusivamente, la explotación triguera que suministra
	cargas y fletes al ferrocarril.
	En las chacras cercanas (pequeñas parcelas de 100 a 200ha), se trata
	de atraer familias de colonos para el desarrollo de la agricultura.
Se intenta la fundación	que puede o no prosperar. Se encarga el diseño de un pueblo a un
de un pueblo	agrimensor o ingeniero civil. El mismo se publicita y la tierra se vende
ac an pacaiom	en remate público.
Surgen en el nuevo	Además para el abastecimiento de las chacras: almacén de ramos
poblado los servicios	generales, pulpería o bar, taller mecánico, panadería, acopio,
	funeraria, fonda (hotel y restaurante). Surgen variados servicios
	privados para satisfacer
	a los nuevos pobladores y progresivamente aparecen los servicios
	públicos: escuela, comisaría, estafeta, telégrafo, parroquia, médico,
	sociedades de socorros mutuos.

Actores, roles y procesos en la producción del espacio urbano- territorial pampeano.

El rol del Estado:

El mismo Estado que en 1878 aprueba la Campaña del Desierto como opción política para anexar definitivamente la región de la Pampa Central al Territorio Nacional y decide su financiamiento con la venta de la casi totalidad de las tierras públicas conquistadas (Ley 947 del año 1878); adopta una posición extrema liberal dejando en manos privadas todo el proceso de puesta en producción y valorización de las tierras del entonces Territorio Nacional de La Pampa. Tras la distribución de la tierra, el Estado no dirige ni asiste ningún tipo de colonización ni poblamiento, lo que convierte a La Pampa en los primeros años del siglo XX en un gran escenario de remates, un gran laboratorio de la competencia individual.²¹

En el primer período, hasta la toma de posesión de la tierra, se desarrolla un importante marco jurídico tendiente a salir de la situación de barbarie, y dar comienzo a la civilización. La ley N° 28 de 1862 durante la presidencia de Mitre, nacionaliza los territorios que no están bajo la jurisdicción provincial, convirtiendo en fiscales las tierras aún no apropiadas y explotadas. La Ley de Fronteras de 1878, autoriza la emisión de un empréstito público para financiar la Campaña al Desierto, pagando a los suscriptores con tierra, cediendo el dominio de esta a particulares -empresarios locales y extranjeros, estancieros de la provincia de Buenos Aires-.

El poblamiento de La Pampa está ligado a los alcances de la Ley Avellaneda de Inmigración y Colonización de 1876, vigente hasta 1903. Esta Ley aúna todas las legislaciones existentes hasta el momento sobre inmigración y política de tierras, autorizando la mensura, subdivisión y concesiones a particulares, con la creación del Departamento Central de Inmigración y Oficina de Tierras y Colonias respectivamente. Conforme esta Ley, el Poder Ejecutivo debe establecer cuáles son los territorios a colonizar teniendo en

²¹ ETCHENIQUE, Jorge. Pampa central. Primera parte, (1884-1924). Movimiento provincialista y sociedad global. Subsecretaría de Cultura de La Pampa. 2001. p. 82. Citado por BONGIOVANNI, Viviana. Op. cit. p. 22.

cuenta los centros poblados y las vías de comunicación con los lugares más importantes del país, situación que resulta impracticable en La Pampa, donde el territorio conquistado se presenta virgen, libre de toda ocupación previa.²²

En el Territorio Nacional de La Pampa, la colonización y poblamiento se desarrolla conforme dos alternativas posibles a) en forma indirecta por empresas particulares, b) en forma individual.²³ Ambos modos están contempladas en la Ley en sus artículos 98, 99, 127 entre otros, cumplimentando solo aspectos genéricos de la misma en la colonización y poblamiento pampeano. A pesar de ello, la vigencia de este marco jurídico y sus posteriores modificaciones otorga cierta legalidad a la concentración de tierras en pocos propietarios, quedando en manos privadas la cantidad de 5.118.304 hectáreas, según lo plantean Gaignard, ²³ Chaves de Festa ²⁴ y Aráoz.²⁵

La Ley N° 1532 de 1884 de *Organización y Gobierno de los Territorios Nacionales* constituye el principal instrumento de la centralización político-administrativa de los nuevos espacios conquistados. Dictada durante la presidencia de Julio Argentino Roca ²⁸ (1880-1886) y bajo el lema de gobierno "paz y administración"; esta Ley organiza los territorios nacionales en nueve gobernaciones: Chaco, Misiones, Formosa -al Norte-; Chubut, Santa Cruz, Río Negro, Tierra del Fuego, Neuquén, La Pampa -al Sur-.

La nueva ley intenta terminar con la incertidumbre de las autoridades destinadas a los territorios nacionales, fijando sus atribuciones y subordinándolos a la jurisdicción directa del Gobierno Central. De estos territorios,

La Pampa es la gobernación más poblada con 200.000 habitantes para 1935, siguiéndole Río Negro con 115.000 habitantes.²⁹

Mediante la Ley Nº 1532 se reglamenta la designación y permanencia en el cargo de las autoridades locales, organizando administrativamente los Territorios Nacionales. El Gobernador es propuesto por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado. En tanto, los gobiernos municipales son propuestos por el Gobernador, y luego, designados por el Poder Ejecutivo Nacional.³⁰

En la política pampeana la composición de los cuerpos de funcionarios responde a la adhesión de los candidatos a la autoridad máxima territorial, denotando una clara inclinación al centralismo y a la sujeción y control en todo el proceso de institucionalización. La extrema subordinación al poder central propuesta por la ley, lleva a obstaculizar la puesta en práctica del propio proceso de institucionalización, dado los requerimientos de autorización de los representantes políticos nacionales de medidas tendientes a la administración y gobierno; sumada a la dificultosa y escasa comunicación entre Capital Federal y la gobernación territorial.

Las autoridades locales -designadas por el presidente- carecen de procedimientos para actuar y directrices a seguir, sometiendo sus decisiones a la autoridad superior -para el caso el Ministerio del Interior y su representante, el Procurador General de la Nación-³¹ encargado de conducir institucionalmente el desarrollo de los pueblos.³²

²²BONGIOVANNI, Viviana. Op. cit.

²³ En base a clasificación de GUTIÉRREZ, Ramón. Op. cit. pp. 12-16

²⁴GAIGNARD, Romain. *La Pampa Argentina*. *Ocupación-Poblamiento-Explotación de la Conquista a la Crisis Mundial.* 1550-1930. Ed. Solar. Buenos Aires. 1989. pp. 260 Y 261

²⁵ CHÁVEZ DE FESTA, Elba. *La Colonización agrícola en La Pampa. Período 1880-1940*. Fondo Editorial Pampeano. Santa Rosa. 1993.

²⁶ARÁOZ, Fernando. Op. cit. p. 11

²⁷BONGIOVANNI, Viviana. Op. cit. p.26

²⁸ Presidente de la Argentina en dos períodos (1880-1886 y 1898-1904), bajo la consigna de su gobierno, desarrolla una política de extensión de la soberanía nacional a la totalidad del país y a la unificación de esos espacios bajo el liderazgo del gobierno nacional.

²⁹ MORONI, Marisa. La incorporación de los territorios nacionales en el proceso de consolidación del Estado argentino: El caso del territorio de la pampa central *Andes*, nº16. Salta, dic 2005. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script= sci_arttext&pid=S1668-80902005000100014&lng=es&nrm=iso>. Consulta 05-03-2015.

³⁰ Ibídem.

³¹ Su persona hace de nexo entre el gobierno nacional y el territoriano, actuando en situaciones de conflicto y elaborando respuestas aceptadas como dictámenes. Interviene en los nombramientos de autoridades inferiores en la Justicia de Paz, en el dictado de las medidas necesarias para poner en vigencia la Ley de Registros Civiles, en la prohibición para decretar impuestos por parte de los gobernadores, en las atribuciones de superintendencia del juez letrado sobre los jueces de paz y en los casos de anulación de elecciones en diversos municipios por irregularidades denunciadas por los vecinos. Fuente MORONI, Marisa. Op. cit.

³² MORONI, Marisa. Op. cit.

El gobierno central desconoce los derechos políticos de los habitantes de los Territorios, que muy pronto reclaman por su condición de ciudadanos con plenos derechos y sin limitaciones en la posibilidad de participar en el gobierno. El retraso del gobierno nacional en reconocer la autonomía política del territorio y los reclamos cívicos de sus habitantes, prolonga el carácter provisional de la condición territorial, incumpliendo la legislación que el mismo gobierno central formula.

La Ley Nº 1.532 establece la organización de los tres poderes del gobierno territorial con sus respectivas obligaciones.³³

- El Poder Ejecutivo, personificado en la figura de un gobernador nombrado por el presidente de la Nación con acuerdo del Senado (Art. 6).
- El Poder Judicial, formado por un juez letrado nombrado por el Poder Ejecutivo, con acuerdo del Senado (Art. 33).
- El Poder Legislativo es electivo y se organiza a través de una Legislatura solo cuando la población alcanza los 30.000 habitantes(Art. 46).

Para las autoridades municipales, la Ley establece: 34

• En localidades con más de 1000 habitantes, estos participan de las elecciones de los Concejos Municipales y del Juez de Paz. Se trata de un ejercicio limitado de los derechos cívicos, ya que la Ley no contempla la posibilidad de elegir candidato a gobernador. Los Concejos Municipales se componen de cinco miembros elegidos por voto, entre los cuales se seleccionaba un representante. Los pueblos que presentan concejos municipales son escasos: Santa

Rosa, General Pico, Intendente Alvear, Quemú Quemú, Toay, General Acha, Victorica, Realicó, Macachín y Trenel (Art. 10 y22).

• En localidades que no reúnen en número de habitantes previstos por la Ley, el gobernador nombra a un comisionado y un juez de paz, con la ratificación del Ministerio de Interior. Estas localidades presentan comisiones de fomento: Metileo, Lonquimay, Quehué, Van Praet, Villa Mirasol, Alta Italia, Dorila, Rolón, Montenievas, Colonia Barón, Miguel Cané y Caleufú.

La aplicación de la Ley 1532 produce reiterados inconvenientes que dificultan su cumplimiento como consecuencia de: falta de personal idóneo para cubrir los puestos públicos, superposiciones de competencias entre funcionarios, escasas y dificultosas comunicaciones con el gobierno central, insuficiencia presupuestaria.

Propietarios y administradores de grandes extensiones recientemente adquiridas forman parte del gobierno ocupando cargos políticos decisivos para el desarrollo local. Las escasas inversiones en obra pública dado el exiguo presupuesto disponible, impiden satisfacer cuestiones básicas como la construcción de edificios oficiales para las dependencias de gobierno: destinados a comisión municipal, juzgado de paz, comisaría y otros, por lo que los propios funcionarios-propietarios emplean- en algunos casos- los inmuebles privados para uso público de oficinas y/o sede de los poderes de gobierno. La estrecha relación existente entre política y poder en la estructura de gobierno comunal estimula un proceso de organización administrativa que hace de la burocracia una extensión de las actividades que los funcionarios ejercen en sus propiedades como fuente de su poder.

Habrá que esperar hasta la década del '50 del siglo XX, momento en que las jurisdicciones territoriales alcancen la madurez institucional y el desarrollo demográfico, para concretar la autonomía provincial.

³³ MORONI, Marisa, FOLCO, María Esther y otros. Evolución política en el territorio (1890-1950). En LLUCH, Andrea, SALOMÓN TARQUINI, Claudia (editoras). *Historia de La Pampa*. EDUNLPAM. Santa Rosa. 2009.

³⁴ MORONI, Marisa, FOLCO, María Esther y otros. Op.cit.

³⁵ Decretos provinciales complementarios. Antecedente de la Ley Sáenz Peña de 1912 que instituye el sufragio universal masculino y decretos provinciales complementarios.

El rol del privado

Desde la firma del empréstito de 1878, las tierras públicas quedan en manos de unos pocos adjudicatarios privados, situación que se revertirá solo parcialmente con la colonización del territorio y el desarrollo -avanzado el siglo XX- de mecanismos financieros por parte del Estado, facilitadores del acceso a la tierra a los colonos. (Capítulo 4).

En el proceso de urbanización de La Pampa, los agentes individuales y las empresas privadas son protagonistas de la colonización y urbanización del territorio, en tanto desarrollan:

- Capacidad para producir un cambio radical en el espacio pampeano, haciendo de este una gran fábrica de producción de materia prima, transformando la tierra virgen en suelo urbano y rural, apoyándose para ello en la tecnología y técnicas disponibles.
- Empleo de un patrón de asentamiento que se representa reiteradamente en el espacio y pone en movimiento el aparato productivo de este territorio, basado en el trípode: pueblo, colonia, ferrocarril.
- Desarrollo conjunto de un modelo de gestión, acorde al patrón de asentamiento dominante, en un contexto liberal, con un fuerte protagonismo del actor privado, y un laissez faire por parte del Estado.
- Ausencia de un marco normativo específico de urbanización y gestión de los territorios nacionales, y por ende del Territorio Nacional de La Pampa. La legislación disponible está orientada a la división y posesión del suelo antes que en su puesta en producción y urbanización. La disponibilidad de un marco normativo nacional previo a la conquista de estas tierras- como es la Ley de Avellaneda de Inmigración y Colonización vigente hasta 1903 -aunque puede ser empleada como antecedente- en el caso pampeano el Estado está ausente, delegando en el privado el desarrollo y control del proceso de urbanización y colonización.

Los pueblos de La pampa se trazan por iniciativa privada tanto de los agentes

individuales como de las empresas:

- **a. Colonizadores y/o urbanizadores individuales:** Estos tipos de iniciadores se localizan principalmente en el Norte del Territorio de La Pampa, en coincidencia con las zonas de mayor desarrollo productivo. Son propietarios que concentran todos los roles o los tercerizan, deciden el trazado de un pueblo, invirtiendo en su financiamiento o buscando capitales externos. Promueven la colonización en forma individual.
- **b. Compañías colonizadoras y/o urbanizadoras:** Se localizan en el Centro y Sur del territorio de La Pampa. Compran la tierra y, simultáneamente, inician el proceso de colonización y urbanización. Muchos de estos emprendimientos tienen funciones filantrópicas, representando las comunidades de origen de un mismo grupo étnico.

En ambos casos, participan las compañías ferroviarias, acompañando estos procesos, con el tendido de las líneas y el trazado de las estaciones. Para ello, los dueños de la tierra, ceden el domino de los terrenos donde se localiza el ferrocarril.

La urbanización en campos privados, representa una actividad económica, tan rentable como la colonia y/o la estancia ganadera. El gobierno nacional y sus representantes en el territorio, liberan este proceso a los privados, sin mediar regulación alguna.

Complementariamente al patrón de asentamiento urbano-territorial - considerado exitoso y económicamente viable- se desarrolla un mecanismo de gestión donde participan diferentes actores privados, que asumen roles específicos:

Los dueños de la tierra

La relación entre los políticos y los dueños de la tierra está marcada por el poder económico de estos últimos, que se incrementa progresivamente con la valorización creciente de las tierras, ya sea por la incorporación del ferrocarril, ya sea por su puesta en producción-colonización.

Su cercanía a los círculos de gobierno, el prestigio y la buena relación que cuentan los propietarios, constituye una llave para la gestación exitosa de sus proyectos.

El encargado de realizar los trámites ante el gobierno nacional para fundar el pueblo (de Falucho) fue el abogado Diego González, ex gobernador del Territorio Nacional entre 1902 y 1908. Esto muestra el prestigio y buenas relaciones con que contaba el empresario y terrateniente fundador (Sr Lavalle).³⁶

Grandes latifundistas, comerciantes, empresarios extranjeros, son los primeros dueños de La Pampa tras la Conquista. La tierra pasa rápidamente de mano en mano, apareciendo en el escenario nuevos propietarios que compran terrenos a grandes Compañías (Compañía Ganadera Argentina S.A., Compañía Inglesa Sudamericana de Tierras S.A. entre otros). Representan los grandes capitalistas de la época, con importantes extensiones de tierras, que son explotadas como diferentes unidades económicamente rentables: estancias, colonias, pueblos.

Los grandes propietarios viven en Capital Federal, y en general desconocen los pueblos y colonias en tierras de su propiedad. Entre los que mayores extensiones presentan en La Pampa se destacan: Antonio Devoto 360.000 ha, Carlos Torcuato Diego de Alvear 100.000 ha, Eduardo Castex 300.000 ha., Fortunato Anzoátegui 70.000 ha.

En tierras de Antonio Devoto se trazan siete pueblos: Metileo, Montenievas, Trenel, Embajador Martini, Ingeniero Luiggi, Arata, Caleufú. Devoto crea la *Compañía Estancias y Colonias Trenel Sociedad Anónima*, como empresa urbanizadora y colonizadora. Esta compañía celebra contratos de colonización con terceros -empresas colonizadoras o colonizadores individuales-, los que intervienen en el trazado de los pueblos y las colonias. *(Cuadro Nº 1.A)*.

Generalmente el propietario de las tierras reservaba la zona cercana a la estación, para el loteo de solares y posterior remate realizando la publicidad en las provincias vecinas (Córdoba, San Luis, Mendoza y Buenos Aires) y

especialmente en Capital Federal. Se intentaba la fundación de un pueblo que podría prosperar. En las chacras cercanas (pequeñas parcelas de 100 a 200has.), se trataba de atraer familias de colonos (en general inmigrantes Europeos) para que se dedicaran a la agricultura. ³⁷

Otro de los grandes dueños de tierra de La Pampa, agrimensor y propietario, es Eduardo Castex. En sus campos se trazan cuatro pueblos: Uriburu, General Pico, Ánguil y Eduardo Castex, además de numerosas colonias. (Cuadro Nº 1 A. Antonio Devoto).

El administrador

Es la persona (o empresa) en la que el propietario de la tierra confía la administración del loteo. En algunos casos, su importancia para los pobladores es superior al propietario de la tierra, casi siempre desconocido.

La figura del administrador es central para el éxito de la empresa urbanística. Representa el interés del propietario, y es en quien confía la gestión de las mensuras y la venta de los solares, cesión de los lotes de uso público, tramitaciones ante las autoridades gubernamentales, celebración de convenios entre partes, servicios indispensables para el desarrollo del pueblo.

Alpachiri fundada en 1910 por la "Guatraché Land Company" en campos de Anasagasti y Girondo, presenta la particularidad de destinar una gran parcela a la administración del pueblo. (*Gráfico 1*).

En varias oportunidades, el administrador, en poblaciones menores a 1.000 habitantes hace las veces de comisionado. Con el tiempo, el papel del administrador -delegado por el dueño de la tierra para su gestión- es reemplazado por la formación de Comisiones populares o de fomento hasta la constitución de los Concejos Municipales.

³⁷ Ibídem. p. 20

³⁶ BONGIOVANNI, Viviana.Op. cit. p. 51





Fotos de edificios de administración

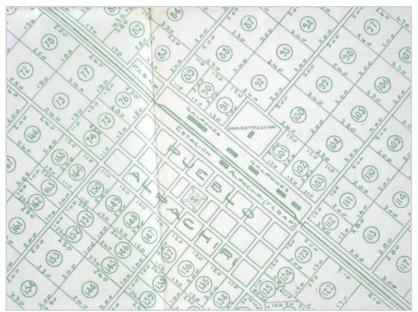
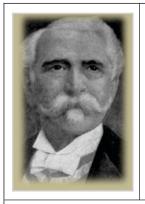


Gráfico-1. Plano del pueblo de ALPACHIRI mostrando la localización de la administración frente al cuadro de la estación, presentando una ubicación central y protagonista en el trazado. Fuente: Archivo Histórico de La Pampa.

Fuente: Foto propia.



Plano v provectista



De gran influencia en los poderes públicos y económicos, Estancias y Colonias Trenel Sociedad Anónima de los hermanos Devoto, realiza gestiones con el Ferrocarril Oeste. obteniendo el avance de las líneas férreas, que generan estaciones dentro de sus

trazan pueblos:



Antonio Devoto (1832- 1916)

Nace en Lavagna, población cercana a Génova, Italia. Es colaborador del gobierno italiano durante la I Guerra Mundial, donde recibe el título de Conde del Rey Víctor Manuel III. En 1854, llega a la Argentina como inmigrante, desempeñándose en numerosas tareas: impulsor de la construcción del Hospital Italiano, banquero, fundador y presidente del Banco de Italia y Río de la Plata; participa en la creación de la Compañía de Seguros «La Inmobiliaria" y del Frigorífico Argentino y otros.

En 1905, adquiere más de 360 mil hectáreas de campos en el territorio de La Pampa a los dueños británicos de la Compañía Inglesa Sudamericana de Tierras e inicia el proceso de colonización del territorio de La Pampa. Un año más tarde, conforma con sus tres hermanos y otros empresarios, la compañía Estancias y Colonias Trenel Sociedad Anónima.

La sociedad administra 11 establecimientos de campo y centros de colonización, arrendando la tierra a los colonizadores que actúan como intermediarios, sin formalizar contratos directos con los colonos. Más de 1.800 colonos residen y trabajan en sus tierras, promoviendo la agricultura, la ganadería y las plantaciones. La labor de Devoto en los pueblos está circunscripta, fundamentalmente, a la incorporación de la sede ferroviaria mediante operaciones económicas realizadas desde Buenos Aires ya que no existen registros fehacientes de que haya conocido las zonas colonizadas.

	Estaciones	Fundadores	Plano y proyectista
1905	Metileo	Colonizadores Grassi y Buscaglia.	
1906	Monte Nievas	Dueño y fundador Sociedad Devoto.	
1906	Trenel	Juan Berisso, quien arrienda campos de la Sociedad Devoto a colonos.	
1910	Embajador Martini	Alfredo B. Ninet, francés, arrienda la tierra de la Sucesión Devoto, divide el suelo y lo sub-arrienda a agricultores.	
1911	Arata	Antonio Viale, José Audisio y Natalio Rolfo, amplían la acción de los Devoto	
1910	Ingeniero Luiggi	Tierra de los Devoto. Promotor Albino Maffini. Mensura Chapeaurouge.	
1911	Caleufú	Devoto dueño de la tierra Promotor Albino Maffini	
	1906 1906 1910 1911	1906 Monte Nievas 1906 Trenel 1910 Embajador Martini 1911 Arata 1910 Ingeniero Luiggi	Buscaglia. 1906 Monte Nievas Dueño y fundador Sociedad Devoto. 1906 Trenel Juan Berisso, quien arrienda campos de la Sociedad Devoto a colonos. 1910 Embajador Martini Arrienda la tierra de la Sucesión Devoto, divide el suelo y lo sub-arrienda a agricultores. 1911 Arata Antonio Viale, José Audisio y Natalio Rolfo, amplían la acción de los Devoto 1910 Ingeniero Luiggi Tierra de los Devoto. Promotor Albino Maffini. Mensura Chapeaurouge.

Fundadores

Estaciones

Los agrimensores e ingenieros civiles: el saber técnico

...Los conocimientos científicos que debe tener el Agrimensor para tales operaciones (refiriéndose a la mensura) y aún el género de vida a que le obliga el ejercicio de su profesión, hacen de él una individualidad especial y a muchos de ellos, los emisarios de la civilización y el progreso. Son ellos los primeros que han tomado posesión del desierto, fraccionando la tierra y preparando su fácil enajenación a las poblaciones futuras de estos nuevos Estados...³⁸

En tanto, los agrimensores responsables de la mensura de las secciones, fracciones y lotes tras la Conquista, son profesionales del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación; los encargados del trazado de los pueblos, son agrimensores o ingenieros civiles independientes. Su trabajo consiste en el desarrollo del proyecto y la mensura del loteo del pueblo y las colonias.

Entre los agrimensores más nombrados se encuentran:

- Eduardo de Chapeaurouge, es el más prolífico de los agrimensores pampeanos.
- Eduardo Castex, además de agrimensor es propietario de numerosas extensiones.
- Luis Aubín, participa en el trazado de la Ciudad de La Plata, interviene en el diseño de General Pico, Intendente Alvear y Bernardo Larroudé.
- El Ingeniero Luis Monteverde, participa del trazado de Maisonnave.
- El agrimensor Juan C. Fuchs, interviene en el trazado de Colonia Barón.
- El agrimensor Wenceslao Castellanos interviene en el trazado de Quetrequén.

Algunos agrimensores además de trazar el pueblo, se encargan de su administración. Entre estos, se destaca el Agrimensor Martillero Eduardo de Chapeaurouge, a quien se le confía la promoción, remate y/o administración de numerosos pueblos en el Territorio Nacional de La Pampa: Eduardo

Castex, Uriburu, General Pico, Realicó, Miguel Cané, Ingeniero Luiggi. Eduardo de Chapeaurouge estudia en Londres y viaja por Europa y los Estados Unidos. Los diseños de los trazados urbanos empleados por estos profesionales son en todos los casos modestos, homogéneos y repetitivos, con escasas variaciones. (Cuadro 1.B Chapearouge).

Conforme la Ley Avellaneda, el agrimensor o profesional actuante debe presentar a la Oficina de Ingenieros los planos acompañados de las descripciones detalladas de los proyectos de mensura y subdivisión. El Poder Ejecutivo es responsable de aprobar, autorizar, reglamentar estos proyectos. (Art. 80 y 81 de la Ley Avellaneda).

La labor de agrimensura no siempre es bien remunerada y su tarea no siempre reconocida. Así lo demuestran los documentos que son testigo de las situaciones e imprevistos por la que estos deben pasar en su labor en el campo. En algunas oportunidades, los agrimensores reciben parte de sus honorarios en tierras. La nota escrita por el Ingeniero Arsenio Bergallo responsable del trazado del pueblo de Quemú Quemú al Sr Madero, propietario de la tierra, da cuenta de esto:

Carta del Ingeniero Arsenio Bergallo al Sr propietario Carlos Madero.

En nota escrita, con fecha octubre de 1910, dirigida al dueño de los campos Sr Madero con domicilio en París, Francia, el Ing. Arsenio Bergallo solicita una bonificación a su favor por las tareas de mensura realizadas en el pueblo de Quemú Quemú:

...Disculpe Ud que lo incomode un momento. Yo soy el ingeniero que hizo la mensura en Quemú Quemú, el precio a que la tome hubiera sido regular en otros parajes, no tan desiertos como era entonces esa localidad.

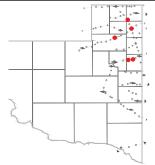
En vistas de ese mal suceso para mí, gestione a su apoderado un aumento...me dirijo a Ud. solicitando una bonificación no solo por el valor del trabajo sino por el brillante resultado adquirido en esos terrenos, y la valorización que día a día está tomando eso...además para que el pueblo fuera cuadrado y bien distribuido tuve que medir unas 80 ha sin contar las 28 ha que ocupa más o menos el Ferrocarril...Hoy todo aquello es un centro de población y movimiento, y los campos han aumentado mucho de valor, debe Ud. tener presente que el trabajo ha sido la mensura general de 8 leguas, divididas en cuartos cada lote, y luego toda la Colonia Sara, habiendo costeado todos los gastos el que suscribe.³⁹

³⁸ CHAPEAURROUGE, Carlos *Agrimensura*. Ed. Juan Schurer- Stolle. Buenos Aires. 1899.(Fecha de consulta 10 de marzo de 2015.) Disponible en: http://biografiaspampeanas.blogspot.com.ar

³⁹ Carta del Ingeniero Arsenio Bergallo al Sr propietario Carlos Madero, octubre de 1909, En RAMOS MINIG Alicia (compiladora) *Camino al centenario. Quemú Quemú Fuentes para el estudio de un desafío en la pampa territoriana*. Provincia de La Pampa. 2008.p.167-171



El agrimensor **Eduardo de Chapeaurouge** es el principal
promotor de la fundación de pueblos
en la Pampa. Su labor está destinada
tanto a la administración, trazado y
remate de las nuevas urbanizaciones.



Nace en Buenos Aires. Terminados sus estudios preparatorios, ingresa al Colegio de Ingenieros del Rey (King College) de Londres, y viaja por Europa y Estados Unidos, aplicando luego sus conocimientos en emprendimientos agrícolas y ganaderos.

En 1891, es Secretario del Gobernador de La Pampa Central, General Eduardo Pico. Más tarde, como agrimensor y martillero comienza con los dueños de la tierra, un proceso de subdivisión y formación de pueblos y colonias, participando en el remate de solares, quintas y chacras de **General Pico** (1905), **Anguil** (1906), **Realicó** (1907), **Tomás Devoto** (hoy Speluzzi 1907), **Eduardo Castex** (1908), **Miguel Cané** (1908), **Abramo** (1909), **Ingeniero Luiggi** (1910), **Agustoni** (1919)y las colonias **Santa Elvira**, **La Alfalfa** –todas en La Pampa-, **Italó** en Córdoba, **Santa Isabel** en Santa Fe y **Nueva Galia** en San Luis. Por su protagonismo en la fundación de localidades, Chapeaurouge recibe el calificativo de "Sembrador de pueblos", transformando con el trazado de ciudades y el ferrocarril amplios territorios dedicados a la cría de ovejas y pasto natural. Tras ocupar diversos cargos políticos entre 1906 y 1909, compra a Alberto Eduardo Castex, diversos solares, manzanas y quintas chicas de su propiedad situados en el Territorio Nacional de la Pampa Central.

	Fecha	Pueblos	Fundadores	Plano	
•	1903	Uriburu	Agrimensor y dueño de la tierra Eduardo Castex. Administración Eduardo de Chapeaurouge	Plano Ernesto Guerrico	
y n	1905	General Pico	Eduardo Castex dueño de la tierra. Luis Castellanos (administrador) Subdivisión y remate de tierras Eduardo de Chapeaurouge.	Trazado secundado por Luis Aubín	
o e I	1906	Ánguil	Agrimensor Eduardo Castex (dueño de la tierra y encargado de la subdivisión) Participa Alberto Castex (hijo del anterior). Remate de tierras Eduardo de Chapeaurouge.		
ו י י	1907	Agustoni	Bernandion y Epifanio Agustoni dueños de la tierra. Ceden tierra para el ferrocarril y otros espacios públicos. Remate de tierras Eduardo de Chapeaurouge.		
1	1908	Speluzzi	Fundador Empresa Balvini y Compañía (vinculada a Tomás Devoto).		
	1908	Eduardo Castex	Agrimensor Eduardo Castex (fundador y dueño de la tierra) Subdivisión y remate de tierras Eduardo de Chapeaurouge		
	1908	Miguel Cané	Miguel Cané dueño de la tierra. Subasta a cargo de Eduardo de Chapeaurouge.		

Los martilleros

La fecha del remate de las tierras destinadas al pueblo representa la fecha de fundación. Los remates fundacionales se celebran con grandes actos que engloban cientos de personas, potenciales compradores. Hasta ese momento, el pueblo solo existe en el papel, en la publicidad de los agentes o empresas encargadas de su comercialización.

En la fundación de Colonia Barón, el 21 de marzo de 1912, queda expresada la fecha de fundación con un acto en que "...aproximadamente 2.000 personas concurrieron al remate, hubo muchos compradores, se vendieron por valor de 200.000 pesos m/n, algunos solares llegaron a venderse a\$17,20 por mensualidad".⁴⁰

La mayor parte de los trazados de los pueblos presentan planos que se emplean en el remate de los solares, quintas y chacras. Los remates pueden realizarse en varias oportunidades. La labor de los profesionales martilleros, puede superponerse con la del administrador. En otros casos, el agrimensor participa de este negocio. Los remates se realizan en el mismo pueblo, pero en algunos casos se pueden desarrollar en otros centros cercanos. La comunicación se realiza en los pueblos próximos, provincias limítrofes, y en el exterior.

Compañía colonizadora y/o urbanizadora

Entre las compañías colonizadores la Empresa Stroeder es una de las que más se destaca. La misma trabaja sobre tierras de su propiedad o de terceros, en el trazado y administración de los pueblos y las colonias. Participa en el trazado de la Colonia y pueblo Villa Mirasol, Jacinto Aráuz (o Villa Aurora) y General San Martín (o Villa Alba). Particularmente esta Compañía tiene su residencia en Buenos Aires. (Cuadro Nº 1 C. Hugo Stroeder).

La sede central de la colonización Stroeder en la calle Lavalle 491, esquina San Martín. Buenos Aires 1905

ANTIGUA EMPRESA DE COLONIZACION
COLONIZA CAMPOS, COMPRA, VENDE,
ARRIENDA Y PERMUTA BIENES RAIGES
PIDANSE PLANOS Y PORMENORES
GM- LAVALLE 491 (ESQUINA SAN MARTIN)
BUENOS AIRES

DE DE SETEMBRES

⁴⁰ ÁLVAREZ, José Higinio. Los pueblos de La Pampa. Apuntes sobre su nacimiento, su historia. Subsecretaria de Información pública. Provincia de La Pampa. p. 20

Plano

Agrimensor Merculino



"Fue la suya una institución modelo y resultó tan frecuente y extraordinaria la cantidad de sus fundaciones que dio motivo a que se *llamara el conquistador de la pampa."*(Diario La Nación)

La colonizadora Stroeder es una compañía dedicada tanto a la colonización - ruso alemana principalmente - como al trazado de pueblos.



Fecha

1889

Pueblos

Jacinto Aráuz

	_	0000
e	K	
		the state of the s

Hugo	Stroeder	(1854-1938)
------	----------	-------------

Nace en Langensalza, Turingia, región de Alemania central. De viaje a la Argentina, visita África y Chile. Junto a su hermano trabaja como colonizador en la Provincia de Buenos Aires, primero, en Azul y luego, er Olavarría, empleando un sistema de colonización por arrendamiento y mejorando los primitivos métodos de labranza.

En 1902 se constituye la Sociedad Stroeder y Compañía, integrada por Hugo Stroeder - socio industrial con facultades exclusivas de administración- Hugo Waalds, Schmidt y Augusto Herder -socios capitalistas- para promover la colonización de tierras propias, de particulares y de propiedad del gobierno Nacional o Provincial, fundar colonias por su cuenta o por cuenta de terceros, fomentar la inmigración en cuanto se considere conveniente para la prosperidad de la colonización. La Sociedad se dedica a la compraventa y arrendamiento de campos.

Hugo Stroeder goza del aprecio del General Julio A. Roca que, en 1903, siendo Presidente de la República Argentina, le hace llegar sus felicitaciones, con motivo de la exitosa fundación de Salliqueló(provincia de Buenos Aires). En 1931, José Félix Uriburu, Jefe del Gobierno provincial lo llama a colaborar en proyectos de colonización.

Stroeder funda, en terrenos propios y de terceros, 25 villas y 70 colonias ubicadas en la provincia de Buenos Aires, La Pampa, Entre Ríos, Santa Fe, San Luis y Córdoba. Obtiene numerosas distinciones en diversas exposiciones internacionales - San Luis (EE.UU) en 1904, Torino (Italia) en 1911 y Gran Premio de Honor en la Exposición Internacional de Agricultura, celebrada en Buenos Aires en 1910. En La Pampa colabora con Vilfrid Baron para la creación de Villa Mirasol, entre 1905 y 1907 y funda Jacinto Aráuz(1889)y General San Martín (1901).

e.			tierra) Colonizadora Stroeder es la organización fundadora del pueblo.	Repuesto
n n n n n n n n n n n n n n n n n n n	1905	General San Martín	Colonizadora Stroeder es la organización fundadora del pueblo. Colonias judías próximas.	Agrimensor Merculino Repuesto
	1906	Villa Mirasol	Propietario Vilfrid Baron. Colonizadora Stroeder es la organización fundadora del pueblo. Juan Hanndorf, se considera el fundador como administrador de los Stroeder. Colonia 22.500 ha. Pueblo 400 ha.	

Fundadores

Jacinto Aráuz (dueño de la

Las compañías ferroviarias y los dueños de la tierra

Los propietarios de la tierra son los encargados de gestionar a las empresas ferroviarias la extensión del trazado a terrenos de su propiedad. Los diferentes tramos se habilitan mediante la sanción de Leyes Nacionales y autorización del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. La donación de lotes a la Compañía Ferroviaria y la celebración de convenios entre los dueños de la tierra y estas, es una constante en los pueblos de La Pampa. El trazado ferroviario es la garantía del proceso urbanizador y la principal plusvalía que se incorpora al negocio inmobiliario.

Si bien se registra (*Capítulo 3*) una fuerte vinculación entre los dueños de la tierra, las empresas ferroviarias y el poder político, al momento de la aprobación de los proyectos de extensión de las líneas ferroviarias en el territorio, no se dispone de registros que avalen la participación directa de las empresas ferroviarias en el negocio de la tierra urbana. Más allá de las tierras donadas o compradas exclusivamente para el trazado ferroviario, se registra un único caso analizado donde el pueblo se traza en tierras de la compañías ferroviaria.

Es el caso de Ábramo, la tierra donde se traza el pueblo está al momento de su fundación, a nombre de la Compañía Ferrocarril al Pacífico

Las (tierras) de Ábramo correspondieron a los apellidos Cambacéres, Miller, Hernández, Unzué, Schmidt, Tornquist y Le Dones. Antonio Cambacéres transfirió terrenos a Mariana Cambacéres de Blanco y su esposo Ramón Blanco, el mismo que protagonizó la historia inicial de Hucal. A la vez los predios de la familia Le Dones, pasaron sucesivamente a manos de Magdalena Quaglia de Merlo, Juan Armiño y de este, el 9-4-1908, al ferrocarril al Pacífico, que destinó una parte para la formación del pueblo. 41

Numerosos antecedentes dan testimonio de la donación de la tierra que hacen los propietarios a las compañías ferroviarias:

Carlos María Madero y Sara Unzué de Madero en convenio firmado con Emilio Pellet representante de la Empresa de Ferrocarril Buenos Aires al

⁴¹ÁLVAREZ, José Higinio. Op. cit. p.23

Pacífico, con fecha 26 de octubre de 1906, indica en su 4º cláusula:

Que los donantes se obligan a fraccionar o destinar una extensión no menor a 500 ha que linda con la estación a construirse por sus dos lados para la formación de un pueblo o centro urbano, cuya extensión será vendida en forma privada o en pública subasta y en condiciones de fraccionamiento que permitan la rápida formación de un centro urbano o pueblo, inmediatamente después de haber escriturado a favor de la Compañía el terreno ocupado por la Estación (Tomo 15, Pampa Central. Folio 171. Registro de la Propiedad Inmueble de la provincia de La Pampa).⁴²

Los pobladores y colonos

En las colonias, los colonos celebran contratos de arrendamiento de pequeñas extensiones de tierra, donde se comprometen a arar el campo y sembrarlo para cosechar trigo o maíz, debiendo al finalizar el contrato, entregarlo sembrado de alfalfa. Cada tres años rotan buscando nuevas tierras que desbrozar. Con el tiempo, los particulares y compañías colonizadoras que implantan la venta de los lotes de dimensiones reducidas, permiten finalmente a los colonos y chacareros ser dueños de su explotación.⁴³

Las nuevos propietarios deben levantar sus viviendas, simples ranchos con paredes de adobe, techos de paja y pisos de tierra; alambrar sus parcelas, hacer jagüeles y perforaciones de varios metros de profundidad para sacar agua, arar y sembrar empleando para ello herramientas primitivas y lograr cosechas, bajo la permanente amenaza de las inclemencias de la naturaleza.⁴⁴

En la vecindad de los pequeños poblados ,los sufridos colonos llenan sus aspiraciones con la fundación de una escuela para la educación de sus hijos y la instalación de una iglesia para la práctica de sus creencias. Las casas de ramos generales les proporcionan lo necesario para sus tareas y para su subsistencia, debiendo pagar anualmente con el producto de sus cosechas o

⁴² RAMOS DE MINIG, Alicia. Op. cit. p. 70

⁴³ Centenario de Dorila. Pueblo chico infierno grande. 1907-2007-p.33.

⁴⁴ RAMOS DE MINIG, Alicia. Op. cit. p. 35

la venta de sus animales. Las diversiones con que cuentan son mínimas: las reuniones familiares, los bailes en los clubes, las romerías populares que organizan las sociedades españolas e italianas de socorros mutuos, entre otros.⁴⁵

Los pobladores son los verdaderos protagonistas del desarrollo de los pueblos. Su organización resulta fundamental para la gestión conjunta de los equipamientos sociales, servicios de infraestructura, comunicación, entre otros. El administrador representa al pueblo, haciendo conocer las inquietudes de los pobladores respecto de la posesión, mensura y escritura de los lotes, haciendo llegar a este sus reclamos.

La organización de Comisiones Populares pro-fomento, es el mecanismo previo empleado para gestionar el desarrollo del centro, hasta la constitución de los Concejos Municipales. Estas comisiones mantienen con el propietario o con su intermediario, vínculos más importantes que con el gobierno de turno. En el momento de su constitución y hasta la formación de los Concejos Municipales, dichas comisiones se encargan de organizarse - mediante un reglamento interno- y gestionar ante los dueños la tierra para: 46

- La realización de los trabajos de edilicia pública. La gestión de la posesión de los solares destinados a este uso. La administración de las donaciones y fondos propios.
- El arreglo de la plaza pública.
- La regulación del ejido del pueblo.

La dinámica comercial que desarrolla este territorio en torno al mercado inmobiliario, y las vicisitudes económicas ligadas al clima, el suelo y la fortuna, determinan un lento proceso de arraigo al suelo de los pobladores. Aquellos que habitan las chacras presentan situaciones de mayor precariedad -como inquilinos- hasta tanto se den las condiciones jurídicas que posibilitan la posesión definitiva de la tierra. La dinámica de crecimiento de los pueblos – en tanto- varía según cada localización y sus posibilidades de desarrollo.

El modelo de gestión dominante

El proceso de desarrollo de los pueblos pampeanos da inicio a una forma de producción industrializada del espacio: un mismo patrón físico y de gestión repetitivo y sistemático, ordena el territorio de La Pampa, como ningún otro mecanismo pudo hacerlo hasta el momento, con la única presencia de capital privado, sin atender a leyes o regulaciones específicas, por la simple voluntad y actuación de los empresarios o dueños de la tierra, y la liviandad de la política y de los gobernantes de turno.

El modelo de gestión empleado en el Territorio Nacional de La Pampa se sostiene en el trípode: dueños de la tierra, gobierno nacional- territorial, empresas ferroviarias. El poder que desarrollan los dueños de la tierra en relación al gobierno central y a las empresas ferroviarias, posibilita la gestión privada de los pueblos y colonias. Este modelo es el que mejor responde para el desarrollo del patrón de asentamiento físico estudiado en los capítulos precedentes. (Gráfico 2). Las distancias dificultan los procesos de gestión centralizando las decisiones en Buenos Aires, que concentra todo el poder como sede del: gobierno, los propietarios de la tierra y los representantes ferroviarios.

¿Pudo haber otros modelos físicos y de gestión?; ¿Son estos los modelos que representan mejor los intereses públicos y privados. Estas preguntas difícilmente puedan ser respondidas. Lo que sí es seguro, que estos modelos son los que mejor se adaptan al pensamiento político e ideológico de ese momento, la economía mundial y las características del lugar.

La concepción del territorio de La Pampa, es la de un espacio de producción, donde la totalidad de la tierra es vista como mercadería ofrecida para diferentes usos, provista en diferentes tamaños y proporciones. Interesa en tanto unidad económica y sus habitantes, son como obreros en una gran fábrica de tierra: para producir trigo, maíz y vacas; o como negocio inmobiliario.

⁴⁵ Ibídem. p. 35

⁴⁶ Funciones extraídas de la Carta del 30 de octubre de 1909 de la Comisión Popular pro fomento de pueblo al Sr Carlos Madero. En RAMOS DE MINIG, Alicia. Op. cit. p. 167

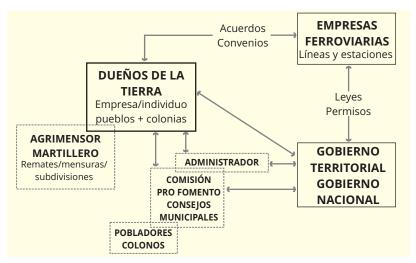


Gráfico 2A. Esquema del modelo de gestión empleado en el Territorio Nacional de La Pampa. Fuente: Elaboración propia

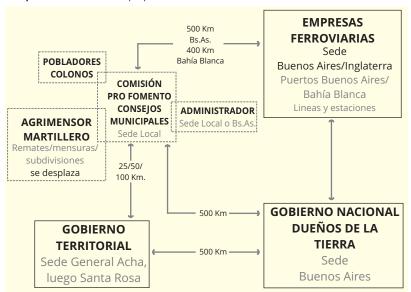


Gráfico 2.B. Esquema de las distancias entre las sedes de los diferentes actores encargados de la gestión del territorio. Las distancias dificultan toda gestión, centralizando las decisiones en Buenos Aires. Fuente: elaboración propia

7.3. Pueblos por iniciativa privada

Los pueblos de La Pampa surgen mayoritariamente por iniciativa privada, tanto por imperio de las empresas colonizadoras o por los dueños de la tierra. Solo los dos primeros pueblos militares surgen por iniciativa del Estado: Victorica y General Acha.

Numerosas son las estrategias y artilugios empleados para mejorar o ampliar el rédito económico de los dueños de la tierra. En este apartado se exponen algunas de las situaciones que se presentan reiteradamente en los casos analizados, demostrando los procesos especulativos que están detrás de las empresas y los individuos.

Una estación, dos pueblos

Cuando en la estación confluyen las propiedades de varios dueños, es probable que estos compitan entre sí para desarrollar loteos que puedan dar origen a un pueblo.

El pueblo de Jacinto Aráuz -inicialmente en tierras de Jacinto Aráuz- está formado por un trazado urbano que se extiende primero hacia el Sur de la estación en tierras de la Colonizadora Stroeder, y luego hacia el Norte de la estación en tierras de Adolfo Mengelle. El pueblo crece a ambos laterales de la vía en forma considerablemente dispersa. Si bien en el caso de Jacinto Aráuz, no se documentan conflictos entre ambas partes, sí sucede en el caso de Quemú Quemú.

Al trazado urbano del pueblo de Quemú Quemú realizado sobre la faja Oeste paralela al Ferrocarril, propiedad de Carlos Madero, se anexa sobre la faja Este una urbanización con similares características en terrenos propiedad del señor D. Elespuru en combinación con el señor E. Bousquet. Estos son dueños de la quinta Nº 8 -antes propiedad del Sr Madero-, y sobre esta disponen un trazado urbano con plaza, destinando varios lotes a Comisaría, colegio e iglesia, con el propósito de que el pueblo se forme de ese lado, en franca competencia con el trazado urbano preexistente.

En Carta del 30 de octubre de 1909 de la Comisión Popular pro fomento de

pueblo al Sr Carlos Madero,⁴⁷ los firmantes representantes todos del pueblo de Quemú Quemú denuncian:

...como Ud. Conocerá según el plano del pueblo en la parte Este y del otro lado del ferrocarril, fueron rematadas varias quintas, pues el dueño de estas Sr. D. Elespuru en combinación con el señor E. Bousquet, subdividirán la quinta Nº 8 en lotes, haciendo una plaza y varios solares regalados para comisaría, colegio, iglesia, etc. con el propósito que según manifestaciones de ellos y según se sabe por trabajos ante los poderes públicos, el pueblo se forme de aquel lado, en esta forma resultaría un verdadero engaño y un perjuicio grande para los habitantes del pueblo de Quemú Quemú, y dos solos quedarían beneficiados por haberse adelantado a los poderes públicos, regalando los terrenos que Ud., ya había gentilmente regalado según manifestaciones públicas del rematador.

Lo que acabamos de manifestarle es la pura verdad de cómo está actualmente la situación de este pueblo, y al relatarle lo que pasa, es en la plena confianza de que al tener Ud. conocimiento, atendería a nuestras peticiones, reivindicando sus derechos honoríficos ante el verdadero pueblo de Quemú Quemú, y con energía tomaría las medidas necesarias para ayudarnos, y no permitir que por el mero interés de uno o dos se perjudique todo un pueblo entusiasta por el adelanto del mismo.

Al referir al fundador inicial del pueblo, como la persona con *derechos honoríficos ante el verdadero pueblo* se denota la autoridad que representa este ante los pobladores y el monopolio que detentan en el mercado inmobiliario, siendo esa la base de su poder.

Hacia el Sur de la estación en tierras de la Colonizadora Stroeder. Hacia el Norte de la estación en tierras de Adolfo Mengelle.

Plano de Quemú Quemú.(Derecha).

Hacia el Oeste de la estación propiedad de Carlos Madero.

Hacia el Este de la estación propiedad del señor D. Elespuru-

Proyectos a lo grande

Los propietarios que encargan a sus ingenieros y/o agrimensores trazados urbanos, los hacen poniendo todas las expectativas en el desarrollo del negocio inmobiliario. Cuantas más manzanas, más solares, más quintas y chacras dispongan, mayor se prevé que será el rédito económico de la empresa.

Algunos pueblos proyectados no alcanzan a materializarse. Naicó no se materializa en su localización original, y un incipiente trazado urbano que no prospera se desarrolla en torno a la estación -fuera del proyecto original del pueblo-.

Epu pel, Gamay, Unanué presentan trazados urbanos posteriores al ferrocarril, y ninguno de estos prospera. Un entrono llano y boscoso, una producción ovina y bovina en grandes espacios, campos de producción particularmente ganadera, no favorecen la prosperidad de los pueblos, que quedan trazados sólo en el papel.

Plano de Jacinto Arauz (Izquierda).

 $^{^{47}}$ Carta del 30 de octubre de 1909 de la Comisión Popular pro fomento de pueblo al Sr Carlos Madero. En RAMOS DE MINIG, Alicia. Op. cit. p. 167





Izquierda. Plano de Marchi o Relmo (1908). Derecha. Foto comparativa de la situacion actual del pueblo. Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. Foto propia y Google Earth.





Izquierda. Plano de Ojeda (1907). Derecha.
Foto comparativa de la situacion actual del
pueblo. Fuente: Archivo Histórico de la
Provincia de La Pampa. Foto propia y Google
Earth





Izquierda. Plano de Naicó (1911). Derecha. Foto comparativa de la situacion actual del pueblo. Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. Foto propia y Google Earth.

Precios a lo grande

Al especular, todo tipo de negocios es posible, hasta aquel que por beneficiar transitoriamente a algunos, termina por condicionar el desarrollo de todo un pueblo.

El pueblo de Bernasconi fundado en tierras de Alfonso Bernasconi en 1888, es comprado en su totalidad junto a las chacras por los Señores Basset y Cía. Esta situación lleva al estancamiento y decrecimiento inicial, cuyas tierras se convierten en las más caras de La Pampa.

Los precios que aparecen como "avaluación" de las tierras urbanas, son los más elevados de toda La Pampa y no son en realidad justificados. Bien se ve que los señores Lorenzo M. Basset y Cía habitan Buenos Aires y no se dan cuenta del verdadero valor que tienen las tierras pampeanas, por lo pronto; es lastimoso ver las pocas casas que existen en Bernasconi, cuando sería un pueblo ya casi completamente edificado, si los dueños de las fincas no pidieran precios que, solo en su imaginación, tienen justificativos. El precio pedido es de pesos uno el metro cuadrado para los solares de las esquinas y 70 y 80 centavos para los demás.⁴⁸

Las expectativas puestas al especular con la venta de la tierra llevan a tener parcelas en chacras, quintas y solares, cada vez más reducidos. En los loteos rurales, esto va en desmedro de la unidad económica familiar. En los lotes urbanos, las secciones cada vez más pequeñas de los lotes condicionan sus posibilidades de uso y crecimiento futuro. La mayor parte del trazado urbano presenta lotes de dimensiones homogéneas. Excepcionalmente algunos proyectos presentan solares con distintas superficies, diferenciando entre áreas centrales y periféricas. Al reducir el tamaño aumentan las expectativas de ganancias, pero disminuyen sus posibilidades de uso futuro.

La donación de los lotes para edificios públicos

La donación de solares para edilicia pública constituye una estrategia que muchos propietarios emplean con diferentes fines.

Entre aquellos que persiguen un fin político, asignándole un rol administrati-

vo al centro, se destaca Carlos T. Alvear,⁴⁹ como lo demuestra en Carta Dirigida al Señor Gobernador del Territorio de La Pampa del 5 de julio de 1893, ofreciendo ceder -para asiento de la municipalidad de Intendente Alvear como capital del Primer Departamento de la Gobernación- cuatro lotes con frente a la plaza de 1.000 metros cada uno en terrenos a escriturar una vez constituida esta.⁵⁰

La compleja tramitación de los permisos para la construcción de equipamientos religiosos, educativos, recreativos, en lotes públicos -donados por los propietarios con la fundación del pueblo- expresan las dificultades que afrontan las comunidades para su acceso.

Muchas de las supuestas donaciones que los propietarios originales hicieran -de palabra- al gobierno nacional, no se efectivizan, por lo que la localización posible de los equipamientos se termina consolidando sin tener en cuenta, los principales elementos de composición del espacio urbano, en cuanto a localización, accesibilidad, entre otros.

En referencia a ello, en Carta dirigida al Sr Madero, el Presidente de la Comisión Popular del pueblo de Quemú Quemú, con fecha 23 de octubre de 1909, solicita tomar posesión de las tierras donadas para edilicia pública.

Carta al Sr Madero, dueño de las tierras del pueblo de Quemú Quemú En carta escrita por el Presidente honorario de la Comisión Popular pro fomento del pueblo Quemú Quemú, dirigida al Sr Propietario Carlos Madero, se informa a este de la constitución de una Comisión popular pro fomento para el progreso y engrandecimiento del pueblo, a partir de una asamblea de vecinos, el 23 de octubre de 1909. La Comisión tiene su propio reglamento y está encargada de la edilicia y plaza pública, a medida que los fondos lo permitan. Según el plano del pueblo del remate figuran una plaza pública y varios solares donados por Carlos Madero para edificios públicos, los que debieran ser entregados a la comisión autorizando su posesión a los fines designados. En esa oportunidad también le consultan por la existencia de un espacio destinado a cementerio. Así mismo se solicita una colaboración ala señora esposa de Madero para la construcción de la iglesia.

⁴⁸ Bernasconi. 100 años. 1888-1988. Municipalidad de Bernasconi. p. 28

⁴⁹ Hijo de Torcuato de Alvear, primer Intendente de la Ciudad de Buenos Aires, en cuya conmemoración se funda Intendente Alvear.

⁵⁰ ALVEAR, José Higinio. Op. cit. p. 32. Archivo Histórico Provincial Legajo Nº 1, Municipalidades y Comisiones de Fomento 1886-1902.

⁵¹ Carta al Sr Madero, dueño de las tierras del pueblo de Quemú Quemú del 23 de octubre de 1909. En RAMOS DE MINIG, Alicia. Op. cit. pp. 167-171.

En respuesta a ello, en Carta dirigida al Presidente de la Comisión Popular del pueblo de Quemú Quemú, el representante del Señor Carlos Madero, Manuel Cerdeña Guzmán, con fecha 12 de diciembre de 1909, y en referencia a la donación de las tierras para edilicia pública, escribe:

El Señor Madero no es un especulador que busca en promesas vanas una utilidad determinada, y si un amante del progreso del país que procura el adelanto de ese pueblo y lo desea desinteresadamente, como lo demuestra en las donaciones efectuadas y su promesa de contribuir a las construcciones de la Capilla y Escuela para facilitar la más pronta edificación de las mismas. Además, su apoderado general ha hecho ya las gestiones necesarias, y puedo afirmarlo que la Capilla, la Escuela y el Juzgado es un hecho en ese pueblo....⁵²

Estas referencias realizadas por el representante del dueño de la tierra del pueblo de Quemú, denota nuevamente, el poder que estos propietarios ostentan, y los artilugios que desarrollan en defensa de su empresa, haciendo pasar por buenas, todas las intenciones orientadas a la especulación. Es común en los pueblos de La Pampa, observar que los lotes asignados para equipamientos públicos al momento de la fundación, no logran ser definitivamente transferidos a las Concejos Municipales, ya que las promesas de cesión de los dueños de la tierra quedan solo en palabras, que se disipan tras el remate de las tierras. El caso de la cesión de la tierra de la manzana que ocupa la plaza en Jacinto Aráuz, es un ejemplo más, que da cuenta de ello. (Gráfico 2).

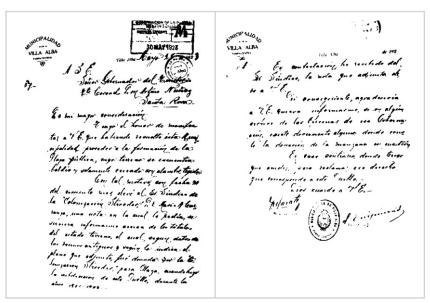


Gráfico-2. Acta solicitada por la colonizadora Stroeder.

La nota escrita por el Presidente del Concejo Municipal de Jacinto Aráuz al Sr Gobernador del Territorio Provincial, Sr Arturo Núñez, solicitando documentación probatoria de la donación de la manzana para plaza, de la Colonizadora Stroeder, mayo de 1923. A esa nota, se le contesta que la manzana no fue escriturada por Stroeder a tal fin. 53

Comunicación de la venta

Las empresas encargadas de la venta de la tierra desarrollan numerosas estrategias, publicitando los productos en Buenos Aires y en el extranjero, empleando como mensaje central, condiciones liberalísimas, amplias facilidades de pago, posesión inmediata; además de listar un conjunto de cualidades determinantes de su precio: la distancia a otros centros importantes y a los puertos; agua de buena calidad a poca profundidad; buena comunicación y excelentes suelos. Entre otros aspectos, se da confianza jurídica, indicando que los títulos de propiedad se entregan

Los numerosos documentos que dan prueba de la lluvia de remates que se

perfectamente. ⁵² Carta del representante del Sr Madero al Presidente de la Comisión Popular del pueblo de Quemú Quemú de diciembre de 1909. En RAMOS DE MINIG, Alicia. Op. cit. p. 195

⁵³ Documentos del Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. Foto propia.

desarrollan en La Pampa durante las primeras décadas del siglo XX, demuestra la importante actividad inmobiliaria urbano-rural que se lleva adelante en este territorio.

La fundación del pueblo y las colonias, comienza con un acto de remate público. A medida la tierra es adquirida por nuevos propietarios en extensiones importantes, vuelven a realizarse nuevos remates, y nuevas subdivisiones incrementando la oferta de lotes, generando un creciente número de estos disponibles por el mercado. De más está decir, que esta sobre oferta de tierra urbana producida por la subdivisión de quintas y chacras, supera ampliamente la demanda real.

Al celebrarse el cincuentenario de la fundación de una localidad pampeana, ubicada a pocos kilómetros de Realicó -Ingeniero Luiggi- en una publicación conmemorativa se dice:

Cuéntese que en los momentos iniciales del remate de terrenos, fue singular el interés de los adquirentes quienes doblaban las ofertas con ritmo acelerado y sin pausas. Fuese por la grande y hábil propaganda realizada por Eduardo Chapeaurouge (era rematador y cinco años antes había fundado General Pico), fuese por la fibra de los hombres de entonces, fuese por la confianza que inspiraban estas tierras a primera vista, lo cierto es que centenares de hombres se orientaron hacia esas latitudes, muchos de ellos sin mate y hasta sin los recursos necesarios para levantar una precaria vivienda, pero todos animados de una fe poderosa que les permitió encarar las obras iniciales y llevarlas a cabo cumplidamente, haciendo brotar pueblos como por milagro...⁵⁴

El propietario de las tierras reserva la zona cercana a la estación, para el loteo de solares y posterior remate, realizando la publicidad en las provincias vecinas y especialmente en Capital Federal. Los informes y los planos están disponibles tanto en el lugar de remate, como en las administraciones de los centros más importantes de La Pampa: Bó Hermanos en General Pico, Carlos Bustriazo en Santa Rosa de Toay, entre otros.



Izquierda Propaganda de remate de la Colonia y Pueblo de Macachín. Dererecha Propaganda de remate de la Colonia y Pueblo de Alpachiri, marzo de 1924.

Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. Foto propia.

⁵⁴ BONGIOVANNI, Viviana. Op. cit. p 21



Izquierda propaganda del remate de tierras del pueblo de Colonia Barón. En el plano de Colonia Barón se distinguen 3 fracciones del pueblo con diferentes propietarios. Las aquí indicadas corresponden a Dolce -anteriormente Don Francisco Engraff- representando un total de 300 ha. Publicidad del Remate por Gregorio Cuello. Febrero de 1916.

Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. Foto propia

La publicación de las firmas urbanizadoras y colonizadoras, en los diarios más influyentes del país, contribuye también al éxito de la empresa. El Sr Carlos Olmi publica en el diario La Nación de la ciudad de Buenos Aires, el 25 de marzo de 1915, respecto del pueblo de Colonia Barón:

En la Estación Barón hay ya numerosísimos vagones con materiales de carpintería, herrería y albañilería para poblar los solares vendidos. Las entradas y salidas de la Estación Barón F.C.O. acusan un movimiento extraordinario. Tiene 5 galpones de enorme capacidad para el movimiento de cereales. Supera en todo a las estaciones de aquella zona. Ha nacido hace un mes y ya hay 40 casas construidas. Dentro de un par de meses habrá más de 200 terminadas. El tren expreso llegó atestado de concurrentes y los solares y quintas fueron vendidos unos tras otros con extraordina-

ria animación, manteniendo el entusiasmo hasta el último momento. "La capital" y "La Autonomía" de Santa Rosa y numerosos otros diarios de La Pampa enviaron sus corresponsales. La venta continuó al día siguiente. El total vendido asciende a 205.000\$ hasta el lunes 22. Los solares de 800 metros se han vendido a un promedio de 960\$ cada uno, o sea 1,20\$ el metro cuadrado, habiendo alcanzado algunos hasta 2.052\$ o sea 2,56\$ el metro cuadrado. Las quintas chicas de una hectárea alcanzaron un promedio de 1.500\$... 55

Competencia entre estaciones y pueblos

Así como varios dueños que disponen lotes próximos a la estación compiten entre sí para localizar el pueblo, también las estaciones, compiten entre sí para atraer los colonos y su producción, como es el caso de la contienda comercial que se desarrolla entre algunas de estas.

El ejemplo que acontece entre las Estación Lavalle y Falucho, por la producción de uno de los principales productores de la zona, como así lo demuestra el hecho que en 1926, la Comisión de Fomento de Falucho -fundada en tierra de Lavalle- solicita a la Sra. Ernestina Lavalle de Wappers de depositar el cereal producido en las tierras heredadas de su padre, en el pueblo de Falucho, en lugar de la Estación Lavalle colindante a esta, donde se tiene registro de haber acontecido tal hecho. Se busca con ello mantener los ingresos por depósitos de fletes dentro del ámbito de cada pueblo, y a su vez, tratar de ampliar progresivamente el número de colonias que puedan emplear estos servicios. La distancia entre estaciones de 15, 20 y 25 Km y los costos de mover la producción desde los campos hasta ellas, además de las tasas por depósitos y fletes, inciden directamente en el desarrollo de los pueblos, independientemente de que se tratara de la misma compañía ferroviaria.

Esta situación determina una creciente presión de los pueblos por incrementar los ejidos municipales. Numerosos son los pedidos de aumento de superficie, la que normalmente ronda las 8.000 ha. al momento de su fundación.

⁵⁵ BOYERO Diamantino y Carlos BARÓN. Op. cit. p. 43.

⁵⁶ Su padre es el fundador de Falucho.

REFLEXIONES

En el contexto de un capitalismo avanzado -a comienzos del siglo XX- y conforme a la acelerada adaptación de las ciudades al desarrollo industrial, los pueblos de La Pampa, se presentan como una nueva y gran oleada urbanizadora, que transforma radicalmente miles de Kilómetros cuadrados de la geografía central de la Argentina.

Tres aspectos hacen posible este proceso de transformación: las relaciones de poder que se desarrollan entre los propietarios de la tierra, el gobierno y los dueños de las compañías ferroviarias; el impulso de un modelo de gestión que encaja en el patrón de asentamiento físico dominante; y las implicancias espaciales de la evolución de los circuitos del capital en torno a la producción primaria y al desarrollo inmobiliario.

El primer aspecto comprende el trípode en que se sostiene el modelo de gestión de los pueblos de La Pampa: los dueños de la tierra, el gobierno y los dueños de las compañías ferroviarias. El poder que consiguen los propietarios de la tierra es clave en la producción del espacio pampeano. Estos gestionan con las compañías ferroviarias el negocio de la puesta en producción de la tierra. En la inconmensurabilidad de este territorio, el Estado se presenta como incapaz de regular y controlar tamaña empresa, en tanto carece de una organización presupuestaria que estructure el aparato administrativo territorial. La cartografía disponible realizada para la totalidad del territorio en 1902 y 1911, demuestra un cierto interés por el catastro de los pueblos y las colonias, dado que los trazados se aprueban regularmente. El Territorio Nacional de La Pampa no cuenta con un plan alternativo al modelo de gestión capitalista dominante. Los postulados de la Ley Avellaneda se adecuan a los intereses privados, buscando el mayor rédito económico para los propietarios, antes que los colonos.

Los dueños de la tierra presentan condiciones liberalísimas, en lo que hace a la ocupación, subdivisión y precio de la tierra. Las distancias dificultan los procesos de gestión centralizando las decisiones en Buenos Aires, que concentra todo el poder como sede del gobierno, los propietarios de la tierra

y los representantes ferroviarios. La estrecha relación entre los negocios personales y el destino de la sociedad -a través de las actuaciones políticasque se desarrollan en muchos casos en simultáneo, definen el futuro del país. Las prácticas políticas son, entonces, el resultado de un conjunto de condiciones establecidas por el Estado que, condicionadas a la falta de comunicaciones y a las dificultades económicas, favorecen el dominio del sector privado. Los dueños del poder son los dueños de la tierra, los fundadores de pueblos y colonias, que no representan los ideales de un proyecto nacional sino sus propios intereses económicos.

El segundo aspecto comprende la relación entre el patrón de asentamiento dominante: pueblos + colonias + ferrocarril, el cual encaja en el modelo de gestión empleado: dueños de la tierra + empresarios de las Compañías Ferroviarias. El Estado actúa aquí como facilitador de este proceso, desregulando la actividad. Un mismo patrón físico y de gestión repetitivo y sistemático, transforma el territorio de La Pampa. Se da inicio a una forma de producción industrializada del espacio, bajo el motor principal de la iniciativa y el capital privado, puesto al servicio de esta empresa. Dadas las condiciones locales, nacionales e internacionales, este modelo de gestión es el que mejor responde para el desarrollo del patrón de asentamiento físico dominante, adecuándose al pensamiento político e ideológico nacional, la economía mundial y las características de este territorio.

El tercer aspecto representa los circuitos económicos del capital y cómo estos intervienen en la transformación del territorio. El motor detonante del desarrollo, está motivado por la puesta en producción de la tierra con fines agrícolas ganaderos e inserción al mercado mundial, negocio donde interactúan los propietarios de la tierra y las compañías ferroviarias. La producción en las estancias y las colonias, representa el circuito de participación de este territorio en la economía internacional. El excedente de este capital administrado por los dueños de los campos, participa en un segundo circuito, con la producción de los pueblos y el avance del mercado inmobilia-

rio. El precio de la tierra urbana es unas cien veces más rentable que el precio de la agrícola (\$1 el m² de tierra destinada a solares, contra \$100 la ha. -10.000 m²- destinada a chacras). La tierra urbana se constituye en el bien más rentable, incrementando su valor por la plusvalía que representa la incorporación del ferrocarril y los servicios.

Un grupo de especuladores: los dueños de la tierra, los agrimensores, los administradores, los martilleros; negocian con las compañías ferroviarias el trazado de la estación, siendo este el principal "plusvalor" de la tierra, que inmediatamente se transforma de rural a urbana. La empresa urbanizadora que se monta tiene un riesgo mínimo de inversión, ya que los pueblos se representan primero en el papel y no se materializan hasta el momento de su remate, con similares características al proceso de urbanización y colonización del West norteamericano.

La labor de los colonos y pobladores, los primeros comerciantes y habitantes de La Pampa, comprende todo el sacrificio y esfuerzo y a quienes el Estado y las empresas urbanizadoras dejan librados a su suerte. Son los habitantes los encargados de levantar los pueblos, poner en funcionamiento la estación, cargar los trenes con vacas, cereales y leña, construir las viviendas, el almacén, los servicios, la escuela. El desarrollo de los pueblos de La Pampa no hubiera sido posible sin la formación de una sociedad urbana que moldeara en el tiempo, el territorio; apropiándose de él y construyendo su identidad.

PARTE II CAPÍTULO-8.TRANSFORMACIONES RECIENTES DEL ESPACIO URBANO-TERRITORIAL DE LA PAMPA

En la identidad del territorio está su alternativa.

Construir es colaborar con la tierra, imprimir una marca humana que la modificará para siempre.¹

¹ YOURCENAR, Marguerite. *Memorias de Adriano*. Ediciones Órbis. Barcelona, 1988. Citado por MÜLLER, Luis. "Postales de la Pampa Gringa". Block Nº 2, Revista de cultura de lo arquitectura, la ciudad y el territorio, Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea. Universidad Torcutato di Tella. Buenos Aires, mayo 1998.pp.102.

ESTRUCTURA DEL CAPÍTULO

PARTE II

CAPÍTULO 8

TRANSFORMACIONES RECIENTES DEL ESPACIO URBANO-TERRITORIAL DE LA PAMPA. En la identidad del territorio está su alternativa.

INTRODUCCIÓN

- 8.1. Las transformaciones del territorio y las ciudades a comienzos del siglo XXI
 - · Las transformaciones territoriales
 - Las transformaciones urbanas
- 8.2.Las transformaciones recientes del territorio de La Pampa
 - Las actividades económicas. Los cambios en los modos de producción y su impacto en el escenario rural.
 - El trazado rural. Redistribución de la tierra y cambios en la estructura agraria de la región pampeana.
 - El soporte infraestructural. Nuevas trazas de rutas y caminos. La sustitución del ferrocarril: rutas vs rieles.
 - Los pueblos. La polarización del territorio pampeano
 - Pueblos en riesgo de desaparición o abandonados
 - Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste
 - Ferrocarril del Oeste
 - Síntesis de la estructura territorial actual.

8.3 Las transformaciones de los pueblos de La Pampa

 Los cuadros de estación. La sustitución de los usos originales. La pérdida del significado de las estaciones en la configuración de los asentamientos.

- Ferrocarril Pacífico
- Ferrocarril del Oeste
- Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste
- Las rutas
- El trazado y tejido urbano
- Las actividades económicas
- Las plazas y los edificios singulares
- Síntesis de la estructura urbano-territorial actual

8.4. En la identidad del territorio esta su alternativa de desarrollo

- Características principales de los elementos de la estructura urbana- territorial. El modelo urbano territorial inicial versus el modelo actual.
- · El soporte natural
- Fl trazado rural
- El soporte infraestructural
- El trazado urbano
- · Las actividades económicas
- · Tópicos sobrela identidad pampeana
- Estrategias para el desarrollo futuro

REFLEXIONES

INTRODUCCIÓN

El presente capítulo aborda la evolución del territorio y los pueblos de La Pampa a más de un siglo de la ocupación y fundación inicial, a los fines de estudiar la permanencia o no en el tiempo de las características principales que hacen a su identidad.

El período que se profundiza en los capítulos anteriores -1879 a 1930-representa el momento de mayor transformación física del territorio de La Pampa. Los cambios posteriores en los modos de producción, inciden modificandola estructura, configuración y paisaje urbano-territorial dominantes a comienzos del siglo XIX. En este proceso persisten algunos rasgos y otros desaparecen.

El objetivo central de este capítulo propone analizar la persistencia y/o transformación de los elementos de construcción del patrón de asentamiento urbano-territorial (pueblos + ferrocarril + colonias) conforme a las variaciones del contexto económico, político, tecnológico, y socio-cultural de comienzos del siglo XXI.

La hipótesis que se pretende demostrar sostiene que 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 tesis, se sustentela importancia de retomar los principales rasgos del patrón dominante de asentamiento urbano-territorial,como lineamiento para el desarrollo futuro de esta porción de la región pampeana.

Para su estudio, el capítulo se ordena en cuatro partes:

8.1. Las transformaciones del territorio y las ciudades a comienzos del siglo XXI. En este apartado se estudian los procesos de transformación del territorio como consecuencia de la globalización. El rol de la región de estudio en el contexto global. La evolución de la ciudad

industrial.

- **8.2.** Las transformaciones recientes del territorio de La Pampa. Se analizan las actividades económicas en el contexto del neoliberalismo ligadas a la producción primaria. Los cambios en la estructura agraria. La sustitución del ferrocarril por el transporte de rutas. La dinámica de los pueblos. Los pueblos con riesgo de desaparición. Síntesis de la estructura actual.
- **8.3.Las transformaciones de los pueblos de La Pampa**. Elementos de análisis de la estructura, la configuración y el paisaje resultante: Los cuadros de la estación y los edificios de pasajeros. Las calles principales. El trazado. Las actividades económicas. Las plazas y los edificios singulares. Síntesis de la estructura actual.
- **8.4.En la identidad del territorio esta su alternativa de desarrollo.** Características principales de los elementos de la estructura urbanaterritorial. El modelo urbano territorial inicial versus el modelo actual. Tópicos sobre la identidad del desarrollo. Estrategias para el desarrollo futuro.

Para la realización de este capítulo se emplean datos del Atlas² de los pueblos de La Pampa, que permite comparar trazados, ocupación, estructura de los centros urbanos y de servicios rurales, desde su fundación hasta la situación actual.

Se emplean también datos de población de los Censos Nacionales desde 1920 en adelante. Conjuntamente, la lectura de la escala territorial se apoya en mapas de las rutas y el trazado ferroviario, disponible en la página Web del Gobierno de la Provincia de La Pampa.

El estudio se completa con un importante trabajo de campo que contiene el registro fotográfico de la situación actual de los pueblos y las estaciones ferroviarias.

² Ver CD. Atlas. Los pueblos del desierto.

8.1. Las transformaciones del territorio y las ciudades a comienzos del siglo XXI.

Las transformaciones territoriales

Las grandes ciudades, especialmente las metrópolis y las megalópolis, son consecuencia del progreso de la economía global en diferentes contextos de desarrollo. El proceso de globalización deriva nuevas funciones sobre el territorio, las ciudades y las metrópolis; haciendo del planeta Tierra un lugar cada vez más urbano.³

Existe la tesis de que el sistema mundial de la producción y de los mercados parafraseado como globalización- está articulado territorialmente en forma de una red global de ciudades. La internacionalización del capital necesita centros de coordinación y de control de las actividades económicas mundiales.⁴

La teoría de la fragmentación global, propuesta por F.Scholz,⁵ comprende el desarrollo fragmentado, tanto internamente -dentro de las ciudades-como mundialmente, -en Estados y regiones bajo la influencia de la globalización-⁶. En este escenario participan los lugares globales y los lugares globalizados,⁷ y

³ MÉNDEZ, Ricardo. "El territorio de las nuevas economías metropolitanas".En *Eure- Scielo*, vol. 33, nº 100. Santiago de Chile 2007. pp. 51-67. Disponible en

http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n100/art04.pdf.Consulta 20-05-2013.

la nueva periferia excluida.⁸ Esta última se presenta separada, fragmentada de los "lugares" globales y globalizados.

Las nuevas periferias son regiones, subregiones o Estados nacionales nominales excluidos que luchan por la calidad de sus respectivas situaciones, por su territorialidad, por su competencia de poder y por su legitimidad.⁹

La nueva periferia está determinada por todos aquellos rasgos antes considerados como típicos del anterior Tercer Mundo, caracterizados además por la exclusión y la desvinculación de sus poblaciones. Los territorios y ciudades de esta nueva periferia bajo la influencia de la globalización, están excluidos del sistema global.

Frente al tradicional sistema de ciudades propuesto por Christaller, donde estas están distribuidas en el espacio según un orden jerárquico en el que la influencia y las relaciones están en función del tamaño de cada centro; con la globalización surgen tendencias hacia una configuración más abierta, donde cada ciudad puede estar directamente relacionada con una o varias, de igual, menor o mayor jerarquía, extendiendo las áreas de influencia hacia cualquier escala espacial. Los sistemas urbanos estrictamente jerarquizados, organizados únicamente por la importancia de sus dimensiones, tienden a suavizarse en favor de configuraciones más abiertas donde son posibles las relaciones horizontales.¹¹

dos a éstos en la jerarquía. Fuente: SCHOLZ, Fred. "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 10/02/2013

⁴ HEINEBERG, Heinz. "Las metrópolis en el proceso de globalización". En Biblio 3W. REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. (Serie documental de Geo-Crítica). Universidad de Barcelona. Vol. X, N° 563, 5 de febrero de 2005. Disponible en http://www.ub.edu/geocrit/b3w-563.htm. Consulta 10 -02- 2013.

⁵ La internacionalización y la globalización avanzadas del capital necesitan centros de coordinación y de control de las actividades económicas mundiales KRÄTKE, Stefan. "Globalisierung und Stadtentwicklung in Europa". En *Geographische*vol. 85, no 2/3. Zeitschrift, 1997.pp. 143-158. Citado por HEINEBERG, Heinz. Op. cit.

⁶ DE MATTOS, Carlos. "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.

⁷ Los llamados "lugares" globalizados o "patios traseros" (hinterhöfe) de las metrópolis están unidos estrecha y virtualmente con los "lugares" globales pero están funcionalmente subordina-

⁸ También llamada "mar de la miseria", "océano de la pobreza" o "nuevo sur". SCHOLZ, Fred. Op. cit. ⁹ Ibídem.

¹⁰ SCHOLZ, Fred. Op. cit.

¹¹CHRISTALLER, Walter. Teoría de los lugares centrales (1933). Tiene por objetivo explicar el tamaño y distribución de los centros de servicios o lugares centrales. Partiendo del supuesto del sistema de

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 denomina nueva periferia.¹²

Inicialmente, el modelo urbano-territorialen 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 fragmentación de grandes porciones del territorio que quedan aisladas, segregando ala población rural que habita los centros de servicios o está dispersa. La conformación de redes de ciudades que actúen con lógicas menos jerárquicas, más abiertas, constituye una instancia pendiente en el desarrollo pampeano.

Frente a este panorama de perfeccionamiento del sistema global y el rol de los excluidos, Precedo Ledo¹³ plantea un nuevo escenario disuasorio formado por redes de pequeñas ciudades como nodos ecológicos y tecnológicos, de entornos locales dotados de identidad territorial, del cual se deriva el sentido de pertenencia individual y colectivo que funciona como factor psico-sociológico para promover la implicación de la población. Se trata de una nueva formulación teórica que combina el desarrollo local y la ordenación del territorio.

A partir de la construcción de las comunidades territoriales organizadas en red, el autor diseña un modelo de *ciudad regional difusa*, siendo este, el modelo territorial que mejor se adapta a revertir el proceso de desarrollo del caso de estudio aplicado en la presente tesis.¹⁴

transporte uniforme propone un modelo que garantiza la minimización de la distancia entre los consumidores y los lugares centrales. Citado en KUNZ BOLAÑOS, Ignacio (coordinador). Usos del suelo y territorio. Tipos de lógicas de localización en la ciudad de México. Editorial Plaza y Valdez. México. 2003.

Complementariamente a este modelo, el enfoque elaborado por los catalanes, a partir del reconocimiento de la estructura física de un territorio y su aporte como hipótesis metodológica para su ordenación, constituyen los rasgos sobresalientes que mejor se adecúan para la intervención en el presente caso de estudio.

En el reconocimiento de la identidad del territorio están sus posibilidades de desarrollo, es allí donde se sintetiza su propia alternativa de progreso.

Las transformaciones urbanas

Para Ascher¹⁵ la modernización se presenta como proceso de transformación de la sociedad. 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.

Las causas económicas que llevan a la concentración en centros urbanos, alentando los procesos de metropolización y distribución heterogénea de población, en el contexto del subdesarrollo, están determinadas por: una mayor apertura comercial; la liberación de los mercados financieros internacionales; la desregulación de las relaciones capital-trabajo; el papel relevante de la iniciativa privada; cualificación y dualización socio laboral (empleo calificado y precario); creciente participación de las actividades terciarias en el producto bruto interno urbano (servicios avanzados en las empresas); incorporación de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación a los procesos productivos y actividades de servicios avanzados.¹⁶

En el territorio de estudio, la ciudad Capital -Santa Rosa y su región metropolitana¹⁷-y la ciudad de General Pico -segunda en importancia- estarían atravesando claramente algunos de los aspectos principales de este proceso

¹² SHOLZ, Fred. Op. cit.

¹³ PRECEDEO LEDO, Andrés. *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI: desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Síntesis. Madrid, 2004.

¹⁴ PRECEDO LEDO, Andrés. Op. cit.

¹⁵ ASCHER, François. *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Ensayo. Madrid, 2010.

¹⁶ ASCHER, François. Op. cit.

-mientras que el resto de los centros del territorio -especialmente los que presentan población inferior a 2000 habitantes- muestran evidencias de decrecimientos importantes.

Iniciado el siglo XXI, el modelo urbano-territorialempleado en la puesta en producción y urbanización del territorio se transforma, como consecuencia de un proceso progresivo de separación funcional entre la ciudad y el campo, cuyas causas son económicas y sus principales implicancias, socio-culturales.

En los centros estudiados en esta tesis transcurren los procesos que Ascher denomina segunda y tercera modernidad.

La segunda modernidad, o modernidad media, comprende el desarrollo propiamente de la Revolución Industrial. En el contexto de estudio -la región pampeana-se caracteriza por el comienzo de la revolución agrícola, el desarrollo de centros agro-urbano o agro-industriales urbanos, en contraste con las grandes ciudades industriales europeas. Es el momento del nacimiento y evolución del urbanismo como cuerpo disciplinar para dar respuesta a los problemas urbanos y territoriales del acelerado crecimiento. ¹⁸

La tercera modernidad corresponde a la actualidad -desde las últimas décadas del siglo XX hasta nuestros días-y se manifiesta con una nueva revolución urbana moderna, del capitalismo industrial al capitalismo cognitivo, la que Ascher denomina ciudad hiper texto. 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.¹⁹

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

Borsdorf, en su análisis sobre las ciudades latinoamericanas, reconoce para el período de estudio tres tipos de ciudades.²⁰ La ciudad sectorial (1820-1920)sedesarrolla posterior a la independencia, cuando se habían producido importantes cambios económicos y políticos. Los sectores claves de la economía nacional pasan a manos extranjeras. Se incorpora población inmigrante. Se desarrolla una economía de exportación de recursos naturales, abierta a los mercados de Europa, primero (Francia e Inglaterra)y Estados Unidos, después. El desarrollo sectorial-lineal se produce básicamente por: la expansión comercial del centro -que pasa de centro administrativo a centro comercial-; el crecimiento de los barrios altos sobre alamedas -el boulevard francés-; y el desarrollo ferroviario.

La ciudad polarizada(1920-1970) comprende las transformaciones de la estructura urbana producto de la polarización espacial de grupos socio-económicos antagónicos y el crecimiento celular fuera del perímetro urbano, como consecuencia de la industrialización, ²¹ el éxodo rural, ²² el asentamiento de barrios sociales y barrios exclusivos. ²³

¹⁷ Sistema Santa Rosa-Toay conurbados.

¹⁸ ASCHER, François.Op.cit.

¹⁹ Ibídem.

²⁰ BORSDORF, Axel. "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.

²¹ 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.

²² El éxodo rural que acelera el crecimiento de la población urbana a través de flujos migratorios internos.

²³ Al otro lado de la ciudad, los ricos se alejan cada vez más del centro. Barrios exclusivos con casas y bungalows, calles amplias y extensas áreas verdes proliferan en el "barrio alto" de cada ciudad. Hacia el final de esta época nacen los primeros centros comerciales, como réplicas de los *shopping centers* estadounidenses, y rápidamente devinieron en focos del crecimiento de nuevos barrios de lujo. Aparecen también los primeros clubes de campo (*country clubs*), implementando la idea de un estilo de vida campestre dentro de la ciudad.

En la ciudad actual o ciudad fragmentada (1970-2010), dos principios estructurales del pasado todavía continúan vigentes la tendencia sectorial-lineal y el crecimiento celular, pero con una forma marcadamente diferente a las fases anteriores de desarrollo. Las modificaciones de los elementos lineales y celulares transforman la estructura de las ciudades latinoamericanas²⁴ bajo el principio de fragmentación, una nueva forma de separación de funciones y elementos socio-espaciales, ya no en grandes dimensiones (ciudad rica -ciudad pobre, zona habitacional- zona industrial), sino en dimensiones pequeñas, libremente distribuidos: los barrios cerrados urbanos, suburbanos y gigantes, la tendencia de localización de elementos funcionales en el espacio urbano (malls, shoppings, urban entertainment centers, business parks, parques industriales), la consolidación de barrios marginales (regularización, mejoras en infraestructura) y otros.²⁵

En el caso del territorio pampeano, los centros urbanos y de servicios rurales se encuentran en diferentes estadios de este proceso. En tanto los centros que se hallan detenidos en su crecimiento presentar rasgos de la ciudad sectorial; el resto de los centros se encuentran en el estadio siguiente -la ciudad polarizada-. Solo dos de los centros principales ya mencionados, presentan algunos de los principios de la ciudad fragmentada.

A continuación se profundizan las transformaciones territoriales y urbanas recientes en el caso de estudio pampeano.

En este segmento del trabajos e propone responder a los siguientes interrogantes:

¿Qué aspectos de la estructura territorial se modifican?

¿Cómo incide el reemplazo del ferrocarril por el transporte de rutas en la estructura y configuración territorial?

¿Cómo se adapta el modelo urbano territorial inicial a los cambios de la estructura económica-productiva del territorio?

Para ello se abordan distintos elementos que participan de la transformación y dinámica de este territorio a más de un siglo del proceso de ocupación y fundación inicial.

Las actividades económicas. Los cambios en los modos de producción y su impacto en el escenario rural

Los cambios económicos producidos por la globalización se expresan en el contexto internacional en políticas de ajuste estructural y desarrollo tecnológico que generan nuevas dinámicas territoriales, especialmente en materia de comunicaciones y transporte, lo que impacta fuertemente en la movilidad de las personas, bienes, ideas y conocimientos.²⁶

Los avances tecnológicos permiten unir el mundo en un único espacio global sin fronteras; los individuos se desplazan y viven en ámbitos pluri espaciales, que exceden las fronteras locales y los centros se organizan según una lógica de redes, donde los actores interactúan según intereses determinados.²⁷ En la búsqueda de aumentar la competitividad, la máquina reemplaza al hombre y la reducción de costos influye sobre la mano de obra local, generando desempleo, por un lado, y aumento de la actividad para las personas empleadas, por otro. Los países de una misma región se alían para

^{8.2.}Las transformaciones recientes del territorio de La Pampa

²⁴ DEMATTOS, Carlos.Op. cit.

²⁵ BORSDORF, Axel. Op.cit.

ASCHER, François.Op.cit.

²⁷ LARRODERA LÓPEZ, Emilio "Urbanismo y ordenación territorial". En *Curso de Ordenación del Territorio*. Ed. Colegio oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid. 1982.

retener la mayor parte de los flujos de inversión productiva en un área territorial restringida y evitar las fugas de capital financiero.²⁸

En Argentina, el fenómeno de la globalización comienza a manifestarse a partir de la década del ´90 en la economía con el plan de convertibilidad, que produce reformas basadas en la desregulación de los mercados, privatizaciones y subordinación de las políticas sectoriales a los cambios macroeconómicos para la inserción en los mercados mundiales. 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. El propio Estado promociona una lógica de eficiencia en las reglas de producción, pugnando por una división entre los grupos capitalistas y los sectores que impulsan un desarrollo local integral. En consecuencia, se privilegia -vía costos- la expansión agraria y la rentabilidad de las empresas más grandes, que pueden continuar su proceso expansivo incorporando capital y nuevas tierras en detrimento de los pequeños y medianos productores que abandonan la actividad y las áreas rurales.²⁹

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, etc.). 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.

La crisis política y económica que se desencadena en el año 2001, produce el afianzamiento de ciertos sectores industriales y agropecuarios ligados a las exportaciones. La devaluación genera un tipo de cambio que incrementa la rentabilidad de la producción de bienes de exportación y coadyuva al

mejoramiento general de la situación del sector rural. Los productores pueden saldar sus deudas consolidando su situación patrimonial, favorecidos por un aumento del precio internacional de los granos.

Este proceso da lugar a dos realidades que conviven en el escenario rural, un boom agropecuario proveniente de los agro negocios, y una gran crisis que afecta a los pequeños productores y que no es solo el resultado de las ideas predominantes en la década del ´90, sino también del abandono sistemático de una política de desarrollo rural desde una perspectiva territorial integral que data de varias décadas atrás.³⁰

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 agriculturización³¹ -crecimiento absoluto y relativo de la agricultura a partir del cultivo de soja fundamentalmente- sobre otros productos como la ganadería, desplazada hacia las áreas agro ecológicamente más pobres, alejadas del corazón de la pampa húmeda. La actividad agrícola es más rentable puesto que se reduce el tiempo de inversión-recuperación.

Ligados a la pluri actividad 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.³²

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

²⁸ FERNÁNDEZ GÜELL, José Miguel."Sistema de ciudades. Colección Proyecto y Gestión". *Planifica-ción Estratégica de Ciudades*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1997.

²⁹ SILI, Marcelo. *La Argentina rural: de la crisis de la modernización agraria a la construcción de un nuevo paradigma de desarrollo de los territorios rurales*. Ediciones INTA. Buenos Aires, 2005.

³⁰ Barsky, O. y Gelman, J. (2001): *Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Editorial Sudamericana., Buenos Aires 2009.

³¹ SILI, Marcelo. Op. cit.

³² Ibídem.

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.³³

En la actualidad, el rol del territorio pampeano en el sistema económico mundial sigue siendo el de productor agroexportador,³⁴ 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.

El trazado rural. Redistribución de la tierra y cambios en la estructura agraria de la región pampeana.

La restructuración agraria trajo como consecuencia un notable aumento de la superficie por unidades productivas. En general, todas las regionales de Argentina pierden explotaciones agropecuarias en este período. De las 421.121 explotaciones agropecuarias totales en 1988, se pasa a 332.057 en 2002, es decir, 90.000 explotaciones desaparecen. El porcentaje más alto -29%- se da en la región pampeana que pasa de 182.292 explotaciones agropecuarias en 1988 a 134.539 en 2002.³⁵

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. ³⁶

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. Este modelo genera importantes desequilibrios sociales -deterioro del equipamiento e infraestructura rural, pérdida de valores culturales- y ambientales -empleo de técnicas productivas contaminantes y desgaste del suelo por monocultivo de soja -.

La producción en la faja de estudio del territorio pampeano se sintetiza en:

- El Este, conjuntamente con la Provincia de Buenos Aires, aumenta la producción de oleaginosas y cereales y decrece la producción bovina y ovina.
- El Oeste de La Pampa disminuye la producción cerealera y de oleaginosas -soja, girasol-, se incrementa la producción bovina y decrece la producción ovina.

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 activida-

³³ STRATTA FERNÁNDEZ, Ricardo e Ignacio DE LOS RÍOS CARMENADO "Transformaciones agrícolas y despoblamiento en las comunidades rurales de la Región Pampeana Argentina". En *Estudios Geográficos*, 71(268). Madrid. España, 2010. P.p.235-265. Disponible en http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/viewFile/308/3 07. Consulta 15-07-2012.

³⁴ CAVIGLIA, Jorge; LORDA, Héctor y Jorge LEMES. *Caracterización de las unidades de producción agropecuaria en la provincia de La Pampa*. Ediciones INTA. La Pampa, 2010.

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%.

³⁶ GORENSTEIN, Silvia. "Rasgos territoriales en los cambios del sistema agroalimentario pampeano (Argentina)".En *EURE (Santiago)*, *26*(78). Santiago 2000. pp. 51-75. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007800003&lng=es.

³⁷ DE MATTOS, Carlos. "Reestructuración social, grupos económicos y des-territorialización del capital". En Alburquerque F. et. al. (Ed.) Revolución tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires, 1990

des, el paisaje y el sistema natural que lo sostiene y, con ellos, se transforma el territorio, sus pueblos, sus infraestructuras y sus relaciones sociales.³⁸

A su vez, se generan procesos ambientales negativos sobre los recursos del suelo, el agua y el aire, produciendo una disminución de la biodiversidad y alteración de la existente. Se producen intentos de diversificación productiva no agraria en los centros urbanos, como respuesta a la emergencia de nuevas actividades productivas en pueblos y ciudades.

El crecimiento económico sobre cualquier otro objetivo, con modalidades más y más depredadoras del entorno social, ambiental y cultural se apoya en muy pocos elementos de la vieja configuración de principios del siglo XX. (*Gráfico 1*).

El debilitamiento o desaparición de los corredores ferroviarios, la disminución del empleo rural con los consecuentes desplazamientos y el éxodo hacia los centros de mayor desarrollo, los cambios en los modos de producción con la incorporación de nuevas tecnologías y el empleo de técnicas que permiten aumentar la productividad del suelo y la ausencia de una distribución de la propiedad del suelo -con grandes latifundios que concentran la producción en pocas manos- son algunas de las múltiples causas que concurren en la modificación de la estructura territorial.

El actual modelo económico digitado desde los centros urbanos nacionales e internacionales, impacta en el territorio produciendo graves desequilibrios. La falta de una concepción integral del desarrollo orienta su objetivo exclusivamente a la rentabilidad de las empresas por encima de la sostenibilidad de la región.

El soporte infraestructural. Nuevas trazas de rutas y caminos. La sustitución del ferrocarril: rutas vs rieles.

Venas imprescindibles de un país vasto, los ferrocarriles en Argentina desaparecieron del mapa en la década de los noventa. Investigadores han señalado el efecto destructor de la eliminación de un servicio que unía

pueblos, ciudades e historias a lo largo y a lo ancho de un territorio enorme...³⁹

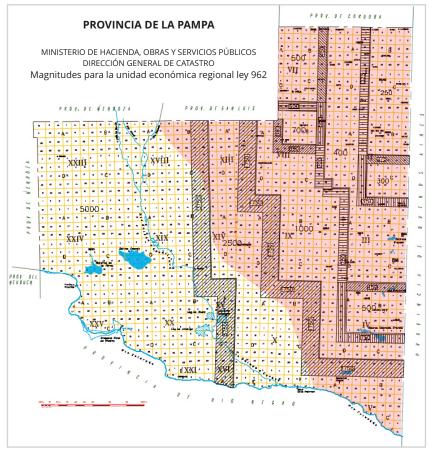


Gráfico 1. Unidades productivas de La Pampa. Desde 250 a 500 (al Este) y 1000 (al Oeste) hectáreas por grupo familiar o unidad productiva.

Fuente: Disponible en:

http://www.catastro.lapampa.gov.ar/images/stories/Archivos/Cartografia/UnidadEcono.pdf. Consulta 5-05-2012.

³⁹ Cita del Diario La Gaceta.

³⁸ SILLI, Marcelo. Op. cit.

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.

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.

En marzo de 1991, se abre el camino a la privatización y un año más tardese suprime, por Decreto, los servicios interurbanos de pasajeros que prestaba la Compañía Nacional Ferrocarriles Argentinos. Al mismo tiempo, faculta a las provincias a hacerse cargo de la operación del transporte de pasajeros, firmando con ello la certificación de su muerte.⁴⁰

El fin del ferrocarril en la Provincia de La Pampa y la sustitución por las rutas

En 1960 los caminos pavimentados de la Provincia de La Pampa son escasos y se concentran en torno a las ciudades de mayor jerarquía del sistema: Santa Rosa, la capital provincial y General Pico. 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. (*Gráficos 2 y 3*).

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. Las primeras trazas atan los centros

La red ferroviaria que integraba un conjunto de estaciones-centros a comienzos del siglo XX, es remplazada por un sistema de rutas que unen ciudades con ventajas comparativas. 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 estaba 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.

En 1991, la empresa Ferro expreso 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 comunicación con los que están dotadas las locomotoras. 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 atractivo, como es el caso de General Pico.

Las inundaciones de 2001, anegan las partes bajas de esta región, acelerando el levantamiento definitivo de algunos tramos ya deteriorados por la falta de mantenimiento de las vías.

que alcanzan inicialmente mayor desarrollo.

⁴⁰ VESCHI, Elido, SILVA, José y Ramón NIEVA. "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/Resultdo%20de%20las%20Privatizaciones%20Jornada%20Ferroviaria%202012.pdf. Consulta 10-01-2015.

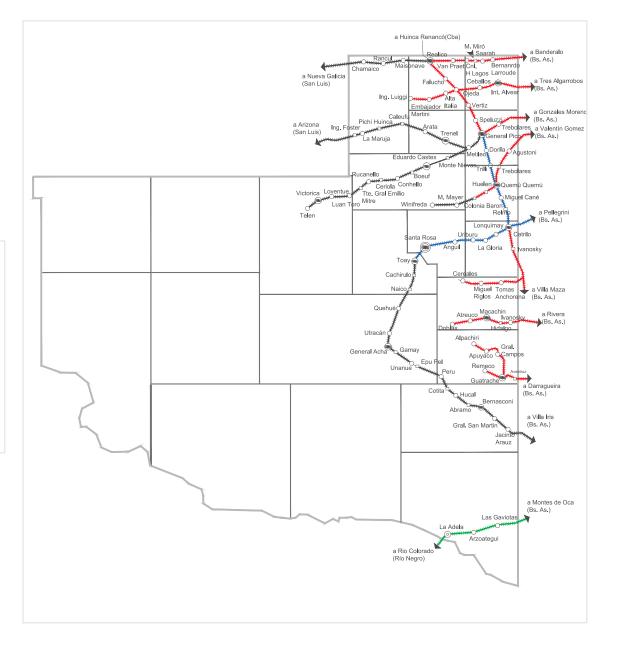
⁴¹ BASUALDO Victoria y Karina FORCINITO (coordinadoras). *Transformaciones recientes en la economía argentina: tendencias y perspectivas. Universidad Nacional General Sarmiento. Prometeo.* libros. Buenos Aires, 2012.

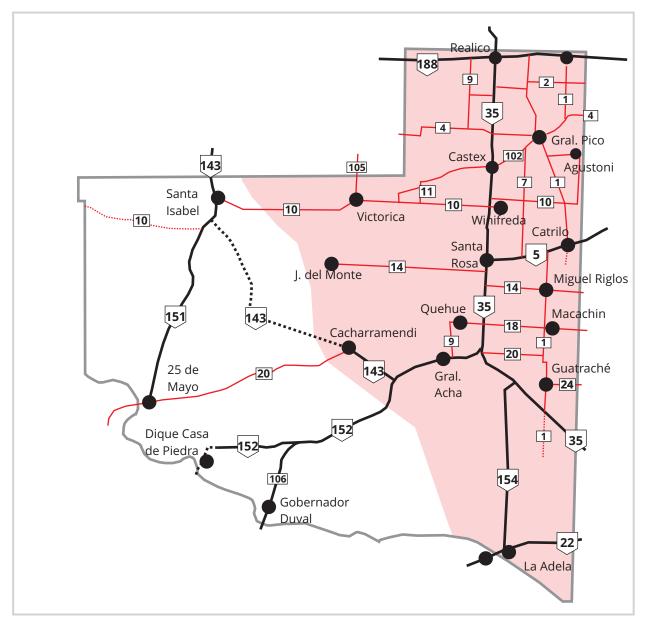
REFERENCIAS

- Capital de la provincia
- Cabecera de Departamento
- Localidad
- Caserío o estación
- HHHH Ramal Inactivo
- Ramal transitado por Ferroexpreso Pampeano S.A y la E.U.P.F.O
- Ramal transitado únicamente por Ferroexpreso Pampeano S.A
- Ramal transitado únicamente por Ferrosur Roca

Gráfico 2.Trazados de los servicios de carga en la Provincia de La Pampa, brindados por la empresa Ferroexpreso Pampeano, con gran irregularidad, debido a la falta de mantenimiento de los mismos.

Fuente: Ferro expreso pampeano. Disponible en:http://pampatren.tripod.com/Mapagrand e.htm. Consulta 20-03-2013.





REFERENCIAS Ruta Nacional Pavimentada Ruta Nacional a Pavimentada Ruta Provincial Pavimentada Ruta Provincial a Pavimentada Territorio de estudio

Gráfico 3. Rutas Nacionales y provinciales.

Elaboración propia en base a fuente: Gobierno de la provincia de La Pampa. Dirección Provincial de Vialidad.

Disponible en:

http://www.dpv.lapampa.gov.ar/servicios/rutas/distancias/images/mapa.jpg. Consulta 18-04-2015.

Los pueblos. La polarización del territorio pampeano

El proceso y los efectos de la pérdida de vitalidad son bien conocidos. Las colectividades con baja densidad de población y con actividades precarias resisten mal a la modernización: las fuerzas vivas se van del lugar debido a la falta de empleo, de relaciones diversificadas y de perspectivas de un futuro mejor. Esta migración provoca la degradación de los servicios, la inutilización del equipamiento colectivo, el abandono de un espacio y del patrimonio. La población envejece y no se renueva más, la misma se refugia en su aislamiento, despreciando su identidad. Se pierde la memoria y aquello que quedaba de poder político. Se llega así a un umbral de desesperanza: mañana será el desierto o la recolonización, la espera de un milagro exterior y la asistencia del Estado. 42

A comienzos del siglo XX, la organización homogénea y regular de las estaciones ylos centros de servicios rurales en su entorno, está pensada para receptar la producción del campo y su transporte al puerto de Buenos Aires o Bahía Blanca.

Las nuevas condiciones de transporte impuestas por el automóvil después de la década del ´60, modifican la dependencia de proximidad de los centros rurales y urbanos -comercios y servicios-respecto de la región circundante, con lo que los pueblos ven resentida estas actividades, las que se trasladan a ciudades de mayor tamaño, imponiendo una nueva lógica de concentración a mayor escala.

Complementariamente a estos procesos, la tecnificación agraria y la consecuente disminución del empleo rural, determinaron que la población rural pampeana decreciera considerablemente en las últimas décadas del siglo XX.⁴³

Los distintos movimientos migratorios internos produjeron el crecimiento de algunos centros y el decrecimiento de otros, según el tamaño de los mismos y la distancia que los separa. Cuanto más grande es la localidad, mayor cantidad de servicios posee, y por lo tanto, más atractiva para los agricultores que migran a los pueblos. Cuanto menor es la distancia entre las localidades, mayor es la competencia por el mercado consumidor.

Hasta la década del ´90, el despoblamiento rural disperso es más notorio en las zonas cercanas a los centros más importantes, ya que la proximidad de estos permite al agricultor residir en el pueblo y desplazarse. A medida que se aumenta la distancia entre los centros de mayor jerarquía y las explotaciones rurales, las migraciones se atenúan, ya que los gastos de desplazamiento son mayores. A su vez estos centros deben presentar una dotación de servicios y de infraestructura que justifique su desplazamiento.

Por el contrario, a partir de 1990, las migraciones más importantes se registran en las zonas más alejadas, en las áreas marginales del dominio productivo o en los dominios de las grandes explotaciones agrícolas. El aislamiento y la falta de servicios, obligan a los productores a abandonar la explotación y partir hacia los pueblos y ciudades. 44 El límite de este desplaza-

como la que lo hace en asentamientos de menos de 2000 habitantes. En tanto la población que vive en centros urbanos de escala pequeña -entre 2.000 y 50.000 habitantes- se mantiene con un leve decrecimiento. Para 1970, representa 16,4% y para 2001, 16%. En tanto la población que habita ciudades de escala intermedia -entre 50.000 y más-se incrementa. En 1970, representaban el 21%, y en 2001, el 28,2%.

En Argentina la población rural comienza a emigrar hacia las ciudades a principios del siglo XX. El fenómeno va cobrando fuerza progresivamente y a mediados de ese mismo siglo la tasa de crecimiento de la población rural ya asume valores negativos. En la Región Pampeana, para comienzos de 1970, la población rural ya constituye el 13% de la población total. En los censos siguientes (1980, 1991 y 2001), la incidencia de la ruralidad continúa descendiendo tal como lo había venido haciendo hasta entonces, y en 2001 apenas el 6% de la población total se clasifica como rural. La disponibilidad de datos permitió clasificar a la población rural en -dispersa y aglomerada- sólo en los dos últimos censos. MARCOS, Mariana. *Cambios en el sistema de asentamiento de la población (Región Pampeana, 1970-2001*). Disponible en ttp://www.catedras.fsoc.uba.ar/demografiasocial/infodeinv/III_6.pdf. Consulta el 20-03-2015.

⁴² HOUEE, P. *Les politiques de dèveloppement rural*. INRA Económica. París.1989.p.16. Citado por SILI, Marcelo. Op. cit.

⁴³ Una primera aproximación a la distribución de la población por regiones, arroja que la Región Pampeana es la que concentra más población en el país, aunque esta tendencia se va atenuando: en 1970 reside en ella casi tres cuartas partes de la población censada, y en 2001 las dos terceras partes. En 1970, la Región Pampeana registra el 12,8 % de población rural. En tanto en 2001, esta población representa el 5,9% del total. Se adopta como población rural, tanto la que vive dispersa

⁴⁴ En muchos casos el Estado hace abandono sus funciones esenciales.

⁴⁵ En la provincia de La Pampa, en 2001, se registra un total de población urbana de 243.378

miento es la capacidad económica de los productores para el desplazamiento cotidiano o bien la adquisición de una residencia en la ciudad.

La tendencia generalizada desde la década del ´90 ha sido el éxodo rural, lo que ha generado un proceso de urbanización y restructuración local y regional. La población urbana pasa del 36 por ciento en 1947, al 81 por ciento en el año 2001. ⁴⁵ Los centros mayores a 3.000 habitantes son los que han desarrollado cierto crecimiento; en tanto que los centros menores vienen decreciendo desde hace 50 años. En las últimas tres décadas, los pueblos de 500 habitantes o menos presentan un proceso de decrecimiento progresivo. Los que subsisten no tienen posibilidades de retener la población local. Los que tienen entre 500 y 2.000 habitantes presentan un comportamiento irregular, con cierta tendencia al decrecimiento.

En el espacio regional se produce una polarización de los centros de más de 2.000 habitantes, los que actúan como prestadores de bienes y servicios de una zona cada vez más amplia que incluye a los pueblos más pequeños. Esta readaptación funcional está ligada al reacomodamiento de las actividades productivas y al desarrollo del transporte automotor.

Sólo las dos ciudades de más de50.000 habitantes que hay en La Pampa, son lasque presentan una mayor oferta de infraestructuras, equipamientos y prestación de bienes y servicios entorno a las actividades productivas, siendo entonces las de mayor área de influencia.

En síntesis, el debilitamiento o desaparición de los corredores ferroviarios, el éxodo rural y los desplazamientos hacia los centros de mayor desarrollo, los cambios en los modos de producción, la incorporación de nuevas tecnologías y la disminución del empleo rural, llevan a la conformación de grandes subregiones polarizadas por un centro principal, por lo general, estratégicamente localizado respecto del sistema viario provincial y nacional. (*Gráfico 4*).

habitantes, y un total de población rural de 55.916 habitantes. En 1981, la población urbana era de 135.110 habitantes, en tanto la población rural era de 73.150 habitantes. Fuente datos INDEC.

Año	Población	Población Población	
	Urbana	Rural	Total
1980	135.110(64%)	73.150	208.260
1991	192.871 (74%)	67.125	259.996
2001	243.378 (81 %)	55.916	299.294
2010	265.306 (83%)	53.645 ⁴⁶	318.951

Población de la Provincia de La Pampa.

Fuente: Datos Censo Nacional de Población. INDEC.

En esta investigación se establece una clasificación de la condición de desarrollo de los pueblos, en base a la cantidad de población que los mismos presentan para 2010, según datos disponibles del Censo Nacional de Población y Vivienda de ese año. Se adopta -a diferencia del capítulo 5 donde se analiza la población en 1935-la clasificación de centros urbanos y/o de servicios rurales, propuesta por el propio censo:

- **Población urbana**: la población de los centros urbanos con 2.000 habitantes o más. Según el Censo Nacional de población comprende 19 centros, de los cuales: cuatro presentan más de 10.000 habitantes y sólo uno sobrepasa los 100.000 habitantes.
- **Población rural**: la población de los centros de servicios rurales hasta 2.000 habitantes. Alcanza también la población dispersa. Comprende 54 centros de menos de 2.000 habitantes; de los cuáles 32 centros presentan menos de 500 habitantes.

A continuación se presentan las distintas subregiones polarizadas del territorio pampeano, conforme al diagnóstico territorial disponible⁴⁷ y su relación con las regiones geográficas estudiadas en el capítulo 6; indicandolos centros polarizadores, en coincidencia con los pueblos estratégicamente localizados y con funciones dominantes al momento de su fundación. (Gráficos 4 y tabla N° 1).

⁴⁶ Población rural INDEC 2010 La Pampa. Dispersa: 16.381 habitantes. Agrupada: 37.264

⁴⁷ Plan estratégico territorial. Política y estrategia nacional de desarrollo y ordenamiento territorial. Ministerio de Planificación Federal. Inversión pública y recursos. Provincia de La Pampa. Argentina 2016.

Micro-Región 1

Realicó, Rancul, Quetrequén, Maisonave, Adolfo Van Praet, Falucho, Ingeniero Luiggi, Embajador Martini, Parera.

Micro-Región 2

General Pico, Coronel Hilario Lagos, Sarah, Bernardo Larroudé, Intendente Alvear, Cevallos, Vertiz, Alta Italia, Trenel, Speluzzi, Agustoni, Dorila, Metileo, Monte Nievas, Villa Mirasol, Quemú Quemú, Miguel Cané, Colonia Barón.

Micro-Región 3

Eduardo Castex, La Maruja, Pichi Huinca, Caleufú, Arata, Conhelo, Rucanelo.

Micro-Región 5

Victorica, Telén, Carro Quemado, Loventué, Luan Toro.

Micro-Región 6

Santa Rosa, Winifreda, Toay, Ataliva Roca, Anguil, Mauricio Mayer.

Micro-Región 7

Macachín, Relmo, Catriló, Tomas M. Anchorena, Lonquimay, Miguel Riglos, Uriburu, Doblas, Rolón.

Micro-Región 8

General Acha, Limay Mahuida, La Reforma, Chacharramendi, Puelches, Cuchillo Co, Quehué

Micro-Región 9

Guatraché, Unanue, Colonia Santa María, Alpachiri, General Campos, Perú, Colonia Santa Teresa, Abramo, Bernasconi, General San Martín, Jacinto Arauz.

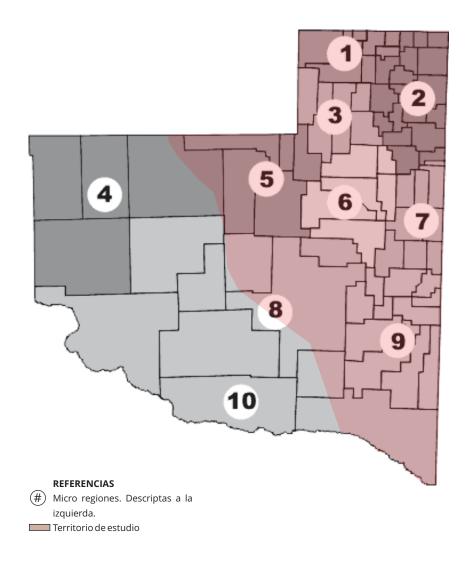


Gráfico 4. (Izquierda) Micro regiones pampeanas. Organización territorial.

Fuente: Gobierno de la provincia de La Pampa. Disponible en: http://www.produccion.lapampa.gov.ar/micro-REGIÓN-6.html. Consulta 20-04-2015.

Tabla N°1. Subregiones polarizadas del territorio pampeano.

REGIÓN LLANURA ORIENTAL: Micro-Región de planicies medanosas, Subregión de las planicies con tosca. REGIÓN CENTRAL VALLES PAMPEANOS: Subregión de las acumulaciones arenosas y mesetas residuales

Subregión Realicó: La población de esta subregión es de 20.350 habitantes; el 70,7% es urbana y el 29,3% es rural.48

Centro polarizador principal: Realicó (6.786 hab.).

Otros centros urbanos: Ingeniero Luiggi (4.284 hab.) y Rancul (3.327 hab.)

Centros polarizados:

Centros de servicio para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: Parera, Quetrequén, Maisonave, Adolfo Van Praet, Falucho y Embajador Martini.



REGIÓN LLANURA ORIENTAL: Subregión de planicies medanosas.

Subregión General Pico: La población de esta subregiónes de 79.773 habitantes; es la segunda micro-región por su concentración demográfica, el 85,8% de la población es urbana y el 14, 2%, es rural.

Centro polarizador principal: General Pico (52.302 hab.), Otros centros urbanos: Intendente Alvear (6.474 hab.), Quemú-Quemú (3.570 hab.), Trenel (3.077 hab.) y Colonia Barón (3.023 hab).

Centros polarizados:

Centros de servicios para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: Coronel Hilario Lagos, Sarah, Bernardo Larroudé, Ceballos, Alta Italia, Vértiz, Speluzzi, Metileo, Agustoni, Dorila, Monte Nievas, Villa Mirasol, Miguel Cané.



⁴⁸ Se considera Población Urbana a la que habita en localidades de 2000 y más habitantes. Se clasifica como Población Rural a la que se encuentra agrupada en localidades de menos de 2000 habitantes y aquella que se encuentra dispersa en campo abierto. Las zonas urbanas concentran el 81% de la población de la provincia, mientras que el 21% restante se distribuye en las áreas rurales. Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 2001.

La Provincia de La Pampa, según datos provisorios del Censo 2010, tiene una población total de 318.951 (299.127 urbanos, 19.667 rurales) con un porcentaje de crecimiento relativo de 6.6% respecto de 2001. El Censo 2001 describe una distribución urbana (243.294 hab.) y rural (55.916 hab.) que muestra una clara tendencia hacia la urbanización. Los centros urbanos se localizan especialmente en la zona NE de la Provincia, donde se dan las mayores densidades poblacionales.

REGIÓN LLANURA ORIENTAL: Subregión de las planicies con tosca

Subregión Eduardo Castex: La población total deesta subregión es de 15.833 habitantes, el 72% de lapoblación esurbanay el 28%, es rural.

Centro polarizador principal:

Eduardo Castex (9.274 hab.)

Otro centro urbano: Caleufú (2.121 hab)

Centros polarizados

Centro de servicios para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: La Maruja, Pichi Huinca, Arata, Conhelo y Rucaneló.



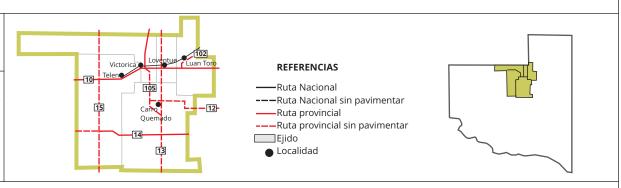
REGIÓN CENTRAL VALLES PAMPEANOS: Subregión de las acumulaciones arenosas y mesetas residuales

Subregión Victorica: la población total deesta áreaes de 8.659 habitantes. El 62,7 %de lapoblaciónes urbana (62,7 %) y un 37,3%, es rural.

Centro polarizador principal: Victorica (5.432 hab.);

Centros polarizados:

Centro de servicios para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: Telén, Carro Quemado, Loventué y Luan Toro,



REGIÓN LLANURA ORIENTAL: Subregión de las planicies con tosca

REGIÓN CENTRAL VALLES PAMPEANOS: Subregión de las acumulaciones arenosas y mesetas residuales. Subregión de las colinas y lomas

Sub-región Santa Rosa: La población total de esta subrregión es de 110.055 habitantes. Las características más sobresalientes de esta micro-región son: por un lado, la localización de la capital provincial, Santa Rosa y por otro, el mayor volumen de población. Presenta un muy alto grado de urbanizaciónsiendo el 95,1 % de población urbana.

Centro polarizador:

Región metropolitana Santa Rosa (94.365 hab.)yToay(8.075

Otro centro urbano:Winifreda (2.233 hab.),

Centros polarizados:

Centro de servicios para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: Ánguil, Mauricio Mayer y Ataliva Roca



REGIÓN CENTRAL VALLES PAMPEANOS: Subregión de las mesetas y valles

Subregión Macachín: La población total es de 17.019 habitantes. El 58,9 % de la población es urbana.

Centro polarizador:

Macachín (4.557 hab.)

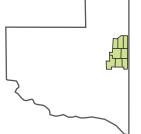
Otros centros urbanos: Catriló (3.397 hab.) y Miguel Riglos (2.062 hab.)

Centros polarizados:

Centro de servicios para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: Relmo, Uriburu, Lonquimay, Tomás Anchorena, Doblas y Rolón.

REFERENCIAS _____Ejido Localidad Macachin

-Ruta Nacional ---Ruta Nacional sin pavimentar ----Ruta provincial ---Ruta provincial sin pavimentar



REGIÓN CENTRAL VALLES PAMPEANOS: Subregión de las mesetas y valles. Subregión de las colinas y lomas

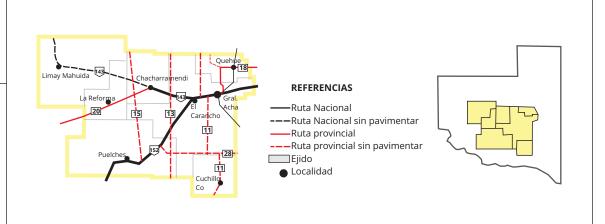
Subregión Genera Acha: La población total de la subregión es de 14.655 habitantes. La población urbanaes del80,7 %.

Centro polarizador:

General Acha (11.830 habitantes)

Centros polarizados:

Centro de servicios para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: Quehué, Puelches, Chacharramendi, Cuchillo-Có, de no más de 500 habitantes



REGIÓN CENTRAL VALLES PAMPEANOS: Subregión de las mesetas y valles

Subregión Guatraché: La población es de 17.620 habitantes. La población rurales dominante con el50,8 %.

Centro polarizador:

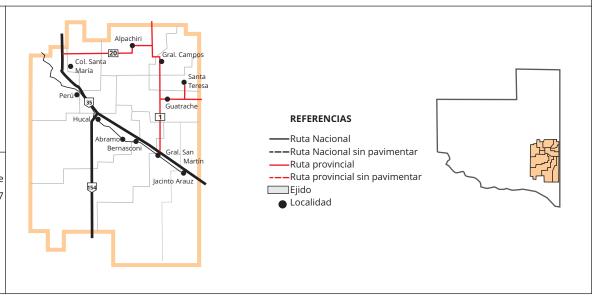
Guatraché (3.694 hab.)

Otros centros urbanos:

General San Martín (2.493 hab.) y Jacinto Aráoz (2.484 hab.);

Centros polarizados:

Centro de servicios para el área rural, cuyos volúmenes de población son inferiores a 2.000 habitantes: Bernasconi (1.587 hab.) y Alpachiri (1.793 hab.).



Pueblos en riesgo de desaparición o abandonados

Existen en el territorio de La Pampa, numerosos centros de servicios rurales que se encuentran en proceso de decrecimiento, en tanto otros están abandonados. ⁵⁰ El análisis del proceso de crecimiento de los centros desde 1920 y 1935, hasta 2010, permite comprender las variables que determinan su desarrollo. ⁵¹

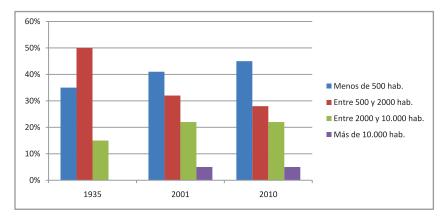
Durante las primeras décadas del siglo XX, el 50% de los centros presenta una población que ronda entre 500 y 2000 habitantes. El 35% presenta una población inferior a 500 habitantes. Sólo el 15% supera los 2.000 habitantes. General Pico y Santa Rosa, inician el rol de centros polarizadores de su territorio, concentrando una población cercana a los 10.000 habitantes.

Para la primera década del siglo XXI, el número de centros con población de más de 10.000 habitantes representa el 5%; en tanto que el 22% tiene una población de entre 2.000 y 10.000 habitantes. El 28% presenta una población entre 500 y 2.000 habitantes, y el 45 % representa centros menores a 500 habitantes.

A comienzos del siglo XXI, se observa un incremento del número de pueblos de más de 2.000 habitantes-que actúan como polarizadores de su área de influencia o micro-región, representando el 27%. Este proceso va acompañado por una disminución de la cantidad de centros entre 500 y 2.000 habitantes; que pasa del 50% al 28% y un incremento del 35% al 45%, de la cantidad de asentamientos con población inferior a 500 habitantes.

CANTIDAD DE CENTROS EN %							
Año	Menos de 500	Entre 500 y	Entre 2000 y	Más de 10.000 hab.			
	hab.	2000 hab.	10.000 hab.				
1935	35%	50%	15%	-			
2001	41%	32%	22%	5%			
2010	45%	28%	22%	5%			

⁵⁰ Diario La Nación (2009): "Enfoques: mitos y verdades sobre los pueblos fantasmas". Buenos Aires, Argentina. Publicado el 5 de septiembre de 2009.



En base a la cantidad de población, es posible clasificar los centros del territorio en estudio como:

- **Ciudades intermedias**, entre 10.000 y 100.000 habitantes, que representan el 5%:Santa Rosa, General Pico, General Acha, Toay.
- Ciudades pequeñas, entre 2.000 y 10.000 habitantes, representan el 22%:Eduardo Castex, Realicó, Intendente Alvear, Victorica, Guatraché, Macachín, Ingeniero Luiggi, Quemú Quemú, Catriló, Rancul, Trenel, Colonia Barón, Winifreda, General San Martín, Jacinto Aráuz, Caleufú, Miguel Riglos, Parera.
- **Centros menores**: que oscilan entre 500 y 2.000 habitantes (28%) y que poseen menos de 500 habitantes (45%). Anexo tablas de población

CANTIDAD DE POBLACIÓN POR CENTROS						
2010 Menos de 500 Entre 500 y Entre 2000 y Más de 10.000 hab.						
Cantidad de centrosen porcentaje	45%	28%	22%	5%		
Cantidad de población en hab.	5.685 hab.	22.612 hab.	61.801 hab.	195.091 hab.		

⁵¹ Datos censos nacionales disponibles

Capítulo 8. Transformaciones recientes del espacio urbano-territorial de La Pampa. En la identidad del territorio está su alternativa.

De este análisis se observa una clara tendencia a la pérdida de población rural 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 estos.

A continuación se analiza la situación de algunos de estos pueblos de La Pampa.

Naicó: trazado en el trayecto de la primera línea ferroviaria que ingresa a La Pampa -el Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste-a partir de la localización de estación construida en 1897.La importancia de este punto de embarque queda documentada en los 933.080 Kilogramos de cereales, 140.830 Kilogramos de lana, 19.660 cueros lanares y 17.300 Kilogramos de pasto seco, que se despachan en 1905. La disposición del pueblo en terrenos salitrosos, con un entorno poco productivo, carentes de agua dulce, constituye uno de los elementos que coadyuvan a su escaso desarrollo. La explotación forestal para la provisión de leña para el ferrocarril constituye la actividad económica principal en sus orígenes. Se tiene registro que a principios de siglo se realizan relevamientos de minas de cobre próximas. El trazado urbano se dispone colindante a la estación, aunque existe un trazado posterior alejado de esta -mandado mensurar por Fortunato Anzoátegui- en correspondencia con la fecha fundacional del pueblo de 1911. La interrupción del ferrocarril condiciona fuertemente su desarrollo, estando la ruta más próxima a 15 km de distancia. Para 1920 la población inicial de 300 habitantes, se reduce a sólo 3 habitantes en la actualidad. Además del edificio de estación -en buen estado de conservación- se destacan en ruinas la escuela, el cementerio, el salón de baile, la capilla y algunas viviendas.

NAICÓ. Registro fotográfico y los principales equipamientos en ruinas. Fuente. Mónica Martínez

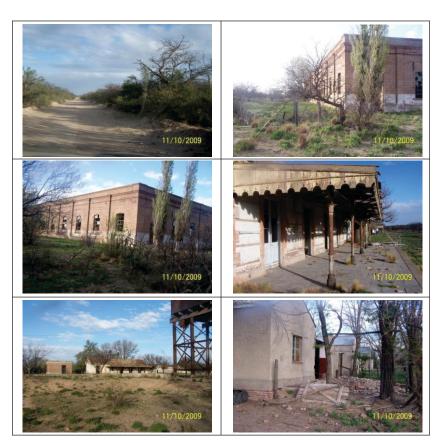


⁵² DEFOUGUÉRES, Miguel. Guía descriptiva, demostrativa y administrativa del Territorio Pampa Central. Ediciones Cuneo. Buenos Aires, 1906.

⁵³ ÁLVAREZ, José Higinio. *Los pueblos de La Pampa: apuntes sobre su nacimiento, su historia*. Dirección de Prensa. Subsecretaría de Información pública. Provincia de La Pampa. Santa Rosa, 1994.

Un centro en igual condición de abandono y sobre la misma línea del Ferrocarril es **Hucal**, cuya estación es de 1897. A diferencia de Naicó, la estación de Hucal se encuentra en ruinas, conjuntamente con importantes instalaciones ferroviarias en galpones para reparar máquinas; y un conjunto de viviendas ferroviarias, hoy inactivas.

HUCAL. Registro fotográfico de la estación y los principales equipamientos. Fuente: Mónica Martínez



Otro centro en similares condiciones es **Cachirulo**, cuya estación se traza en la misma línea del Ferrocarril de Naicó y Hucal, en 1898. El pueblo se funda en 1901, a partir de la Colonia San Antonio. La percepción de un antiguo poblador resume su proceso de decrecimiento:

La memoria de Ciriaco aún conserva las imágenes de la primera vez que visitó el pueblo, hace casi 50 años: "Tenía más de mil habitantes y una zona de chacras muy próspera. Después llegaron los grandes (terratenientes), se compraron la tierra y empezó la decadencia".

El censo de 1920 arroja una población de 276 habitantes y actualmente la población es de 40 personas, dedicadas a la producción de ladrillos principalmente.

CACHIRULO. Registro fotográfico de la estación y los principales equipamientos. Fuente: Mónica Martínez



En el caso de **Rolón**, si bien el pueblo y colonia, se trazan en 1907; la estación y las edificaciones de su entorno, se localizan alejadas del trazado urbano, constituyendo un conjunto deinteresante valor patrimonial en riesgo de desaparición La estación de 1909, forma parte del ramal Ferrocarril Pacífico, que se desprenden de la línea entre Darragueira y Huinca Renancó. Otras estaciones del mismo sistema -como Estación Hidalgo- se encuentran actualmente en estado de abandono. La población de Rolón ronda los 800 habitantes, manteniéndose casi estable desde 1920.

ROLÓN. Registro fotográfico de la estación y los principales equipamientos. Fuente: Mónica Martínez



Numerosas estaciones que no desarrollan trazados urbanos se encuentran en situación de abandono. En algunos casos resultan inaccesibles formando parte, clandestinamente, de propiedades privadas.

Son los casos de Cotita, Epupel, Gamay, Ivanowsky, Trili, Lavalle, Apuyaco, Hidalgo, Cereales, Boeuf, Ceriola, Cereales, Alfredo Peña, Huelén, Gaviotas, entre otras.

Cabe destacar que un 32% de los centros de hasta 10.000 habitantes han perdido población en la última década. El proceso que mayores consecuencias tiene por la pérdida del valor patrimonial de los poblados históricos, corresponde a los centros de servicios rurales, muchos de los cuales se encuentran directamente en proceso de desaparición.

Asimismo, un 35% de los centros con menos de 500 habitantes se encuentra en proceso de franco decrecimiento, estando en riesgo su permanencia en el tiempo. ⁵⁴ Siendo estos: (*Tabla Nº 2 A, 2B, 2C y 2D.y gráficos 6 A, 6B, 6C, y 6D*).

⁵⁴ Para la comparación del proceso fundacional.se tomaron datos con la población de los primeros años, 1920-1935. Las mismas se detallan en el Atlas que acompaña esta investigación. Las fuentes utilizadas para la elaboración fueron extraidas del Gobierno de la provincia de La Pampa en base al INDEC. Disponible en http://www.lapampa.gov.ar/ce.nso-2010-POBLACIÓN.-viviendas-hogares.html. Consulta 20-04-2015.

Tabla N° 2 A Centros de servicios rurales (menos de 500 habitantes). *En negrita indicados los que decrecen*.

Lo	calidad	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	Ceballos	331	323	-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	Loventué	123	111	-12	-9.8
12	Rucanelo	234	219	-15	-6.4
13	Conhelo	398	464	66	16.6
14	Monte Nievas	415	470	55	13.3
15	Metileo	483	483	0	0
16	Trebolares	52	46	-6	-11.5
17	Dorila	385	377	-8	-2.1
18	Agustoni	268	284	16	6
19	Mauricio Mayer	326	291	-35	-10.7
20	Colonia San José	45	32	-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	Cachirulo (3)		40	///	///
25	Naicó	8	3	-5	-62.5
26	Quehué	385	422	37	9.6
27	Colonia Santa María	284	289	5	1.8
28	Unanué	77	69	-8	-10.4
29	Perú	28	39	11	39.3
30	Hucal	20	3	-17	-85
31	Abramo	323	312	-11	-3.4
32	Anzoategui	8	68	60	750

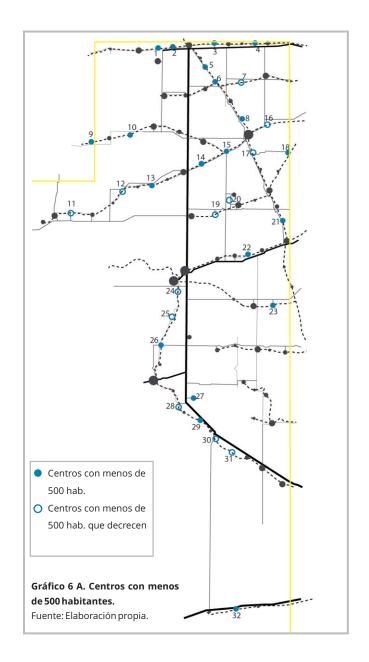


Tabla N $^{\rm o}$ 2 B. Centros de servicios rurales entre 500 y 2000 habitantes. En negrita indicados los que decrecen.

Loca	ilidad	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	Telén	1,301	1,240	-61	-4.7
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	Lonquimay	1,558	1,680	122	7.8
15	Ataliva Roca	557	707	150	26.9
16	Doblas	1,673	1,586	-87	-5.2
17	Rolón	672	678	6	0.9
18	Alpachiri	1,797	1,759	-38	-2.1
19	General Manuel J. Campos	777	935	158	20.3
20	Santa Teresa	518	466	-52	-10
21	Bernasconi	1,543	1,577	34	2.2

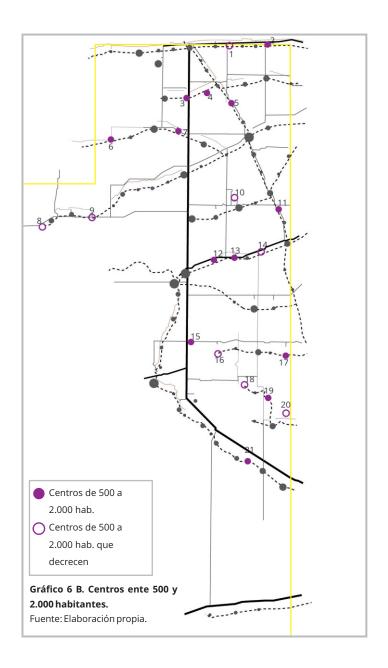
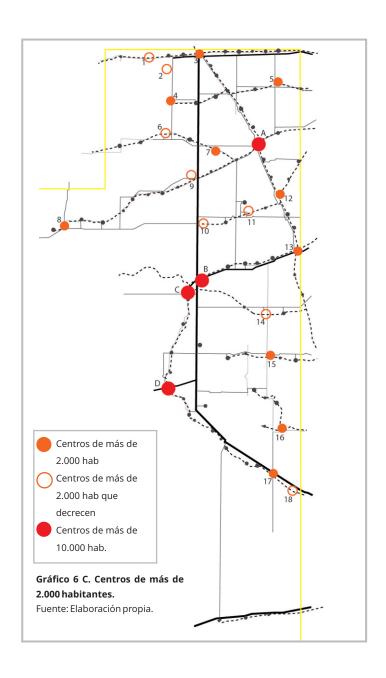


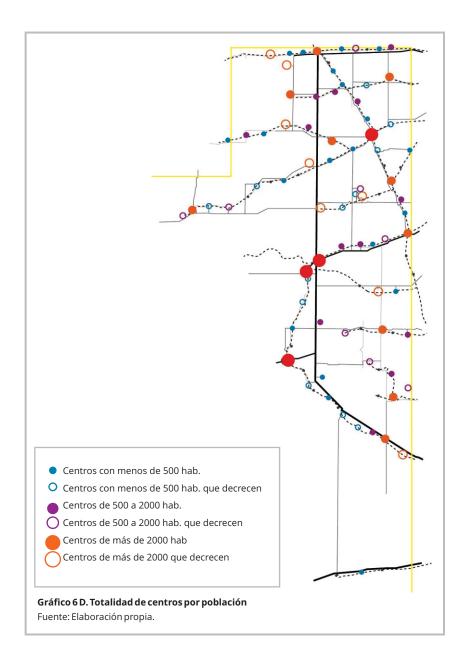
Tabla N° 2 C. Centros de servicios rurales que presentan 2000 y más habitantes. *En negrita indicados los que decrecen*.

Loca	alidad	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	Caleufú	2,116	2,014	-102	-4.8
7	Trenel	3,081	3,387	306	9.9
8	Victorica	5,517	5,703	186	3.4
9	Eduardo Castex	9,347	9,253	-94	-1
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	Catriló	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	Jacinto Aráuz	2,463	2,434	-29	-1.2

Tabla N° 2 D. Centros que presentan 10.000 y más habitantes.

А	General Pico	52,475	56,795	4,320	8.2
В	Santa Rosa	94,340	102,860	8,520	9
С	Toay	8,059	11,626	3,567	44.3
D	General Acha	11,869	12,184	315	2.7





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 Foster, 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.

Tres de los tramos de ferrocarril, estudiados en el capítulo 4, son los que presentan mayor número de centros en situación de decrecimiento respecto del momento fundacional.

A continuación se presenta un análisis de la dinámica poblacional por ramales, la que se realiza teniendo en cuenta la siguiente clasificación:

- a) **Centros que crecen:** son aquellos que mantienen un ritmo progresivo desde su fundación hasta la actualidad, en base a datos censales demográficos comparativos entre 1920 y 2010.
- b) **Centros que decrecen:** son aquellos que mantienen un ritmo decreciente desde su fundación hasta la actualidad, en base a datos censales demográficos de 1920 y 2010.
- c) **Estaciones en proceso de deterioro:** cuadros de estación en que no se visualiza un trazado incipiente en su entorno y que actualmente se encuentran abandonadas o van camino a estarlo.

Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste Tramo desde Jacinto Araúz hasta Toay (1891 - 1897 – 15 estaciones).

Línea		Estación	1920 hab.	2010 hab.
Jacinto Aráuz hasta Toay(1891-1897)	a) Centros que crecen	Jacinto Aráuz	938	2.434
		San Martín	795	2576
		Abramo	101	312
		General Acha	2.737	12.184
		Toay	1.863	11.626
	b) Centros que decrecen	Bernasconi	1.796	1.577
	-	Hucal	287	3
		Perú	266	39
		Unanué	113	69
		Quehué	653	422
		Naicó	276	3
		Cachirulo	341	40
	' '	Utracán		
	deterioro	EpuPel		
		Gamay		

Tramo desde Ivanowsky a Realicó (1908 - 1909 – 13 estaciones).

Línea		Estación	1920	2010
			hab.	hab.
Catriló – Realicó	a) Centros que crecen	Realicó	2.376	7.343
(1908-1909)		General Pico	6.449	56.795
		QuemúQuemú	1.809	3.714
		Catriló	1.279	3.955
		Dorila	337	377

Línea		Estación	1920 hab.	2010 hab.
	b) Centros que decrecen	Relmo	115	120
		Miguel Cané	1.478	803
		Speluzzi	922	367
		Ojeda	(1935) 232	70
		Falucho	646	177
	c) Estaciones en proceso	Ivanosky		
	de deterioro	Cayupán		
		Ricardo Lavalle		
		Trilí		

Ferrocarril del Oeste Tramo Catriló a Toay (1897 -7 estaciones)

Línea			Estación	1920 hab.	2010 hab.
Catriló a Toay	a) C	entros que crecen	Santa Rosa	5.563	102.860
(1.897)			Lonquimay	1.031	1.680
			Catriló	1.279	3.955
			Toay	1.863	11.026
			Ánguil	1.455	1.705
	b)	Centros que	Uriburu	1.096	964
	decrecen	La Gloria	125	46	
				(1947)	

Tramo Trebolares a Telén (1906 - 1909, 14 estaciones)

Línea		Estación	1920 hab.	2010 hab.
Trebolares a Telén (1.906- 1.909)	a) Centros que crecen	General Pico	6.449	56.795
(1.500- 1.505)	crecen	Castex	2.414	9.253

Línea			Estación	1920	2010
				hab.	hab.
			Victorica	2.266	5.703
			Telén	714	1.240
			Metileo	416	483
Trebolares a Telén	a)	Centros que crecen	Conhelo	380	464
(1.906- 1.909)			Trebolares	202	46
			Monte Nievas	614	470
			Rucanelo	345	219
			Luan Toro	800	689
			Loventué	s/d	111
			Boeuf		
			Ceriola		
			Emilio Mitre		

Retomando lo expuesto en el capítulo 5, el proceso de crecimiento de los centros está condicionado desde el momento mismo del proceso fundacional, como consecuencia de:

- Soporte natural, las condiciones naturales del territorio: la aptitud del suelo para la producción agrícola-ganadera u otra; el clima.
- Unidades productivas y actividades económicas: la subdivisión del suelo rural y su relación con la unidad productiva.
- Diversificación de las actividades productivas primarias, servicios e industria.
- Comunicación y transporte: accesibilidad a través del ferrocarril y los caminos rurales, a los puertos o mercados
- Rol en el sistema de ciudades: articulación e integración a la red de ciudades, rol en la jerarquía urbana, competencia o complementariedad entre centros.

• Poblamiento: crecimiento vegetativo y procesos migratorios.

Los centros que se localizan atendiendo a estas condiciones presentan ventajas comparativas para su desarrollo. La ausencia de alguno de estos aspectos determina su potencial decrecimiento y/o abandono.

Es posible deducir entonces que en el código genético de la gestación de estos pueblos, está presente su posibilidad de desarrollo futuro.

Los pueblos que decrecen, en general lo hacen porque se agota la actividad productiva que les da origen y no logran reemplazar o diversificar la base económica primera.

Síntesis de la estructura territorial actual

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:

- 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 van desapareciendo: el tejido socio-cultural, el sentido de apropiación y pertenencia, las prácticas culturales.
- 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 entorno 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 receptan los movimientos migratorios internos.

A escala territorial, el modelo urbano territorial inicial se transforma sustancialmente, en tanto:

- 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 en algunos casos 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. (*Gráficos 7 y 8*).

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.

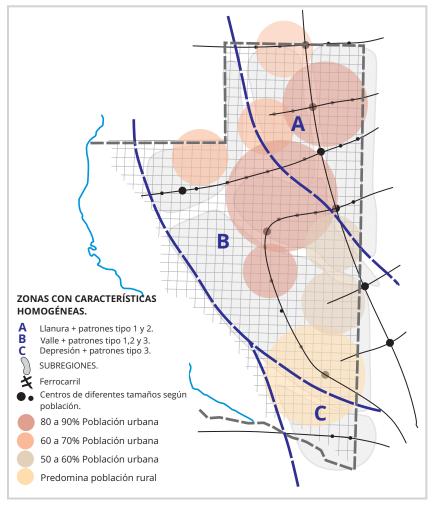


Gráfico 7-Características del territorio pampeano+población.

Fuente: Elaboración propia

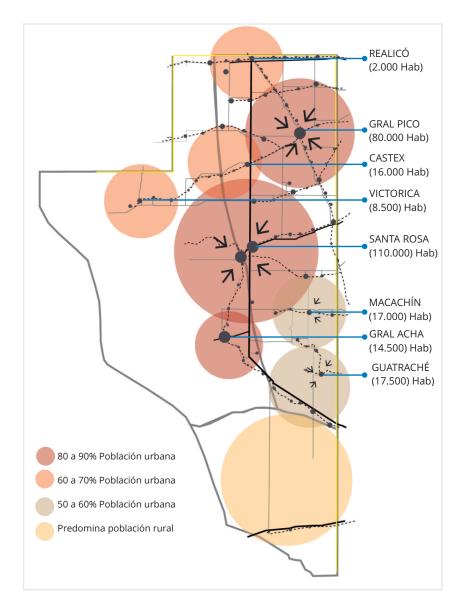


Gráfico 8- Modelo territorial actual.

Fuente: Elaboración propia.

8.3 Las transformaciones de los pueblos de La Pampa

En este apartado se trata de responder a los siguientes interrogantes:

¿Cómo incide en la estructura urbana -según la escala de los centros- el reemplazo del ferrocarril por el transporte de rutas?¿Qué elementos se modifican?¿Qué espacios se re-significan?

¿Cómo se adapta el modelo urbano-territorialfundacional a la dinámica de los centros?

A los fines de estudiar los cambios principales y su incidencia en la estructura de los centros, se consideran particularmente los diferentes elementos de análisis urbano, comenzando por el ferrocarril.

Los cuadros de estación. La sustitución de los usos originales. La pérdida del significado de las estaciones en la configuración de los asentamientos.

El cuadro del ferrocarril es el que sufre mayores transformaciones, sumado al conjunto de los elementos de apoyo a la infraestructura ferroviaria, dándose diferentes situaciones según la escala de los centros:

a) Centros de servicios rurales (2.000 habitantes y menos)	El cuadro de la estación es protagonista de la estructura del pueblo. La escasa dinámica del centro determina una valorización del cuadro de estacióncomo espacio simbólico representativode un momento histórico.
b) Centros urbanos (más de 2.000 habitantes)	Cuanto más grande es la escala del centro, el cuadro de la estación aunque siempre es significativo- pierde protagonismo, en desmedro de otros espacios que se potencian como el centro comercial, las plazasy edificios característicos de su entorno.

La importancia del trazado ferroviario en cada uno de los pueblos de La Pampa se atribuye a lo que este representa:

- El germen inicial del proceso urbanizador.
- Junto a la colonización, uno de los componentes principales del modelo urbano territorial pampeano.
- Elemento principal ordenador del trazado urbano, disponiendo en forma alineada y modulada las manzanas en su entorno.
- Elemento de organización socio-espacial por grupos socioeconómicos, a uno u otro lado de la vía.
- Caracterizado por la calidad de las edificaciones y su valor patrimonial.
- El espacio de la estación de pasajeros y su entorno representa el principal punto de encuentro y sociabilización.
- Las edificaciones que se alinean en sus bordes contienen los usos públicos más significativos y captan con su localización el mayor plusvalor -principalmente hacia el frente de la estación de pasajeros-.
- El espacio del ferrocarril se integra históricamente al sistema de espacios significativos de los pueblos pampeanos, conjuntamente con la plaza y el centro comercial.

A fin de ilustrar el sentido de pérdida y abandono de las estaciones de pasajeros y otras edificaciones del cuadro ferroviario, se presenta por tramos de las líneas más representativas, el registro fotográfico de su situación actual.

Ferrocarril Pacífico

Comprende las estaciones de pasajeros de los centros trazados a partir del Ferrocarril Pacífico de la Línea que une Darragueira (Provincia de Buenos Aires) con Huinca Renancó (Provincia de Córdoba), materializadas entre 1908-1909, y otras dependencias.

En Realicó. General Pico y Catriló, las estaciones son del Ferrocarril del Oeste, construidas entre 1906 y 1909.

Este tramo se encuentra actualmente concesionado el servicio ferroviario de transporte de carga Ferro expreso Pampeano.

Ferrocarril Pacífico (1908-1909) Estaciones y otras edificaciones

Fotos Mónica Martínez





REALICÓ

Estación del Ferrocarril Oeste

Estación cabecera principal

Población del centro: 7.343 habitantes (Censo 2010).

En su entorno yacen las instalaciones del Molino Harinero Warner. Inicialmente es cruce de rutas de dos líneas ferroviarias: Ferrocarril del Oeste y del Pacífico.

Uso actual: empresa Ferro expreso pampeano.

Estado: bueno.



FALUCHO.

Estación del Ferrocarril Pacífico

Estación intermedia tipo modesto
Población del centro 177 habitantes (Censo

Uso actual: estación cerrada. Estado: regular a bueno.

LAVALLE

Estación del Ferrocarril Pacífico

Sin datos.

Difícilmente accesible



DJEDA

Estación del Ferrocarril Pacífico

Estación intermedia tipo modesto Población centro:70 habitantes (Censo 2010). Uso actual: vivienda. Estado: de abandono.



VERTIZ

Estación del Ferrocarril Pacífico

Estación intermedia tipo modesto Población del centro: 688 habitantes.(Censo 2010)

Uso actual: cerrada.

Estado: regular a bueno.

Tramo de rieles en obra.



SPELUZZI

Estación del Ferrocarril Pacífico

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 367 habitantes (Censo 2010).

Estación cerrada.

Instalaciones con mínimo mantenimiento.



CARLOS BERG

En General Pico.

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto Uso vivienda.

Estado de abandono.





GENERAL PICO

Estación del Ferrocarril del Oeste.

Estación cabecera principal. Cruce de rutas de dos líneas ferroviarias.

Población del centro: 56.795 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: ferroviario

Otras instalaciones: Molino Harinero Fénix. Estado cerrado.



DORILA

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto Población del centro: 377 habitantes (Censo 2010).
Uso actual: vivienda.

Estado: de abandono.



TDII

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto Uso actual: vivienda.

Estado: de abandono.



MIGUEL CANE

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 803 habitantes. (Censo 2010)

Uso actual: cerrada.

Estado: regular a bueno.



RELMO:

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 120 habitantes (Censo 2010).

Uso institucional.

Estado regular a bueno.



QUEMU QUEMÚ

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto

Población del centro: 3.714 habitantes (Censo 2010).

Uso institucional municipal.

Estado regular



CATRILÓ

Estación del Ferrocarril Oeste.

Estación cabecera tipo principal

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto

Población del centro: 3.955 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: cerrada.

Uso actual: vivienda.

Estado: de abandono.

IVANOWSKY

Estado: de abandono. El frente de la estación queda de espaldas al pueblo.



Fuente: Disponible en

http://caminandolapampa.blogspot.com.ar/2013/1

1/ivanowsky-la-pampa-argentina.html

Ferrocarril del Oeste

Las estaciones de la línea desde González Moreno (Provincia de Buenos Aires), provenientes del puerto de Buenos Aires, materializadas entre 1906 y 1909.

Ferrocarril del Oeste (1906-1909) Estaciones y otras edificaciones

Fotos Mónica Martínez



TREBOLARES

Estación del Ferrocarril del Oeste

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 46 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: cerrada

Estado: de abandono.



METILEO

Estación del Ferrocarril del Oeste

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 483 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: vivienda.

Estado: de abandono.



MONTE NIEVAS

Estación del Ferrocarril del Oeste.

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 470 habitantes. (Censo 2010)

Uso actual: abandonada.

Estado: de abandono.





EDUARDO CASTEX

Estación del Ferrocarril del Oeste.

Estación intermedia tipo modesto. Población del centro: 9.253 (Censo 2010).

Uso actual: institucional cultural.

Estado: regular a bueno.

Instalaciones complementaria: antiguo molino



Foto: Panoramico Google Earth

BOEUF

Estación del Ferrocarril del Oeste

Estación intermedia tipo modesto Accesibilidad condicionada.



CONHELO

Estación del Ferrocarril del Oeste

Estación intermedia tipo modesto Población del centro: 464 habitantes (Censo 2010)

Uso: biblioteca.

Estado: regular a bueno.



Sin datos. Accesibilidad condicionada.



RUCANELO

Estación del Ferrocarril del Oeste.

Estación intermedia tipo modesto

Población del centro: 219 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: vivienda.

Estado: regular.

EMILIO MITRE

Estación del Ferrocarril del Oeste Sin datos. Difícilmente accesible.



LUÁN TORO

Estación del Ferrocarril del Oeste

Estación intermedia tipo modesto Población actual: 689 habitantes (Censo 2010). Uso actual: cerrada.

Estado: regular.



LOVENTUE

Estación del Ferrocarril del Oeste

Estación intermedia tipo modesto Población actual: 111 habitantes (Censo 2010) Usoactual: vivienda

Estado: regular



VICTORICA

Estación del Ferrocarril del Oeste.

Estación intermedia tipo modesto

Población actual: 5.703 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: cerrada.

Estado: regular



TELÉN **Estación del Ferrocarril del Oeste.**

Estación punta de rieles tipo modesto Población actual: 1.240 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: museo. Estado: regular a bueno

Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste

Estaciones de la línea proveniente desde Bahía Blanca, pasando por Nueva Roma (Provincia de Buenos Aires) hasta Toay, construidas entre 1891 y 1904. Luego, Ferrocarril Pacífico: 1904-1924

Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (1891-1904)y Ferrocarril Pacífico(1904-1924) Estaciones y otras edificaciones

Fotos Mónica Martínez y Panoramico Google Earth



Fetación

Noroeste

Estación intermedia tipo modesto. Población del centro: 2.434 habitantes (Censo

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al

2010).

IACINTO ARÁUZ (1889)

Uso actual: museo.

Estado: regular a bueno.

Entorno torre de acopio de cereales.



Fuente: Panoramio Google Earth.

Fuente: Panoramico Google Earth.

GENERAL SAN MARTÍN (1901)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 2.576 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: cerrada.

Estado: regular.

En torno Junta Nacional de Granos



Fuente: Panoramico Google Earth.

BERNASCONI (1888)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 1.577 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: museo.

Estado: regulara bueno.



ABRAMO (1909)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste.

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 312 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: cerrada.

Estado: regular a bueno.



HUCAL (1890)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste.

Estación intermedia tipo modesto.

Uso actual: abandonada.

Estado: en ruinas.



Fuente: Panoramio Google Earth.

COTITA

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Accesibilidad condicionada.



PERÚ (1928)

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 39 habitantes. (Censo 2010)

Uso actual: vivienda.

Estado: regular



EPUPEL

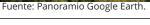
Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste

Estación intermedia tipo modesto.

Uso actual: abandonada

Estado: en ruinas.

Accesibilidad condicionada.



UNANUÉ (1910)

Estación del Ferrocarril Pacífico.

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 69 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: vivienda.

Estado: regular.



Foto: google earth

GAMAY(1896

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste.

Estación tipo apeadero.

Uso actual: vivienda.

oso actaan viviena

Estado: regular.



GENERAL ACHA (1882)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste

Estación tipo monumental.

Población del centro: 12.184 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: institucional.

Estado: bueno. Es la de mayor jerarquía de La Pampa.



UTRACÁN (1896)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste

Estación intermedia tipo modesto.

Uso actual: vivienda.

Estado: regular.



QUEHUÉ (1896)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 422 habitantes (Censo 2010).

Uso actual: institucional.

Estado: bueno.



NAICÓ (1897)

Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste.

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 3 habitantes (Censo 2010). Centro de 1911.

Centro de 1511.

Uso actual: cerrada.

Estado: regular.



CACHIRULO **Estación del Ferrocarril Pacífico**.

Estación intermedia tipo modesto.

Población del centro: 40 habitantes. (Censo 2010).

Uso actual: vivienda Estado: regular



TOAY (1894)

Estación del Ferrocarril Oeste y Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (2 estaciones). Esta última desmantelada.

Estación punta de rieles tipo modesto.

Población del centro: 11.626habitantes (Censo 2010).

Uso actual: institucional. Estado: regular.

Estado actual de los edificios de arquitectura italianizante en el entorno al cuadro de la estación: antiguos comercios de ramos generales, bares, fondas, hoteles.

En correspondencia con el estado de abandono de la estación de pasajeros, los edificios del entorno siguen similar curso.









En los centros de mayor escala, el resguardo y refuncionalización del edificio de la estación ayuda a la preservación edilicia y renovación de usos del entorno. En los centros de menor escala, el estado de mantenimiento es regular y están destinadas a usos culturales, museos, usos educativos, administrativos, entre otros. Un gran número de centros menores y cuadros escasamente urbanizados en su entorno, presentan estado de abandono o uso residencial. El riesgo de la pérdida patrimonial de la arquitectura ferroviaria y de las edificaciones italianizantes de su entorno se acentúa cuando más pequeña es la escala del centro.

Las rutas

Como consecuencia de la sustitución tecnológica ligada a los medios de transporte y a los modos de producción, los diferentes pueblos, ven transformar su configuración inicial fuertemente definida por las dependencias ferroviarias.

En los centros urbanos, la aparición de las rutas pavimentadas tiene consecuencias importantes en la estructura interna de las ciudades, definiendo nuevos ingresos al área central y transformando estos en corredores comerciales. Estos nuevos ejes viarios conectan las rutas con el espacio cívico -las plazas-y el área comercial, apoyando las funciones sociales que destituyen el cierre de las estaciones y el debilitamiento de su entorno.

Para Randle, la aparición de las rutas pavimentadas tiene consecuencias importantes en la estructura interna de las ciudades pampeanas. Mientras las vías del ferrocarril actúan como barreras de crecimiento y la estación, como foco de concentración de actividades, los accesos camineros atraen sin

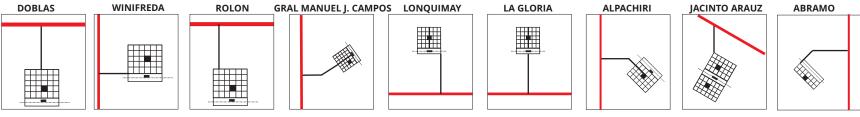
restricciones de paso a nuevas actividades que se localizan en su entorno. Para el autor, el nodo o cruce donde la ruta se deriva al acceso principal de la planta urbana, equivale al foco de atracción de la estación.

El corte entre el territorio rural y el urbano, se configura por una puerta o pórtico de ingreso, que ata la ruta con la calle principal de acceso al pueblo.

El rol del trazado ferroviario urbano ha sido reasignado a las rutas, y el transporte automotor incorpora nuevos elementos a la estructura de la planta urbana en los centros pampeanos. Según la escala, se dan diferentes situaciones de acceso e integración con el soporte viario territorial:

ACCESO E INTEGRACIÓN DEL CENTRO AL SOPORTE VIARIO TERRITORIAL. (Gráfico 9).				
Variante 1	Dos o más rutas bordean el centro urbano al que se llega a través de las vías principales de acceso al espacio central -plaza y centro comercial			
Variante 2	Una única ruta adyacente al centro urbano desde donde se desprende una o dos vías principales de acceso al espacio central.			
Variante 3	Una única vía paralela e inmediata al cuadro del Ferrocarril. Se corresponde con la estructura de caminos del primer trazado fundacional.			

VARIANTE 1



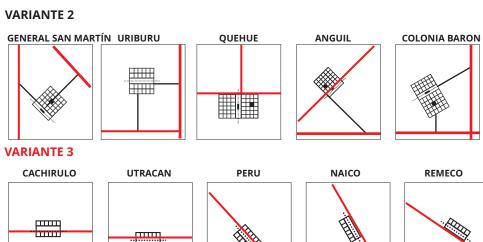


Gráfico 9. Acceso e integración del centro al soporte viario territorial Fuente: Elaboración propia.

El trazado y tejido urbano

En todos los casos, el crecimiento se apoya en el trazado en cuadricula existente. El trazado inicial sirve de soporte a los pueblos hasta que alcanzan una población de 2.000 habitantes. Solo en las ciudades que superan esta cifra, se anexan nuevos trazados que siguen la ortogonalidad del existente, modificando la retícula en cuadricula por otra rectangular. Este nuevo trazado se dispone linealmente sobre las vías principales que integran el área central con las rutas.

La ocupación se hace en parcelas de medidas regulares con predominancia de la vivienda individual. Sólo en los pueblos de mayor escala aparece la vivienda colectiva en altura entre medianeras en el centro, y en la periferia adopta la forma de tiras, principalmente con fines sociales.

Las actividades económicas

En los pueblos de mayor escala se desarrollan áreas destinadas a la producción industrial que reemplazan los establecimientos industriales antes localizados en las proximidades de la estación (molinos, depósitos, silos).

La expansión del área central se da por el crecimiento de las actividades principales tanto por extensión como densificación. Ello está ligado a un crecimiento de la población, el que es atribuible fundamentalmente a la existencia de un desarrollo industrial y de servicios, existiendo diferentes jerarquías de centros en el espacio regional.

En los pueblos de escala pequeña, las actividades económicas están reducidas al sector administrativo y de servicios mínimos.

Las plazas y los edificios singulares

La plaza y su entorno se mantienen como uno de los espacios más significativos del trazado urbano original. Las plazas son espacios de uso recreativo que contienen además la función cívica administrativa. En su entorno se localizan los edificios de gobierno en singulares edificaciones destinadas a municipalidad, policía, juzgado.

Los centros de mayor escala incorporan nuevos espacios destinados a educación, salud, administración, servicios, de carácter público y privados.



Síntesis de la estructura urbano-territorial actual

En todos los centros se modifica la estructura funcional, ya que las actividades iniciales ligadas al transporte y la comunicación de cargas y pasajeros, desaparecen o pierden protagonismo.

La desaparición de las funciones del ferrocarril produce modificaciones sustanciales en la estructura de los pueblos. De todas, la pérdida del ferrocarril es la más importante, no tanto por las condiciones de accesibilidad y aislamiento que se sustituyen por rutas, como por su significado en la estructura de los centros, funcionales y paisajísticas, y la situación de abandono, desidia y ruina que representa su sustitución. En la mayoría de los casos no se puede revertir este proceso.

Solo las ciudades de mayor escala alcanzan a desarrollar un área central y un espacio social en torno a la plaza, que conforma un nuevo paisaje urbano que prescinde del protagonismo inicial de la estación y su entorno.

En los centros de servicios rurales, aunque la estructura funcional también se modifica, la estructura perceptual del protagonismo del cuadro de la estación subyace con más fuerza, como referencia histórica de un pasado que no fue, al no haber otros elementos que lo sustituyan. (*Gráfico 10*).

El modelo urbano-territorial inicial se transforma, en tanto la población que antes habitaba el campo y las colonias 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.

En los centros de mayor escala (*Gráfico 11*), la estructura inicial se modifica, en tanto:

- Las plazas se re-significan valorizándose conjuntamente con su entorno.
- El área comercial se desarrolla y expande en los centros de mayor escala, extendiendo las funciones centrales sobre las vías principa-

les.

- El cuadro del ferrocarril y sus instalaciones se re-significan con nuevos usos, pero sin alcanzar el protagonismo del proceso inicial. En algunos casos, el ferrocarril de carga transita sin hacer uso de las instalaciones ferroviarias (estación de pasajeros, depósitos, viviendas y otros).
- Las calles de acceso -desde las rutas principales-se incorporan a la planta urbana como vías estructurantes.
- Los nuevos equipamientos y usos singulares se desarrollan en forma de islas en la periferia urbana.
- Las clases sociales se desplazan produciendo una creciente polarización del territorio.
- La relación con el espacio rural se modifica, ya que la dependencia del área rural se reduce considerablemente, marcando una fragmentación entre campo y ciudad. Paradójicamente algunos chacareros que antes habitaban el campo, hoy habitan los barrioscerrados de la ciudad.

En los centros de servicios rurales, la estructura inicial se conserva:

- La escasa dinámica de los centros hace que estos mantengan la relación espacial entre la estación, la calle principal y la plaza.
- Si bien el ferrocarril deja de funcionar, no pierde el valor simbólico como elemento referencial del espacio.
- La relación con el espacio rural se modifica, aunque el proceso es menos significativo en tanto la población total permanece escasa.

Esta caracterización configura a los centros de servicios rurales como **poblados históricos.** La escasa dinámica que mantienen en el tiempo, determina la preservación física de sus rasgos principales, aun cuando los usos se modifican.

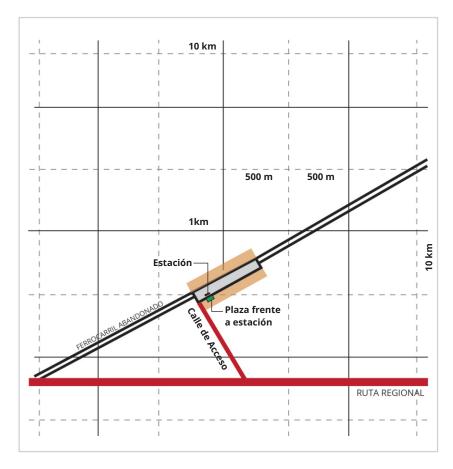


Gráfico 10. Evolución de la estructura de los centros de servicios rurales. Caracterización como poblados históricos.

Fuente: Elaboración propia

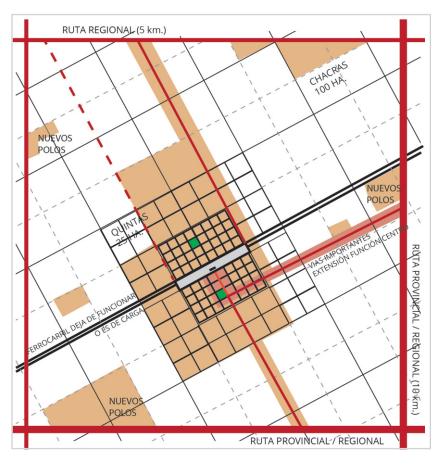


Gráfico 11. Evolución de la estructura urbana de los centros de escala pequeña e intermedia. Fuente: Elaboración propia

La interdependencia entre el centro urbano y el área rural presenta históricamente el siguiente desarrollo:

1º etapa fundacional. La población es mayoritariamente rural, vive en el campo y va a la ciudad en busca de servicios. Patrónurbano- territorial dominante.

2º etapa migración rural. 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. Se mantiene con modificaciones el patrónurbano- territorial.

3º etapa actual. 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. Ruptura del patrón urbano – territorial.

8.4 .En la identidad del territorio esta su alternativa de desarrollo

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:

- Comprenderlas 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.

La situación actual de ocupación y construcción del espacio urbano y rural, y su comparación con el proceso inicial, permite comprender qué características de los elementos de la estructura territorial y urbana, permanecen, se modifican, o desaparecen:

Características principales de los elementos de la estructura urbanaterritorial. El modelo urbano territorial inicial versus el modelo actual

El soporte natural

- Persiste como rasgo: el carácter de desierto como espacio no habitado, dado la escala y la escasa densidad poblacional urbanarural.
- Se debilita como rasgo: la construcción del paisaje a partir de la transformación productiva y las modificaciones en el soporte infraestructural ferroviario.
- Aparece como nuevo rasgo: la valorización del paisaje natural pampeano como paisaje escénico.

El trazado rural

• Permanece como rasgo: el trazado geométrico en retículas y

- cuadrículas, aunque se flexibiliza progresivamente. Los caminos rurales ordenados geométricamente.
- Se debilita como rasgo: la construcción de límites, alambrados, hileras de verde. Dominancia del espacio no contenido, escasamente delimitado.
- Aparecen como nuevo rasgo: el trazado de las rutas que se apoyan en el trazado rural y/o ferroviario.

El soporte infraestructural

- Persiste como rasgo: el valor simbólico representativo del ferrocarril y sus instalaciones, como espacio significativo y por la calidad de la arquitectura. En estado bueno, regular y de abandono.
- Se debilita como rasgo: el significado social de la estación de pasajeros y el cuadro ferroviario como espacios de encuentro, sociabilización, comercio. Desaparecen las funciones iniciales.
- Aparece como nuevo rasgo: las rutas y el transporte por estas, así como su articulación con los centros.

El trazado urbano

- Persiste como rasgo: el trazado geométrico en retícula y cuadrícula abstracta. Las ciudades crecen por extensión y se densifican apoyándose en la división geométrica del suelo.
- Aparece como nuevo rasgo: el trazado por extensión se alinea sobre los corredores principales. Se trazan nuevas urbanizaciones o fragmentos en la periferia urbana que adoptan trazados diferentes.

Las actividades económicas

 Persisten como rasgo: las instalaciones que antes participan del ciclo productivo: alambrados, tanques de agua, molinos, mangas.
 Subyacen en estado regular y de deterioro aquellas empleadas en técnicas ancestrales, que quedan en desuso.

- Persiste como rasgo y se intensifica: el monocultivo o uso intensivo del suelo hasta su desertificación -proceso de agriculturización-. Antes se dedicaban a la producción ganadera, trigo, explotación forestal. Estos procesos agudizan la problemática ambiental del territorio.
- Aparece como nuevo rasgo una marcada separación entre el espacio rural y urbano: menor integración física y social de las actividades productivas rurales entre sí y con los centros de servicios rurales y urbanos próximos.
- Aparece como nuevo rasgo: la integración de las áreas productivas a las rutas o caminos. La incorporación de tecnología a la producción. La incorporación de acopiadores, silos bolsa y otros. Equipamientos de desarrollo industrial.
- Aparece como nuevo rasgo una creciente y alarmante problemática ambiental ligada al uso de agro químicos y pesticidas que alteran el suelo, el agua y el aire, contaminándolos, afectando la salud de la población rural y urbana de los pueblos cercanos a los campos sembrados.

Los elementos significativos

- Persiste como rasgo: el espacio de la plaza y su entorno cívico religioso.
- Aparece como nuevo rasgo o persiste intensificando el uso: el área central comercial expandida, la caracterización comercial-funcional de las vías de ingreso desde las rutas, la incorporación de nuevos usos a la planta urbana en la periferia.
- Se debilitan primero y se preservan después: las mismas edificaciones que se abandonan en algunos casos, son más tardes resignificadas por su valor patrimonial, renovándolas. Edificios antiguos recuperados, reciclados, incorporando nuevos usos.

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 aun modelo que fragmenta progresivamente el campo y la ciudad:

- Persiste como rasgo con modificaciones: las colonias, ahora como unidades productivas independientes de dimensiones variables. 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, desparece el modelo inicial y se construye uno nuevo, adecuado a los cambios en los modos de producción y las demandas del mercado internacional.

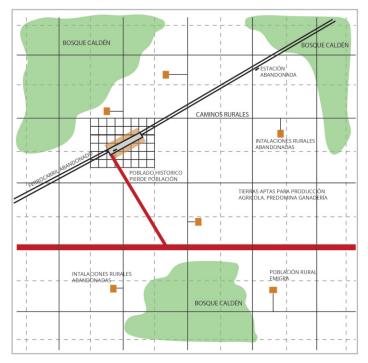


Gráfico 13. Evolución del patrón de asentamiento PUEBLOS+ FERROCARRIL.

Fuente. Elaboración propia

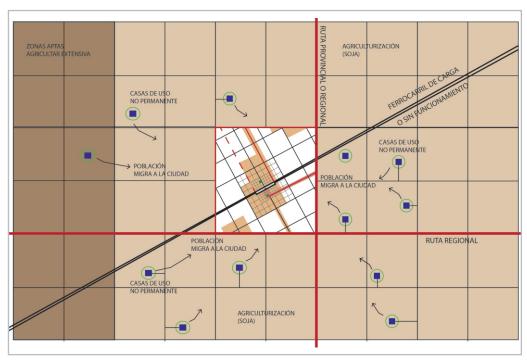


Gráfico 14. Evolución del patrón de asentamiento PUEBLOS+ FERROCARRIL + COLONIAS.

Fuente. Elaboración propia

Tópicos sobre la identidad pampeana

En el capítulo 6 se identifican cuatro rasgos característicos del territorio pampeano en el momento de su ocupación y urbanización.

De la lectura de la persistencia actual de estas características en el territorio de estudio, es posible deducir algunos tópicos que permanecen y otros que se incorporan, construyendo la identidad regional pampeana.

Tópicos de la identidad regional que permanecen:

1. El soporte natural le atribuye cualidades únicas al paisaje natural pampeano: el protagonismo de la naturaleza y su integración con los elementos de la construcción en dos escalas: urbana y territorial pampeana. 55

La condición del paisaje natural de La Pampa, le otorga cualidades únicas, con sutiles diferencias por subregiones que particularizan la relación entre los centros y el territorio circundante.

Los diferentes paisajes naturales permanecen subyacentes en la ocupación que se hace de este territorio. En el último tiempo, una mayor conciencia de su valor paisajístico, apunta a su promoción y desarrollo turístico, especialmente en la faja central ozona del caldenar, por el valor escénico de las especies arbóreas distribuidas en la pampa infinita.

2. Las condiciones de planicie dominante y la distribución de la población identifica el territorio como desierto:⁵⁶ la homogeneidad del resultado para quien no tiene el ojo ajustado a observar las sutiles diferencias.⁵⁷

Las cualidades de desierto se atribuyen a la totalidad del territorio pampeano, intensificándose hacia el Oeste, donde la urbanización se desarrolla escasamente. El proceso de decrecimiento de los centros de servicios rurales y el despoblamiento rural colabora en este proceso.

Hoy como ayer, el paisaje dominante es el desierto. Antes, atribuido a la no ocupación, y hoy, a su despoblamiento.

3. La construcción de límites y referentes para abordar la escala inconmensurable: frente a la escala inconmensurable del espacio infinito, la construcción de referencias, límites, espacios significativos.⁵⁸

La división del espacio infinito de la pampa, mediante un trazado en cuadrícula, se apoya en la referencia de sus límites, la configuración de sus bordes, continuos o por tramos, con enfiladas de árboles de gran porte o hilos de alambre. La definición de los caminos, mediante el ritmo de los postes de telégrafo, primero, y de electricidad, luego.

La incorporación de vegetación implantada de gran porte. En la inmensidad de esta planicie, la presencia de la vegetación resulta determinante. La vegetación cierra, delimita, enmarca el paisaje. La presencia del verde estructura el espacio de la pampa. La vegetación de gran porte -los árboles-le dan apertura y cierre a la infinitud de la llanura. Su presencia como hecho puntual, o como pantalla, constituye uno de los elementos referenciales más importantes del espacio. Ya los primeros colonos y pobladores empleaban reiteradamente este recurso, alternando entre diferentes especies arbóreas de gran porte que se pudieran adaptar al suelo pampeano.

4. El trazado geométrico ortogonal dominante y su permanencia en el tiempo. El orden: la geometría como recurso potente de ocupación y transformación del territorio. ⁵⁹

Frente a la infinitud del espacio, es necesario ponerle límites, cuantificarlo, ordenarlo en partes mensurables. La división geométrica del suelo en una retícula subyace desde su conquista, con escasas variaciones: los lindes de los campos, los caminos rurales, las rutas, copian la ortogonalidad de las secciones, fracciones y lotes de la cuadrícula inicial.

⁵⁵ Cap. 6 de este libro. pp. 384-385.

ALIATA, Fernando. "Entre el desierto y la ciudad. Arquitectura y Naturaleza en América Latina".
 Block. Revista de cultura de la Arquitectura, la Ciudad y el Territorio. Buenos Aires; 1998. p. 24 - 40
 Ibídem

⁵⁸ Ibídem

⁵⁹ Cap. 6 de este libro pp. 384-385.

La extensión del trazado de los centros se apoya en esta retícula, en el territorio, demostrando hasta la actualidad su validez en la extensión del crecimiento.

5.La construcción y de construcción del territorio

El desplazamiento de la cultura indígena, con el avance civilizatorio, hoy se ve replicado en el desplazamiento del chacarero, del agricultor, del productor de pequeñas parcelas que escasamente puede permanecer, frente a la tendencia económica creciente de la reorganización productiva en nuevas grandes superficies (pools de siembra).

La constante dinámica de construcción y destrucción o abandono, de las estaciones e instalaciones ferroviarias, en el proceso de sustitución del ferrocarril por el transporte de rutas.

6. A pesar de su estado de paralización y del deterioro creciente de las instalaciones, el ferrocarril sigue presente como soporte simbólico del territorio y germen inicial del trazado de los pueblos

El trazado ferroviario, el espacio de los cuadros de estación, la estación de pasajeros, es en suma, el principal recurso de transformación del territorio y de la construcción de los pueblos. La destitución de sus funciones reduce progresivamente el valor simbólico de este en la cultura pampeana y su paisaje. Este proceso se intensifica en los centros de mayor crecimiento, en tanto en los centros menores -llamados poblados históricos- estas cualidades permanecen con menores modificaciones. En reiterados casos, el estado de deterioro o abandono no solo representa una pérdida patrimonial irreparable, sino que además crea una imagen de ruina y desidia, desconectando las nuevas generaciones de un pasado que si bien les pertenece, no reconocen como propio.

7. Un modelo de ocupación impuesto por el desarrollo global

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, la ocupación responde a la estrategia de producción mundial y al rol asignado a la región pampeana en este escenario. El empleo de un modelo urbano-territorial integrado se presenta como el más adecuado para la puesta en producción, poblamiento

y urbanización del territorio pampeano.

A comienzos del siglo XXI, las estrategias de puesta en producción de este territorio responden a un escenario global, donde la región pampeana continúa con su rolde productor de materias primas y escaso desarrollo industrial. En esta evolución, el proceso de explotación es más descarnado, menos respetuoso de la cultura local, con graves efectos socio-ambientales. El escenario futuro promueve un crecimiento de la producción basado en el empleo creciente de la tecnología, frente a una demanda de alimentos a escala mundial en aumento, y una progresiva fragmentación de la ciudad y el campo, con la paulatina desaparición de los poblados históricos. En este contexto, el escenario tendencial se presenta sombrío, con escasas posibilidades de alcanzar un desarrollo integral y sustentable.

Pensados inicialmente para poblar, poner en producción y urbanizar el territorio, el desarrollo de los pueblos de La Pampa actual está condicionado al progreso y articulación de los principales componentes del modelo urbano-territorial inicial:

PUEBLOS + FERROCARRIL + COLONIAS

- Ferrocarril: como transporte, como comunicación en sus diferentes partes, que permite integrar la región al mundo, participando de la red regional, nacional, mundial y global.
- Colonias: como áreas de producción, desarrollo de unidades productivas, en condiciones de sustentabilidad ambiental, social, económica.
- Pueblos: como asentamientos de jerarquías variadas, complementarios entre sí, participando de una trama donde las actividades se integran al sistema productivo mundial. Incorporando nuevas actividades económicas y de servicios.

Actualmente, los pueblos que polarizan las distintas subregiones y que mantienen un crecimiento progresivo, se sintetizan en: CENTROS URBANOS VS CAMPOS, donde los elementos que participan se caracterizan por:

- Rutas: las rutas reemplazan al ferrocarril, se mejoran las comunicaciones. Los caminos se integran a una red más amplia. Se pierde el ferrocarril de pasajeros y en algunos casos, el de carga.
- Unidades de producción agropecuarias: se produce un crecimiento económico sin sustentabilidad social, ambiental, cultural; en desmedro de su desarrollo futuro. Se pierde la cultura agro-urbana ancestral.
- Asentamientos urbanos: crecen algunos en desmedro de las áreas rurales que se despueblan. Se incorporan y diversifican nuevas actividades económicas. Se disipa el patrimonio ferroviario.

Estrategias para el desarrollo futuro

En el código genético de la ocupación y urbanización de La Pampa está su principal alternativa de desarrollo. Si bien en esta tesis 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 tendencial presentado, y para revertir esta situación, apoyándonos en el código genético 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 agroindustrial 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.

- Articularlos 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.

Para cumplir estos objetivos es necesario desarrollar las siguientes actuaciones:

Ordenamiento territorial por subregiones

Implica la integración de varios asentamientos dentro de una subregión -hoy polarizada por un centro de mayor jerarquía- promoviendo la complementación de roles antes que su competencia.

Nuevas unidades de gestión

Para ello, dentro de cada subregión, se debieran conforman diferentes unidades de gestión. En estas, los centros de mayor jerarquía debieran incorporar bajo su jurisdicción administrativa los centros de servicios rurales de su entorno próximo, conformando una unidad de gestión. Esto posibilitaría la complementación de las funciones, evitando la competencia desequilibrada.

• Ordenamiento socio- productivo

El conjunto de los centros de cada subregión y de cada unidad de gestión debiera promover el desarrollo de actividades agrícolas sustentables y la diversificación de la economía, incorporando industrias y servicios.

Ordenar una distribución más homogénea de la población, evitando la pérdida definitiva de los centros históricos, incorporándolos como parte del circuito-cultural, histórico, turístico-de cada unidad de gestión.

Se trata de aplicar prácticas ambientalmente sustentables, controlando o evitando la contaminación de los recursos y la afectación de la salud de las personas, garantizando una mayor calidad de vida.

Recuperación de los pueblos históricos

Los pueblos de valor histórico se prevé que se incorporen a cada unidad de gestión y a cada subregión, como parte de los recursos culturales-históricosturísticos de estas.

· Recuperación del ferrocarril: rieles y estaciones de pasajeros

La integración de cada unidad de gestión y en lo posible de cada subregión, debiera enmarcarse en la apertura del ferrocarril, utilizando la infraestructura ociosa disponible, adecuándola y poniendo en valor el patrimonio construido.

La recuperación por tramos dentro de una misma unidad de gestión, garantiza las posibilidades de su desarrollo. La integración fluida de los poblados históricos a los centros urbanos, genera nuevos atractivos para la población de los centros productivos y promueve el desarrollo del turismo rural.

• Recuperación de la vida rural

La puesta en valor de los poblados históricos, los rieles y las estaciones de pasajeros, y su articulación con los centros urbanos, así como el desarrollo de prácticas agro-ecológicas compatibles con la residencia, coadyuvan a recuperar la vida de campo como parte de la cultura social y el desarrollo económico armónico.

· Gestión mixta pública-privada

La recuperación de los poblados históricos y del ferrocarril debiera hacerse mediante una gestión mixta con participación del capital privado, bajo un régimen de concesión de uso y explotación por tiempo determinado.

La participación dentro de una misma unidad gestión y de una subregión, de diferentes condiciones naturales y de productividad, ayuda a una mejor distribución de las plusvalías agrícolas en el territorio.

Muchas de las estaciones de ferrocarril están siendo usadas en forma privada y son inaccesibles. La recuperación del ferrocarril por tramos y de las

estaciones para el uso público, constituiría una forma de recuperar la historia y poner en valor el territorio.

En síntesis, se trata de recrear el modelo urbano-territorial inicial, adaptado a los tiempos actuales; y permitir por primera vez, como pampeanos, ser capaces de elegir nuestro futuro, sin imposiciones, sin mandatos, un modelo genuino que nazca con la historia de nuestros antepasados.

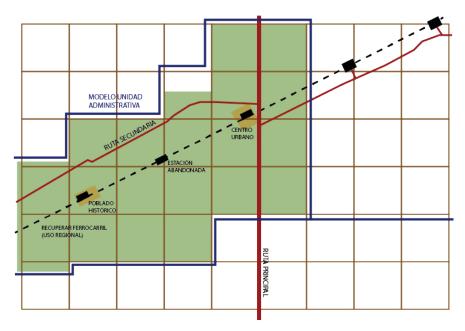


Gráfico 15. Modelo Unidad de gestión.

Fuente. Elaboración propia

REFLEXIONES

Soñaba con regresar a La Pampa y visitar la casa rural de mis tíos. No sabía que esa casa ya no existía, y que ahora el campo, eran solo máquinas .No están los corrales de chanchitos, el gallinero, ni el molino en el que pasábamos en verano largas tardes con mi primos. (De la autora).

Considerando la relativamente escasa antigüedad -algo más de 100 añosdel modelo físico de ocupación del territorio de La Pampa, estudiar su situación de urbanización a fines del siglo XX permite indagar sobre la persistencia, destitución y/o sustitución de la estructura, configuración y paisajes iniciales de la ocupación urbana y rural.

Un nuevo modelo de producción tecnificado surge como efecto directo de los procesos de globalización y los cambios económicos generados a nivel mundial: la modernización agraria, que transforma el espacio urbano-rural y produce cambios significativos en el desarrollo del territorio pampeano.

Complementariamente, el reemplazo masivo del transporte ferroviario por la habilitación de nuevas rutas y el auge del transporte automotriz, afectan considerablemente la estructura del espacio regional y urbano generando cambios en los modos de producción y transporte que impactan en la población rural. El éxodo de habitantes conlleva la pérdida del tejido social inicial, el decrecimiento de los centros de servicios rurales y, en algunos casos, su abandono.

Por otra parte, los centros urbanos con mayores posibilidades de expansión, crecen y se posicionan regionalmente reconfigurando el territorio. El desarrollo de una nueva estructura regional acentúa la polarización y los pueblos localizados estratégicamente, se comportan como nodos de un territorio mayor. En casi todos los casos, estos centros ya presentaban en el momento de su fundación ventajas comparativas, tales como el cruce de vías de dos líneas ferroviarias, el desarrollo de colonias en su espacio rural o ser sede de los primeros establecimientos de molinos harineros.

Como consecuencia de la substitución tecnológica ligada a los cambios en los

modos de producción y transporte, los diferentes centros urbanos y rurales asisten a la transformación de su estructura y configuración original, fuertemente definida por su dependencia del sistema ferroviario. Si bien se conserva el trazado inicial, las rutas perimetrales definen nuevos ingresos y el distrito de la estación se vacía de su significado fundacional. Las antiguas estaciones adoptan nuevos usos (biblioteca, centros culturales) y, en el peor de los casos, se cierran u ocupan ilegalmente. En los centros de mayor desarrollo, la plaza o el eje comercial, apoyan las funciones sociales que el cierre de las estaciones destituye.

Los procesos de re-estructuración iniciados con la desaparición paulatina del ferrocarril no surgen de un modelo pensado a priori, sino que son la consecuencia de la adaptación física del territorio al rol económico que impone la economía global a la región. Numerosas estaciones y pueblos quedan al margen de las condiciones de producción y están condenados a su desaparición. El 50% de las estaciones ferroviarias de La Pampa se encuentran en "situación de abandono".

La pérdida de uso del cuadro de la estación y de su edificio como equipamiento identitario, vacía de significados el espacio más representativo del proceso fundacional de estos pueblos. Ni la plaza, ni el centro comercial remplazan en la estructura urbana la función central que se le asignaba inicialmente al cuadro de estación.

En los centros de servicios rurales, el edificio de la estación era y sigue siendo el punto referencial por excelencia, aun cuando ésta estuviera cerrada, usurpada o abandonada. La disposición de la fachada principal, la dirección y disposición del trazado en su entorno, su posición en el cuadro, conserva el código genético que guía la organización de esos pueblos. Estos centros detenidos en el tiempo, representan los poblados históricos de la pampa, siendo prioritaria su puesta en valor con fines culturales -históricospaisajísticos. El estado de abandono y despoblamiento creciente de estos, pone en riesgo su futuro próximo.

La desidia generalizada del paisaje en los tramos de las antiguas líneas del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, Oeste y Sur aparece como una consecuencia directa de la agudización del modelo económico neoliberal, el mismo capitalismo que cien años antes borrara las huellas de las rastrilladas indígenas, arrasara tolderías y separara a las familias originarias de sus tierras, re-identificando al territorio de La Pampa como "desierto"... vacío, y marcando fuertemente el antagonismo entre el campo y la ciudad, la vida rural y urbana.

REFLEXIONES FINALES

Los pueblos del desierto. El proceso de ocupación y urbanización del Territorio Nacional de La Pampa, Argentina.

REFLEXIONES FINALES

- I- El caso del Territorio Nacional de La Pampa presenta características únicas
- II- Un contexto político-ideológico, socio-económico, tecnológico ventajoso para el desarrollo urbano-territorial.
- III- La ocupación del territorio empieza a escala regional. En su naturaleza se integra física y socialmente el campo y la ciudad.
- IV-La cuadrícula ordena la ocupación del territorio y su trazado.
- V- El ferrocarril estructura el territorio y determina la localización de los pueblos y sus colonias.
- VI- El patrón de asentamiento urbano territorial que se desarrolla a comienzos del siglo XX es el modelo que mejor se adapta a la construcción del espacio pampeano.
- VII-Los propietarios del suelo son los grandes gestores del desarrollo territorial y urbano
- VIII- La transformación reciente del patrón de asentamiento desintegra la estructura territorial.
- IX-La construcción y deconstrucción del territorio.
- X- La identidad como estrategia de desarrollo.

REFLEXIONES FINALES

El Territorio de La Pampa es una construcción a lo largo del tiempo, el resultado de diversos procesos en un espacio en constante transformación. Esa construcción no se reduce a lo natural, sino que incluye las intervenciones humanas, las representaciones físicas y culturales del espacio apropiado, articuladas en la noción a la que Corboz se refiere como *forma territorial*. La forma siempre es una construcción cargada de *huellas y lecturas del pasado*¹.

I- El caso del Territorio Nacional de La Pampa presenta características únicas

Las características que aquí se enuncian hicieron del Territorio Nacional de La Pampa, un espacio cuya ocupación y poblamiento presenta -entre fines del siglo XIX y principios del XX- características únicas, diferentes a otros procesos de colonización y urbanización de la Argentina, en períodos coetáneos:

- Las dimensiones de esta empresa exceden cualquier antecedente previo de colonización en la Argentina. La extensión del territorio que entra en juego en este proceso equivale a 70.000 km2 de tierras, comprendiendo 15.000 km2 de colonias, 1.500 km de vías con conexión a dos puertos, cerca de 80 pueblos y cercano a un centenar de estaciones, que se desarrollaron en un plazo de apenas dos décadas, entre 1891 -año en que llega el primer ferrocarril a este territorio-y 1911. Después de esta fecha, el proceso se desacelera. Comparativamente, la operación de colonización y urbanización que desarrolla el Ferrocarril Central Argentino y la compañía de tierras de la misma empresa -la Argentina Land Company- constituye una extensión de 90.000 ha de tierra en la provincia de Santa Fe -donde se trazan siete pueblos- y una superficie algo mayor en la provincia de Córdoba².
- Se trata de un proceso de urbanización masivo y tardío respecto del

resto de las urbanizaciones del ferrocarril en la Argentina. La duración de esta transformación, se concentra en la primera década del siglo XX-entre 1901 y 1991- cuando se trazan más de cincuenta pueblos.

- La cuadriculación, cuyos antecedentes se han experimentado en la Ley Avellaneda -y ésta se basa en el caso norteamericano-, constituve el instrumento más novedoso de la ocupación del Territorio Nacional de La Pampa. Una retícula ordena geométricamente cientos de miles de kilómetros cuadrados, aún no ocupados por el gobierno nacional, y posibilita su enajenación y puesta en producción. El empleo de la macro cuadrícula como matriz para el ordenamiento de tan vasto territorio no presenta antecedentes previos en el caso argentino. Conjuntamente, el Oeste de la provincia de Buenos Aires, se cuadricula a medio rumbo, adoptando un módulo más pequeño que en el caso pampeano. En ambos casos, se trata del territorio que se anexa tras la Conquista del Desierto, a partir de la Zanja de Alsina hacia el Oeste, correspondientes a los Territorios Nacionales de La Pampa y provinciales de Buenos Aires. En tanto en el primero, el territorio se coloniza en un porcentaje importante, en el segundo la actividad dominante es la ganadería y/o la aparcería.
- En este territorio se aplican por primera vez los principales fundamentos de la Ley Avellaneda en referencia a la colonización y el poblamiento. A diferencia de lo previsto por ésta, el ferrocarril se incorpora como medio de transporte pensado para sacar la producción a los puertos, consolidando el rol económico de Argentina en el mercado mundial. Si bien la división del suelo se realiza primeramente en grandes secciones -no previstas por la citada Ley-, con el

¹Corboz, A. "El territorio como palimpsesto". En RAMOS, Ángel Martín (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones UPC, Barcelona. 2004

² La superficie total equivalía a 340.000 ha. Para 1893, la Compañía solo había colonizado 4.000 ha en la provincia de Córdoba.

tiempo, los propietarios proceden por motu proprio a la colonización de la tierra y a su urbanización, adoptando los módulos recomendados. Diez mil hectáreas (10.000 ha) promedio para las colonias, cien hectáreas (100 ha) promedio para cada una de las chacras, y pueblos cuyos ejidos no sobrepasan las ocho mil hectáreas (8.000 ha). Estos criterios se emplean en el Territorio Nacional de La Pampa, aun cuando la Ley ya ha prescripto y la posesión del suelo por los colonos se instituye avanzado el Siglo XX.

- Todos los pueblos del Territorio Nacional de La Pampa constituyen nuevos centros de población. Los elementos principales -ferrocarril, caminos, trazado- que conforman su estructura inicial, están presentes en la escala regional y determinan la localización y el trazado de los pueblos. Ninguno de estos centros escapa a la regla, asumiendo un rol económico definido en el mercado capitalista mundial, ligado a la producción y comercialización de materias primas.
- De cada centro del Territorio Nacional de La Pampa pueden depender varias colonias independientes entre sí, en número variable según la estrategia de los colonizadores. Esto le atribuye un carácter único, demostrando la flexibilidad del patrón de asentamiento para adaptarse a diferentes situaciones. Las colonias se sitúan alternando con los pueblos ferroviarios, disponiendo como promedio un pueblo cada 40.000 ha de colonias, equivalente a lo establecido en superficie por la Ley Avellaneda que preveía un cuadrado de 20 x 20 km. A diferencia de esta, en el caso de La Pampa, esta superficie se divide en varias unidades de gestión.
- La condición del paisaje de desierto "no ocupado por la civilización" y su efectiva transformación en campos productivos, pone en evidencia la capacidad del patrón de asentamiento urbano-territorial de puesta en producción y urbanización. Apoyados por tecnología importada (rieles, telégrafos, estaciones, materiales de construcción), la apertura de caminos, construcción de talleres y depósitos ceralícolas, trazados urbanos y rurales, se reproducen rápidamente, asistiendo a la mayor transformación de este territorio hasta nues-

- tros días. La disponibilidad de un capital humano local: de profesionales ingenieros, agrimensores, empresarios, colonos criollos e inmigrantes, posibilita este proceso.
- En su condición de paisaje virgen, en este territorio se construye una nueva historia, desconociendo a sus primeros pobladores, los indígenas, que son exterminados y/o desplazados. Sin embargo, las huellas físicas de su ocupación condicionan la localización de los centros de desarrollo neurálgicos tras la Conquista, así como el trazado de los primeros rieles que entran a La Pampa. No existe en la región una ocupación española y/o criolla-colonial como en el resto de los territorios ocupados de la Argentina hasta el siglo XIX. Esta situación condiciona fuertemente el desarrollo socio-cultural de La Pampa hasta nuestros días. Su poblamiento se consolida progresivamente con migrantes de provincias limítrofes y con europeos.
- Tras la conquista de los territorios³, la actuación del Estado Nacional se debilita progresivamente, ampliando el poder del sector privado en esta transformación. El proceso urbanizador en el Territorio Nacional de la Pampa pasa a manos del sector privado, los propietarios de la tierra, los colonizadores, las empresas ferroviarias. Se trata de un proceso de urbanización y colonización privada del suelo, que si bien se ha experimentado en otros territorios provinciales, no se ha mostrado tan permeable como en el caso pampeano. Las grandes distancias a la capital nacional de Buenos Aires y la política económica liberal dominante, condicionan la administración y control de este nuevo territorio.
- En el Territorio Nacional de La Pampa, el soporte infraestructural ferroviario se traza cuasi simultáneamente al de las colonias y su poblamiento, que se ordenan a sus lados. La presencia del ferrocarril es condición necesaria para la urbanización y la coloniza-

³ Conquista del desierto, campaña militar de anexión y ocupación definitiva de tierras en el territorio argentino, desplazando al indígena.

ción. Y esto lo diferencia de la primera colonización santafesina, o de la producción de estancias bonaerenses, donde el ferrocarril se incorpora tardíamente a los pueblos previamente trazados.

• El Territorio Nacional de La Pampa se caracteriza por una ocupación que empieza en la escala regional. A diferencia de los modos de ocupación del territorio argentino desarrollados durante el período colonial y/o vierreinal, el avance civilizatorio implica la puesta en producción en forma conjunta del territorio y el trazado de las ciudades. El patrón físico de la Ley Avellaneda representa el modelo de la colonización y urbanización. En tanto, en las etapas anteriores, en el territorio argentino, ya ocupado, el trazado de las ciudades, es el foco a partir del cual se avanza en la ocupación del territorio, representando una situación de dominio o administración.

A partir de todos los aspectos enunciados, que hacen de este territorio un espacio de características particulares, es posible, una vez concluido el trabajo de investigación, plantear las siguientes reflexiones finales:

II. Un contexto político-ideológico, socio-económico, tecnológico ventajoso para el desarrollo urbano-territorial

El período estudiado representa el momento de mayor transformación física de La Pampa. Las posteriores transformaciones de los modos de producción, modifican la estructura y configuración urbano-territorial dominante, a comienzos del siglo XX.

El período de la historia que trascurre entre fines del siglo XIX y principios del XX produce importantes transformaciones físico-territoriales que condicionan el desarrollo hasta nuestros días. Se trata de uno de los momentos de la historia urbana-territorial de mayor adelanto, que es posible gracias al progreso económico y tecnológico de la Revolución Industrial. En coincidencia con este desarrollo, se produce el tercer gran proceso urbanizador de la Argentina -después del período colonial y el virreinal-. Durante el mismo, gran parte del territorio argentino que aún no ha sido urbanizado, se ocupa definitivamente.

En esta etapa, el proceso de ocupación territorial está marcado por el modo de producción que sitúa Argentina en el contexto capitalista mundial. Si bien la colonización se desarrolla en otros países latinoamericanos, Argentina se perfila entonces como el principal exportador de materias primas. El desarrollo de la colonización en la región pampeana hace posible la inserción del país en el mercado internacional.

El Territorio Nacional de La Pampa se acopla tardíamente al proceso de urbanización y colonización, y lo hace en una modalidad más flexible y plenamente integrada a los requerimientos de un sistema económico cada vez más competitivo.

Desde mediados del siglo XIX, los patrones de ocupación del Territorio Nacional de La Pampa ya han sido ensayados en otras provincias: colonización y trazado de pueblos; colonización, trazado de pueblos y tendido ferroviario; tendido ferroviario atando pueblos ya existentes. En La Pampa, los empresarios, colonizadores, colonos, y hasta el propio Estado, capitalizan la experiencia desarrollada en otros territorios, realizando un proceso más efectivo, racional, ordenado, y sistemático.

Mientras en este territorio se lleva adelante semejante empresa de ocupación y urbanización, en Europa se desarrolla un cuerpo disciplinar -el urbanismo- enfocado a resolver los problemas urbanos que presentan las ciudades existentes, en las que el crecimiento exponencial de las industrias genera problemas funcionales, ambientales, sociales, afectando la calidad de vida, poniendo en riesgo la salud de la población urbana.

Para el trazado del territorio -pueblos y colonias de La Pampa- cuentan con los conocimientos de los ingenieros y agrimensores argentinos⁴. En tanto las teorías territoriales se apoyan en la Ley Avellaneda y sus antecedentes -el modelo de ocupación norteamericano-; las teorías urbanas disponibles para entonces promueven la incorporación de condiciones de higiene generales,

⁴ El título de Ingeniero -con conocimientos en agrimensura- es otorgado por la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires, desde 1870.

áreas verdes, asoleamiento, disponibilidad de infraestructura, tamaño amplio de las vías. Los conceptos de ciudad industrial desarrollados por Garnier -ciudad industrial- y la armonía entre la ciudad y el campo - propuestos por Howard-, están presentes -conscientes o inconscientemente- en la ocupación del territorio de La Pampa.

III. La ocupación del territorio empieza a escala regional. En su naturaleza se integra física y socialmente el campo y la ciudad

La ocupación del territorio de La Pampa empieza a la escala regional; primero con el desarrollo indígena y, tras su desplazamiento, con el avance civilizatorio la totalidad del territorio se divide, enajena y distribuye, para luego ser puesto en producción.

Desde la etapa aborigen hasta la situación actual, se desarrollan diferentes procesos que modifican las relaciones de articulación entre dos formas de ocupación: la urbana y la rural. Durante el período indígena, domina la ocupación del CAMPO, como espacio abierto con gran disponibilidad de recursos pecuarios⁵.

Con el avance civilizatorio se desarrolla un modelo de ocupación que integra el trazado de las colonias con los centros urbanos. Se ocupa el territorio y los elementos de su transformación determinan el desarrollo de la urbanización. Trazados de unidades productivas, trazados ferroviarios, caminos rurales, ordenan el territorio y condicionan la localización y disposición de los pueblos. Los trazados rurales y urbanos, las actividades y las comunicaciones entre el campo y la ciudad, están inicialmente diseñados para integrar estos espacios, articulándolos en un mismo proceso productivo. Este desa-

rrollo integrador entre el CAMPO y la CIUDAD se sostiene durante la mayor parte del siglo XX.

A un siglo de la ocupación civilizatoria, los cambios en los modos de producción, el desarrollo tecnológico, los cambios en los modos de transporte, desestructuran la integración campo-ciudad, los que comienzan a comportarse en forma antagónica. Los modos de producción resultan incompatibles con la residencia rural, y la población migra del campo. El despoblamiento paulatino y los procesos consecuentes, producen un progresivo contraste entre el campo y las ciudades, situación que permanece hasta nuestros días. En este proceso algunas ciudades concentran el mayor crecimiento y desarrollo, presentando una situación de predominio de la CIUDAD como espacio de poblamiento por excelencia.

IV. La cuadrícula ordena la ocupación del territorio y su trazado

Avanzado el siglo XIX, la enorme masa de tierras públicas que se incorpora al mercado, sumado a la diversificación productiva y el desarrollo del ferrocarril, transforma a la tierra en un bien -una mercancía- cada vez más valiosa. La Ley Avellaneda -y su referencia norteamericana- representan el principal antecedente⁶ de la forma de ocupar y trazar el territorio de La Pampa⁷.

La grilla territorial -presente en la Ley Avellaneda- propone un modelo de ordenamiento del suelo, basado en la subdivisión geométrica y venta de la tierra pública. En el Territorio Nacional de La Pampa, esta forma de división en pequeñas secciones productivas se mal emplea inicialmente, dividiendo

⁵ Organiza por primera vez económicamente este territorio, apoyado en la riqueza y disponibilidad de sus recursos, arreando ganado desde el corazón de la pampa para su comercialización con Chile, a través de la Cordillera de Los Andes. Para ello, la ocupación se asienta en un sistema de caminos y postas, distribuidos regularmente en el territorio. Asentamientos más o menos permanentes se localizaron estratégicamente representando el dominio de los diferentes grupos étnicos que ocuparon La Pampa.

⁶ Otros antecedentes: la tradición indiana, el esquema ordenador romano -el cardo y el decumano, la retícula griega, la tradición ilustrada de los ingenieros borbónicos.

⁷ El pensamiento de Sarmiento, imbuido de ideas liberales, en sus viajes por Estados Unidos, promueve un modelo de pequeña propiedad de la tierra en el marco de un estado democrático e igualitario. Para ello se emplea la cuadrícula –cuyos antecedentes datan de la Ley Avellaneda-. La ley Avellaneda regula la colonización y puesta en producción del territorio -basándose en una cuadrícula que fraccionaba el suelo en partes iguales destinadas a la producción rural, en módulos de 40.000 ha Cada módulo prevé en su centro el trazado del pueblo. Además, la Ley promueve la inmigración como mano de obra capaz de llevar adelante la colonización.

la tierra en secciones mayores y otorgando ventajas a la elite terrateniente.

Al desaparecer la amenaza indígena, el territorio se ve como vacío. En este espacio -en apariencia libre de toda civilización- la cuadrícula sirve para identificarlo, dividiéndolo en porciones iguales, fácilmente catastrables y reconocibles. Una vez enajenados los lotes mejor localizados, se manda a medir la tierra y registrar en planos que contienen toda la información sobre la situación natural del suelo -su condición de productividad- así como el registro de las huellas de la ocupación indígena⁸.

La tierra se subdivide rápidamente, pasando de mano en mano, a medida que duplica y triplica su valor, hasta la incorporación del ferrocarril. El trazado ferroviario representa un incremento exponencial en el valor de la tierra de su entorno, sobre la que se disponen las colonias y los pueblos, siempre integrados al módulo de los lotes, equivalentes a cuadrados de 10.000 hectáreas o fracciones.

Numerosos trabajos de mensura sirven para demostrar cómo se ordena la propiedad del suelo. El catastro actualizado representa por parte del Estado el instrumento de control de las precipitadas transacciones de los títulos de propiedad. Los planos catastrales disponibles para 1902 (Thamm y Castellanos); 1905, (J. Lesser); 1913. (Córdoba y Camusso); 1917 (Chapeaurouge), dan cuenta de un importante registro.

La cuadrícula es una unidad de mensura, de localización, de registro cartográfico, de venta, de colonización, de urbanización. Esta retícula se dispone como una malla sobre el territorio, sin tener en cuenta condición natural alguna. Sin embargo, sus situaciones de productividad y los recursos disponibles, rápidamente influyen en su valorización con la incorporación de las colonias y los trazados urbanos.

De grandes latifundios que originalmente ocupan varios lotes -100.000 ha. y más- se pasa a fracciones de chacras, cuya unidad mínima depende de las condiciones de productividad del suelo decreciente hacia el Oeste. Avanzado el siglo XX, el Estado orienta políticas crediticias que facilitan la posesión progresiva de las chacras por parte de sus productores. Es entonces cuando gran parte de los colonos se hacen de sus tierras, situación se prolonga en el tiempo.

Si en los fundamentos de la Ley Avellaneda se piensa en poblar y poner en producción el territorio de La Pampa, esto objetivo se cumple parcialmente. Del ámbito de estudio, un cuarto se coloniza, en correspondencia con las tierras de mayor aptitud agrícola.

V. El ferrocarril estructura el territorio y determina la localización de los pueblos y sus colonias

El desarrollo ferroviario, el mismo que posibilita, la salida de la producción Argentina, determina el mayor proceso urbanizador. El ferrocarril requiere cientos⁹ de estaciones que determinan la construcción de cientos de pueblos, que se distribuyen con igual densidad con que las vías férreas se ramifican desde los puertos.

El proceso de ocupación ferroviaria del Territorio Nacional de La Pampa, determina el modo de urbanización porque los elementos de la conformación territorial de este soporte infraestructural, inciden fuertemente en la estructura física y desarrollo de los pueblos.

El Territorio Nacional de La Pampa participa activamente de este proceso. La extensión de los rieles y el trazado de los sucesivos cuadros de estación significan la valorización del suelo de su entorno, lo que favorece el desarrollo de la colonización y urbanización. A comienzos del siglo XX, se hace efectivo el trazado de numerosos pueblos y colonias de gestión privada, que se interrumpe donde el ferrocarril se detiene.

El trazado ferroviario se superpone a la grilla territorial en retícula pampea-

⁸ Los planos de los lotes así constituidos -en fracciones de superficie promedio de 100 ha-, representan el conocimiento exacto que se tiene de los antepasados y la demostración de su existencia, en línea de puntos los trazos sobre el papel indican los antiguos caminos y la ubicación de las aguadas: caminos, parajes, ganado, bosques de caldén, altos pastizales, uno a uno celebrando la inmensidad de la pampa.

⁹ TARTARINI, Jorge. *Arquitectura ferroviaria*. Ediciones Colihue. Buenos Aires. 2000.

na. Sobre la división geométrica de los campos y los caminos, el soporte infraestructural del ferrocarril, rompe la regularidad del trazado. Las direcciones que adoptan las líneas ferroviarias de las diferentes compañías, abarcan la integridad del espacio productivo, en sus dos direcciones N-S y E-O. El cruce de estas líneas en algunos puntos define una red; condicionada a la disposición en abanico centrada en los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca, forma que se adecúa al carácter extractivo de la producción primaria local¹⁰.

La localización y disposición del cuadro de la estación ferroviaria determina el trazado de los pueblos en su entorno. Las manzanas se alinean en sus bordes adoptando un módulo a partir de la longitud de este cuadro, que se inscribe en una retícula de 500 a 1.000 metros de lado, conforme el diseño de cada compañía. La rotación de los trazados urbanos respecto de la cuadrícula territorial responde a la dirección dominante del ferrocarril y su lógica en relación a las condicionantes naturales y las distancias a recorrer.

En suma, es el edificio de pasajeros -la Estación- el germen inicial del desarrollo de la mayoría de los pueblos pampeanos. El soporte del ferrocarril -el sistema viario- de escala regional, se integra al trazado urbano y lo posibilita, lo referencia, lo ordena, lo jerarquiza.

La posición de los edificios de pasajeros en el cuadro varía según cada compañía, otorgando sutiles diferencias entre los trazados urbanos, la disposición de las plazas y las avenidas o vías que los comunican.

VI. El patrón de asentamiento urbano territorial que se desarrolla a comienzos del siglo XX es el modelo que mejor se adapta a la construcción del espacio pampeano

El patrón de asentamiento urbano-territorial que integra pueblos, colonias y ferrocarril, es el tipo dominante y más exitoso de la ocupación y urbanización de La Pampa. Este tipo constituye una unidad de estructuración, configuración y paisaje

Esta forma de ocupar el territorio, al mismo tiempo que posibilita una forma de producción consecuente con el avance de una economía agro-exportadora, facilita el desarrollo de una forma territorial que integra la naturaleza a un modo de transformación física-social y cultural, construyendo un espacio apropiado, sustentable y significativo, para la realización de la vida urbana y rural.

En parte representado por los ideales dominantes y los intereses de los dirigentes políticos, en parte incorporado como modo cultural de la población inmigrante, este patrón es exitoso porque es consecuente con los objetivos de todos los que participan en él.

Al comenzar la investigación no se tiene conocimiento de la existencia de un patrón dominante. Comprender la estructura, configuración y paisaje de La Pampa, constituye el más importante aporte de esta investigación.

En la estructuración del territorio, el patrón constituye una célula o unidad que se repite con cierta lógica, integrando las condiciones de productividad del suelo, la grilla territorial, el trazado de caminos, el trazado ferroviario, la disposición de las colonias y asentamientos sobre este soporte. En las zonas donde las condiciones de productividad del suelo, de comunicación y de poblamiento son adecuadas, el patrón se comporta exitosamente. En cada célula rige un sofisticado mecanismo de funcionamiento, que articula al pueblo, las colonias; el campo a la ciudad. Éste resulta tan vulnerable como imprescindible para el funcionamiento del conjunto. Entre células, la articulación se da a través del ferrocarril.

En la configuración del territorio importa cómo los elementos físicos de la estructura a escala urbano-regional se articulan y se relacionan, conformando unidades de paisaje¹¹ con sutiles diferencias, según las condiciones naturales y la productividad del suelo. El ojo adiestrado de quien supo ver, los ingenieros y agrimensores, los chacareros, marcan las diferencias entre las distintas subregiones del paisaje pampeano.

¹⁰ El ferrocarril como medio de comunicación y transporte, facilita el proceso de exportación de materias primas y de importación de productos elaborados.

¹¹ Unidades de paisaje corresponde a diferentes variaciones del patrón de asentamiento, donde conviven y se articulan de diferente manera condiciones naturales, ferrocarril, colonias y pueblos.

VII. Los propietarios del suelo son los grandes gestores del desarrollo territorial y urbano

Las relaciones de poder que se desarrollan entre los propietarios de la tierra, el gobierno y los dueños de las compañías ferroviarias, representan el trípode en el que se sostiene el modelo de gestión de los pueblos de La Pampa. Los propietarios del suelo son los grandes gestores del desarrollo territorial y urbano de La Pampa. El poder que estos despliegan es clave en la producción del espacio pampeano.

Son los dueños de la tierra quienes promueven el avance del ferrocarril y garantizan con la cesión de lotes para su trazado y la puesta en producción de las tierras de su entorno, el éxito de la empresa.

El Estado Nacional reduce sus funciones al desarrollo de políticas tendientes a favorecer la puesta en producción del suelo, y con ello, apoyar los intereses de los grandes terratenientes. En la vastedad de este territorio, el Estado se presenta como incapaz de regular y controlar tamaña empresa, en tanto carece de una organización presupuestaria que estructure el aparato administrativo territorial. Su labor se limita a registrar el territorio, disponiendo para ello de un catastro ordenado, apoyado en la labor de los agrimensores, con la actualización permanente del registro periódico de subdivisiones rurales, desarrollo de colonias y pueblos.

Las distancias dificultan los procesos de gestión centralizando las decisiones en Buenos Aires, que concentra todo el poder como sede del gobierno, los propietarios de la tierra y los representantes ferroviarios. El futuro de este territorio depende de la estrecha relación entre los negocios personales y las prácticas políticas, las que son el resultado de un conjunto de determinaciones que, condicionadas a la falta de comunicaciones y a las dificultades económicas, favorecen el dominio del sector privado.

En el crecimiento económico de este territorio, amén del desarrollo productivo, la especulación de tierras es moneda corriente, y constituye una de las razones de la prolífica economía de este período. Si bien el motor detonante de la transformación de este territorio está motivado por la puesta en producción de la tierra con fines agrícolas, ganaderos e inserción al mercado

mundial; el excedente de este capital -administrado por los dueños de los campos- participa en un segundo circuito, con la producción de los pueblos y el desarrollo del mercado inmobiliario.

La incorporación de mejoras, como el trazado ferroviario, los caminos o los propios asentamientos, determinan un exponencial incremento del valor del suelo. La simple promoción en la extensión de una línea, o la promesa del trazado de un pueblo, son motivo para multiplicar el valor de la tierra, tornándola atractiva al mercado inmobiliario. La tierra urbana se constituye en el bien más rentable, incrementando su valor exponencialmente por la plusva-lía que representa la incorporación del ferrocarril y los servicios.

El patrón de asentamiento dominante -que integra pueblos, ferrocarril y colonias- se constituye en diferentes unidades de gestión, dando participación a diferentes actores privados: las empresas ferroviarias, las colonizadoras, las compañías de tierras, los administradores, los promotores, además de los dueños de la tierra. La empresa colonizadora y urbanizadora pampeana va poco a poco diversificándose, ramificándose, distribuyendo los beneficios de aquello que se inicia con el monopolio de unos pocos –los primigenios dueños de la tierra-

El Estado actúa aquí como facilitador de este proceso, desregulando la actividad. Un mismo patrón físico y de gestión con escasas variaciones, transforma el territorio de La Pampa, dando inicio a una forma de producción industrializada del espacio, bajo el motor principal de la iniciativa y el capital privado, puesto al servicio de esta empresa. Dada las condiciones locales, nacionales e internacionales, este modelo de gestión es el que mejor responde al pensamiento político e ideológico nacional, la economía mundial y las características de este territorio.

La gestión privada de la tierra permite un crecimiento económico acelerado y poco sustentable de este territorio. Crisis económicas a nivel mundial, años de sequía intensa, desgaste del suelo por prácticas poco adecuadas, hacen rápidamente decaer el éxito inicial de esta empresa.

Acabado el período de bonanza de los grandes empresarios, son los colonos y primeros pobladores, quienes con su trabajo abnegado, y el comienzo de

nuevos emprendimientos -las primeras industrias- recrean las promesas de La Pampa.

VIII. La transformación reciente del patrón de asentamiento desintegra la estructura territorial

Desde la paralización del ferrocarril en La Pampa, se viene produciendo un proceso de decrecimiento de los centros de servicios rurales. Un 30% de los centros pampeanos decrece o presenta tasas de crecimiento negativas, y un 45% presenta menos de 500 habitantes para 2010.

Esta alarmante cifra no es solo consecuencia de la desaparición del ferrocarril, al que se le asignan todos los males, sino de un conjunto de factores que tienen que ver con los cambios en los modos de producción, adaptándose a las nuevas demandas de un mercados internacional neoliberal.

Sin entrar en detalle en este complejo proceso, se observa que aquellos centros que al momento de su fundación presentan ventajas comparativas, tuvieron luego, mayor capacidad de adaptarse al nuevo sistema. Mientras que aquellos que no estuvieron inicialmente en tal condición, se encuentran hoy más afectados por este proceso.

En cualquier caso, el patrón de asentamiento inicial que mantenía un modelo de articulación física y socio-cultural entre el campo y la ciudad, hoy se encuentra en proceso de desintegración. En cambio, el territorio se polariza, incrementándose el desarrollo de algunos centros frente a otros que quedan subalternos, y extensas zonas despobladas, son abandonadas a su suerte.

IX. La construcción y deconstrucción del territorio

La Pampa se presenta como un territorio en el que los procesos de construcción y deconstrucción se suceden cíclicamente: del paisaje de desierto al de territorio productivo y viceversa.

La desaparición paulatina de algunos de los elementos físicos - asentamientos, trazado ferroviarios, dependencias ferroviarias- hoy en ruinas, dejan ver una imagen de desidia y abandono; similar a la que antecediera a la conquista, con el exterminio y desplazamiento indígena.

El vacío del poblamiento indígena es hoy el vacío de los campos y centros de servicios rurales, la destrucción de las prácticas culturales y el paisaje, que ahora se transforma en despojo y pueblos desolados, vestigios de un pasado que no fue.

La imagen de la pampa como territorio fértil, de bonanza, se descompone; en contraste, los restos de edificios de las instalaciones ferroviarias abandonadas. Frente a esto, la imagen de desierto se reconstruye. Antes, los aborígenes fueron desplazados de sus tierras. Hoy, los chacareros que les sucedieron -los pobladores rurales-, migran a las ciudades, desplazándose del campo.

Cíclicamente, la pampa vuelve a ser vacío –desierto- después de más de un siglo, en amplias extensiones despobladas, ahora transformada artificialmente como espacio sembrado in extensum, dejando tras de sí las huellas y lecturas del pasado.

X. La identidad como estrategia de desarrollo

El proceso de ocupación a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX determinó el modo de urbanización porque los elementos de la conformación del territorio incidieron fuertemente en la estructura física y desarrollo de los pueblos, siendo factible reconocer un patrón de asentamiento característico de identidad urbano-territorial.

Habiendo reconocido un patrón de asentamiento característico de la identidad urbano-territorial, es posible a partir de este plantear el desarrollo futuro de este espacio.

Se trata por un lado de poner en valor el patrimonio urbano-territorial, recuperando y revitalizando los poblados históricos: y por otro, de integrar física y socialmente el campo y la ciudad, desarrollando estrategias de articulación, comunicación, poblamiento y localización de actividades.

En cualquier caso, este desarrollo forma parte de un diseño futuro continuo de aplicación a la planificación, los lineamientos que surgen luego de haber leído la identidad de este territorio y puesto en superficie su código genético.

Esta investigación está abierta a nuevos interrogantes:

¿Cómo se comporta el resto del territorio de La Pampa -hacia el Oeste- que no participa de una economía agropecuaria?¿Qué otros territorios de Argentina presentan hoy una situación semejante?; ¿Es posible -en el contexto económico actual- articular los componentes físico, sociales, ambientales, culturales que se desarrollan en el campo y la ciudad?; ¿Qué estrategias emplear?; ¿Es posible planificar las ciudades sin atender a la problemática integral de su territorio?

Y pronto entendí que aquello que había vivido ahora no estaba, y que formaba solo parte del recuerdo. No podían renacer las vivencias pasadas, eran solo remembranzas. Pero el recuerdo me permitió entender la trama, la esencia, que subyacía intacta del pasado. Es mi deseo, que estas esencias hayan quedado plasmadas por siempre en este texto.

Aquel recuerdo de mi abuelo, ahora me dejaba, me abandonaba... había respondido parte de lo que me inquietaba, y estaba dispuesta a emprender nuevos caminos.¹²

¹² Mónica Martínez. Pensamiento como continuación de la motivación inicial de la Introducción.

BIBLIOGRAFÍA

Los pueblos del desierto. El proceso de ocupación y urbanización del Territorio Nacional de La Pampa, Argentina.

ESTRUCTURA DE LA BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

LOS PUEBLOS DEL DESIERTO. El proceso de ocupación y urbanización del territorio.

B.1. Fuentes primarias

- En Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional en Buenos Aires.
- En Dirección de Catastro de la Provincia de La Pampa.
- En Archivo Histórico Provincial "Fernando Aráoz" de Santa Rosa, La Pampa.
- En Archivo Intermedio Central de Ferrocarriles, Buenos Aires.
- Instituto Geográfico Nacional (IGN). Buenos Aires.
- Leyes consultadas.
- Material fotográfico.
- Fuentes principales consultada en Internet.
- B.2. Bibliografía general
- B.3. Bibliografía de La Pampa
- B.4. Publicaciones de la autora sobre la temática.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

En Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional en Buenos Aires:

- BARROS, Álvaro. Carta de la Pampa del Sud. Encargo Vicepresidente Dr. Adolfo Alsina. Buenos Aires. 1872.
- DE MOUSSY, Martin. Carta de la Confederación Argentina. Buenos Aires, 1867.
- DE MOUSSY, Martin. Mapa del territorio indio y de la región Sur de La Pampa. Buenos Aires, 1865.
- OLASCOAGA, Manuel. *Plano del territorio de La Pampa y Río Negro y de las once provincias chilenas que lo avecinan por el oeste.* Oficina Topográfica Militar, 1879.
- WHITE, Guillermo (Director). Planos de las secciones del territorio Nacional construidos. Dirección del Departamento de Ingenieros Civiles de la República Argentina, 1882.
- WYSOCKI, Jordán. Nueva Línea de Frontera sobre la Pampa. Encargo Coronel Adolfo Alsina. Buenos Aires, 1877.
- WYSOCKI, Jordán. *Extracto del plano oficial de La Pampa*. Buenos Aires, 1882.

En Dirección de Catastro de la Provincia de La Pampa:

- CÓRDOVA, Félix (ingeniero) y José CAMUSSO (agrimensor). *Mapa* catastral oro hidrográfico del Territorio de La Pampa con sus vías de comunicación y división territorial. Buenos Aires, 1911.
- THAMM, Alfredo y Walter CASTELLANOS (agrimensores nacionales). Registro gráfico de las propiedades rurales del Territorio de la Pampa Central, y parte de las provincias limítrofes. Buenos Aires, 1902.

- Planos mensuras catastrales originales de la provincia de La Pampa registradas en 25 libros azules o secciones, conteniendo la mensura de la totalidad de los lotes. Buenos Aires, 1880.
- Planos antiguos de pueblos y colonias fotografiados y/o escaneados: disponibles en la Dirección de Catastro de la Provincia de La Pampa:
 - Chacras, quintas y solares de los pueblos y colonias de Arizona e Ingeniero Foster.
 - Ejido de la Coimisión de Fomento de Villa Mirasol.
 - Ejido de la Comisión de Fomento de Naicó.
 - Nuevo ejido municipal de Villa Alba.
 - Plano colonia y pueblo de Macachín.
 - Plano Comisión de Fomento de Manuel Campos. Abril de 1932.
 - Plano de Alpachiri. Santa Rosa. La Pampa.
 - Plano de Ingeniero Luiggi. Jurisdicción Municipal. Pampa Central. Buenos Aires.
 - Plano de Intendente Alvear. Intendencia de Don Heguy, 1926.
 - Plano de la Capital de La Pampa Central. Toay.
 - Plano de la Colonia Alpachiri, 1924
 - Plano de la Municipalidad de Guatraché. Ejido futuro por el Poder Ejecutivo, 1933.
 - Plano de la planta urbana del pueblo Ministro Lobos. Estación Naicó. F.C.P. Propiedad del Señor Fernando Martí.

- Plano de las chacras y ejido del pueblo de Victorica. CASTRO, Ramón (agrimensor). Buenos Aires, 1905.
- Plano de Monte Nievas. Pueblo y Colonia.
- Plano de Santa Rosa.
- Plano de Sarah.
- Plano de solares y quintas en el nuevo pueblo Km 619.48 del F.C.
 Oeste (línea de Victorica a Pico). Entre Conhelo y Rucanelo, rodeando el campo de San Eduardo.
- Plano de subdivisión del lote 5b. Varios propietarios. Buenos Aires, 1947.
- · Plano de Toay.
- Plano de Villa Mirasol. Territorio Nacional de la Pampa Central.
 Colonización Stroeder.
- Plano del ejido de la Comisión de Fomento de Cachirulo.
- Plano del ejido de la Comisión de Fomento de Dorila.
- Plano del ejido de la Comisión de Fomento de Falucho.
- Plano del ejido de la Comisión de Fomento de Manuel Campos.
- Plano del ejido de la Comisión de Fomento de Naicó.
- Plano del ejido de la Comisión de Fomento de Trenel.
- Plano del ejido de la Municipalidad de Jacinto Aráuz. Marzo de 1933.
- Plano del ejido de la Municipalidad de Realicó, 1933.
- Plano del ejido de Realicó. Pampa Central.
- Plano del ejido Municipal de Larroudé.
- Plano del ejido Municipalidad de Winifreda.

- Plano del Pueblo de General Pico: Pampa Central.
- Plano del Pueblo de La Maruja. Santa Rosa, 1928.
- Plano del pueblo de Marchi. Estación Relmo.
- Plano del Pueblo de Miguel Cané. CHAPEAUROUGE, Eduardo (agrimensor). Territorio de La Pampa.
- Plano del pueblo de Monte Nievas. Territorio de La Pampa. Planta urbana.
- Plano del pueblo de Rancul.
- Plano General de Rolón. Planta urbana y sección quintaschacras. TIERNO, Justo (Ingeniero civil).
- Plano para ensanche del pueblo de Unanué en el terreno del Sr. Severo Lanz.
- Plano pueblo de General Pico. Pampa central. Modificación del ejido municipal.
- Plano pueblo en Estación Colonia Barón, 1916.
- Plano pueblos y chacras de Quetrequén. Propiedad de Salvador Russo.
- Villa Alba, Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste.

En Archivo Histórico Provincial "Fernando Aráoz" de Santa Rosa, La Pampa:

- CHAPEAUROUGE, Carlos. Plano catastral de la Argentina, 1905.
- KIDD y Cía. Mapa postal y telegráfico con línea de mensajerías de La Pampa, 1888.
- Mapa del territorio de La Pampa. Instituto Geográfico Militar, 1941.
- Plano localización de tolderías y fortines (1876-1882). Dirección de Vialidad de La Pampa, 2005.

- Mapa de la Red de Ferrocarriles de FC Sarmiento y FC Roca. Buenos Aires, 1948.
- Mapa del Territorio de La Pampa. Preparado e impreso por el Instituto Geográfico Militar, 1941.

Mapas del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, ex Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste. Esc. 1:2000. Mapoteca de la Dirección General de Catastro de La Pampa:

- Ramal Maza a Cereales (sin fecha): Cereales, Estación Anchorena, Miguel Riglos.
- Ramal Rivera a Doblas (sin fecha): Rivera, Rolón, Hidalgo, Macachín, Atreucó, Doblas.
- Ramal Darragueira a Remecó (sin fecha): Darragueira, Avestruz, Guatraché, Remecó.
- Ramal Guatraché a Alpachiri (sin fecha): Guatraché, Manuel Campos, Apuyaco, Alpachiri.
- Ramal Maza a Huinca Renancó (sin fecha): Ivanowsky, Catrilo, Relmo, Miguel Cané, Quemú Quemú, Trili, Dorila, General Pico, Speluzzi, Vértiz, Ojeda, Falucho, Ricardo Lavalle, Estación sin nombre, Estación M.F. Lideo, Realicó, Huinca Renancó.

Mapas del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento. Esc. 1:2000. Mapoteca de la Dirección General de Catastro de La Pampa:

Mapoteca de la Dirección General de Catastro de La Pampa. *Mapas del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento* [Material cartográfico]. Esc. 1:2000. Buenos Aires, 1910.

- Ramal Prolongación al Oeste de Merdiano V (1904): Trebolares.
- Ramal Metileo a Arizona (1905): Metileo, Trenel.
- Ramal Monte Nievas a Victorica (1907): Luan Toro, Campamento Indio.

- Ramal Montenievas a Victorica (1907): Monte Nievas, Eduardo Castex, Boeuf.
- Ramal Los Toldos Roberts Ingieniero Luiggi (1915): Villa Sauze, Intendente Alvear, Estación Ceballos, Ojeda, Alta Italia, Embajador Martini, Ingeniero Luiggi.
- Ramal Olascoaca a Telén (1914): Loventuel, Chacras de Victorica, Victorica, Telén.
- Línea Principal (1920): Lonquimay, La Gloria, Uriburu, Anguil, Santa Rosa, Toay.
- Ramal Valentín Gómez a Winifreda (1938): Valentin Gómez, Agustoni, Pena, Quemú Quemú, Estación Huelén, Colonia Barón, Mauricio Mayer, Winifreda.

Mapas del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, ex Ferrocarril Oeste de Buenos Aires Limitada. Esc. 1: 2000. Mapoteca de la Dirección General de Catastro de La Pampa:

- Prolongación de Banderaló (1901): Banderaló, Larroudé, Sarah, Estación Miró, Hilario Lagos, Van Praet.
- Prolongación de Van Praet (1902): Realicó, Simson o Maisonnave.
- Prolongación de Rancul (1904): Chamaicó.
- Ramal Metileo a Trenel (1910): Trenel, Caleufú.
- Ramal de Caleufú al Oeste (1927).

En Archivo Intermedio Central de Ferrocarriles, Buenos Aires:

- Mapa de los ferrocarriles de la República Argentina. Ministerio de Obras Públicas, 1904.
- Mapa de los ferrocarriles en explotación: Red Ferroviaria de la República. Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. Buenos Aires, 1924.

• Mapa de los Ferrocarriles en explotación y construcción. División Administrativa de la Gobernación de La Pampa.

Mapas del Ferrocarril Nacional General Roca en el tramo Bahía Blanca-Toay:

- Tramo Estación Jacinto- Aráuz, General San Martín (1943), Bernasconi, Abramo, Hucal (1941), Cotita (1943), Perú, Epupel, Unanué, Gamay, General Acha, Utracán, Quehué, Naicó, Cachirulo (1942), Toay.
- Planos de los Cuadros de Estaciones del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, con Edificio de Pasajeros. Escala 1: 2000.
- Tramo Estación Jacinto- Aráuz, General San Martín, Bernasconi, Abramo, Hucal, Cotita, Perú, Epupel, Unanué, Gamay, General Acha, Utracán, Quehué, Naicó, Cachirulo, Toay.
- Plano de los terrenos desde Bahía Blanca hasta Toay, desde Km 250 a Km 300, 1941. Escala 1: 5000.
- Plano de las Estaciones del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires Limitada Tipo N°4 1910, Tipo N° 5 1901, Tipo N° 2- 1911, Tipo N°1- 1911. Escala 1:50.
- Plano de las Estaciones de Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste, Tercera Clase, Segunda Clase, Galpón de Cargas y otros. Escala 1.100.

Instituto Geográfico Nacional (IGN). Buenos Aires.

Cartas del Instituto Geográfico Nacional

- Hoja 3562-20-4 Intendente Alvear. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3562-26-4 Trebolares. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-19-1 Damián Maisonave. 1978. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-19-4 Falucho. 1978. Escala 1: 50.000.

- Hoja 3563-20-1 Coronel Hilario Lagos. 1951. Escala 1:50.000.
- Hoja 3563-20-2 Bernardo Larroude. 1952. Escala 1:50.000.
- Hoja 3563-20-3 Ceballos.1952.Escala 1.50.000.
- Hoja 3563-25-3 Arata. 1979. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-25-1 Ingeniero Luiggi. 1979. Escala 1:50.000.
- Hoja 3563-25-2 Alta Italia 1978. Escala 1:50.000.
- Hoja 3563-26-1 Vértiz. 1951. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-26-3 Genera Pico. 1952. Escala 1:50.000.
- Hoja 3563-31-2 Trenel. 1979. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-31-3 Eduardo Castex. 1979. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-31-4 Montenievas. 1979. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-32-1 Metileo. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-32-3 La Puma. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-32-4 Estación Trili. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-32-1 Metileo. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3563-32-3 Dorila. 1952. Escala 1:50.000.
- Hoja 3563-33-1. Agustoni. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3566-24-2 Rancul. 1978. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3566-24-1 Chamaicó. 1978. Escala 1.50.000.
- Hoja 3566-30-3 Pichi Huinca. 1979. Escala 1:50.000.
- Hoja 3566-30-4 Caleufú. 1979. Escala 1:50.000.
- Hoja 3566-35-2 Ingeniero Foster. 1979. Escala 1.50.000.

- Hoja 3566-36-4 Conhelo Norte. 1979. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3566-36-1 La Maruja. 1979. Escala 1:50.000.
- Hoja 3762-13-1 Toay. 1968. Escala 1:50.000.
- Hoja 3763-01-4 Winifreda. 1967. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-01-1. Hucal. 1969. Escala 1: 100.000.
- Hoja 3763-13-3 Naicó. 1968. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-14-4 Miguel Riglos. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-19-2 Doblas. 1968. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-19-1 Ataliva Roca. 1968. Escala 1:50.000.
- Hoja 3763-02-3 Colonia La Carlota. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-20-1 Atreucó. 1953. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-20-2 Macachín. 1953. Escala 1:50.000
- Hoja 3763-02-1. Colonia Barón. 1951. Escala 1: 50.000
- Hoja 3763-21-3 Rolón, 1952. Escala 1:50.000.
- Hoja 3763-25-2 Colonia Santa María. 1958. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-25-3 Unanué. 1958. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-25-4 Perú. 1968. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-26-2 General Manuel Campos. 1953. Escala 1:50.000.
- Hoja 3763-26-4 Remecó. 1953. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-26-7 Alpachiri. 1953. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-27-2 General Manuel Campos. 1953. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-27-3 Colonia Santa Teresa. 1952. Escala 1: 50.000.

- Hoja 3763-03-3 Relmo. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-32-2 Guatraché. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-32-3 Abramo. 1953. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763- 32- 4 Bernasconi General San Martín. 1953. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-07-4 Anguil. 1968. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-07-3 Santa Rosa. 1967. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763- 07-4 Anguil. 1968. Escala 1:50.000.
- Hoja 3763-08-2 Longuimay. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-08-3 Uriburu. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-08-4 La Gloria. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3763-09-1. Catriló. 1952. Escala 1. 50.000.
- Hoja 3763-14-1 Cereales. 1952. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3766-26-2 Quehué. 1968. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3766-26-4 Utracán. 1968. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3766-30-2 General Acha. 1968. Escala 1:50.000.
- Hoja 3766-34-2 Quehué. 1968. Escala 1.50.000.
- Hoja 3766-04-2 Telén. 1970. Escala 1: 100.000.
- Hoja 3766-05-1 Victoria. 1970. Escala 1: 100.000.
- Hoja 3766-06-2 Conelo. 1967. Escala 1: 50.000.
- Hoja 3766-06-1 Conhelo. 1967 y 1969. Escala 1: 100.000.
- Hoja 3963-14-1 Anzoategui. 1968. Escala 1: 100.000.
- Hoja 3963-32-1 Jacinto Aráuz. 1965. Escala 1: 50.000.

Leyes consultadas

- Ley Nacional N° 857 de Inmigración y Colonización o Ley Avellaneda de 1876.
- Ley Nacional N° 947 o Ley de Frontera de 1878.
- Ley Nacional N° 1265 de Remates Públicos de 1882.
- Ley Nacional N° 1628 o Ley de Premios de 1885.
- Ley Nacional N° 1532 de Creación y Organización de los Territorios Nacionales de 1884.
- Ley Nacional N° 10.676 de Colonización de 1919.

Material fotográfico

De relevamiento in situ. Pueblos contenidos en los tramos. Elaboración propia:

- Tramo completo Quemú Quemú Santa Rosa.
- Tramo completo Santa Rosa Jacinto Aráuz.
- Tramo completo Catriló Realicó.
- Tramo completo Trebolares, General Pico Victorica.
- Tramo completo Guatraché Rolón, Doblas, Campos, Remecó.
- Otros tramos parciales.

Fuentes principales consultada en Internet

- Fototeca Bernardo Graff Archivo Histórico Provincial "Fernando Aráoz": http://fototecabernardograff.wordpress.com
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA. Censos Nacionales entre 1920 y 2010. En www.lapampa.gov.ar
- http://norbertomollo.blogspot.com.ar

 Libros azules conteniendo los lotes relevados por los agrimensores: http://mensurascatastrales.lapampa.gov.ar/images/phocacallety/Cat astro_Provincial_Original_Digitalizado_1880/Digitalizacion_de_Mensu as_Catastrales_de_la_Provincia_de_La_Pampa.pdf

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- AGUILAR, Adrián. "Las bases del ordenamiento territorial. Algunas evidencias de la experiencia cubana". En Revista Geográfica del Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Número 109. México, 1989.
- ALIATA, Fernando. "Las raíces del árbol de la libertad. El legado ilustrado en la fundación de pueblos en la pampa bonaerense durante el siglo XIX". En Revista Nuevo Mundo / Mundos Nuevos. París, 2010. En http://nuevomundo.revues.org/59222. (Consulta: 10/11/2012)
- ALIATA, Fernando. "Entre el desierto y la ciudad. Arquitectura y naturaleza en América Latina". En Revista *Block, Nº 2, naturaleza y arquitectura*, mayo de 1998.
- ALIATA, Fernando. "Organización del territorio y expansión de la frontera de Buenos Aires: el legado ilustrado y la política revolucionaria". En Revista *Nuevo Mundo / Mundos nuevos. París*, 2009.
- ALIATA, Fernando y Jorge LIERNUR. Diccionario de Arquitectura en la Argentina. AGEA. Buenos Aires, 2004.
- ALBERDI, Juan B. "Causas de la anarquía en la República Argentina".
 En Proyecto y Construcción de una Nación. Ediciones Ariel. Buenos Aires, 1997.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Historia del Arte como historia de la ciudad*. Editorial Lais. Barcelona, 1983.

- ASCHER, François. Los nuevos principios del urbanismo. Alianza Ensayo. Madrid, 2010.
- AYMONINO, Carlos. *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Gustavo Gili. Barcelona, 1972.
- AVELLANEDA, Nicolás. Estudios sobre las Leyes de tierras públicas. Buenos Aires, 1865.
- BARBERO, María Inés y otros. *Historia Económica Mundial*. Editorial Emecé. Buenos Aires, 2007.
- BARINGO EZQUERRA, David. "La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración". En Revista *QUID 16 Nº 3, Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germani.* Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Buenos Aires, abril de 2013. pp. 119-135.
- BARSKY, Osvaldo y Jorge GELMAN. Historia del agro argentino. Desde la Conquista hasta comienzos del siglo XXI. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, 2009.
- BASUALDO Victoria y Karina FORCINITO (coordinadoras). Transformaciones recientes en la economía argentina: tendencias y perspectivas. Universidad Nacional General Sarmiento (INGS). Prometeo Libros. Buenos Aires, 2012.
- BATTICUORE, Graciela; GALLO, Klaus y Jorge MYERS (compiladores). Resonancias románticas. Ensayos sobre historia de la cultura argentina (1820- 1890). La patria figurada. Perspectivas y paisajes. Eudeba. Buenos Aires, 2005. pp. 245-268.
- BENÉVOLO, Leonardo. La ciudad europea. Editorial Crítica. Barcelona, 1993.
- BERTUZZI, María Laura. *Ciudad y urbanización: problemas y potencialidades*. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe. 2005.
- BOISIER, Sergio. "Teoría y metáforas sobre el desarrollo territorial.

- Ordenamiento territorial: Acciones para repensar el espacio". En *Revista Misión Local*, Instituto de desarrollo del Distrito Capital y la Participación ciudadana y comunitaria –IDCAP-, año 7. Universidad Distrital. Santa Fe de Bogotá, abril de 1998.
- BONTEMPELLI, Massimo (colab.) *La vida y la cultura en la Argentina*. Impr. G. Pesce. Buenos Aires, 1938.
- BORSDORF, Axel. "Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana". En 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 (Consulta: 5/06/ 2014).
- BOTANA, Natalio. *Domingo F. Sarmiento. Una Aventura republicana*. FCE, Buenos Aires, 1997.
- BULGHERONI, Raúl. *Argentina imagen de un país*. Summa Pampeana. Buenos Aires, 1994.
- CACOPARDO, Fernando. "El problema de la extensión". En revista Cuadernos de Historia Urbana Nº1. Buenos Aires, 2000.
- CACOPARDO, Fernando. "El Estado en la definición territorial de Argentina en el siglo XIX: construcciones legales, cuadrícula territorial y urbanística en la frontera de la provincia de Buenos Aires al sur del río Salado". En Revista Perspectivas Urbanas N°8, 2007. En http://www.etsav.upc.es/urbpersp/num08/art08_3 (Consulta 20/12 /2011).
- CAPEL, Horacio. "Ferrocarril, territorios y ciudades". En Biblio 3W Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, 2007. En http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm (Consulta: 20/10/2014)
- CASTELLS, Manuel. La cuestión urbana (Capítulo 1). Siglo XXI,. México, 1976.

- CASTEX, Jean; PANERAI, Philipe y otros. Formas urbanas: del islote a la barra. Dunod, 1977.
- COOLEY, Charles. The theory of City Location (1894). Citado por CAPEL, Horacio. "Ferrocarril, territorios y ciudades". En Biblio 3W Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, 2007. En http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm (Consulta: 20/10/2014)
- CULLEN, Gordon. The concise townscape. British Library. Estados Unidos. 1961.
- CHADWICK, G. F. Una visión sistémica del planeamiento. Edición Gustavo Gilli. Barcelona. 1973.
- CHAPEAURROUGE, Carlos. Tratado de Agrimensura. Editorial Juan Schurer-Stolle. Buenos Aires,1899. Disponible en: http://biografiaspampeanas.blogspot.com.ar (Consulta: 10/03/2015)
- CHOAY, Francoise. El urbanismo: utopías y realidades. Editorial Lumen. 1976.
- CHUECA GOITIA, Fernando. "Lección 8. La ciudad industrial". En *Breve historia del urbanismo*. Alianza Editorial. Madrid, 1994.
- CORBOZ, André. "El territorio como palimpsesto". En RAMOS, Ángel Martín (ed.). Lo urbano en 20 autores contemporáneos. UPC Ediciones. Barcelona, 2004. pp. 25-34.
- D´AGOSTINO, Valeria. "Los orígenes de la agrimensura como profesión: su relación con el Estado y el régimen de propiedad de la tierra.
 Provincia de Buenos Aires, primera mitad del siglo XIX". En GIRBAL-BLACHA Noemí y Sonia MENDONÇA (coord.). Cuestiones agrarias en Argentina y Brasil. Prometeo Libros. Buenos Aires, 2007.
- DE TERAN TROYANO, Fernando. "Evolución y crisis de los fundamentos teóricos". En Curso de Ordenación del Territorio. Ed. Colegio oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid, 1982.

- DE TERÁN TROYANO, Fernando. La ciudad hispanoamericana, el sueño de un orden. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo-CEHOPU-. Ministerio de Fomento. Madrid, 1989.
- DE MATTOS, Carlos. "Reestructuración social, grupos económicos y desterritorialización del capital". En ALBURQUERQUE, F. et. al. (Ed.) Revolución tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires, 1990.
- DE MATTOS, Carlos A. "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?". En Revista EURE, N° XXVIII.
 Santiago de Chile, diciembre de 2002. Disponible en http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1960850 (Consulta 16/05/2010).
- DJENDEREDJIAN, Julio; BEARZOTTI, Sílcora y Juan MARTIRÉN. Historia del agro argentino: De Historia del capitalismo agrario pampeano. Tomo 6 (Volumen II) Teseo. Buenos Aires, 2011.
- FERNÁNDEZ GÜELL, José Miguel. "Sistema de ciudades. Colección Proyecto y Gestión". En Planificación Estratégica de Ciudades. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1997.
- FERRARI, Mónica. "Patrimonio ferroviario en el Noroeste argentino.
 Tipologías arquitectónicas y asentamiento urbanos ferroviarios".
 Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, España. 20 y
 22 de septiembre de 2006.
- FERRARI, Mónica. Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. La línea Jujuy-La Quiaca. Tesis Doctoral en Historia del Arte y Gestión Cultural en el mundo hispánico. Departamento de Geografía, Historia y Filosofía. Universidad Pablo de Olavide. Sevilla. España, 2010.
- FOGLIA, Ma. Elena y Noemí GOYTIA. El patrimonio urbanístico ambiental de las regiones argentinas: los poblados históricos del norte cordobés. Secretaría de Turismo de la provincia de Córdoba. Córdoba, 1991.

- FOGLIA, Ma. Elena y Noemí GOYTIA. Rehabilitación de poblados históricos del Norte Cordobés: el caso de Tulumba. Cuaderno de la Maestría en Desarrollo Urbano. Universidad Nacional de Córdoba., FAUDI. Córdoba, 1991.
- FOGLIA, Ma. Elena (comp.) Cultura y territorio: los procesos de urbanización latinoamericanos y argentinos. Documento de la Maestría en Desarrollo Urbano y Regional. Universidad Nacional de Córdoba, FAUDI. Córdoba, 1995.
- FOGLIA, Ma. Elena. Bases para una historia urbana de la Provincia de Córdoba. Reflexiones sobre los procesos históricos de ocupación del territorio. Teorías y Modelos. Argentina y provincia de Córdoba. Maestría en Desarrollo Urbano. Cuadernos de Estudio. Universidad Nacional de Córdoba, FAUDI. Córdoba, 1998.
- FOGLIA, Ma. Elena. *El sistema urbano y la configuración de la ciudad.* Documento de la Cátedra de Urbanismo de la Universidad Nacional de Córdoba, FAUDI. Córdoba, 2000.
- FOGLIA, Ma. Elena. Bases para una historia urbana de Córdoba. Informe SECyT. Universidad Nacional de Córdoba, FAUDI. Córdoba, 2001.
- FOGLIA, Ma. Elena et al. "Bases para una historia urbana, Provincia de Córdoba. Argentina". En Cuadernos de investigación urbanística CIUR N° 37. Madrid, 2003.
- GAIGNARD, Romain. *La Pampa Argentina. Ocupación, poblamiento, explotación: de la Conquista a la Crisis Mundial (1910-1930).* Soler. Buenos Aires, 1989.
- GALINDO, Julián. "Un modelo estructural para el Delta del Llobregat".
 En SABATÉ, Joaquím (coordinador). Patrimonio y proyecto territorial.
 Colonia, Séquia de Manresa y Delta del Llobregat. Diputación de Barcelona, 2004.
- GALANTAY, Ervin. Nuevas ciudades de la antigüedad hasta nuestros

- días. Colección Arquitectura/perspectivas. Gustavo Gilli. Barcelona, 1977.
- GARCÉS, Eugenio. Las ciudades del salitre. Orígenes. Santiago de Chile, 1999.
- GEISSE, Guillermo. Tres momentos históricos en la ciudad Hispanoamericana del siglo XIX; en EURE Nº 38. Santiago de Chile, 1987. En.
- GIBELLI, Nicolás (director responsable). *Crónica Histórica Argentina*. Tomo IV. Editorial Codex. Buenos Aires, 1969
- GOYTIA, Noemí. "La identidad en relación a la escala". En Curso Taller Rehabilitación y Desarrollo de poblados históricos. Maestría en Desarrollo Urbano y Regional. UNC, FAUDI. Córdoba, 1995.
- GORENSTEIN, Silvia. "Rasgos territoriales en los cambios del sistema agroalimentario pampeano (Argentina)". En *EURE (Santiago)*, *26*(78). Santiago 2000. pp. 51-75. Disponible en. http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007800003&Ing=es (Consulta 08/04/2010).
- GUTIÉRREZ, Ramón. "La política fundacional y la ampliación de fronteras". En Revista 2c Construcción de la Ciudad Nº 19. Madrid, 1981.
- HALPERIN DONGHI, Tulio. Una Nación para el desierto argentino.
 CEAL. Buenos Aires, 1982.
- HALPERIN DONGHI, Tulio. Proyecto y Construcción de una nación 1846-1880. Biblioteca del pensamiento argentino II. Buenos Aires, 1997.
- HARDOY, Jorge Enrique. El proceso de urbanización en América desde sus orígenes hasta nuestros días. Editorial del Instituto Torcuato di Tella. Buenos Aires, 1969.
- HARDOY, Jorge. Las ciudades en América Latina: seis ensayos sobre la

- ciudad contemporánea. Editorial Paidós. Buenos Aires, 1972.
- HARDOY, Jorge y Richard MORSE (comps.) Repensando la ciudad de América Latina. Editorial IIED- América Latina y GEL. Buenos Aires, 1998.
- HARVEY, David. Urbanismo y desigualdad social. Siglo XXI Editores. Madrid, 1977. Pág. 327 y 328.
- 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, N° 563. Universidad de Barcelona, febrero de 2005. Disponible en.
 http://www.ub.edu/geocrit/b3w-563.htm (Consulta: 10/02/2013)
- HERNÁNDEZ, José. *Martín Fierro*. EUDEBA. Buenos Aires, 1872.
- HERNÁNDEZ, María. El Paisaje como seña de identidad territorial: Valorización Social y Factor de Desarrollo. ¿Utopía o Realidad? En *Boletín de la A.G.E.* (49), 2009.
- HOUEE, P. Les politiques de devèloppement rural. INRA. París, 1996.
- GUAYCOCHEA DE ONOFRI, Rosa. "El área vitivinícola de Mendoza".
 En Revista 2C Construcción de la Ciudad Nº 19. Barcelona, 1976. pp. 21-23
- KRÄTKE, Stefan. "Globalisierung und Stadtentwicklung in Europa".
 En Geographischevol. 85, no 2/3. Zeitschrift, 1997.pp. 143-158. Citado por HEINEBERG, Heinz.
- LATTUADA, Mario. "El crecimiento económico y el desarrollo sustentable en los pequeños y medianos productores agropecuarios argentinos de fines del siglo XX." Versión corregida y aumentada de la ponencia presentada en las X Jornadas de la Asociación Argentina de Extensión Rural, Mendoza, Argentina, 18/06/2000. En: http://www.rlc.fao.org/foro/institucionalidad/PDF/Lattuada.pdf (Consulta: 18/03/12)

- LARRODERA LÓPEZ, Emili. "Urbanismo y ordenación territorial". En Curso de Ordenación del Territorio. Ed. Colegio oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid, 1982.
- LEFEBVRE, Henri. *La producción del espacio*. Anthropos. Paris, 1974.
- LEIVA DE DOSSO, María Ester. "Las colonias del área chaqueña". En Revista 2C Construcción de la Ciudad Nº 19. Barcelona, 1976.pp. 24-25
- LEWIS, Collins. British Railways in Argentina 1857-1914: a case study of foreign investment. Instituto de Estudios Latinoamericanos. Universidad de Londres, 1983.
- LEWIS, Collins. *Argentina: a short history*. Oneworld. Oxford, 2002.
- LOIS, Carla. "Técnica, política y deseo territorial en la cartografía oficial de la Argentina (1852- 1941)". En Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, vol. 10, n. 218 (52). Barcelona, 2006. Disponible en: http://www.ub.es/geocrit/sn-218-52.htm (Consulta: 05/08/2014)
- LYNCH, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Joint Center for Urban Studies. Estados Unidos, 1960.
- LOMBROSO FERRERO, Gina. Nell´América Meridionale. Treves Editori. Milano, 1908. Citado por GUTIÉRREZ, Ramón. "La política fundacional y la ampliación de fronteras". En Revista 2c Construcción de la Ciudad Nº 19. Madrid, 1981.
- LONGONI, René y GALCERÁN, Virginia. Pueblos imaginarios. La especulación urbana en la campaña bonaerense, 1870- 1880. Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de La Plata. En http://mundoagrario.fahce.unlp.edu.ar (Consulta: 15/01/2012)
- MALDONADO MACANAZ, Joaquín. *Principios generales del arte de la colonización*. Imp. Manuel Tello. Madrid, 1875. Citado por GUTIÉRREZ, Ramón. La política fundacional y la ampliación de fronteras". En *Revista 2c Construcción de la Ciudad Nº 19*. Madrid, 1981.

- MANDRINI, Raúl. "Indios y fronteras en el área pampeana (siglo XVI y XIX). Balance y perspectivas". En *Anuario del IEHS*, N° 7. Tandil. 1992.
- MANDRINI, Raúl. Vivir entre dos mundos. Las fronteras del sur de la Argentina, siglos XVIII y XIX. Colección Nueva Dimensión Argentina. Taurus. Buenos Aires, 2006.
- MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. La construcción del territorio de las colonias de la Central Argentine Land Company. Tesis Doctorado en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Cataluña. España, 1994.
- MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. Las colonias ferroviarias de la Central Argentine Land Company. Tesis Doctorado en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Catalunya, 2003.
- MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel. *Radiografía de la pampa*. Argentina. Hyspamérica. Buenos Aires, 1986.
- MARTIREN, Juan Luis. "Lógica de planeamiento y mercado inmobiliario en las colonias agrícolas de la provincia de Santa Fe: Los casos de Esperanza y San Carlos (1856-1875)". En *Quinto sol*, v. 16, n. 1. Universidad Nacional de La Pampa. Santa Rosa, 2012. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php (Consulta: 05/02/2015)
- MASSIRIS CABEZA, Ángel. Fundamentos conceptuales y metodológicos del ordenamiento territorial. Departamento de Geografía. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia - UPTC-. Bogotá, 2005.
- MENACHO, Manuel. *Impresiones de un viaje a Buenos Aires. El porvenir de los pueblos Iberoamericanos*. Buenos Aires. 1885. Citado por GUTIÉRREZ, Ramón. "La política fundacional y la ampliación de fronteras". En *Revista 2c Construcción de la Ciudad Nº 19*. Madrid, 1981.
- MÉNDEZ, Elías. Gestión ambiental y ordenación del Territorio. Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Forestales. Instituto de Geografía y Conservación de Recursos naturales. Venezuela, 1990.

- ÉNDEZ, Ricardo. "El territorio de las nuevas economías metropolitanas". En Eure- Scielo, vol. 33, nº 100. Santiago de Chile, 2007. Pp. 51-67. Disponible en http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n100/art04.pdf (Consulta: 20/05/2013)
- MOROSI, Julio A. y Cristina VITALONE. "Perduración de las normas indianas en el urbanismo argentino". En Revista Anales Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. CIC. Buenos Aires, 1993.
- MOROSI, Julio Ángel, VITALONE, Cristina y Beatriz AMARILLA. "La cuadrícula en las ciudades bonaerenses: Aspectos morfológicos, ambientales y económicos. La Plata". En Revista Anales Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. CIC. Buenos Aires, 1990.
- MOROSI, Julio Ángel. "Repercusiones, resonancias y resplandores de la ciudad de La Plata". En Revista Anales de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. CIC. Buenos Aires, 1999. pp.11-25
- MORRIS, A. E. J. Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial. Gustavo Gili. Barcelona, 1984.
- MUMFORD, Lewis. *La ciudad en la historia I y II*. Ediciones Infinito. Buenos Aires. 1979.
- MULLER, LUIS. "San Jerónimo: enclave suizo en el territorio santafesino". En GUTÍERREZ, Ramón y otros. *Hábitat e inmigración. Nordeste y Patagonia*. Cedodal. Buenos Aires, 1998. pp. 15-50
- NASELLI, César. "¿Conservación, preservación o modificación del patrimonio arquitectónico?". En Waisman (Dir.) *Sumarios. Arquitectura y Contexto. Rumbos de acción Nº 78*. Buenos Aires, junio 1984. pp. 19 a 27.
- NICOLINI, Alberto. "La ciudad planificada". En *Revista 2C Construcción de la Ciudad Nº 19*. Barcelona, 1976. pp. 42-47.
- OGGIER, Gabriel y Emilio JULLIER. Historia de San Jerónimo Norte. Una colonia agrícola ganadera de inmigrantes suizos en la República Argen-

- tina. Ed. Apis. Rosario. 1984.
- OLASCOAGA, Manuel. La Conquista de La Pampa: Estudio Topográfico De La Pampa y Río Negro. Imprenta de Ostwald y Martínez. Buenos Aires, 1881.
- ORTEGA Y GASSET, José. (1916-1934) Obras Completas. Tomo 11. El Espectador. Madrid, 1947.
- ORTÍZ, Ricardo. *Historia Económica de la Argentina*. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires, 1974.
- PARCHAPPE, Narciso. Expedición fundadora del Fuerte 25 de Mayo en Cruz de Guerra, año 1828. Editorial Universitaria de Buenos Aires. Buenos Aires, 1977.
- PARODI, Carlos. *La crisis argentina: lecciones para América Latina*. Universidad del Pacífico. Lima, 2003.
- PATERLINI DE KOCH, Olga. Los pueblos azucareros del Tucumán. Editorial del Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Tucumán, 1987.
- PÉREZ AMUCHASTEGUI, Armando. "Los Gringos". En GIBELLI, Nicolás (director responsable). Crónica Histórica Argentina. Tomo IV. Editorial Codex. Buenos Aires, 1969.
- PESOA MARCILLA, Melisa. "Cien Ciudades para la pampa. Idea, técnica y construcción de la forma urbana en las nuevas ciudades del siglo XIX de la provincia de Buenos Aires". Revista Iberoamericana de Urbanismo N° 7, RIURB Editores, 2012. En http://www.riurb.com/(Consulta: 12/08/2012)
- PESOA MARCILLA, Melisa. Una ciudad para la pampa. Idea, técnica y construcción de la forma urbana en las nuevas ciudades del Siglo XIX de la provincia de Buenos Aires Proyecto de tesis doctoral Universidad Politécnica de Catalunya. Universidad Politécnica de Catalunya,

2012.

- PIGNA, Felipe. Los mitos de la Historia Argentina 2. De San Martín a "El Granero del Mundo". Booket. Buenos Aires, 2012.
- PRADO y ROJAS. *Leyes y decretos promulgados en la provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876*. Imprenta de Mercurio. Buenos Aires, 1879. p. 261.
- PRECEDEO LEDO, Andrés. Nuevas realidades territoriales para el Siglo XXI: desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa. Síntesis. Madrid. 2004.
- PUJADAS, Román y Jaume FONT. Ordenación y planificación territorial. Editorial Síntesis, Colección Espacios y Sociedades, núm. 8.
 Madrid, 1998.
- RAMOS, Jorge. La aventura de la pampa argentina: Arquitectura. Ambiente y Cultura. Corregidor. Buenos Aires, 1991.
- RAMOS, Ángel Martín (ed.). Lo urbano en 20 autores contemporáneos.
 Ediciones.UPC Barcelona. 2004.
- RANDLE, Patricio. Geografía histórica y planeamiento. EUDEBA. Buenos Aires, 1966
- RANDLE, Patricio. *La ciudad pampeana: geografía urbana, geografía histórica*. EUDEBA. Buenos Aires, 1969.
- RAZZORI, Amílcar. *Historia de la Ciudad Argentina*. Ediciones Buenos Aires, 1946.
- REBORATTI, Carlos. "Fronteras agrarias en América Latina"; en *Geocrítica. Cuadernos críticos de geografía humana*, Año XV, N° 87. Universidad de Barcelona, 1990.
- REPS, John. *The making of urban America. A History of city planning in the United States*. Princeton University Press. New Jersey 1965.
- RÖGIND, William. Historia del ferrocarril del Sud1861-1936. Ed. Ferro-

- carril del Sud. Buenos Aires, 1937.
- ROMERO, José Luis. *Breve historia de la Argentina*. Ed Huemul. Buenos Aires, 1979.
- ROMERO, José Luis. *Latinoamérica las ciudades y las ideas*. Editores Siglo XXI. Buenos Aires, 2011.
- SABATÉ, Joaquín. *Forma del territorio y proyecto*. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona, 1996.
- SABATÉ, Joaquín. Elementos para la construcción de un proyecto territorial: programa de las lecciones. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona, 1998.
- SABATÉ, Joaquín. *Las reglas de la forma urbana: programa de las lecciones.*, Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona, 1999.
- SABATÉ, Joaquín. *Patrimonio y Proyecto Territorial. Colonias, Sèquia de Manresa y Delta del Llobregat.* Diputación de Barcelona, 2004.
- SABATÉ, Joaquín. "Elementos para la construcción de un proyecto territorial". En SABATÉ, Joaquim (coordinador), Patrimonio y proyecto territorial. Colonia, Séquia de Manresa y Delta del Llobregat. Diputación de Barcelona, 2004. p.125.
- SABATÉ, Joaquín. "Elementos para la construcción de un proyecto territorial"; en *Patrimonio y proyecto territorial: Colonias, Sèquia de Manresa y Delta del Llobregat.* Diputación de Barcelona, 2004.
- SABATÉ, Joaquín. El Parque Agrario del Delta del Baix Llobregat. DUOT, Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona, 2005.
- SABATÉ, Joaquín. *Un enfoque morfológico de la ordenación territorial: el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.* Documento Doctorado del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universitat Politécnica de Catalunya. Barcelona, 2005.
- SÁBATO, Horacio. Capitalismo y ganadería en Buenos Aires, la fiebre

- del lanar 1850-1880. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, 1989.
- SÁNCHEZ, Joan-Eugeni. Geografía política. Editorial Síntesis S.A. Madrid, 1992.
- SARMIENTO, Domingo. *Facundo o civilización y barbarie en las pam-* pas argentinas. Ed. Hachette. París. 1845.
- SARMIENTO, Domingo. *Obras Completas*. Editorial Luz de Día. Buenos Aires, 1913.
- SARMIENTO, Domingo Faustino. "Educación popular". Citado por HALPERIN DONGHI, Tulio (compilador); Proyecto y Construcción de una nación 1846-1880. Biblioteca del pensamiento argentino II. Buenos Aires, 1997.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Editorial Lancelot. Buenos Aires, 2006.
- SCHVARZER, Jorge, REGALSKY Andrés y Teresita GÓMEZ. Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940. Universidad de Buenos Aires, 2007.
- SCHOLZ, Fred. "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, N° 563. Universidad de Barcelona, febrero de 2005. Disponible en *http://www.*ub.edu/geocrit/b3w-563.htm (Consulta: 10/02/2013)
- SENNET, Richard. *Carne y piedra*. Alianza Editorial. Madrid. pp. 382-385
- SICA, Paolo. *Historia del urbanismo: el Siglo XIX, Volumen 1*. Instituto de Estudios de Administración Local. España, 1981.
- SICA, Paolo. *Historia del urbanismo: el Siglo XIX*, Volumen 2. Instituto de Estudios de Administración Local. España, 1981

- SILI, Marcelo. La Argentina rural: de la crisis de la modernización agraria a la construcción de un nuevo paradigma de desarrollo de los territorios rurales. Ediciones INTA. Buenos Aires, 2005.
- SILVESTRI, Graciela. *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata.* Edhasa. Buenos Aires, 2010.
- SKERK, Carlos. "Tren 155... ¡A todas partes!". En *Revista Todo Trenes.* Año N° 29, 2004.
- SOIJET, Mirta. "La ciudad: concepto y significado". En BERTUZZI, María Laura. Ciudad y urbanización: problemas y potencialidades. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe. 2005
- SOJA, Edward. Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Editorial Traficantes de Sueños. Madrid 2008.
- STOESSEL, Ricardo y Miriam STACCO. El Agrimensor. Facultad Regional de Bahía Blanca. En http://www.frbb.utn.edu.ar/dic/archivos/3_3_nivel/19/revista_(Consulta: 03/12/2014)
- SUÁREZ, Odilia. El territorio argentino. Centro de Documentación Urbanística. FADU. UBA. Buenos Aires, 2000.
- TARAN, Marina. "La colonización agrícola en Córdoba". En *Revista 2C Construcción de la Ciudad N° 19*. Barcelona, 1976.pp. 26-28.
- TARRAGÓ, Salvador. "Argentina: la urbanización de la locomotora". En Revista 2C Construcción de la Ciudad N° 19. Madrid, 1981.
- TARTARINI, Jorge. Arquitectura ferroviaria. Ediciones Colihue. Buenos Aires. 2000.
- TÉRZAGA, Alfredo y Rafael GARZÓN, *La colonización de la Patagonia y la cuestión indígena*. Universidad Nacional de Río Cuarto, 1994.
- TORRENT, Horacio. "El elevador de granos y el paisaje de la Argentina moderna". En Garcés (Editor). Seminario Internacional Red Alfa. Paisajes Culturales, Patrimonio y Proyecto. PUC/Alfa. Santiago de

- Chile, 2006.
- VESCHI, Elido, SILVA, José y Ramón NIEVA. "Análisis de los resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la República Argentina". XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles. La Habana, Cuba, 2000. Disponible en (Consulta 10/01/2015).
- VIÑUELAS, Graciela. "Los poblados de la explotación forestal". *En Revista 2C Construcción de la Ciudad Nº 19*. Barcelona, 1981.
- VIÑUALES, Graciela. *Las ciudades de nueva fundación en la Argentina de 1870-1925*. Buenos Aires, 1985.
- VITALONE, Cristina. El ordenamiento racional del territorio argentino: los sistemas transculturados. Ensayo científico. Segundo Premio. Historia de la Agrimensura. Comisión permanente de investigaciones históricas. Consejo Profesional de la Agrimensura de la
 Provincia de Buenos Aires. La Plata, 1991.
- VITALONE, Cristina. "La ciudad en la identidad cultural bonaerense"; en Revista Anales Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. CIC. Buenos Aires, 1992.
- VITALONE, Cristina. "Cuadrículas bonaerenses". En Revista Anales Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. CIC. Buenos Aires, 1993.
- VITALONE, Cristina. "Alemanes del Volga: Colonia Madre del Sur". En *Revista Anales Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente*. CIC. Buenos Aires, 1995.
- WADELL, Jorge. "Cuando el ferrocarril venció el desierto". En Revista Todo Trenes. Año 6 Nº 32. Buenos Aires, 2004.
- WADELL, Jorge. "Los industriales de la Vía Neuquén". En Revista Todo Trenes. Año 6 N° 32. Buenos Aires, 2004.
- WADDELL., Jorge. "Historia del Ferrocarril". *Apunte de cátedra*. Licenciatura en Tecnologías Ferroviarias, Universidad. Nacional de Lanús.

- WAISMAN, Marina y otros. Un enfoque regional para la rehabilitación de los poblados históricos. Instituto de Historia y Preservación del patrimonio. UCC. Córdoba, 1886.
- YUJNOVSKY, Oscar. *La estructura interna de la ciudad: El caso latinoa-mericano*. Ediciones S.I.A.P. Buenos Aires, 1971
- YOURCENAR, Marguerite. Memorias de Adriano. Ediciones Órbis. Barcelona, 1988.
- YULN, Melina. El territorio cuadriculado. La adaptación de un modelo territorial estadounidense, 1850-1890. En *Nuevo Mundo / Mundos Nuevos*. En *http://*nuevomundo.revues.org/64653 (Consulta: 08/03/2012).
- YULN, Melina. "Representaciones gráficas del Estado en formación. La tierra y los indígenas en la cartografía territorial argentina durante el siglo XIX". En Almanack. Guarulhos, N.08, 2014. pp. 142-155, Disponible en: File:///C:/Users/Administrador/Downloads/1128-1472-1-PB%20(2).pdf (Consulta: 27/03/2014).
- ZEBERIO, Blanca, "El liberalismo y los derechos de propiedad en Argentina. Controversias jurídicas y proyectos políticos en la etapa codificadora". En BLANCO, G. y BANZATO, G. (comp.), La cuestión de la tierra pública en Argentina. A 90 años de la obra de Miguel Ángel Cárcano. Prohistoria Ediciones, Rosario, 2009. p.53.
- ZUSMAN, Perla. Paisajes en movimiento. El viaje de Sarmiento a los Estados Unidos (1847). En Scripta Nova, revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, 2006. En http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-19.htm (Consulta: 24/05/2012)

BIBLIOGRAFÍA DE LA PAMPA

AA.VV. 50 años de la Dirección Nacional de Vialidad. Los caminos de La Pampa. Ediciones Pintagué. Santa Rosa, 2006.

- AGUIRRE, Armando. "(1887 1914): El tren configura La Pampa". Diario La Reforma. General Pico, 4 y 5 de Febrero de 1995.
- AGUIRRE, Ana y Alicia TAPIA. Entre médanos y caldenes de La Pampa Seca. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 2002.
- ÁLVAREZ, José Higinio. *Los pueblos de La Pampa: apuntes sobre su nacimiento, su historia.* Editorial Extra. Santa Rosa, 1999.
- ÁLVAREZ, José. Estadística Pampeana. Editorial Pitangüá. Santa Rosa, 2009.
- ARÁOZ, Fernando. *La Pampa central entre dos mundos*. Editorial Biblioteca pampeana. Santa Rosa, 1988.
- ARÁOZ, Fernando. La Pampa Total. Aspectos geográficos. Apuntes para una Geografía humana de La Pampa. Subsecretaría de Educación de la Provincia de La Pampa. Santa Rosa, 1991.p.15
- ARMAIGNAC, H. Viajes por las pampas argentinas: Cacerías en el Quequén Grande y otras andanzas.1869-1874. Edit. EUDEBA. Buenos Aires, 1976.
- AYALA, Javier y Santiago GETTE. "Caminos y transportes". En LLUCH, Andrea y Claudia SALMÓN TARQUINI (compiladoras), Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización. UNLPam. Santa Rosa, 2008.
- AYALA, Javier; GETTE, Santiago; STALLDECKER, Cecilia y Pablo ZUBELDÍA. "Historia del camino: etapa indígena y territoriana". En 50 años de la Dirección Provincial de Vialidad. Los caminos de La Pampa. Dirección Provincial de Vialidad, Gobierno de la Provincia de La Pam-

- pa, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de La Pampa. Santa Rosa, 2006.
- BANDIERI, Susana. *Historia de la Patagonia*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2005. p. 127.
- BELLUCCI, Alberto. Quemú Quemú: evolución arquitectónica de un asentamiento pampeano. Fondo Editorial Pampeano Santa Rosa, 1994.
- BONGIOVANNI, Viviana. Un caso particular de valorización del espacio de la zona noreste del Territorio Nacional de La Pampa. Fondo Editorial Pampeano. Santa Rosa, 2010.
- BOYERO Diamantino y Carlos BARON. *Coloniα* Barón. Sus orígenes e historia. Provincia de La Pampa.
- CAVIGLIA, Jorge; LORDA, Héctor y Jorge LEMES, Caracterización de las unidades de producción agropecuarias en la provincia de La Pampa. Ediciones INTA. La Pampa, 2010.
- CANO, Eduardo (coordinador) *Inventario integrado de los recursos naturales de la provincia de La Pampa: clima, geomorfología, suelo y vegetación*. INTA. Universidad Nacional de La Pampa. Buenos Aires, 2004.
- CAZENAVE, Walter. "El ferrocarril en La Pampa". Folleto de la Dirección de Prensa del Gobierno de La Pampa. Santa Rosa, 1971.
- CHÁVES DE FESTA, Elba. *La Colonización agrícola en La Pampa. Período 1880-1940*. Fondo Editorial Pampeano. Santa Rosa (s.f.).
- CHUMBITA, Hugo. *Cambios en la estructura agraria.1940 a hoy*. Instituto de Estudios Regionales. La Pampa, 1974.
- COELHO, Guillermo. *Memoria presentada al Exmo. Gobierno de la Provincia de Santa Fe por el*
- Inspector de Colonias. Buenos Aires, 1875. Citado por MARTIREN,

- Juan Luis. "Lógica de planeamiento y mercado inmobiliario en las colonias agrícolas de la provincia de Santa Fe: Los casos de Esperanza y San Carlos (1856-1875)". En *Quinto sol*, v. 16, n. 1. Universidad Nacional de La Pampa. Santa Rosa, 2012. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php (Consulta: 05/02/2015)
- COLOMBATO, Julio, (Comp.) Libro del Centenario. Santa Rosa-La Pampa. 1892- 1992 Editorial Extra. Comité de Redacción del "Libro del Centenario". Santa Rosa, 1992.
- COMERCI, M. Elena. "Complejidades y diferenciaciones en el territorio pampeano". En LLUCH, Andrea y Claudia SALMÓN TARQUINI (compiladoras), Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización. UNLPam. Santa Rosa, 2008.
- COVAS, María Regina, TOURN, Gladis Mabel y Elpidio PÉREZ. La ciudad de Santa Rosa. Biblioteca Pampeana. Fundación Chadileuvú. Santa Rosa, 1986.
- CROCHETTI, Silvia. "La importancia de la sal y las expediciones a las Salinas Grandes durante la época colonial". En CROCHETTI, Silvia (ed.). Historia de un lugar en La Pampa: Macachín y su gente. Municipalidad de Macachín. General Acha, 2002
- D´ABREU, Luis. El ferrocarril de La Pampa Central: desde Bahía Blanca a Villa Mercedes San Luis y Río Cuarto de Córdoba. Buenos Aires, 1889
- DENIS, Piere. Regiones naturales y áreas ecológicas.1972. Citado por NOVAS, María Regina. Los espacios socioeconómicos de la pampa. Disponible en: http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/ v03a02covas.pdf (Consulta: 6/09/14).
- DEPETRIS, José Carlos y Walter CAZENAVE. Crónicas Ranquelinas.
 Subsecretaria de Cultura de La Pampa. Departamento de Investigaciones Culturales. Santa Rosa, 1998.
- DI LISCIA, M. Silvia y Andrea LLUCH. "La población pampeana y sus

transformaciones". En LLUCH, Andrea y Claudia SALMÓN TARQUINI (compiladoras), *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización.* UNLPam. Santa Rosa, 2008.

- ETCHENIQUE, Jorge. *Pampa central. Primera parte, (1884-1924). Movimiento provincialista y sociedad global.* Subsecretaría de Cultura de La Pampa, 2001. p. 82.
- FELDMAN JOSÍN, Luis. *Geografía de La Pampa*. Editor La Vanguardia. Buenos Aires, 1943
- FOLCO, M. Esther y Oscar FOLMER (eds.) *Sembrando en la memoria:* centenario de Colonia Santa María en La Pampa.1908-2008. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa. Santa Rosa, 2011.
- FORTEZA, Armando. *Proceso constitutivo de la población de La Pampa.* UNLPam. Facultad de Ciencias Humanas. Santa Rosa, 1969.
- FORTEZA, Armando. *La Colonización*. Instituto de Estudios Regionales. Universidad Nacional de La Pampa. Santa Rosa, 1974.
- FORTEZA Armando. *Reseña Histórica de La Pampa*. Subsecretaria de Coordinación. Santa Rosa. 2000.
- GARCÍA, Sergio. "Al borde del desierto". *Revista Todo Trenes Nº 25*. Buenos Aires, 2008.
- GARBARINO, Silvina. "Los inicios de la explotación y el comercio forestal en Territorio Nacional de La Pampa". En LLUCH, Andrea y Claudia SALOMÓN TARQUINI (compiladoras). Historia de La Pampa. UNLPam. Santa Rosa. 2008.
- GIBERTI, Horacio. *El Desarrollo agrario argentino:estudio de la region pampeana*. EUDEBA. Buenos Aires, 1964
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA. Censo Nacional 1935 y 2001. www.lapampa.gov.ar

- GORENSTEIN, Silvia. "Rasgos territoriales en los cambios del sistema agroalimentario pampeano". En Revista EURE Vol. 26, No. 78. Santiago de Chile, 2000. En http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_ arttext&pid (Consulta: 10/12/2009)
- GUERÍN, Miguel y GUTIÉRREZ, Carlos. *Elementos para el estudio de la migración extranjera en la República Argentina: La Pampa 1882-1980*, Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Económicas. Instituto de la Producción. La Plata, 1983.
- GUERÍN, Miguel. Consecuencias de la conquista en el Territorio Nacional de la Pampa. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1980.
- GUERÍN, Miguel. "La Población Pampeana (1887-1920)"; en Revista de la Universidad Nacional de La Pampa. Nº 1. Santa Rosa. 1980
- LASSALLE, Ana María y Andrea LLUCH (coordinadoras). Arando en el Desierto. Itinerario fotográfico de la colonización francesa de Telén. Pampa Central, 1900- 1914. Editor Facultad de Ciencias Humanas, UNLPam. Santa Rosa, 2001.
- LAUSIRICA Claudia y M. Gabriela SARDI. *Despoblamiento rural en el espacio agropecuario de mercado 1991-2001*. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de La Pampa. Ed. Miño y Dávila. Buenos Aires. 2008.
- LLUCH, Andrea. "La economía desde la ocupación capitalista a la crisis del 30 y los años posteriores". En LLUCH, Andrea y Claudia SALMÓN TARQUINI (compiladoras), Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización. UNLPam. Santa Rosa, 2008.
- LONGONI, René y MOLTENI, Juan Carlos. *Hábitat pampeano, colonización temprana 1850-1880. Marco referencial.* UNLP-FAU-IDEHAB. La Plata, 1991.
- MANSILLA, Lucio. *Una excursión a los indios rangueles*. Ediciones

- Colihué, Buenos Aires, 1870.
- MARINI DE DÍAZ ZORITA, Milna .*El avance de la Frontera. Vía de circula- ción: las rastrilladas*. Facultad de Ciencias Humanas. Santa Rosa, 1979.
- MARTÍNEZ SIERRA, Ramiro. El Mapa de las Pampas. Biblioteca del Archivo Histórico Provincial (AHP) y Biblioteca Central de la UNLPam (BC). Buenos Aires. 1975.
- MARTIREN, Juan Luis. "Lógica de planeamiento y mercado inmobiliario en las colonias agrícolas de la provincia de Santa Fe: Los casos de Esperanza y San Carlos (1856-1875)". En Quinto sol, v. 16, n. 1. Universidad Nacional de La Pampa. Santa Rosa, 2012. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php (Consulta: 05/02/2015)
- MAYO, Carlos. *Riel, Sociedad y Frontera. El ferrocarril de la Pampa central (1881-1887)*. Academia Nacional de Historia. Buenos Aires, 1980.
- MEDUS, Norma, CAZENAVE, Héctor y Raúl HERNANDEZ. *Geografía de La Pampa*. Editorial Extra. Santa Rosa, 1982.
- MOLLO, Norberto y Carlos DELLA MATTIA. "Rastrilladas y parajes de Mamúl Mapu". En MARTINI, Yoli; PEREZ ZAVALA, Graciana y Yanina AGUILAR (compiladoras). Las sociedades de los paisajes áridos y semiáridos del Centro Oeste argentino. Universidad Nacional de Río Cuarto, 2009.
- MORONI, Marisa. "La nacionalización de la frontera pampeana y la formación del Estado argentino"; en revista Secuencia Nº 67. México, 2007.
- MORONI, Marisa. "La incorporación de los territorios nacionales en el proceso de consolidación del Estado argentino. El caso del territorio de la pampa central". En Revista Andes Nº 16. Salta ene/dic, 2005. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo (Consulta 29 /01/ 2013).

- MORONI, Marisa, FOLCO, María Esther y otros. Evolución política en el territorio (1890-1950). En LLUCH, Andrea, SALOMÓN TARQUINI, Claudia (editoras), Historia de La Pampa. EDUNLPAM. Santa Rosa, 2009.
- MÜLLER, Luis. "Postales de la Pampa Gringa". En *Block N° 2, Revista de cultura de lo arquitectura, la ciudad y el territorio*. Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea. Universidad Torcutato di Tella. Buenos Aires, 1998. p.02
- NERVI, Edmundo. Reseña histórica de Eduardo Castex en su 70° Aniversario. Editado por la Comisión de Festejos del 70° Aniversario. Municipalidad de Eduardo Castex. Santa Rosa, 1978.
- OLMOS, Selva. "Estructura agraria: el camino hacia la espacialización espacial". En LLUCH, Andrea y Claudia SALMÓN TARQUINI (compiladoras), Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización. UNLPam. Santa Rosa, 2008.
- PALERMO, Miguel Ángel. "A través de la frontera. Economía y sociedad indígenas desde el tiempo colonial hasta el siglo XIX". En *Nueva Historia Argentina*. Los pueblos originarios y la conquista. Tarragó, M. (ed.). Ed. Sudamericana. Buenos Aires, 2000.
- PINTO RODRIGUEZ, Jorge. "Redes indígenas y redes capitalistas. La Araucanía y las Pampas en el siglo XIX. En BONILLA, Heráclito y Amado GUERRERO RINCON Nueva historia Argentina. Los pueblos originarios y la conquista (compiladores). Ed. Sudamericana. Buenos Aires, 1996.
- QUIJADA, Mónica. "La ciudadanización del "indio bárbaro". Políticas oficiales y oficiosas hacia la población indígena de la pampa y la Patagonia, 1870- 1920". En Revista de Indias, Vol. LIX, N° 217. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1999.
- RAMOS DE MINIG, Alicia. Quemú Quemú: fuentes para el estudio de un desafío en la Pampa territoriana. La Pampa, 2008.

- SALOMÓN TARQUINI, Claudia. "El repoblamiento indígena: 1884-1930". En LLUCH, Andrea y Claudia SALMÓN TARQUINI (compiladoras), Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización. UNLPam. Santa Rosa, 2008.
- SORIA, José Luis y otros. Relaciones, conflictos y representaciones. El mundo indígena durante las invasiones inglesas. Dirección General de Cultura y Educación. Disponible en: http://servicios2.abc.gov.ar/ docentes/mundo_indigena (Consulta: 05/05/2014)
- STRATTA FERNÁNDEZ, Ricardo e Ignacio DE LOS RÍOS CARMENADO "Transformaciones agrícolas y despoblamiento en las comunidades rurales de la Región Pampeana Argentina". *Estudios Geográficos,* 71(268). Madrid. España, 2010. pp. 235-265. Disponible en (Consulta 05/10/2014).
- SUÁREZ DE LA TORRE, Nélida. Ensayos sobre La Pampa. Edición del autor, 1988.
- TOURN, Mabel. "Del Territorio a la Provincia. Una ciudad que se ramifica y crece" En *Suplemento Caldenia, Editor: Diario La Arena. Santa Rosa, 2005.*
- VARELA, Gladys. Guerrilleros, caciques y bandidos en el Neuquén de la etapa republicana. Departamento de Historia. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional del Comahue. 1999. En http://www.etnohistoria.com.ar/ (Consulta: 2/07/2011).
- ZARRILLI, Adrián. "Expansión y crisis de la producción agraria en el Territorio Nacional de La Pampa (1890- 1950)". Editor: Academia Nacional de la Historia Lugar: Buenos Aires, 1999.
- ZARRILLI, Adrián. *Ecología, capitalismo y desarrollo agrario en la región pampeana (1890-1950). Un enfoque histórico ecológico de la cuestión agraria*. Universidad Nacional de La Plata, 1997.
- ZINK, Mirta y Claudia, SALOMÓN TARQUINI, (2008). "Las sociedades

indígenas y las relaciones sociales en espacios de frontera". En LLUCH, Andrea y Claudia SALMÓN TARQUINI (compiladoras). *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía: Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización.* UNLPam. Santa Rosa, 2008.

PUBLICACIONES DE LA AUTORA SOBRE LA TEMÁTICA

- MARTINEZ, Mónica. Desarrollo e identidad. El caso de General Pico. La Pampa. Argentina. Edición de la Maestría en Desarrollo Urbano. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Fecha: noviembre 2005.
- MARTINEZ, Mónica. "Modernización agraria y transformación del paisaje urbano-rural. Noreste de la provincia de La Pampa. Hacia la definición de los rasgos de identidad del territorio". En Il Encuentro Internacional de Patrimonio Industrial Agroalimentario. TICCIH. Córdoba. Argentina, noviembre de 2009. ISBN 978-987-22022-64-9.
- MARTINEZ, Mónica. "Al rescate del patrimonio urbano: los pueblos del ferrocarril que decrecen en la provincia de la pampa". En Jornadas El Patrimonio Urbano y Arquitectónico: La Gestión para su Conservación. Tucumán, 19 y 20 de mayo de 2011. ISBN 978-987-1366-80-4.
- MARTINEZ, Mónica. "Los Pueblos Obrajeros en la configuración del Territorio de La Pampa". En XV Congreso ARQUISUR: Arquitectura, Integración y Desarrollo. Resistencia, Chaco; 12 al 15 de octubre de 2011. ISBN 978-987-27086-3-4.
- MARTINEZ, Mónica. "Los Pueblos del Desierto: conquista, ocupación y urbanización del Territorio de La Pampa (1879-1930)". En V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo | Barcelona | Buenos Aires 2013. 27 y 28 de junio de 2013. ISBN 23396598.
- MARTINEZ, Mónica. Los Pueblos del Desierto. Conquista, urbanización y colonización del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930). En Revista Digital RevGer: Universidad Nacional de Mar del Plata. REGISTROS Revista de investigación histórica. FAUD / UNMdP, 2013. http://faud.mdp.edu.ar/revistasindex.php/registros

• MARTINEZ, Mónica. "Los pueblos rurales de La Pampa (1879-1930)". En *V Congreso Argentino y Latinoamericano de Antropología Rural*. Universidad Nacional de La Pampa. Santa Rosa, 11 al 15 de marzo de 2013.