

Paisaje, Territorio, Patrimonio  
El Ferrocarril Oeste Santafecino motor de  
configuración territorial sugiere un paisaje cultural  
1881-1900



Universidad Torcuato Di Tella

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos  
Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad

Paisaje, Territorio, Patrimonio  
El Ferrocarril Oeste Santafecino motor de  
configuración territorial sugiere un paisaje cultural  
1881-1900

Elisa Pardo

Director: Rubén Benedetti

Noviembre 2020

**Universidad Torcuato Di Tella**

Rector: Juan José Cruces

Vicerrector: Juan Gabriel Tokatlian

**Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos**

Decano: Ciro Najle

**Carrera de Grado de Arquitectura**

Director: Iván Valdéz

**Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad**

Director: Julián Varas

**Programa en Arquitectura y Tecnología**

Coordinador: Francisco Cadau

**Programa en Arquitectura del Paisaje**

Coordinador: Juan Pablo Porta

**Programa en Preservación y Conservación del Patrimonio**

Coordinador: Fabio Grementieri

**Maestría en Economía Urbana (c/Escuela de Gobierno)**

Directora: Cynthia Goytia

**Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea**

Coordinador: Manuel Mensa

## **Abstract**

Este trabajo analiza el rol que el Ferrocarril Oeste Santafecino -creado a fines del siglo XIX- tuvo en la configuración urbanística, social, económica y cultural de la región del Pago de los Arroyos; acelerando la transformación de un área de atravesamiento en un área de gran desarrollo económico. Este ferrocarril formó parte esencial del proceso de modernización en la provincia de Santa Fe.

Para ello, se ha conformado un texto constituido por cuatro capítulos: en el primero se construye el marco teórico centrado en los conceptos "paisaje cultural" y "paisaje del trabajo". En el segundo, se caracteriza el territorio y las intervenciones previas a la experiencia del FCOS, para poder a partir de allí abordar en el capítulo tres cómo su creación entre 1881-1900 generó un punto de inflexión en el territorio. Finalmente, en el cuarto, se realiza una propuesta de recuperación de esta infraestructura regional.



## Agradecimientos

Dedico este trabajo a la memoria de mis padres, Nuria y José, de quienes heredé el interés por la historia y la cultura de la zona motivo de este trabajo que, no por casualidad, es mi lugar de residencia.

Una extensa lista de personas y entidades requiere un espacio destacado, dado que la colaboración recibida fue determinante para el trabajo. Quiero destacar el franco, estimulante espíritu de cooperación que me permitió llevar adelante a lo largo de cuatro años la investigación.

A mi director Dr. Arq. Rubén Benedetti que me apoyó, guió con paciencia y gran conocimiento del tema a abordar.

También quiero destacar la ayuda inicial recibida por parte de la arquitecta Analía Brarda y el Dr. Arq. Fernando Williams.

Tal como está escrito en la motivación el inicio de la investigación que terminó en esta obra tuvo su origen en el Seminario sobre Paisaje en la Maestría de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad en la Universidad Di Tella con la profesora Adriana Amante.

La primera parte de la investigación consistió en un sistemático relevamiento del material bibliográfico editado sobre Carlos Casado y el Ferrocarril Oeste Santafecino. Y en una etapa posterior sobre la historia de la región. Vaya mi agradecimiento a todos quienes me facilitaron el acceso a esos materiales de gran valor.

Un destacado aparte merece el Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc" que atesora entre sus colecciones varios elementos originarios del FCOS, la biblioteca contiene abundante material bibliográfico, cartográfico, hemerográfico y fotográfico que ha sido fundamental para el desarrollo de la investigación. Quiero agradecer a Ester Davidoy por su gran apoyo y profesionalidad aportado con gran generosidad.

En cuanto a la investigación desarrollada en las localidades conectadas por las vías del FCOS, se consultaron las colecciones de la Biblioteca "Carlos Casado" y de la Biblioteca y Archivo Municipal "Dr. Santos F. Tosticarelli", ambos de la ciudad de Casilda, destacándose la participación de los historiadores: Federico Antoniazzi, Evaristo Aguirre, Hugo Miori; Se visitó el Museo Municipal de Firmat para acceder a valiosos documentos e imágenes relativas a esta historia, brindada por el Ing. Historiador Carlos Bleynat.

La Fundación del Museo Ferroviario en la persona de Jorge Waddell, me brindó referencias periodísticas respecto de publicaciones porteñas de la época y Marcelo, Nicolás y Pablo colaboraron en la búsqueda de planos, fotografías y datos de interés. Debo necesariamente hacer mención de otras personas que también contribuyeron con material, referencias o sugerencias de suma utilidad: la profesora mi querida amiga, Ana María Felchero, Carina Reynat y Mario Rodríguez con sus

fotografías, los ingenieros agrónomos Victoria Franco, Matías Scarafoni y Nestor Dileo con el aporte de sus imágenes satelitales y a Marcos y Marcelo, ambos integrantes de Centros Tradicionalistas.

Quiero destacar el aporte brindado por personas relacionadas con la Asociación Rosarina Amigos del Riel, en cuya Biblioteca y Archivo encontré planos, fotografías y datos de interés. También deseo valorar los conocimientos que, sobre los ferrocarriles regionales, me aportara el Sr. Alberto Priotti.

Finalmente quiero agradecer especialmente a mi incondicional familia: a mi hermano Sebastián, a mis sobrinos Rocío y Juan Sebastián a mis queridas tías Gloria y Raquel a mis primas María Virginia, María Eugenia y Claudia por su gran ayuda y apoyo.

## Motivación

La idea de plantear esta temática ha tenido su proceso. Se inicia al cursar la materia "Paisaje" en la Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad con la docente Adriana Amante. A medida que me adentraba en el concepto de Paisaje Cultural crecía el entusiasmo en profundizar esta suerte de novedoso concepto donde se interceptan el hombre y su entorno, donde el hombre, inmerso en un espacio y en un tiempo, comienza a relacionarse con lo que lo rodea. Y de esa relación intrínseca, emerge una dialéctica. Este proceso fue cobrando forma y mi imaginación me llevo al primer capítulo del "*Facundo*" de Sarmiento, *con su diseño de la pampa*, y a los relatos de los viajeros ingleses donde me encontré sumergida en la historia de la región en la que nací y crecí.

Fue como un reencuentro con mi terruño, inauguré una óptica desde donde descifrar las sensaciones y emociones que me poblaban cada vez que regresaba a mi país desde España, la tierra de mi padre, donde pasé más de una década trabajando. Asimismo, miradas inéditas, atravesadas por recuerdos y experiencias vividas, se abrieron camino sostenidas por los conocimientos científicos y acompañados por mi formación como arquitecta. De manera que, como se construyen los paisajes, los pueblos, las ciudades, fue construyéndose en mí la clave que me impulso a realizar esta tesis.

Allí se inició mi compromiso con mi territorio; una nueva óptica que me permitió concebir la distancia óptima, como para "estrenar ojos". Comencé a hilvanar eventos que han formado parte de mi hacer cotidiano, circunstancias que no podrían prescindir del contexto de otrora, relatos que han circulado de boca en boca, con matices de verdades y leyendas, conformando el pasado y el presente de la idiosincrasia de mi región, experiencias colectivas a las que se les teme por la amargura provocada, o de las que festejamos agradecidos por la bonanza del acontecimiento.

Tengo la necesidad de tomar distancia y contemplar el paisaje que interpela mi memoria y surge lo intangible, la "pampa gringa" haciéndose presentes, esos diálogos interculturales que traducía mi abuela, repasando fotografías color sepia, con sus dedos lentos; ella me enseñó a distinguir la boina del vasco, y el sombrero del andaluz. Las imágenes del ajetreo de los tiempos de cosecha que cuentan mis mayores, a propósito del uso del ferrocarril para llevar la carga al puerto de Rosario.

Un verdadero hallazgo, pues me encontré siendo parte de una dialéctica donde a veces era protagonista y otras veces observadora. Sentí que una pluma omnisciente me acompañaría a transmitir la emoción que lleva a hacer algo profesional y práctico. Mi compromiso trascendió lo íntimo de la motivación, para tomar la promesa de un testimonio que logre interpelar voluntades, de manera a entender el Ferrocarril Oeste Santafecino como Paisaje Cultural, hoy cargado de sitios abandonados cuya disposición y desperdicio representan un auténtico desafío. Durmientes devorados por la naturaleza, rieles atrapados en troncos de árboles, estaciones con destinos secundarios,

articulan la nostalgia de un tiempo de construcción social y cultural, que clama la intervención y "arroja el guante" del desafío, que pretendo recoger desde el artefacto<sup>1</sup> Ferrocarril como motor de transformación territorial que reivindique la huella del trabajo.

---

1 Término utilizado a modo de sinónimo de infraestructura de conexión territorial por los autores Silvestri y Aliata en su conceptualización de paisaje.

# Índice

Abstract	i
Agradecimientos	iii
Motivación	v
Abstract	13
Agradecimientos	15
Motivación	17
Índice	19
Introducción	1
Capítulo I	11
Capítulo II	33
Capítulo III	94
Capítulo IV	139
Reflexiones Finales	145
Conclusiones	147
Anexo	151
<i>ESTACIÓN CASILDA</i>	159
<i>LOS NOGALES</i>	164
Bibliografía	183



## Introducción

Sí, también sobre estos paisajes hay que pensar y actuar, porque también ellos son el espejo del alma en el territorio, también ellos son producto social y cultural y, además, porque ellos son, en realidad, los paisajes percibidos y vividos a diario por la mayor parte de la población

Jean Nogué, *La producción social y cultural del paisaje*, (2006)<sup>1</sup>

En términos de antropología social, la idea de patrimonio ha ido tomando nuevas dimensiones, en el seno de las sociedades. Esta idea se relaciona con la historia social y, por consiguiente, con la interpelación del pasado que, frecuentemente, proviene de la búsqueda individual o colectiva que permite comprender el presente y proyectar el futuro. Los recuerdos, la memoria propia y ajena constituyen a la vez un impulso y un punto de partida para reconstruir "el edificio inmenso" de nuestras raíces, donde mora el origen de los múltiples nutrientes que han alimentado nuestra existencia, dando lugar a nuestra cultura.

Cierto es que las inquietudes, sean nuevas o viejas, que despiertan el inconsciente colectivo, tienen sus luces y sus sombras. Al pasar del por qué al para qué, los ecos del Nacionalismo del siglo XIX se podrían sospechar agazapados, sin embargo, también están las luces que pueden encenderse revelando el patrimonio que, a modo de legado, conforma la región del sudoeste santafesino.

El patrimonio de esta región es riquísimo. Puede considerarse como una múltiple variedad de objetos tangibles, valores telúricos, costumbres y tradiciones que constituyen un verdadero llamado a la atención impulsando a nominar estos componentes en forma singular. Estos se ordenan en el territorio como producto del diálogo que el hombre ha establecido y sigue estableciendo con su entorno. Estas construcciones y emplazamientos de recursos constituyen un paisaje original y único que define a esta región. Sus características permiten advertir parcelaciones, en su mayoría gerenciadas en forma familiar. El trazado del ferrocarril plantea interrogantes: ¿Por qué este no acompaña, como otrora, a la actividad de la zona? ¿Por qué se escucha el silencio del tren que no atraviesa las estaciones en períodos "humanos"? ¿Por qué solo se escucha, casi como un lamento, la sucesión monótona del ruido de pesados vagones, una vez por día o una vez por semana? ¿Por qué el tren que fue escudero del producto de la tierra, hoy está impedido de expandir todo el potencial del que ha sido capaz, construyendo la configuración del territorio?

El progresivo desuso de gran parte de su trazado y las estaciones con destinos secundarios, conforman un paisaje que provoca nostalgia de una época pasada y en la actualidad se percibe que sería valiosa una intervención que le devuelva ese protagonismo que originó su cartografía cultural a través del tiempo.

---

<sup>1</sup> Catedrático de Geografía Humana. Universidad de Girona. Director del observatorio del paisaje de Catalunya. Joan Nogué, "La producción social y cultural del paisaje", en *Localización urbanismo*, coords. Rafael Mata Olmo y Alexandre Tarroja i Coscuella (2006), 135-142.

Los objetos desordenados, abandonados, dispersos en el espacio reclaman ser reivindicados de algún modo. Así como el ferrocarril, llegó para cubrir una necesidad, la de acelerar la distribución de lo producido, transformando tanto morfológica como socialmente la región, del mismo modo es imprescindible que resurja, renovando los vínculos con la comunidad y recuperando su identidad emblemática que sólo es posible en estos pagos que supieron transformarse "en pagos gringos" gestando la huella del trabajador anónimo.

El eje temporal de esta investigación se circunscribe desde el proyecto del emplazamiento del FCOS, en el año 1881 hasta que se produce la incorporación del FCOS al Ferrocarril Central Argentino (FCCA), en 1900, uniéndose y vinculándose a la red ferroviaria regional y nacional.

El artefacto Ferrocarril Oeste Santafesino (FCOS), se construyó para transportar la producción agrícola del área de la región sudoeste santafesina al puerto de Rosario conectando áreas consideradas fronterizas en el momento de la instalación. La concesión fue otorgada a Carlos Casado del Alisal por ley de la provincia de Santa Fe en el año 1881 y el primer tramo unió las localidades de Rosario con la colonia Candelaria y poblado de Santa Casilda (actual localidad de Casilda) fundados ambos por Carlos Casado del Alisal. El segundo, inaugurado en el año 1887, relacionó la localidad de San José de la Esquina, las colonias de Arteaga hasta la localidad de Cruz Alta y el tercero en 1888, llegó al pueblo de Melincué. En la actualidad se utiliza solamente para el transporte de cargas en una parte de su infraestructura.

Si bien la longitud de su red es considerada de pequeña magnitud en comparación con otros ferrocarriles de su época o que hacen a la historia ferroviaria argentina, lo valioso de su instalación es que ayudó a configurar, construir y consolidar el área sudoeste santafesina, zona muy poco explotada productivamente y con escasa población, con problemas en la frontera y antecedentes de lucha contra los malones indígenas.

En el corto período de tiempo que abarca desde el año 1881 hasta 1900, con la instalación del FCOS surgieron nuevos poblados y tomaron impulso los ya existentes. El área se transformó en una gran zona productiva, lo que contribuyó a posicionar a la República Argentina como nación exportadora para el mercado mundial.

Algunos de los poblados se desarrollaron a partir de la instalación de estaciones ferroviarias y loteo urbano de sus zonas contiguas, como por ejemplo las actuales localidades de Pérez, Zavalla, Pujato, Los Molinos, Sanford, Chabás y Villada. También impulsó a los poblados existentes devenidos de las colonias agrícolas y postas, las actuales localidades de Casilda, Arequito, San José de la Esquina, Arteaga, Cruz Alta, Firmat y Melincué.

La investigación se instala en el paisaje cultural y la historia del territorio del suroeste de la provincia de Santa fe. El espacio geográfico se circunscribe entonces, a los corredores que atravesó el Ferrocarril Oeste Santafesino en su instalación produciendo cambios a nivel: territorial, urbano, arquitectónico, social, económico y ambiental. Estos corredores sirvieron de puntapié para el despegue económico en general y agrícola en particular, a partir de los pueblos rectificadas con ejido agrario vinculados a los antiguos fuertes (Guardia la Esquina y Melincué) y sumado a una serie de

acciones impulsadas y desarrolladas por Carlos Casado como el proyecto de colonia Candelaria en el año 1870. Con la apertura de los mercados europeos a partir del año 1872 -siendo 1878 el año clave para la exportación masiva de cereales- y más tarde la instalación del ferrocarril en 1883 se fue estructurando y desarrollando -al sur de la provincia de Santa Fe- un centro de colonización. Desde allí se elaboraron planes de distribución de la tierra como también para su ocupación.

Es esta una vasta y ondulada llanura cuyos límites estaban demarcados por el río Carcarañá al Norte, el río Paraná al Este, su límite meridional lo constituía la Cañada de las Hermanas, situada a ocho leguas al Sur del arroyo del Medio, una frontera indefinida, al Occidente, uno de cuyos límites sería la laguna de Melincué. Esta llanura es una prolongación de la Pampa Bonaerense. La estratificación, que ofrece una capa diluvial, es muy poco manifiesta, notándose una capa delgada de arcilla a una profundidad de un metro aproximadamente, encima de la cual se encuentra el humus vegetal. Esta Pampa Húmeda se extiende con un frente de 200 km sobre la margen derecha del Paraná, en ella predominaba la vegetación herbácea, especialmente los compuestos leguminosos que cubrían casi la totalidad del suelo.<sup>2</sup>

El FCOS cubre un trayecto de 200 km de longitud y el área de incidencia se puede calcular en 546.254 hectáreas (5.462,5 km<sup>2</sup>). Su instalación atraviesa quince localidades: Pérez, Zavalla, Pujato, Casilda, Los Molinos, Arequito, Los Nogales, San José de la Esquina, Arteaga, Cruz Alta, Sanford, Chabás Villada, Firmat y Melincué, el promedio de la población considerando la totalidad de las localidades oscila entre 5000 y 35.000 habitantes.

Este trabajo se centra en el legado material e inmaterial, encarnado en el artefacto FCOS, que atraviesa la región, dejando en su huella indicios mediante los cuales se pretende recrear, por un lado, los avatares de su trazado, matizados por las dimensiones políticas, económicas y sociales de entonces, y por otro, resignificar aspectos sustanciales que han dado lugar a cursos vitales por donde hoy se nutre y circula la cultura, de manera que la reinstalación del servicio ferroviario complete e inaugure nuevos horizontes.

La historia de este ferrocarril, unida a la de Casado del Alisal, se enmarca en un período en el que la modernización del país fue clave. Esa modernización, que se esperaba después de Caseros, fue motorizada por esta herramienta imprescindible que en el mundo movía la industria y la economía. El FCOS formó parte esencial de ese proceso en la provincia de Santa Fe, "la región del trigo".

Por otra parte, dicha área era tierra virgen en términos de explotación agrícola, sin embargo, en muy poco tiempo pasó a ser una de las regiones más ricas del país.

También existieron otras variables que favorecieron esta situación de la zona, que son las leyes que estableció la Constitución 1853, que promovía la libre navegación de los ríos y la Ley de Colonización

---

<sup>2</sup> Evaristo Aguirre, "El Pago de los Arroyos", en *Por los caminos de nuestras postas* (Casilda: Edición Museo y Archivo Histórico Municipal "Don Santos Tosticarelli"), 7.

de Inmigración y Colonización N° 817, conocida también como la ley Avellaneda, con su marco regulatorio con respecto de la colonización de tierras y de inmigración.

Estos componentes han sido los pilares fundacionales, para que en pocas décadas la República Argentina alcanzase un rol destacado a nivel mundial. La provincia de Santa Fe fue protagonista, de primera línea, en este período de transformación. Se revirtió de forma definitiva la pobreza que caracterizaba la región desde la época colonial.

Los inmigrantes que llegaban para desarrollarse como agricultores y comerciantes veían facilitada su labor. El FCOS había transformado el paisaje, el territorio se había convertido en un centro de productividad. La región adelantaba en todos los sentidos.

El FCOS supuso un punto de inflexión en el territorio y su instalación fue el comienzo de un profundo proceso de transformación en este, en sintonía con los procesos políticos, económicos y sociales a nivel nacional y regional.

En este marco, cobra relevancia el concepto de paisaje cultural, el cual permitirá construir nuestro objeto de estudio, en continuidad con las consideraciones sobre paisajes del trabajo desarrolladas por Joaquín Sabaté Bel y Paz Benito del Pozo<sup>3</sup> respecto al patrimonio de infraestructura y agrícola.

Comprender el tendido del Ferrocarril Oeste Santafecino y su gran contribución al ordenamiento territorial y al afianzamiento de la identidad del trabajo rural como principal fuente de sustento de la región, sugiere un paisaje que puede ser entendido como Paisaje Cultural en su doble rol. Por un lado, cómo instrumento de vinculación mediante el artefacto mismo, es decir la materialización de su presencia, una suerte de testimonio histórico. Por otro lado, como portador de la transformación del sudoeste santafesino en un espacio y tiempo donde su trazado puso en valor factores geopolíticos y valores existentes, cristalizando la huella del trabajador anónimo quien tuvo la sensibilidad necesaria, para percibir ese conjunto de elementos intangibles, y que lo guiaron para crear los rasgos culturales que hasta hoy, distinguen la región. Por todo esto es preciso destacar valores culturales y estéticos que involucraron su instalación y el desarrollo de su infraestructura y equipamiento.

---

3 Joaquín Sabaté Bel y Paz B. del Pozo, *Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia* (Universitat Politècnica de Catalunya. Universidad de León, 2010), 2.

"Aunque el objeto de atención sea esencialmente, aunque no en exclusiva, el patrimonio industrial, creemos interesante referirnos al patrimonio minero, agrícola, de infraestructuras (a todo lo relacionado con el trabajo) y por ello la expresión "paisajes del trabajo" podría ser más útil que la de paisaje industrial. No se hará referencia en cambio a una acepción más tradicional de patrimonio (arqueológico, histórico, artístico, arquitectónico...). De hecho, la definición de paisajes del trabajo coincidiría con la de paisaje cultural que hemos utilizado en diversos estudios, basada en los trabajos de Carl Sauer. Aunque goza de reconocimiento oficial, todavía hoy paisaje cultural constituye un término poco común para un concepto relativamente opaco. Proponemos una definición algo más sencilla: paisaje cultural es un ámbito geográfico asociado a un evento, a una actividad o a un personaje con dimensión histórica, que contiene valores estéticos y culturales. O dicho de una manera menos ortodoxa, pero más sencilla y hermosa, paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio, algo así como un memorial al trabajador desconocido. Esta temática la hemos abordado en textos como: 'Paisajes culturales en Cataluña: el eje patrimonial del río Llobregat' y 'De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje' en *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*. Diputación de Barcelona. Barcelona, 2006".

La demostración de esta hipótesis tiene trazado un objetivo general que consiste en identificar los aportes tangibles e intangibles del proceso de desarrollo del FCOS (1881-1900) en el actual paisaje del sudoeste santafesino puesto que su instalación produjo un punto de inflexión en el territorio, borró algunas huellas existentes en aquel momento y potenció otras. Por ende, también se han trazado otros objetivos que consisten en identificar las experiencias previas de ocupación del paisaje resignificadas por el proyecto del FCOS. Esas experiencias previas a las que se alude y se desarrollarán en esta investigación son las siguientes intervenciones: la jesuítica, las estancias criollas, las vaquerías, las postas, los fuertes y las colonias agrícolas.

Asimismo, esta investigación tiene como objetivo analizar la historia de este territorio a partir de la mirada de la arquitectura y del urbanismo. Es desde los puntos de vista de estas disciplinas que se pueden realizar aportes, tanto para la reconstrucción histórica de la zona como para plantear proyectos destinados a revertir procesos de deterioro y olvido. La mirada eficaz sobre el espacio histórico y la lectura de las huellas del FCOS pueden configurar otro mapa de posibilidades de aprovechamiento.

Desde la arquitectura y el urbanismo podemos, entonces, estudiar los procesos intangibles y las construcciones que dejaron huella en el soporte natural para conformar el territorio que tenemos hoy. Las relaciones entre la sociedad y el medio que habita nos mostrarán la dimensión espacial de los fenómenos económicos, sociales, políticos, nos permitirán contar la historia del territorio a través del análisis de las diferentes intervenciones humanas en el mismo, que son reflejo de su cultura. Asimismo, también se podrá lograr una mirada que englobe, más allá de las políticas y emprendimientos colonizadores, las apuestas vitales de los habitantes que llegaron para hacer producir la tierra y generar un modo de vida.

Al definir al FCOS como Paisaje Cultural se demostrará cómo el accionar humano conjuntamente con la naturaleza fueron operando hasta lograr los rasgos distintivos que hacen a nuestra región hoy en día y que se consolidaron a fines del siglo XIX con la llegada del ferrocarril y de los inmigrantes. La constitución de la "Pampa gringa" implica al FCOS en su más íntima relación.

Con respecto a objetivos específicos se tendrá en cuenta: poner en valor las dimensiones que el patrimonio adquiere, en las diferentes intervenciones del hombre en el territorio, relacionar los componentes del paisaje con su *Genius Loci*. Describir los procesos de conocimiento, reconocimiento y el modo en que, al entrelazarse, provocan cambios en la morfología de los factores geográficos, y las permanencias que facilitaran la construcción dinámica de la cultura; rescatar y asociar los objetos tangibles (el patrimonio construido), que evocan los valores inmateriales en ese espacio entre el paisaje y el hombre, destacar el peso de las permanencias, el valor de los trazados y de la geometría en la gran escala, la regularidad en la disposición de los centros urbanos..

Se investigará de qué modo se reflejan los diálogos interculturales en la identidad territorial y cuál es su incidencia en la toma de decisiones actuales en cuanto a la preservación de la identidad cultural, se describirán los factores que han colaborado para que el paisaje del trabajo haya definido el desarrollo económico de la región conjuntamente con el ferrocarril.

Enfatizar la mirada espacial de los fenómenos históricos implica por consiguiente captar las huellas que éstos dejan.

La investigación indagará la incidencia de la instalación del FCOS, en la década del 1880, en la configuración del territorio sudoeste santafesino, identificando las intervenciones estratégicas, antes de la aparición de Carlos Casado. Se definirá, en cada una de ellas, la caracterización y recualificación del paisaje, el proceso de ocupación y organización del territorio, intenciones, motivos y fines, considerando las intervenciones naturales y humanas que incidieron en el paisaje agrícola. Se describirá el proceso de incorporación de tierras y su relación con el tendido ferroviario, es decir, se evidenciarán las distintas formas de organización del territorio a través del tiempo; con un énfasis en el proceso de colonización llevado a cabo por Casado. Se indagará también acerca de los actores involucrados y sus roles en la instalación del ferrocarril y en la configuración del nuevo paisaje agrícola-ganadero-industrial del territorio. Se procederá a analizar las consecuencias a nivel físico, social y económico de la instalación del ferrocarril y el modo en el cual el ferrocarril reorganizó la configuración de aquella zona.

Es importante comprender en qué clave interpreta Carlos Casado el proyecto, dichas experiencias y cómo las resignifica, desde dónde las identifica y con qué finalidad lee el territorio. Es fundamental preguntarse qué componentes tangibles e intangibles del paisaje tuvo en cuenta a la hora de hacer el diagnóstico, cómo aprovechó las experiencias previas y qué tipo de intervenciones realizó sobre el territorio.

A partir de allí se analizará desde el punto de vista de los aportes materiales cómo se transformaron las áreas productivas de la región con el FCOS, su dimensión y cómo este influyó en la composición de las diferentes tramas urbanas de las quince localidades de la región que impulsó y desarrolló.

Con respecto al aporte social se verificará la relación que tuvo el FCOS con el aumento poblacional que experimentó la región. Resulta menester analizar el origen social y étnico de nuestros pobladores y cómo se relacionó esta nueva población con los pobladores ya existentes. Es decir, es necesario comprender el aporte de los inmigrantes llegados en esta época a la región en sus distintas dimensiones (económica, social, física), de donde provenían, cómo impactaron sus experiencias previas en la reconfiguración del espacio y destacar cuáles son las huellas de los trabajadores anónimos en la nueva configuración del territorio del sudoeste santafesino impulsada por el FCOS. Cómo se dividió la tierra, quienes accedieron a ésta y qué tipo de intervenciones realizaron los trabajadores agrícolas sobre el paisaje (construcciones materiales ligadas al mundo del trabajo agrícola desarrolladas en pequeñas parcelas de propiedad familiar de origen inmigrante, la incorporación de especies de árboles nativas y foráneas, etc.). Estas verificaciones apuntan a reconocer el valor que el ferrocarril tuvo en el momento de su instalación, transformando físicamente el territorio, la dinámica de la producción y colocando al país en una posición competitiva en el mundo. Asimismo, el relevamiento de los cambios morfológicos producidos en la región que aún persisten formando parte de un sistema económico con los componentes necesarios de la interacción del hombre en la naturaleza. La intervención del FCOS está ligada a la configuración y desarrollo del territorio, cuestión que se verificará en la determinación de los rasgos distintivos del paisaje en la

región hoy en día. El reconocimiento de este patrimonio significa también generar políticas para su valoración. Una historia rica se erige como señal de su importancia, como marca en el territorio.

La unidad nacional y la integración de nativos e inmigrantes se realizaron de modo urgente y operativa través de las estaciones ferroviarias, que actuaron como "puerta de ingreso" a las comunidades y en algunos casos como el origen de pueblos que devinieron ciudades. Por esto es que también puede decirse que el FCOS cambió las condiciones de la vida al tiempo que incidió de manera esencial en la construcción del paisaje del sudoeste santafecino.

Este trabajo podría ayudar a poner en escena hoy siglo XXI el tema del ferrocarril para su debate, con el fin de pensar en una futura reactivación del sistema ferroviario. Este medio de comunicación implica generación de progreso y cultura. Su reactivación potenciaría una serie de engranajes que serían muy positivos para la sociedad, como lo fue en el siglo XIX también lo puede ser en el siglo XXI.

Proyectar una reconstrucción del Paisaje Cultural a partir del FCOS implica ahondar en el paisaje urbano-rural de la zona, describir el territorio y sus componentes. Para esto primero se hará un recorrido por los conceptos de paisaje y paisaje cultural, de territorio como objeto cultural y patrimonio. Esto permitirá interpretar los procesos históricos en el espacio, teniendo en cuenta que las múltiples intervenciones humanas construyen y modifican el territorio, y estas construcciones espaciales se desarrollan en el tiempo, esa diacronía está impregnada de distintas culturas, ya sean urbanas o no.

Desde el punto de vista de la terminología a emplear, se hace necesario especificar de forma adecuada los sentidos que se quieren expresar puesto que distintos campos de estudio emplean los mismos términos. Por eso es importante ajustar conceptualmente la utilización de las palabras "paisaje", "territorio".

En tal sentido, la zona en estudio, posee los elementos que definen el territorio como paisaje puesto que existe en este la trabazón que menciona Maderuelo: "la trabazón que hace que un territorio cobre el calificativo de paisaje hay que buscarla más allá de aquello que nos ofrece la madre naturaleza, más allá de su mera unión física de rocas o ríos, hay que buscarla en la cultura y el arte" (Maderuelo, 2008:7).<sup>4</sup> El proceso constitutivo del territorio urbano-rural del Pago de los Arroyos lo hace emerger como paisaje cultural y, como lo expresa Solá Morales "la recuperación de la identidad pasa, en buena parte por hacer común y pública una imagen del territorio". De esta manera recuperar a partir de una relectura de los rasgos históricos del territorio permitirá resguardar en bien común configurado por el ambiente y la cultura.

Es necesario conocer la evolución histórica del paisaje cultural y caracterizar sus principales rasgos de manera tal que se contribuya a salvaguardar y fortalecer sus valores culturales y ambientales, posibilitando su conservación para el bienestar comunitario siguiendo el planteo detallado en la Carta Iberoamericana del Paisaje Cultural.

---

4 J. Maderuelo, *Paisaje y Territorio* (Madrid: Abada Editores, 2007), 7.

En este relevamiento del sudoeste santafesino, del "Pago de los Arroyos", se hace una revisión de cada hilo de la trama de experiencias compartidas donde se construyen los *habitus*, las prácticas sociales, los ritos, rituales y festejos por las que se intuye un paisaje cultural a describir en este trabajo.

La metodología empleada en la investigación es eminentemente cualitativa, aunque se recurre a herramientas y técnicas cuantitativas que permitirán comprobar los cambios físicos, sociales, económicos y productivos que se generaron con la instalación del FCOS.

La reutilización de la infraestructura en todo tendido, no solo como transporte de carga, sino también de pasajeros aportaría transformaciones que beneficiarían a la comunidad y que alcanzaría tanto el aspecto colectivo como individual en el plano económico; la puesta en marcha de su reutilización reactivaría la economía regional, las pymes tendrán protagonismo y la construcción y reconstrucción de la formación del paisaje arrojarían indicios tangibles. Socialmente, reinauguraría espacios que colaborarían con generar nuevas experiencias compartidas. Las estaciones recuperarían protagonismo por el encuentro con nuevos matices. El uso del tren para el transporte de materia prima a granel, reduciría costos, tiempos y riesgos en materia de seguros, circulación, y los aspectos prácticos del transporte de pasajeros.

Definir el FCOS como un paisaje cultural es un paso importante hacia un enfoque integral de su gestión. Esta definición lo libera de las percepciones convencionales. En este sentido, el paisaje cultural incluirá además de la conservación del patrimonio ferroviario, nuevas tramas de experiencias comenzando paralelamente, una suerte de renovación de polo de formación. Ya no pertenecerá a un pasado sino que se definirá como estrechamente relevante para la época y el lugar contemporáneos.

Respecto de la proyección teórico práctica de esta tesis, de su valor y utilidad social, se estima que el mismo devendrá en un corpus teórico-registral sobre la temática que ampliará el camino investigativo para otros tipos de estudios urbanos y paisajísticos en la región, dando cuenta de un derrotero teórico y metodológico transitado. Asimismo, una vez finalizado el trabajo, se propone una devolución a los sitios estudiados, expresado en el potencial rescate y revalorización de elementos del patrimonio cultural de la región, dando lugar a la fundamentación de una posible preservación y salvaguarda de aquellos artefactos considerados de interés sociocultural, histórico, arquitectónico y urbanístico.

Este trabajo confluye con otros campos de estudios, investigaciones históricas vinculadas al modelo agro-exportador en Argentina en el siglo XIX en el marco de las transformaciones económicas, sociales, políticas, también estudios del desarrollo ferroviario, investigaciones acerca de la inmigración, y esencialmente trabajos acerca del patrimonio y el urbanismo en torno al concepto de paisaje cultural.

La estructura del trabajo se compone de cuatro capítulos y una conclusión. En la primera parte se presentarán los antecedentes y se abordará el concepto de paisaje cultural, relacionado con el objeto de estudio, el FCOS y se relevarán los estudios previos acerca de esta temática. Se estudiará al FCOS entendiendo que los paisajes culturales son propiedades culturales y representan las obras

combinadas de la naturaleza y el hombre, ilustrativos de la evolución de la sociedad humana y el resultado de la interacción del ser humano en su entorno natural.

Un acercamiento posible a los conceptos de paisaje, paisaje cultural y territorio reside, en primer lugar, en comprender que estamos en presencia de nociones multidisciplinares. Establecer una unidad conceptual es una búsqueda que integre miradas espaciales, sociológicas, físicas, a fin de que puedan evaluarse los aspectos tanto tangibles como intangibles.

El segundo capítulo corresponde a las etapas previas a la instalación del FCOS, donde se estudiarán los procesos de ocupación del territorio, su trazado, el desarrollo infraestructural, el poblamiento, la puesta en producción, las políticas y regulación en la distribución de la tierra. La caracterización e identificación del paisaje en cada una de las intervenciones, son el reflejo en el espacio, la síntesis de la interacción del hombre en el medio ambiente, siendo el resultado de la acción del hombre y la naturaleza que se construyen mutuamente.

Las distintas intervenciones previas serán analizadas en este capítulo, en primer lugar, los jesuitas, que aportaron un método de trabajo y un tratamiento del territorio, la segunda intervención, nombrada Territorio y desarraigo: vaquerías, estancias, fuertes, postas, y la tercera intervención que a la vez es factor esencial para la instalación del FCOS, las colonias agrícolas, conjuntamente con las Estancias Criollas y una nueva vinculación con el territorio, otro paisaje.

El tercer capítulo aborda al FCOS y la transformación del territorio, su funcionalidad para la explotación agrícola. Está integrado por un análisis de mayor complejidad de las transformaciones producidas por la cuarta intervención territorial, la instalación de FCOS. Situar el contexto histórico mundial, nacional y regional, permite analizar las condiciones de producción de la obra de Carlos Casado -la faceta económica, sus anticipaciones financieras, las consecuencias sociales de su gestión política – que, con la instalación del FCOS produjo en el territorio la ruptura con el "vacío". Se analiza un momento de la historia en que la producción de la provincia creció de manera exponencial, podría decirse que, citando al poeta anónimo de la región del trigo, "el pajonal se hizo trigo".

La cuarta parte de la investigación plantea la propuesta del FCOS como Paisaje Cultural. Para este apartado fue imprescindible estudiar la legislación vigente sobre las temáticas trabajadas a nivel provincial, nacional e internacional, puesto que en este trabajo se barajan distintas posibilidades de reutilización del FCOS, para reconstruir el paisaje cultural y que el territorio recupere su dinamismo y pueda ser mirado con otros ojos.

Una vez desarrollado el trabajo y como parte de las reflexiones finales y conclusiones se insiste en validar al FCOS como Paisaje Cultural. Y desde esta denominación nueva producir un aporte que promueva la reactivación de la línea del ferrocarril para traslados de pasajeros sumando así actividad a la existente red de carga, y crear en cada una de las estaciones un Observatorio del Paisaje (un centro de pensamiento y acción con relación al paisaje) con el fin de sensibilizar a la sociedad en materia de paisaje e impulsar medidas de protección, gestión y ordenamiento en el marco de un desarrollo sostenible. Que permita la difusión de la historia regional y generar dispositivos pedagógicos respecto al territorio-paisaje.



## Capítulo I

### I.a. Estado de la cuestión

Una extensa bibliografía antecede a este trabajo. Diversos autores han trabajado en torno a la problemática de la región donde se centra esta investigación. Estas lecturas previas son las que han inducido a intentar profundizar el estudio del emplazamiento del FCOS desde la perspectiva disciplinar de la arquitectura y el urbanismo. De allí el interés particular que suscita estudiar el FCOS en tanto paisaje cultural. Asimismo, la intención de esta investigación es unificar los diversos relevamientos existentes de los recursos físicos que se activaron y gestaron a partir de su emplazamiento. La comprobación y apreciación el valor de aquellos es el punto de partida para considerar que la instalación y desarrollo del FCOS es una intervención fundamental para la región del sudoeste santafesino.

Desde el punto de vista específico de la arquitectura del paisaje, nos interesa destacar la investigación realizada por la arquitecta Isabel Martínez de San Vicente (1994) acerca de la colonización de la *Central Argentine Lands Co*, centrada en el FCCA que vinculaba la localidad de Rosario con Córdoba, y que "aporta un análisis exhaustivo en torno a la construcción artificial del paisaje agrario en la Argentina" en esa área. También son de sumo valor sus trabajos junto a la arquitecta Cecilia Galimberti sobre Paisaje y territorio en la misma zona. Asimismo, tomaremos en consideración los trabajos realizados por la arquitecta Silvia Dócola que tienen por objeto la colonización en el sur de la provincia de Santa Fe, como también la tesis doctoral del Arq. Benedetti que realiza un exhaustivo análisis del surgimiento de los pueblos en la provincia de Santa Fe desde mediados del siglo XIX hasta comienzo del siglo XX. También se considerará un trabajo en la actual provincia de Buenos Aires y los centros de población fundados entre 1810 y 1914. Dichos trabajos que se nombran a continuación son referentes que sirven de sustento a esta investigación, puesto que remiten a la historia de ocupación del territorio:

- *La construcción del territorio de las colonias de la "Central Argentine Land Company*, tesis doctoral, Isabel Martínez de San Vicente (1870-1930).
- *Arados y Rieles. Colonización agrícola, desarrollo ferroviario y negocio de tierras como motores de la expansión urbana en la Provincia de Santa Fe (1853-1914)*, tesis doctoral, Rubén Benedetti.
- *Resistir la disolución (de la Provincia). Construir la región (Rosario) 1861-1870*, por Silvia Dócola y Mónica Puig.
- *Paisaje y territorio. Revisitando conceptos a partir de las transformaciones del paisaje pampeano argentino*, por Isabel Martínez de San Vicente, Cecilia Galimberti y Nadia Jacob.
- *Una ciudad para la pampa: la construcción del territorio en la Provincia de Buenos Aires (1810-1916)*, tesis doctoral, Melisa Pesoa.

Desde sus consideraciones teóricas cada uno de ellos ha contribuido a conformar una historia de la región que permite observar y analizar las transformaciones socio-económicas y las producciones culturales que esto ha traído aparejado y aún continúa generando.

Los dos primeros estudios remiten a infraestructuras ferroviarias que configuran culturalmente el territorio que atraviesan, creando nuevos paisajes a partir del emplazamiento del artefacto impulsado por una sociedad y reflejando el desarrollo de una región. Se encuentran relacionados a la construcción del paisaje rural y urbano a mediados del siglo XIX.

El trabajo de Silvia Dócola y Mónica Puig se focaliza en los modos en los que la provincia resuelve la situación de disolución en la que se encontraba, los nuevos trazados y políticas de tierras, además de explicar cómo se instrumentó la construcción de la región a partir de la colonización del sur santafesino, un tema fundamental para esta investigación.

La investigación de Melisa Pesoa, desarrollada en el mismo período, pone énfasis en la acción del Estado de la Provincia de Buenos Aires, en la conformación territorial a partir del Departamento Topográfico, ya que allí se instalaron las primeras experiencias ferroviarias en nuestro país: el Ferrocarril del Oeste (1854) comenzó dentro del proyecto de renovación urbana que experimentaba la ciudad de Buenos Aires y el Ferrocarril del Sud (1880) que junto con el FCCA (1870) deja consolidado lo que constituiría la línea troncal de la política ferroviaria argentina.

El trabajo de Isabel Martínez de San Vicente, se enfoca en las obras del Ferrocarril Central Argentino que vinculó el puerto de Rosario con la ciudad de Córdoba; dentro de la concesión negociada con el Estado nacional la empresa recibió como respaldo del proyecto una franja de una legua a cada lado de las vías que se comprometió a poblar para lo cual, acompañando el tendido de las vías, desarrolló una sucesión de colonias agrícolas y pueblos asociados a éstas, al tiempo que el ferrocarril emprendió la tarea de atraer colonos.

La planificación de una línea ferroviaria como el FCCA ha implicado una imaginación previa acorde a los fines planteados, con la estimación de la probable evolución, de su futuro no solo como empresa de transporte sino también como agente de progreso, ya sea industrial o poblacional. El FCCA proyectó una rama paralela relacionada con la venta y distribución de la tierra, la *Central Argentine Land Company*. Cada tramo de tendido ha tenido una perspectiva fundacional paralela, la instalación de colonias y pueblos según Rubén Benedetti, ambas empresas paralelas:

(...) constituyen un caso particular y específico, es único en el territorio santafesino y en el espacio pampeano en general guardando analogía en su desarrollo e incluso en los tipos urbanos empleados, con la gestión del Illinois Central Railway que se desarrolló en forma contemporánea en el espacio Midwest norteamericano tomando partido de un *land grant* similar al concedido a la compañía británica que desarrolló la vinculación Rosario- Córdoba.<sup>5</sup>

El autor encuentra cierta analogía con la proyección del FCOS:

---

<sup>5</sup> Rubén Benedetti, *Arados y Rieles. Colonización agrícola, desarrollo ferroviario y negocio de tierras como motores de la expansión urbana en la Provincia de Santa Fe (1853-1914)* (Buenos Aires: Universidad Torcuato Di Tella, 2019), 7.

El único caso que presenta alguna similitud, aunque con diferente evolución es el del Ferrocarril Oeste Santafecino, emprendimiento particular del empresario Carlos Casado, aunque la secuencia de desarrollo fue diferente puesto que la empresa se inició con la colonización, luego con el desarrollo del centro urbano y finalmente la construcción del ferrocarril.<sup>6</sup>

Martínez de San Vicente sostiene "la forma del territorio posee un valor propio, una cualidad necesariamente valorable en cualquier acción intencionada de transformación". Es una mirada arquitectónica del territorio entendiendo a la forma como una construcción histórica como "un producto artificial de la intervención humana" y considerando la condición de "fundacional" que posee el asentamiento respecto a la región circundante que, junto con la linealidad otorgan extrema precisión a las formas del territorio, vinculando las infraestructuras territoriales con las nuevas formas de distribución del suelo, un "tipo" ya probado en circunstancias similares en las primeras colonias de la provincia de Santa Fe y del país

El área expropiada y dada en concesión a la empresa ferroviaria de la *Central Argentine Railway Company*, cubre un trayecto de aproximadamente 400km de longitud por algo más de 10 km de amplitud, el proyecto profundiza el trayecto de 90 km dentro de la provincia de Santa Fe en el que se encuentran siete localidades: Roldán, San Jerónimo Sur, Carcarañá, Correa, Cañada de Gómez, Armstrong y Tortugas, dicha delimitación, según la autora corresponde a un tramo donde la colonización adquiere "los rasgos de operación inmobiliaria organizada para la transferencia programada de la gran propiedad a los colonos inmigrantes".

El segundo trabajo se centra en el proceso de ocupación espacial de la provincia de Santa Fe. En poco más de sesenta años Santa Fe fue escenario de una acelerada transformación que significó la consolidación y definición de sus fronteras definitivas, la expansión de su producción agraria y una sustancial modificación de su estructura poblacional.

La hipótesis del autor plantea que entre 1853 y 1914 en Santa Fe, el proceso de creación de nuevos centros poblados fue principalmente una consecuencia indirecta del proceso de colonización (1853-1863), y también un fenómeno asociado a la creación de nuevas colonias (1863-1890) para transformarse en un fenómeno independiente, condicionado por el boom ferroviario, la competencia entre empresas, y el auge del arriendo agrícola. Este proceso incrementó la población 22 veces pasando de 40.000 habitantes al inicio a 900.000 habitantes en 1914. Acompañando este proceso las seis localidades que había en 1853 llegaron a ser 336 en 1914, es decir el stock urbano santafesino se había multiplicado 56 veces. Esto generó un proceso único en el país, la sorprendente transformación demográfica como resultado de la inmigración europea, la inserción de los saldos exportables en los mercados internacionales, la explotación del tanino y la extraordinaria revolución del transporte ferroviario.

El trabajo de Pesoa se centra en la actual provincia de Buenos Aires (aprox. 300.000 km<sup>2</sup>) y los cien centros de población fundados entre 1810 y 1914 que constituyen el objeto de estudio. Son los que

---

<sup>6</sup> Benedetti, *Arados y Rieles*, 7.

hoy son cabeceras de los partidos de la provincia. El período escogido abarca los años en que comenzó a construirse el país, se marcaron los primeros lineamientos en cuanto a cómo ocupar ese vasto territorio, y se puso en marcha el mecanismo colonizador dentro del proceso de formación del Estado argentino tras la independencia, donde la noción de regularización del Estado fue central. En ese sentido, una variable importante en la construcción del país era la de conocer y ocupar el territorio para ponerlo a producir. Para eso se creó una institución encargada de medir las tierras y fundar ciudades –el Departamento Topográfico–, así como un conjunto de normativas sobre cómo debe ser esa ciudad. El producto resultante, unas cien nuevas ciudades, demuestra la estrecha relación entre las ideas y la forma de la ciudad, a la vez que dé cuenta del trabajo de los profesionales encargados de hacer de la ciudad una forma de “civilizar” la pampa.

El trabajo de Melisa Pesoa se inscribe en el proceso de fundación de ciudades desde el período virreinal hasta avanzado el siglo XIX, pero particularmente se analiza el período coincidente con la creación del FCOS, donde se encuentra el denominador común que reside en la transformación espacial. Así, la Provincia de Buenos Aires constituye un laboratorio de investigación de las estrategias espaciales utilizadas en el siglo XIX, cuyos patrones perduran aún hoy en día. La diferencia es que este proyecto se hace bajo gestión pública, así como el FCCA también contemporáneo, a diferencia del FCOS que es un emprendimiento de gestión privada.

El rasgo común a todas las investigaciones es que desde sus consideraciones teóricas ven un modelo de país a seguir. Se refieren al período de constitución y unificación del país, siguiendo las consignas de "gobernar es poblar", "civilizar el campo", los avances sobre tierras indígenas dentro de un momento de auge económico y el posicionamiento de Argentina en el mercado mundial.

En los proyectos de gestión pública la ocupación, transformación y urbanización se han realizado sin mayores inconvenientes en cuanto a los recursos tanto materiales como jurídicos. El poder central respondía a las necesidades socio-económicas de la época. En el caso del FCCA, el Estado entregó tierras para lo cual la compañía emprendió la colonización del área. Esto fue un incentivo del gobierno nacional para favorecer la colonización, y del mismo modo facilitó la expropiación y el parcelamiento del área contigua a las estaciones en el caso del FCOS.

Cabe señalar que Carlos Casado tuvo participación en el proyecto del FCCA, lo cual sin duda le permitió adquirir experiencia para gestionar en forma privada el FCOS.

Se infiere que la creación del FCOS, emprendimiento privado gestionado Casado, si bien provoca una transformación y consolidación del territorio dando impulso a los valores existentes, en su implementación se enfrenta a variables territoriales y legales que los otros trazados mencionados no tuvieron que enfrentar.

La abundancia cartográfica en el período estudiado explica la necesidad de registrar el progreso y el éxito de un proyecto de país que tiene por objetivo fundamental poner la tierra en producción, y convertir el territorio en fuente de renta a partir del avance de los pequeños propietarios. Por ello la cartografía disponible es siempre de tipo geométrico catastral y en muchos casos es "proyectada" hacia el futuro más que confeccionada como un registro de la situación del momento.

Otro tema a considerar es el de los trazados de las vías férreas, que en algunos casos se superponen a los caminos y huellas ya existentes utilizadas por diligencias y tropas de carreteras, como las antiguas rastrilladas indígenas dejaron su impronta en el territorio como ocurrió con el Ferrocarril Sud. En el caso del FCCA siguiendo los estudios de Campbell se proyectó y construyó en una *línea recta* (favorecido por la geografía) de una manera muy práctica (se hicieron estudios para comenzar el trayecto desde la ciudad de Santa Fe o diversos lugares desde el río Paraná, pero se concluyó que comenzaría el trayecto desde la ciudad de Rosario. La dirección del camino real no se siguió de modo exacto puesto que éste contenía algunas sinuosidades.

En el caso del FCOS, el camino que el Estado le permitió construir a Casado -con cuya financiación colaboró- unía la Colonia Candelaria con el puerto de Rosario. Y fue el camino que sirvió de guía para la instalación de la futura vía férrea y las dos extensiones posteriores que enlazaron los poblados desarrollados en áreas adyacentes a los antiguos fuertes y colonias existentes en la zona.

## I.b. Metodología

La investigación es eminentemente cualitativa, aunque se recurre a herramientas, es decir se utilizan técnicas cuantitativas que permitirán comprobar los cambios físicos, sociales, económicos y productivos que se generaron con la instalación del FCOS.

Se trata de una metodología aplicada basada en el análisis documental y de testimonios. Esto se debe a la transversalidad del tema central, dada por las variables que intervienen, a saber: el territorio, desde sus componentes geopolíticos y ambientales (clima, riqueza del suelo, el peso del factor comunicacional); el hombre, como creador de su propio sustento, donde convergen las múltiples disciplinas que lo hacen posible (tanto desde las ciencias sociales como desde la tecnología, el arte de construir). Teniendo en cuenta que la identificación, caracterización y cualificación de los paisajes constituyen la fase preliminar de cualquier política del Paisaje- se ha seleccionado material para fundamentar que el Ferrocarril Oeste Santafesino puede ser entendido, como un artefacto que compone un Paisaje Cultural junto con la huella colectiva del trabajador anónimo.

La propuesta de investigación será desarrollada, en una primera instancia, mediante la recopilación de documentación oficial, y registros históricos locales no oficiales como así también, archivos de los diversos municipios, censos y todo plausible de ser utilizado e interpretado a los fines del trabajo. Esta información será triangulada con los marcos teórico-conceptuales pertinentes y la teoría social afín, con el objetivo de dar cuenta de la mayor cantidad de aspectos identificables y analizables dentro del recorte temático. Visitas, registros *in situ* serán de suma importancia para identificar, fundamentar y valorizar la sección temporal y espacial del tema propuesto.

Las distintas fuentes son: documentación oficial, registros históricos, datos catastrales, archivos de los diversos municipios, censos, cartografías y planos, con el fin de ubicar en el espacio geográfico la región en cuestión. Mediante el análisis, la lectura de la cartografía, y la manipulación de los datos; se reinterpretará la forma de apropiación del territorio (identificación y diagnóstico de cada unidad del paisaje) sus transformaciones a través del tiempo (parcelaciones, hábitat, cultivos), la incidencia de los procesos de colonización, y los patrones con significación. En primer lugar, la descripción del ámbito físico estará apoyada en la lectura, interpretación y comparación de mapas antiguos y actuales, títulos de propiedad, imágenes satelitales, y las fotografías, censos y datos catastrales.

El análisis de estos instrumentos permitirá comprender y explicar aspectos de la clara influencia que el patrón de colonias- en el sentido de patrón de división territorial-, aplicado a las distintas formas de subdivisión de las tierras preexistentes, tiene sobre la conformación de la estructura de la región. Se han tomado especialmente la cartografía y las imágenes satelitales, como los puntos de partida, para la descripción del área, junto con el recorrido, relevamientos y estudios sobre las condiciones climáticas y topográficas para poder registrar las permanencias del patrón sobre el territorio, el sistema vial, la topografía y las formas de división de la tierra; los usos del territorio y los usos urbanos, el registro de la evolución de las plantas según los distintos archivos de catastro de cada localidad, el parcelamiento, la ocupación de los centros y las arquitecturas de las estaciones.

La lectura sistemática, compleja de los caracteres del paisaje permite encontrar la singularidad, el rasgo característico resultante de las relaciones particulares que se establecen entre el artefacto, las comunidades y el territorio.

El análisis de historia de vida de Carlos Casado estará atravesado por la metodología ya que, en principio llevó a la identificación del problema (abandono del ferrocarril en gran parte de su tendido, desvinculación del territorio en cuanto a su funcionalidad). Mediante la manipulación de datos, documentos y, eventos, se describirán los procesos de transformación del territorio gestionados por el ambicioso proyecto de la instalación del Ferrocarril.

De forma paralela a la investigación se recurre al trabajo de campo para describir el área de estudio que cubre una superficie total de unas 546.254 hectáreas (5.462,5 km<sup>2</sup>). Por su parte la instalación del artefacto FCOS tiene un trayecto de 200km en la región sudoeste de la provincia de Santa Fe. El tendido de las vías férreas atraviesa quince localidades.

Abordar el estudio del proyecto territorial implica a la cartografía, de la que emerge el respaldo teórico para encontrar la expresión política del dominio y organización espacial del territorio.

La cartografía jesuítica del siglo XVIII corresponde a una región más amplia y la que se dispone en este período es el plano de subdivisión del área lindante al río Carcarañá propiedad de la "Estancia jesuita del Carcarañal". Luego ya remitiendo a la época de la Confederación destacamos el plano de Bustinza y Blyrh de 1857 que corresponde a la mensura del área central del sudoeste santafesino cuyo objeto principal fue poner la tierra en producción, reflejando un nuevo escenario de la región. También se considera el plano *Karte Der Provinz Santa Fe Mit Den Kolonien* de 1872, el de Grondona de 1877, el del Dpto. Topográfico de la administración del gobierno de Don José Gálvez de 1886 y el plano agrimensor Chapeaurouge de 1906 donde se lee a modo de síntesis del período de estudio reflejando la incidencia del patrón de colonias aplicada a la subdivisión de las tierras preexistentes, proyectos de infra-estructuración y puesta en producción del territorio.

En 1872 el inspector Wilcken elaboró un informe de la evolución y estado de las colonias que nos proporciona un plano general de las colonias de la provincia de Santa Fe y las plantas fundacionales de todas las colonias existentes a esa fecha. Esta es una fuente ineludible. También es fundamental remitirnos a los datos estadísticos específicamente los censos: al primer censo nacional de población del año 1869 realizado durante la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento, al segundo censo nacional del año 1895 que no solo fue un censo de población, sino un recuento agropecuario e industrial, el primer censo general de la provincia de Santa Fe realizado en el año 1887, que fue un censo de población, agrícola, ganadero, comercial e industrial. Son muy valiosos los datos comparativos que se desprenden y dan cuenta de la profunda transformación en el área.

El patrimonio ferroviario del FCOS es central en esta investigación. Realizar un inventario que sea capaz de dar cuenta de los artefactos y recursos que el emplazamiento del ferrocarril implementó es una vía regia para relevar el valor de acontecimiento de la construcción del FCOS. Este territorio es indisoluble del hecho que produjo el FCOS puesto que ha instalado un antes y un después. Por ello, se tomará esta perspectiva en cuanto a la relevancia y a las consecuencias de este acontecimiento.

En relación con las quince estaciones originales, solo quedan en pie trece (la estación de Casilda fue derribada y construida nuevamente por el FCCA en otra localización, y la otra estación que no existe es la de Melincué). Las trece estaciones restantes, a partir de un convenio entre el Estado nacional, provincial y municipal, están siendo utilizadas por los municipios con otros fines de la función original, en su mayoría devenidas en centros culturales y educativos, salvo la estación de San José de la Esquina, cuyo intendente no adhirió al convenio en su momento, y actualmente se encuentra usurpada, casi en ruinas.

Al patrimonio original construido por el FCOS hay que sumar y considerar también dos viviendas, una en la localidad de Los Molinos y otra en la localidad de Arequito que forman parte del legado material de dicho ferrocarril. Estas viviendas eran ocupadas por trabajadores, en tanto que el jefe solía vivir en la estación. Para analizar la situación actual del equipamiento se realizará un relevamiento fotográfico del tendido ferroviario y de las estaciones.

## I.c. Marco teórico

Las nociones de *paisaje*, *paisaje cultural*, *territorio* y *patrimonio* (ferroviario e industrial) son fundamentales en este trabajo. Es importante abordar la noción de paisaje cultural como "la comprensión integral de elementos naturales y culturales y la posibilidad de acercarnos a él a través de aspectos tangibles e intangibles". Aparecerán también las nociones de *paisajes del trabajo*, e *infraestructuras*. Y se abordará la cuestión vinculada a la construcción social del paisaje.

Un acercamiento posible a los conceptos de paisaje, paisaje cultural y territorio reside, en primer lugar, en comprender que estamos en presencia de nociones multidisciplinares. Establecer una unidad conceptual es una búsqueda que integre miradas espaciales, sociológicas, físicas, a fin de que puedan evaluarse los aspectos, tanto tangibles como intangibles. El enfoque multidisciplinar al que se hace referencia se relaciona con adoptar aportes que ha realizado la geografía humana para percibir un territorio. Asimismo, ese territorio tiene una historialización, por lo que la historia está implicada y aun la sociología, que permite determinar e inferir elementos identificatorios de las sociedades que lo habitaron y habitan. Es por esto que para esta investigación es necesario contemplar distintos conceptos: el de *paisaje* de Aliata y Silvestre, Reboratti; el de *Paisaje Cultural* de Sabate Bel y Paz Benito del Pozo; atender a Nogué en el aspecto de la *construcción social del paisaje*; por último, comprender teóricamente el concepto de *palimpsesto* de Corboz y Sóla Morales para analizar el tema del territorio, imagen e identidad.

El concepto de Corboz establece que:

(...) el territorio puede expresarse en términos estadísticos (extensión, altitud, temperatura media, producción bruta, etc.) pero no puede ser reducido a lo meramente cuantitativo. Al ser un proyecto, el territorio está semantizado. Es susceptible de discurso. Tiene un nombre. Proyecciones de todo tipo se vinculan al mismo, y éstas lo transforman en sujeto.<sup>7</sup>

El territorio no es un dato, sino el resultado de diversos procesos. Este mismo autor adopta el concepto de palimpsesto para evidenciar las huellas superpuestas que se reimprimen, no se anulan. En todo caso, emergen de la borradura del tiempo y se amalgaman con el presente. En definitiva, considerar al territorio como palimpsesto permite relevar las distintas intervenciones sobre el territorio y desentrañar los diversos intereses que a lo largo del tiempo lograron dominarlo, adecuarlo y transformarlo. Porque el territorio es esencialmente político, puesto que depende, desde este punto de vista, de quiénes, de qué sujetos controlan y quiénes, qué sujetos escapan a ese control. La dinámica de estas interrelaciones ofrece resultados de coexistencia, por ende, la forma del territorio está en relación dialéctica con el contenido; sociedad y territorio se presuponen.

En cuanto a la noción de paisaje, si lo entendemos como algo dinámico que está en permanente cambio o evolución, en cuya construcción intervienen tanto los factores físicos como los humanos,

---

<sup>7</sup> André Corboz, "El territorio como palimpsesto", en Martín Ramos, Ángel, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (Barcelona: Edicions UPC, 2004), 27.

tanto los naturales como los culturales, se puede pensar los puntos de convergencia que hay entre *paisaje* y *territorio*. De la interacción de estos factores desarrollados en el territorio, surge un paisaje que incluye la apropiación humana de esa tierra. La forma social que adquiere el territorio es la percepción de sus habitantes. Por lo tanto, en la combinación objetiva de los elementos físicos paisajísticos existentes con los elementos subjetivos y culturales del paisaje, se encuentra una semántica que da sentido al *Paisaje Cultural*. Esto es así porque los elementos culturales son inescindibles y sus marcas son perfectamente legibles en el terreno físico y natural. Es por esto que la mirada sobre el objeto de estudio seleccionado por el observador, aquella que construye desde un determinado punto de vista, no deberá estar exenta de la dialéctica dialógica entre los elementos tangibles e intangibles, los de la subjetividad y los de la objetividad.

La polisemia y lo novedoso del concepto de *Paisaje Cultural* impulsan a hacer una suerte de viaje por la variedad de componentes aportados por diferentes autores y documentos, cartas, resoluciones, acuerdos. Se pretende construir una óptica con la que se propone alcanzar los objetivos citados.

Al transformar la corteza de la tierra para satisfacer necesidades –idea de arquitectura según William Morris–, el hombre acciona en dirección a la trascendencia que la huella de su obra traducirá, "representa el conjunto de las modificaciones y de las alteraciones llevadas a cabo sobre la superficie terrestre en virtud de las necesidades humanas, exceptuando el puro desierto". Esta acción innata de construir para habitar y protegerse, dejando huellas, enuncia la presencia de un grupo humano.

A partir de estos conceptos iniciales, se asocia la presencia de los jesuitas y su posterior intervención en la región. Allí comenzó la transformación del ambiente.

Cada vez que el hombre dialoga con la naturaleza, la creación de un ambiente tiene lugar, diría un geógrafo, en tanto que un arquitecto le propondría un término que apele más a lo estético, como *paisaje*. Sin embargo, fue el geógrafo Carl Sauer quien comenzó a elaborar y proponer un concepto: "el paisaje cultural es la transformación de un paisaje natural por un grupo cultural. Cultura es el agente, el área natural es el medio, y el paisaje cultural el resultado".<sup>8</sup> Aquí se abre el juego de construcción que subyacerá a perpetuidad, garantizado debido a la interacción del hombre en el territorio. En la apropiación de la definición, aparece la necesidad de la presencia del observador, diría omnisciente, cuyo rol es el de describir los procesos de formación del paisaje. Este toma distancia para la contemplación y comienza a percibir lo material, a captar lo intangible, a encontrar el indicio, a dilucidar la huella, advertir con toda su actividad sensorial, los componentes del paisaje que interpelan su memoria. La mirada se entrega a esta dialéctica, es cómplice y comprende que el paisaje revela cultura, tal como lo definen Fernando Aliata y Graciela Silvestri.<sup>9</sup>

La interculturalidad entre pueblos originarios y europeos ha arrojado una variedad de producción de sentidos a lo largo de cada intervención en la región hasta el día de hoy.

---

8 Carl O. Sauer, *La morfología del paisaje* (Berkeley: Universidad de California, 1925), en *Polis* (Santiago de Chile: Universidad de Los Lagos, 2006).

9 Fernando Aliata y Graciela Silvestri, *El paisaje como cifra de armonía. Relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística* (Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 2001), 10.

Sabaté Bel, enuncia una posible genealogía con relación al patrimonio y los paisajes culturales:

Pero no será hasta bien avanzado el siglo XX, al calor de las crisis industriales y del creciente turismo cultural, cuando se manifieste un progresivo aprecio por una concepción mucho más amplia del patrimonio como el legado de la experiencia y el esfuerzo de una comunidad. (...) Podemos rastrear los orígenes del término paisaje cultural en escritos de historiadores y geógrafos alemanes y franceses de finales del XIX, (...) Otra aportación de singular relevancia a la difusión de los estudios sobre paisajes culturales es la del escritor y editor John Brinckerhoff Jackson, que comparte con Sauer una larga relación y correspondencia y que reclama especial atención sobre paisajes y comunidades cotidianos, en sintonía con Walt Whitman, Mark Twain o Winslow Homer, o sobre la degradación o desaparición de dichos paisajes, algo que ya preocupó en su momento a George Perkins Marsh y a Lewis Mumford.<sup>10</sup>

Sabaté Bel detalla y amplía los conceptos a cerca de los paisajes culturales, analizando que el legado de Sauer y Brinckerhoff se retoma a finales del siglo XX en la UNESCO, pero desde una óptica más preservadora y política que académica u orientada al proyecto.

La observación ocurre en o sobre un espacio y en un tiempo determinado. Es entonces donde aparece el concepto geo-ambiental vertebrado sobre un inventario de variables ambientales: agua – Pago de los Arroyos–, componente esencial para la vida, el clima cálido y acogedor, geomorfología, un suelo con lomadas y planicies que acompañan cursos de agua, vegetación providencial, fruto de la naturaleza misma, fauna tanto natural como foránea, siendo esta una concepción anglosajona.

Es insoslayable la noción de artefacto. Los artefactos, sugieren una lectura tridimensional con relación al tiempo, para descubrir el orden de los objetos en el espacio; su jerarquía, su uso, su desuso, su cuidado, su abandono, su decadencia, hasta su ausencia, y así descifrar a los constructores y lo construido. En la Convención de 2003<sup>11</sup> se estableció la noción de "representatividad" significativa de los elementos para la identidad de los grupos y comunidades, los cuales definen el Patrimonio Inmaterial y su interés por su protección, gestión y ordenación. Desde este aspecto, se ha de fundamentar mediante objetos significativos, la "pampa gringa". Asimismo, aquí cobra suma relevancia, el artefacto ferrocarril y todos sus componentes para sustentar la identidad de la región, definida por el trazado del mismo.

Otro componente es lo tangible que, en apariencia, es memoria petrificada; sin embargo, cada mirada produce una historia inédita, asociada con el cúmulo de experiencias personales y con el mundo material de cada uno. En una suerte de dialéctica entre lo inteligible y lo observado, donde toman forma los significados, opera la dinámica del paisaje en constante cambio y cobra relevancia la permanente puja por el equilibrio entre la naturaleza y la creación material.

<sup>10</sup> Joaquín Sabaté Bel y Paz B. del Pozo, *Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia* (Universitat Politècnica de Catalunya. Universidad de León, 2010), 3.

<sup>11</sup> *Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial* (París: 17 de octubre de 2003).

Según Carmen Añón,<sup>12</sup> "el paisaje tiene un sentido profundo, a la luz de sus valores inmateriales", posee el poder de interpelar nuestra memoria sensorial y experiencias comunes. El paisaje actúa, entonces, como mediador entre el hombre y su territorio, motivando los diálogos interculturales, intercomunales, interreligiosos que conforman la inteligencia del territorio, representando el patrimonio cultural y natural establecido en la Convención de Patrimonio Mundial en 1972. Se desarrolló una nueva categoría: los paisajes culturales en Santa Fe, Nuevo México en 1992 y en la Convención de Berna en 1979, el territorio se comenzó a concebirse como patrimonio. Este abordaje del concepto remite a las fiestas campestres, rodeos, domas, un abanico extenso de celebraciones que poseen caracteres regionales y anclas territoriales.

La dimensión de lugar representa otra arista a tener en cuenta: el hombre acciona sobre un paisaje. Mediante alteraciones y modificaciones que provienen de cambios de actividad, falta de utilidad, degradación, permanece la impronta de determinados eventos, el acontecimiento queda allí como testimonio, deja huellas. De esta manera, podemos pensar en la forma de un territorio como testimonio cultural.<sup>13</sup> Por ejemplo, desplazamientos de postas y fortines, remanentes de una economía colonial que terminaron reemplazados por estaciones ferroviarias.

Así, también aparece el valor del *genius loci*, otro hilo de la trama cultural, un componente ineludible que traduce el carácter del lugar y cuya fuerza perdura muchas veces por sobre las transformaciones suscitadas por los cambios políticos, económicos o culturales. Los componentes del lugar se ofrecen en forma activa para ser articulados y gestionados, pero el espíritu del espacio es fuerte y su vitalidad acompaña las transformaciones naturales y sociales, conduciéndolas hacia la producción de nuevos sentidos en cuya silueta el *genius loci* siempre se insinúa.

También debemos hacer referencia a la idea tratada por Schlogel, que sostiene que el conocimiento de un espacio devela también el tiempo, y que deviene del giro espacial ocurrido en las ciencias sociales en las últimas décadas: "La historia no se desenvuelve solo en el tiempo, también en el espacio".<sup>14</sup> Para este autor, la palabra *espacio* resuena en los campos de la política, del urbanismo o de las ciencias sociales: se habla de "lugar de los hechos", "campos de acción" o incluso de "izquierda y derecha", nociones espaciales para referirse a ideas políticas. Cada vez que un mundo llega a su fin, prosigue Schlogel, es tiempo de mapas. Las épocas señalan el tránsito de un orden espacial a otro. Estos mapas son custodios del tiempo, pasados, presentes, futuros: "por lo regular solo advertimos cuando un tiempo llega a su fin, los mapas quedan viejos y los nuevos están por dibujarse". En el desarrollo de este trabajo se podrán apreciar distintas cartografías, mapas en los que podremos leer el tiempo. En función de esas lecturas, intentaremos ir conformando un acercamiento de la historia de la región a partir de su espacio, que a su vez marcará un tiempo en el que se fue configurando un nuevo orden social (también expresado, por supuesto, espacialmente), un

---

12 Española, con una amplia trayectoria y pionera en la conservación y puesta en valor de paisajes culturales. Recibió el Premio Nacional de Restauración y Conservación de Bienes Culturales en el año 2017, otorgado por el gobierno español a través del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

13 *Carta de Venecia*, 1964 (introduce lo urbano y lo rural).

14 Karl Schlogel, *En el espacio leemos el tiempo* (Madrid: Ediciones Siruela, 2007), 13.

sistema productivo basado en la conformación de colonias agrícolas, un espacio marcado por la huella del ferrocarril y las migraciones, cincelado por las relaciones de producción internacionales.

En tanto que el territorio se construye físicamente en el tiempo a través de las múltiples intervenciones del hombre, es posible entenderlo como un objeto cultural, o como un "artificio". Solà-Morales postula que "todo proyecto político necesita de una conciencia territorial". Durante el siglo XIX en el mundo, incluyendo a nuestro país, se consolidaron los Estados modernos, signados por la puja sobre territorios, demarcados finalmente por las fronteras nacionales, un proceso eminentemente político-económico. Se trata de dar forma –impositiva la mayoría de las veces–, de otorgar una conciencia territorial. Estos procesos implican el despliegue de políticas educativas homogeneizantes, mediante los cuales se pueda llegar a que un territorio adquiera el concepto de *nación*; como lo planteaba Von Humboldt: "una Nación una lengua". En el caso argentino, la prioridad política para construir un Estado, nación fue poblar el desierto, como bien marca Halperin Donghi en *Una nación para el desierto argentino*.<sup>15</sup> En este caso, la división de la tierra era fundamental para la economía, al mismo tiempo que se necesitaba del componente inmigratorio para poblar la nación, utilizada como fuerza de trabajo para la explotación agropecuaria. Una vez implementados estos planes, se dictaron políticas educativas homogeneizantes. La lengua de la nación debía ser incorporada por los nuevos pobladores.

Junto con los modelos educativos diseñados para que los nuevos pobladores adquirieran conciencia territorial, fue necesario diagramar una cartografía, empezar a darle forma y, determinar los límites de la propiedad sobre los territorios.

Se solapan una multiplicidad de sentidos: los nuevos y los anteriores no se anulan, sino que se superponen y se entremezclan, se produce un palimpsesto<sup>16</sup>, como lo marca Corboz. Las distintas culturas que habitaron el territorio dejaron sus marcas, que están presentes aun en la operación de borrado. Porque el proceso es tiempo habitado, deshabitado y vuelto a habitar. Quedan huellas tangibles e intangibles. Puesto que "el territorio se construye en el tiempo como construcción o producto cultural", se vuelve necesario estudiar los procesos intangibles y las construcciones que dejaron su huella en el soporte natural para configurar el territorio que hoy vemos.<sup>17</sup>

Las huellas están marcadas por un modo de ver que no puede ser unívoco. Porque al analizar la relación de la comunidad con el medio se encuentran fenómenos de distinto tipo, múltiples, donde la economía se solapa con la política o con la sociedad. Es por esto que en la dimensión espacial vive la historia. Aquí se puede insertar un nuevo concepto en relación a una economía, el patrimonio industrial, que está indisolublemente ligado a la historia y al paisaje:

El patrimonio industrial, a la inversa que el artístico, no tiene demasiados elementos singulares. Una de las características de la industrialización es la homogenización de las formas del trabajo y de la vida que se han traducido en

15 Halperin Donghi, Tulio, *Una nación para el desierto argentino* (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1982).

16 Corboz, "El territorio como palimpsesto".

17 Fernando Aliata, "La lengua de las cosas: Cultura material e historia", en *Area, agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo* (Buenos Aires: 1992), nro. 1, 5-17.

una homogenización de las herramientas, utensilios y de la construcción así como de sus elementos.<sup>18</sup>

El artefacto ferrocarril, producto de una economía, dejó marcas sobre el territorio, y su tendido se superpuso al paisaje natural, transformándolo en industrial o más precisamente, en ferroviario. En el paisaje ferroviario, pueden percibirse las huellas de un proceso económico extractivo, en donde el territorio nacional funcionó como el *hinterland* productivo de las economías industrializadas. Es un paisaje en el que pueden verse elementos característicos de los territorios donde se asientan las sociedades industriales: “los conceptos de sistema, repetición, mecanización, prefabricación por catálogo, racionalización, funcionalidad y modulación”. Si llevamos estos aspectos al plano de cada uno de los sistemas, tanto territorial como urbano y arquitectónico, podemos identificar que estamos ante un patrimonio que vale como sistema o que tiene valor de sistema ya que, por sus cualidades, puede ser reutilizado. En este sentido, se trata de un conjunto de componentes relacionados entre sí, cuyo valor principal es ser parte integrante de un todo. Aquí, podemos verificar el carácter integral de estos paisajes, en donde un puente ya no es un monumento aislado, sino que forma parte de un sistema territorial. Allí es donde cobra valor la infraestructura y la historia de aquellas construcciones. Lo mismo sucede con otros de sus componentes: la señalización, las alcantarillas, las palancas de cambio o los edificios de las estaciones, que ante la pérdida de sus funciones originales, pueden encontrar nuevas instancias vitales en donde pueda percibirse la huella de ese otrora paisaje industrial, ferroviario, devenido paisaje cultural, y donde se puede vislumbrar la huella del tiempo histórico. Así, el patrimonio ferroviario adquiere un valor universal, puesto que en muchos sitios ha tenido y tiene profundas marcas históricas en cuanto al paisaje cultural que generó a su alrededor, Fue estructurador del territorio, ya que allí se instalaron nuevos asentamientos, y fue generador de espacios urbanos significativos, donde se ubican nuevas arquitecturas. Significó el desarrollo de un sistema de transportes de bienes, mercaderías y sobre todo, de personas, conjugado con la introducción de aspectos simbólicos novedosos: la aceleración del espacio-tiempo, y las "estaciones como puertas de las ciudades".

Configurado a partir de todas estas voces, se comenzará el estudio sobre el territorio que nos demanda y se desarrollará un concepto de *Paisaje Cultural* propio que ha de guiar la investigación: un proceso dinámico y vital que acontece en un espacio y a lo largo del tiempo, como resultado siempre cambiante –como la existencia misma– del diálogo que un grupo humano entabla con su entorno natural, en busca de sustento, abrigo y trascendencia. Siempre queda una huella que –a modo de testimonio, de antorcha– será recogida y trasladada, de generación en generación, sembrando cambios a su paso, legando permanencias, construyendo identidades. Se encuentra en permanente enriquecimiento de su patrimonio. Esta investigación plantea el estudio del paisaje cultural del área sudoeste de la provincia de Santa Fe. Así, el artefacto Ferrocarril Oeste Santafecino en el Pago de los Arroyos puede verse como escudero de la huella del trabajador anónimo.

---

18 Eusebio Casanalles Rahola, "Recuperación y uso del patrimonio industrial", en *Abaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales. Arqueología Industrial. Testimonios de la memoria* (Gijón, INCUNA, 1998), 2da época, nro. 19, 11,12. Citado: Mónica Ferrari, "Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria 'Jujuy-La Quiaca'. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local", en *Labor & Engenho*, vol. 6, nro. 1, 2012, 89-108 disponible en [www.labore.fec.unicamp.br](http://www.labore.fec.unicamp.br)

Dentro de las dimensiones territoriales acontecen diferentes procesos: ocupación del suelo, urbanización, patrón de asentamientos, distribución, usos, construcciones. Estos procesos tienen lugar en un espacio y tiempo que se entrelazan, provocando cambios en la morfología de los factores geográficos, dándole una identidad al territorio cuya característica es el trabajo agrícola-ganadero impulsado por el ferrocarril. Se trata de una construcción dinámica, representada por la geometrización del espacio, la parcelación, las tipologías arquitectónicas reguladas por referentes legales e institucionales.

Desde un punto de vista singular o, para más exactitud, desde una experiencia particular, alguien que percibe un paisaje lo tamiza por su singularidad, su retina es selectiva de acuerdo con las leyes de la propia percepción de sujeto, por lo tanto, crea o recrea el paisaje. Por eso el paisaje tiene la dinámica que le imprime la recepción, los individuos. Por consiguiente, podemos pensar que hay una multiplicidad de paisajes y así también una multiplicidad de objetos, temas, actores. Pero la mirada de un actor singular no es libre ni indeterminada, sino dependiente de una historia, de una cultura, en otras palabras, es una mirada contextualizada. Así como el paisaje no tendría existencia sin alguien que observe, tampoco existe una observación sin marcas contextuales, sociales, familiares, históricas, plurales y singulares.

En consonancia con lo explicado anteriormente, la mirada sobre el paisaje es una construcción que une la singularidad a lo colectivo. Esa mirada plural y singular forma parte de lo que será la "mirada colectiva" que, con el paso del tiempo, constituirá de modo ineludible una "memoria colectiva". Es esa "memoria colectiva" la que permite decir, sin duda, que el ferrocarril hizo posible nuevas miradas y experiencias vivenciales acerca del territorio.<sup>19</sup>

Para Jean Nogué:

El paisaje, además de ser objeto de una percepción y vivencia subjetivas, es un producto social, es la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado. Y no sólo en lo referente a su dimensión material, sino también a su dimensión espiritual, ideológica y simbólica. Las sociedades humanas, a través de su cultura, transforman los primigenios paisajes naturales en paisajes culturales, caracterizados no sólo por una determinada materialidad (formas de construcción, tipo de cultivos), sino también por la translación al propio paisaje de sus valores, de sus sentimientos. En este sentido, el paisaje está lleno de lugares que encarnan la experiencia y las aspiraciones de la gente. Son lugares que se convierten en centros de significado; símbolos que expresan pensamientos, ideas y emociones. Los paisajes evocan un marcado sentido de pertenencia a una colectividad determinada, a la que le otorgan un signo de identidad. Crean identidad territorial no porque sí, por generación espontánea, sino porque nuestra cultura les ha conferido una especial significación.<sup>20</sup>

---

19 Patricia Ferreira Lopes, *El paisaje ferroviario. Miradas geoexperimentales* (Universidad de Sevilla, 2000).

20 Nogué, "La producción social", 135.

Es importante destacar los sentidos y significados de la palabra *paisaje*. Carlos Reboratti define esta noción de la siguiente manera:

En términos generales podemos encontrar dos significados del concepto de paisaje, uno de raíz estética, en que el paisaje es una porción del espacio concreto aprehensible por la percepción visual. (...) En el otro significado, la idea de paisaje también ha tomado cuerpo en la ciencia, a través de la geografía primero, para luego extenderse a la ecología. También en este caso el paisaje es una porción del espacio concreto aprehensible por los sentidos, pero la idea no es estética sino metodológica: se trata del fragmento del espacio al alcance de un analista en el campo, es una superposición de elementos de distinto origen (por ello se utiliza la figura de un palimpsesto, documento medieval que se borraba y sobre el cual se volvía a dibujar, dejando un rastro del dibujo anterior).<sup>21</sup>

Las distintas nociones sobre paisaje nos permitirán indagar en torno a la reconstrucción del paisaje cultural y del paisaje urbano-rural del área en estudio, y describir el territorio y sus componentes. La conceptualización que Fernando Aliata y Graciela Silvestri realizan del paisaje, entendiéndolo como la necesaria confluencia de un punto de vista y un espectador,<sup>22</sup> se complementa con la necesidad de un relato que otorgue sentido a la mirada y a la experiencia; el paisaje implica la separación entre el hombre y el mundo. Esta separación es, más bien, una forma de relación ambigua, construida a partir de recuerdos, pérdidas y diversos sentimientos que acompañan la dimensión subjetiva e identitaria de la población. De ello deviene un vínculo entre la forma percibida y el sentido. Para Aliata y Silvestri, la noción de paisaje permite pensar las relaciones entre los artefactos humanos y la naturaleza. Un artefacto lleva implícita la participación de actores sociales y la problematización asociada con esa dinámica.

La noción de artefacto resulta pertinente a este trabajo, tal como está postulado por Aliata y Silvestri: "aprendimos a admirar la naturaleza guiados por el arte". La raíz nominal de arte –en el sentido gramatical de este vocablo– abre un campo semántico en el que se incluyen vocablos como *artesanía* o *artificio*. Artefacto, entonces, liga las nociones de hecho y de saber adquirido. El vocablo *artefacto* recoge toda una historia milenaria con respecto a su raíz etimológica. H. Thomas señala que si se parte de la noción de tecnología, todo artefacto tecnológico es mucho más que un logro técnico; es una construcción social, política y económica que contiene a la sociedad inmersa en ellos.<sup>23</sup> El ferrocarril, en tanto artefacto tecnológico, permite una lectura que trasciende el mero hecho fáctico de su emplazamiento. Las implicancias sociales y culturales que trajo aparejadas forman parte del artefacto mismo.

---

21 Carlos Reboratti, *Ambiente, Sociedad y Territorio. El ambiente del hombre* (Universidad Virtual de Quilmes).

22 Aliata y Silvestri, *El paisaje como cifra*, 10.

23 H. Thomas, "Estructuras cerradas versus procesos dinámicos: trayectorias y estilos de innovación y cambio tecnológico", en *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*, coords. H. Thomas y A. Buch (Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes, 2008).

Siguiendo a Thomas, puede pensarse que la adopción o construcción de un artefacto es un fenómeno socio-históricamente situado. Si del trazado del ferrocarril, en tanto artefacto tecnológico, deviene la co-generación de otros artefactos, podemos afirmar que el proceso de construcción social articula la tecnología –o el funcionamiento de las tecnologías– con su adecuación socio-técnica. En este sentido, el análisis de algunos de los artefactos que se produjeron a la luz de salto tecnológico que implicó el ferrocarril podrá dar cuenta del encadenamiento de este proceso dinámico.

Desde la perspectiva de su funcionamiento y desde el punto de vista del paisaje, el ferrocarril se convirtió en un elemento fundante de otros paisajes, de otros ejes para el funcionamiento social, e imprimió otras "formas de ver y vivir el territorio" a la miradas singulares y plurales. El ferrocarril transformó la vida de las personas y sus maneras de mirar; instituyó una memoria colectiva ligada indefectiblemente con el desarrollo económico y la cultura productiva, pero además gestó infinidad de situaciones particulares por las que los hombres no han dejado de sentir nostalgias.

Un territorio que se configura culturalmente constituye un paisaje cultural que posee una infraestructura vital para su generación. Últimamente, las investigaciones del paisaje han enfocado su atención en la "dimensión paisajística de las infraestructuras".<sup>24</sup> Por su función en los territorios, su presencia espacial y su resistencia a la fragmentación visual, las infraestructuras y sus elementos se erigen en objetos que constituyen una "geografía artificial".<sup>25</sup>

Es por esto que la identidad territorial puede recobrase a partir del auspicio de diversos actores sociales que contribuyan a poner en valor objetos, bienes y artefactos. La valorización de la infraestructura requiere la gestión e interpretación de sus sentidos originales en pos de la recuperación de los componentes de un sistema territorial que tuvo sentido. Es en ese sentido original que puede abrirse a otras posibilidades de significación acordes con los tiempos que corren. La recuperación de la memoria material y simbólica debe traer aparejado un estudio que no sea un mero inventario de los elementos que conformaron el sistema del Ferrocarril del Oeste Santafecino, sino que reutilice y renueve las posibilidades vitales que esta infraestructura aún puede ofrecer a la región.

La concepción integral que involucra al paisaje como la suma de tipos de patrimonios integrados e inseparables e indisolubles, es un proceso que se inició en los años 90, cuando comenzó a cambiar el primitivo concepto de patrimonio y se extendió al paisaje. Como se sabe, la UNESCO en su progresiva reforma desde la Convención de París de 1972, ha ido abandonando la consideración de monumentos para pasar, en 1992, a una nueva figura: los paisajes culturales. Se dejó de lado aquella visión del patrimonio puramente monumental, artístico, único, para dar lugar a una visión más antropológica e integral, donde toma importancia el proceso histórico con sus transformaciones del territorio desde el punto de vista económico, político, social y cultural.

---

24 Ferreira Lopes, *El paisaje ferroviario*.

El interés por el significado de las infraestructuras en el paisaje cultural puede ser indicado en los tres últimos Congresos Internacionales sobre paisaje e infraestructura celebrados en 2006, 2008 y 2010, y también en publicaciones como *Desportes* (2005) y *Bonnemaison* (2006).

25 Franco Purini, "Cuestiones de infraestructura", en *Casabella* (2006).

Esta idea patrimonial del paisaje se ve expresada en el documento del Convenio Europeo del Paisaje: "es un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea".<sup>26</sup>

Los bienes culturales pueden obtener otra dinámica, otro destino en el momento que dejan de considerarse como un patrimonio estático, y pueden ser ligados al concepto de paisaje cultural. Este pasaje promueve un movimiento que cambia el qué hacer con el territorio, con el testimonio. La movilidad cambia la condición del bien cultural y lo convierte en recurso, lo que indica una necesidad de gestión diferente de la conservación:

Ya no nos concentramos en los monumentos aislados o en los sitios de excepcional valor, sino en conjuntos integrales con los rasgos y patrones que aparecen en los paisajes urbanos y rurales más el gran grupo de valores sociales y económicos que dichos paisajes representan. Nuestra labor de conservación ya rara vez se contrapone al desarrollo, si no que más bien se integra a él. El respeto hacia el patrimonio es un factor dominante en la toma de decisiones a todo nivel: federal, provincial, regional y municipal.<sup>27</sup>

Si se define al territorio como interacción social en un espacio físico, es posible reconocer allí marcas palpables que le dan sentido. Así lo plantea Magnaghi:

La idea de paisaje cultural remite a entender el territorio como el elemento productor de la identidad local a partir de la memoria que conllevan sus marcas – como elementos tangibles– de un devenir multidimensional; enlazando estos recursos –las marcas– y valores que se construyeron en el pasado, pero cuya valoración permite dar sentido a las acciones y a los proyectos del presente y del futuro.<sup>28</sup>

Las marcas identitarias son parte de la geografía que define a un paisaje. La percepción y el reconocimiento integran la memoria colectiva. Para reconstruir el pasado y gestar presente y futuro, es imprescindible recurrir a las marcas tangibles e intangibles. Las marcas tangibles del FCOS tienen que ver con la estructura productiva, puesto que fue un factor determinante en la configuración de la región, por lo que la definición del patrimonio de la producción puede ser entendida en clave de paisaje cultural.

Fernando Williams en su texto *Entre el desierto y el jardín: viaje, literatura y paisaje en la colonia galesa de la Patagonia*, considera las categorías estéticas que condicionan de manera inequívoca la

---

<sup>26</sup> *Convenio Europeo del Paisaje*, Florencia 2000.

<sup>27</sup> Herb Stovel, Presidente de ICOMOS Canadá, en 1995. C. Rainero, "Registro y re-valorización del paisaje de la producción en el área metropolitana de Rosario [Santa Fe], Argentina: el caso del Ferrocarril Oeste Santafesino", en *Labor & Engenho*, vol. 6, nro. 1, 2012, 29. disponible en [www.labore.fec.unicamp.br](http://www.labore.fec.unicamp.br)

<sup>28</sup> Giuseppe Dematteis y Francesca Governa, "Territorio y Territorialidad en el desarrollo local. La contribución del modelo slot", en *Il Progetto locale. Verso la coscienza di luogo* (Torino: Bollati Boringhieri, 2000, 2010), edición española: *El proyecto local. Hacia una conciencia del lugar*, con la introducción de Alberto Matarán: *El proyecto local en el ámbito iberoamericano* (Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2011). Rainero, "Registro y re-valorización", 30.

percepción del paisaje y que implica hacerse cargo del "fondo cultural", implícito en la palabra *paisaje*, sin ignorar la dimensión física representada por marcas y objetos sobre el terreno.<sup>29</sup>

Leer el paisaje cultural de modo sistemático y metodológico implica relevar, analizar y registrar de forma integrada, evitando la lectura aislada de los elementos. El conjunto "territorio" incluye inequívocamente al paisaje, por lo tanto, abordar el paisaje de la producción implica analizar las transformaciones territoriales, que son procesos en los que interviene el tiempo. El análisis de las transformaciones, las continuidades y las permanencias son parte de la reinterpretación de un territorio en función de la categoría *paisaje cultural*.

El territorio atravesado por el FCOS nos pone frente a un sistema de elementos. Por una parte, nos lleva a analizar el orden que conlleva su trazado y las marcas que configuran los mojones, sus referencias. Por lo tanto, estamos ante referencias, accidentes, elementos y vinculaciones. La estancia de los jesuitas, las colonias que precedieron el trazado del FCOS y las que se gestaron a partir del FCOS son unidades de producción. Los trazados ferroviarios son, respectivamente, antecedentes territoriales y consecuencias de su trazado, como también los poblados que surgieron a partir de las estaciones. Los caminos precedentes al trazado ferroviario que obedecían a un contexto socioeconómico y político anterior también son elementos territoriales a estudiar o relevar, puesto que están relacionados por la misma red territorial. Es un sistema de redes y vínculos no lineales a desentrañar, puesto que el territorio y el paisaje cultural están incluidos en este; es un palimpsesto en el que las distintas culturas y dominaciones han dejado huellas de su impronta. Lo nuevo, tal como sostenía Adorno, contiene a lo viejo en su ruptura, no en su continuidad.

En el caso que ocupa a esta investigación, la estructura productiva afecta a un conjunto de vínculos que se referencian en el paisaje, en su morfología, en su transformación; estamos en presencia de un paisaje marcado por las dinámicas de un sistema productivo, signado por el trabajo.

No está fuera de nuestro ámbito de estudio contemplar un proyecto presente o futuro que reutilice los recursos que el FCOS como paisaje cultural ofrece, puesto que esto hace también al revalúo de la estructura existente en análisis.

¿Qué se necesita para reconocer e identificar marcas del paisaje cultural?

En primer lugar, se requiere estudiar las marcas del sistema productivo que dio lugar al trazado del FCOS. No solo se hace referencia a marcas físicas que puedan ser reutilizadas, sino también a las que imprimen la historia, la cultura, la identidad social, puesto que dichas marcas constituyen y definen un paisaje en un marco geográfico/cultural y caracterizan un ambiente.

El patrimonio es el legado que hemos recibido del pasado, lo que vivimos en el presente y lo que transmitimos a las futuras generaciones que involucra el primer concepto de desarrollo sostenible.

La idea de transmisibilidad<sup>30</sup> que proclama el desarrollo sostenible implica que debe existir una actitud respetuosa y planificada de conservación de los bienes para el traspaso, o sea, una herencia para

<sup>29</sup> Fernando Williams, *Entre el desierto y el jardín: viaje, literatura y paisaje en la colonia galesa de la Patagonia* (Buenos Aires: Prometeo Libros, 2010), 41. Cita: Aliata y Silvestri, *El paisaje como cifra*, 10-11.

<sup>30</sup> Ferrari, "Paisaje y patrimonio", 92.

quienes lo reciben, ya que es posible afirmar que el territorio y el paisaje también constituyen una herencia, la herencia social del hombre. De este modo, debe considerarse el concepto de patrimonio ampliado, ya que va más allá del objeto patrimonial. Es un patrimonio incrementado, una ampliación de la realidad protegida donde habrá que considerar, como el Convenio Europeo del Paisaje sugiere, el carácter evolutivo del paisaje, teniendo una mirada integral de lo natural y cultural del territorio como patrimonio. Habrá que analizar el patrimonio natural y cultural en forma conjunta y asociada, inclusive el inmaterial, como Cruz Pérez y español Echaniz afirman que "existe una tendencia generalizada a identificar patrimonio natural y cultural como elemento singular de valor excepcional, la realidad es bien diferente, ya que todo paisaje posee un valor como patrimonio colectivo y merece ser reconocido como tal".<sup>31</sup>

Desde el año 1970 aproximadamente, el ambiente se convirtió en un tema a tratar debido al deterioro ambiental de nuestro planeta. El Consejo de Europa en el año 1995 elaboró una recomendación referida a la conservación de "sitios culturales", que constituyó el punto de partida para el Convenio Europeo del paisaje del año 2000, donde se afirma que se entiende como paisaje "cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos". También el Convenio Europeo del Paisaje hizo referencia precisa al paisaje y al desarrollo sostenible. En su preámbulo se afirma la preocupación por alcanzar "un desarrollo sostenible basado en una relación equilibrada y armoniosa entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente".<sup>32</sup>

Este enfoque integrador fue el que inspiró a la comunidad internacional en la "Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo" (Cumbre de Río, 1992), donde se acordó que cada estado, región y entidad local del planeta, debían elaborar su propia "Estrategia de Desarrollo Sostenible". Así, las políticas que fueron elaborándose en los documentos y reuniones que siguieron se refirieron a tres áreas: ambiental, social y económica, es decir, la protección del medio ambiente, el desarrollo social y el desarrollo económico. Convinieron en que el desarrollo sostenible implicaba el equilibrio entre estos tres pilares y que no se lograría si uno de ellos prevalecía en detrimento de los otros. Se inició así un proceso continuo en el que se sucedieron una serie de encuentros y cartas que fortalecieron este accionar.<sup>33</sup>

Este trabajo continuará sosteniéndose en las consideraciones sobre "paisajes del trabajo" desarrolladas por Joaquín Sabaté Bel y Paz Benito del Pozo respecto al patrimonio de infraestructura y agrícola, que definen al paisaje cultural de este modo:

(...) paisaje cultural es un ámbito geográfico asociado a un evento, a una actividad o a un personaje con dimensión histórica, que contiene valores

---

31 Linarejo Cruz Pérez e Ignacio Español Echaniz, *El paisajaje. De la percepción a la gestión* (Madrid: Leteam, 2009), 31.

32 *Convenio Europeo del Paisaje* (2000).

33 Primera Conferencia de los Gobiernos Locales Latinoamericanos, *Compromisos para el Desarrollo sustentable de la agenda a la acción* (Nuñoa: 2002); *Declaración de Lima para la gestión de riesgo del Patrimonio Cultural* (2010); *Carta Argentina de compromiso del Paisaje* (2010); *Carta Iberoamericana del Paisaje Cultural* (Cartagena de Indias: 2012); *Carta de las Américas para el Paisaje* (2018).

estéticos y culturales. O dicho de una manera menos ortodoxa, pero más sencilla y hermosa, paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio, algo así como un memorial al trabajador desconocido.<sup>34</sup>

Al remitirse a paisajes culturales encadenados por una historia en común Sabaté Bel, establece que cada uno de estos paisajes reconoce un espacio geográfico con una identidad física, económica y cultural propia. Por ello la visión que los individuos tienen sobre un área territorial están en relación con acciones pasadas y presentes en las cuales interactúa con el medio ambiente. Por eso se considera apropiado que las consideraciones teóricas descriptas guíen esta investigación en la que es central evidenciar cómo el paisaje expresa, a través de sus diferencias, los significados cambiantes del territorio en el tiempo y en el espacio.

---

34 Sabaté Bel y del Pozo, *Paisajes culturales*, 3.

Los autores han abordado esta temática en textos como: "Paisajes culturales en Cataluña: el eje patrimonial del río Llobregat"; "De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje" y "El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo".



## Capítulo II

### II.a. Paisaje natural: componentes del paisaje, su evolución

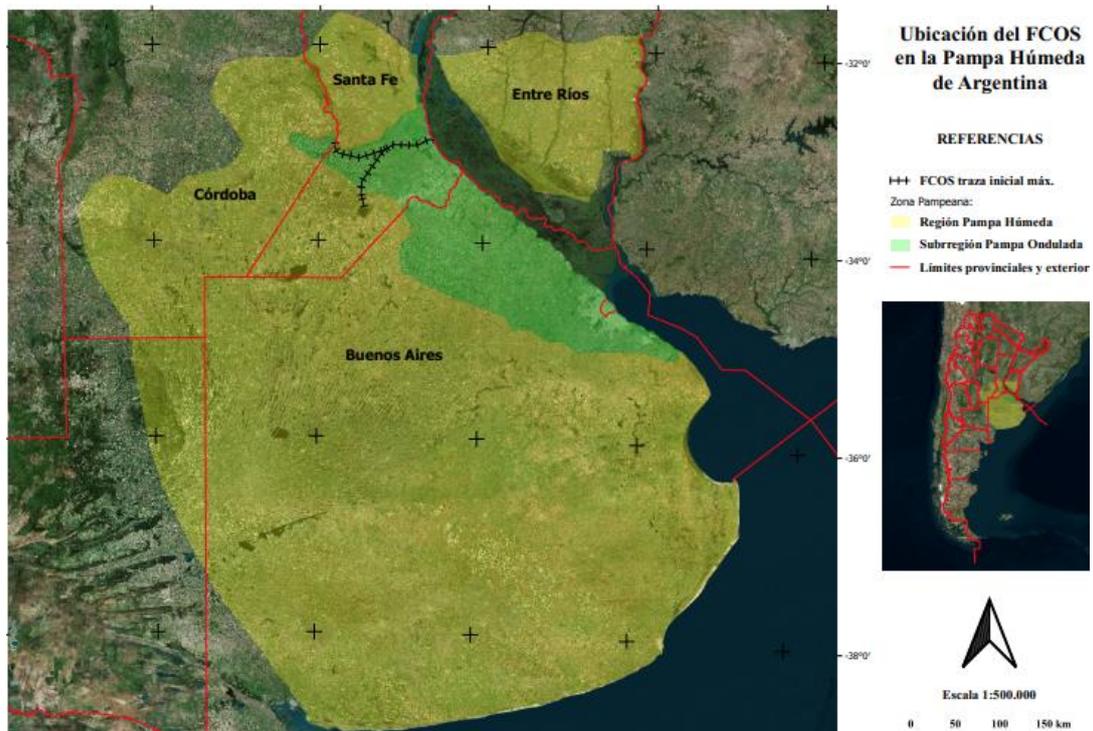


Fig. 1: Fuente: Imagen satelital 2020.

La provincia de Santa Fe, desde el punto de vista del relieve, forma parte de la gran llanura que caracteriza a la parte noreste del país, apenas ondulada en algunas regiones (especialmente en el sur), y sólo interrumpida por el curso de ríos y arroyos.

Esta llanura es el producto de la acumulación de sedimentos del macizo de Brasilia, durante la era precámbrica. El material originario de sus suelos consiste en una capa de espesor variable formada por roca pulverizada y limo. La roca pulverizada que forma su suelo; su color es pardo y su estructura porosa, lo que permite que penetren el agua y las raíces. Puede formar capas de pocos centímetros u otras de cinco y más metros. El limo, que también cubre el suelo, es un material compuesto por elementos finos que se encuentran depositados en los lechos de los ríos y son arrastrados por las aguas.

El relieve santafesino es una extensa llanura inclinada en dirección noroeste-sudeste, cuyos sedimentos han ido colmando una gran fosa tectónica de hundimiento. Se diferencia en sus zonas norte y sur, las que integran las regiones chaqueña y pampeana respectivamente, presentando diversos aspectos: las subregiones del Chaco Oriental y de la Diagonal Fluvial de la Región Chaqueña, y las subregiones de la Pampa del Norte o de la Colonia (Pampa Llana del Centro) y de la

Pampa Ondulada en la mitad sur y sudeste. Finalmente, hacia el sur se halla la Pampa de las Lagunas.

Precisamente, la Pampa Ondulada, situada al sur y sureste del río Carcarañá, es una franja litoral que topográficamente se caracteriza por estar a menos de 100 m sobre el nivel del mar; presentando ondulaciones suaves con desniveles inferiores a 5 metros y valles fluviales abarrancados, aterrizados y meandrosos. El punto más alto de la provincia se sitúa en la localidad de Labordeboy (33°41'00"S 61°21'00"O), al sudoeste de la provincia, con una altitud de 104 msnm. Es una zona con una red de escurrimientos superficiales claramente definidos, destacándose los arroyos Saladillo, del Medio y Pavón cuyos recorridos tienen la particularidad de disponerse paralelos entre sí, discurriendo en dirección oeste-este para desembocar en el Paraná. En el extremo sudoeste de la provincia se encuentra una región con abundantes lagunas salobres que alternan con lomadas medanosas, denominada Pampa Deprimida o Pampa de las Laguna. Entre estos cuerpos lénticos, los de Melincué, La Picaza y La Larga, son algunos de los espejos de agua permanentes más representativos de esta zona.

Debido a que el relieve no cuenta con particularidades importantes, se facilita la libre circulación de las masas de aire. La gran extensión latitudinal y el sistema superficial suelo vegetación resultan ser los factores determinantes del clima en la provincia. Se distinguen tres franjas climáticas. En el norte, hacia el este de la isohieta de los 1000 mm, el clima es subtropical, caracterizado por las abundantes precipitaciones, escasa variación térmica anual con veranos cálidos e inviernos benignos y altos valores de humedad y tensión de vapor. Hacia el oeste de la misma isohieta, el clima es subtropical con estación seca, presentando una mayor amplitud térmica que el anterior con inviernos más rigurosos y cierta frecuencia de heladas. En este sector, la disminución de las lluvias en invierno puede producir un déficit en el balance hídrico. Aproximadamente de los 31° 00'S hacia el sur, el clima es templado húmedo, con precipitaciones nunca inferiores a los 800 mm y ausencia de estaciones fuertemente diferenciadas.

De acuerdo a la clasificación de Thornthwaite, basada en valores de evapotranspiración potencial y balance hídrico, el área de estudio se encuadra en la clase C2B'2, que indica un clima de tipo "subhúmedo-húmedo mesotérmico".

El tipo climático imperante en la zona, junto con las características de los materiales originarios (loess y limos) y la estepa gramínea que se desarrolló sobre ellos durante varias eras geológicas, dieron lugar a tipos de suelos que se clasifican como Molisoles (suelos negros).

En esta región la vegetación predominante claramente es la herbácea, caracterizándose por la ausencia de estrato arbóreo, excepto en determinados hábitats específicos en los que pueden aparecer especies tales como el chañar (*Geoffroea decorticans*), tusca (*Acacia aroma*), el aramo o aromito (*Acacia caven*) o la cina cina (*Parkinsonia aculeata*).

Aunque en la actualidad su composición florística se encuentra modificada por las actividades agropecuarias, el flechillar es la comunidad gramínea originaria. Se trata de una pradera donde las especies dominantes son las flechillas (*Stipa hyalina* y *S. neesiana*), acompañadas por la cebadilla

criolla (*Bromus unioloides*), *Aristida venustula* y la gramilla (*Paspalum dilatatum*). En los sistemas anegados, crecen plantas hidrófilas flotantes y arraigadas como el trébol de cuatro hojas (*Marsilia concinna*), el helechito de agua (*Azolla fistoloides*), la totora (*Typha sp.*), la saeta (*Sagittaria montevidensis*) o los juncos (*Scirpus sp.*).

La vegetación dominante antes descrita, sobre todo la estepa gramínea, ha sido prácticamente destruida casi en su totalidad, manteniéndose sólo en zonas de vías férreas, costados de camino, bordes de cuerpos de agua o en algún campo no dedicado a la agricultura. Aquellas comunidades autóctonas han desaparecido por la actividad antrópica provocando tanto su destrucción como su reemplazo por otras exóticas, lo que se manifiesta en un cambio total de la flora original.

## II.a.1. La fertilidad de los suelos y los usos productivos del territorio

La evolución natural de las condiciones para la vida vegetal fue configurando un escenario de alta fertilidad para la Pampa Ondulada, esto mayormente propiciado por un adecuado equilibrio de los factores y de los procesos formadores de los suelos del área.

Como se reconoce en el presente, la larga historia de producción agrícola-ganadera en la región de la pampa húmeda argentina, ha sufrido un fuerte cambio de rumbo en las últimas décadas con una profundización de un proceso de agriculturización extrema con alta incidencia del monocultivo de soja o trigo/soja.

Para entender mejor este proceso es importante conocer la génesis socio–histórica de los actuales modos de relación sociedad – naturaleza y de producción: la región pampeana en su período pre–colonial no ha tenido comunidades que practicaran la agricultura, sus pobladores se dedicaban a la recolección, la caza y la pesca. Por otra parte, no han quedado grupos representativos de estas culturas en la región.

Desde finales del siglo XIX hasta las primeras tres décadas del siglo XX, la ocupación de las tierras pampeanas fue llevada adelante por numerosos grupos de inmigrantes, principalmente europeos, dando un fuerte impulso al crecimiento de la región. Estos nuevos productores (chacareros y colonos) trabajaron la tierra utilizando tecnologías y herramientas de sus países de origen (como los arados de rejas) y a su vez masificando el uso de especies no pertenecientes a estos ecosistemas (trigo, cebada, alfalfa, avena, etc.).

En consecuencia, el sistema productivo que domina esta región, no tuvo un desarrollo a partir de pobladores nativos. Podría afirmarse que se estableció una relación netamente "productivista". Este tipo de relación sociedad-naturaleza, ligada casi exclusivamente a la extracción productiva, quizás haya favorecido la situación de inmigración por un lado y de relación con el territorio sin otros componentes simbólicos de conocimiento tradicional como se da en otras regiones de Latinoamérica y de nuestro propio país, en donde han subsistido comunidades originarias vinculadas a los rasgos culturales locales.

## II.b. Intervenciones previas a la instalación FCOS en el territorio suroeste santafesino

### II.b.1. La primera intervención: Los jesuitas, un método de trabajo y tratamiento del territorio

El hombre deja de ser nómada cuando a través de la observación se apropia de caminos para vincularse, progresivamente con el lugar que ocupa de manera temporaria. Aun en su nomadismo, hay una vinculación fugaz pero existente, ya que transforma el espacio y deja la huella del consumo, tan fugaz como la naturaleza de reproducción que imponga. Parafraseando a Willam Morris, el hombre en su estadio de nómada ya hacía arquitectura pues transformaba su entorno. Esto acontece con la acción del hombre que le agrega valor a su territorio, haciéndolo funcional a sus deseos a partir sus conocimientos. De este modo entre lo natural y lo construido – en el producto de la interacción del hombre con la naturaleza- emerge el paisaje.

El Pago de los Arroyos también pasó por este proceso de una manera singular. De modo ineluctable, es preciso regresar en el tiempo, para comprender en profundidad, la construcción permanente y dinámica del paisaje del sur-oeste de Santa fe.

A fines del siglo XVI, las tierras comprendidas entre los ríos Paraná, Carcarañá y arroyo Ludueña que se extendían hacia el oeste fueron denominadas Pago de San Lorenzo, a causa del nombre del gobernador de la región, don Lorenzo Suárez de Figueroa. Estos campos carecían de propietario y fueron cedidos primero, en 1633 a Luis Navarrete en "merced real",<sup>35</sup> aunque al no tomar posesión de la propiedad, fueron otorgados a don Martín de Vera. A la muerte de este, don Antonio de Vera Y Mujica adquirió las tierras, hacia el año 1673, transformándose en el principal propietario del Pago de los Arroyos.<sup>36</sup>

El espacio territorial conocido como Paraje de la Horqueta funcionaba como posta en el Camino Real que unía Buenos Aires con el Alto Perú al norte, y al oeste con Santiago de Chile. Don Antonio de Vera y Mujica, terrateniente (refundador de Santa Fe de la Vera Cruz) se transformó en dueño -por medio del sistema de la merced-<sup>37</sup> del espacio comprendido desde el río Paraná hasta Cruz Alta, límite entre las gobernaciones de Córdoba del Tucumán y del Río de La Plata. En 1719 sus herederos, vendieron la estancia de 300.000 hectáreas a la Compañía de Jesús. Conformándose así la Estancia San Miguel del Carcarañá.<sup>38</sup>

Para una mejor comprensión de la unidad territorial de la región transcribimos la muy buena descripción de Silvia Dóccola

---

35 La Merced de tierras fue una institución española aplicada en América de adjudicación de territorios en beneficio de los vecinos de un lugar. Su método era incentivar la colonización de las tierras conquistadas.

36 Pago es una denominación que utilizaba la Corona Española en América para identificar un territorio determinado. No se interpretaba como Merced sino como un pago compensatorio o retribución a los esfuerzos realizados en concepto de concesión real a los conquistadores y vecinos pobladores.

37 De este modo Vera y Mujica fue premiado por haber enfrentado a los portugueses, habiendo participado activamente de los Ejércitos Reales de la Gobernación de Buenos Aires.

38 Rogelio Malpiedi, "Orígenes", en *Arteaga: un pueblo ...una historia*. (Santa Fe: El autor, 2006), 11-12.

La región de Rosario se sustenta en una unidad territorial conformada por una base común natural que por más de 300 años, ha sido un espacio de proyectos. El territorio de los arroyos, –recostado sobre el Paraná, limitado al norte por el río Carcarañá y al sur por el Arroyo Ramallo, en la actual Provincia de Buenos Aires– está caracterizado por ser una planicie atravesada por arroyos que desembocan en el Paraná. Altas barrancas que mueren a pique sobre el río al norte y bajíos al sur, algunas bajadas naturales, arroyos que retrasan la barranca produciendo saltos, y cañadas, conforman esa base natural modificada fundamentalmente –a veces drásticamente, por las lluvias en las nacientes de los arroyos y por las crecidas en el Paraná. Esta área, poblada inicialmente por diversos pueblos originarios –que tenían en la otra orilla del Paraná una costa lejana y en las islas del ancho río el espacio para habitar, se constituyó en espacio de apropiación por parte de diversos sujetos desde el momento en que se instala el fuerte Santi Spíritu (primer asentamiento español en el Río de la Plata en 1527), al norte de la desembocadura del río Carcarañá en el río Coronda.<sup>39</sup>

La importancia de este asentamiento con relación al territorio es fundamental, puesto que da origen a modificaciones centrales en lo que hace a la riqueza y posterior productividad del suelo. Las oportunidades de labranza y de criado de ganado constaron en los expedientes españoles, tal como lo expresa Rubén Benedetti:

Zapata Gollán (1941) refiere que, a pesar de la suerte fallida del asentamiento, destruido en 1529 por los indígenas, la experiencia dejó el primer testimonio sobre las posibilidades del suelo santafesino: cuando regresaron a España en 1530, los integrantes de la expedición de Gaboto debieron declarar las incidencias del viaje ante la Casa de Contratación de Sevilla. En estas, un tal Juan de Junco, contador de la expedición, describió el sitio donde se levantó el fuerte como tierra apta para la labranza, en tanto otro declaró que se trataba de "tierra sana y fructífera" y que ellos habían sembrado con éxito trigo y abada. En el mismo expediente Gaboto confirmó que ambos cultivos se dieron dos veces al año. El mismo autor menciona la existencia en el Archivo de Indias de una recomendación anónima sobre la pertinencia de las tierras de Sancti Spíritu para la cría de ganado, especialmente vacas y ovejas, en " un área de cincuenta leguas alrededor con planicies con buenos pastizales."<sup>40</sup>

---

39 Silvia Dócola, *Fundamentos de la construcción histórica del Área Metropolitana de Rosario en Cuaderno ECOM* (2014).

40 Rubén Benedetti, *Arados y Rieles. Colonización agrícola, desarrollo ferroviario y negocio de tierras como motores de la expansión urbana en la Provincia de Santa Fe (1853-1914)* (Buenos Aires: Universidad Torcuato Di Tella, 2019), 46.

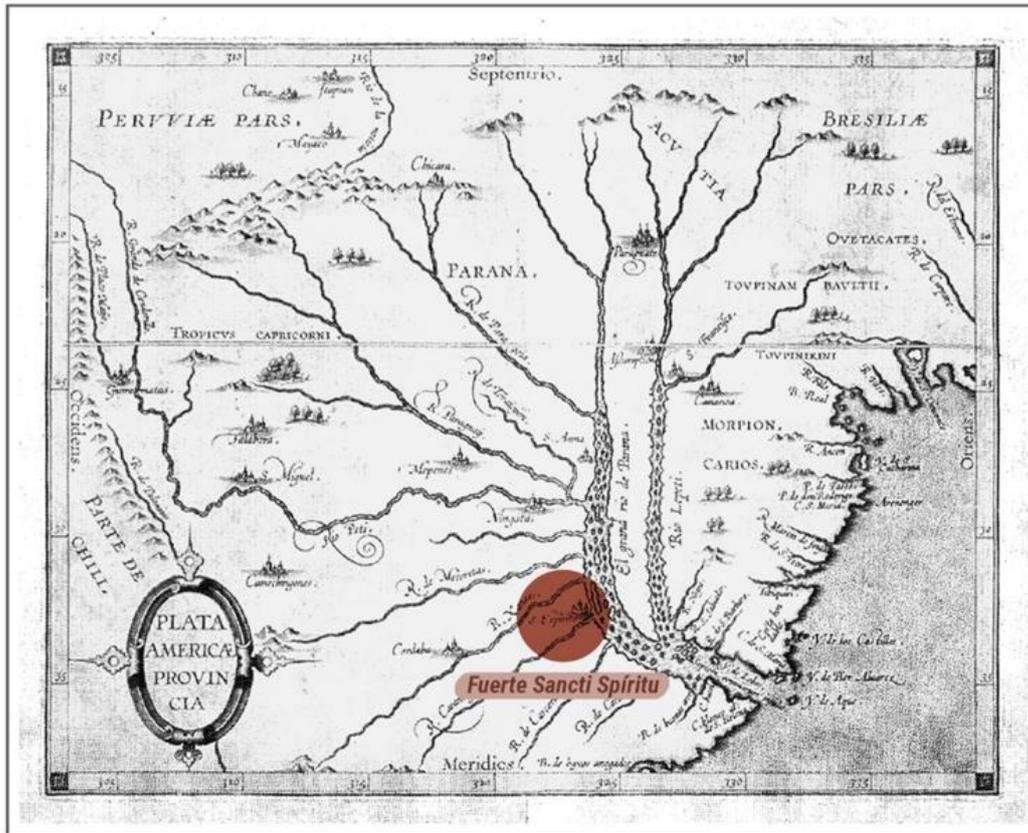


Fig. 2: Mapa Pago de los Arroyos. Fuente: Dócola, Silvia, "Fundamentos de la construcción histórica del Área Metropolitana de Rosario" en EN.A.PRO El Puerto de los rosarinos, Cuaderno ECOM, Capítulo I, 2006.

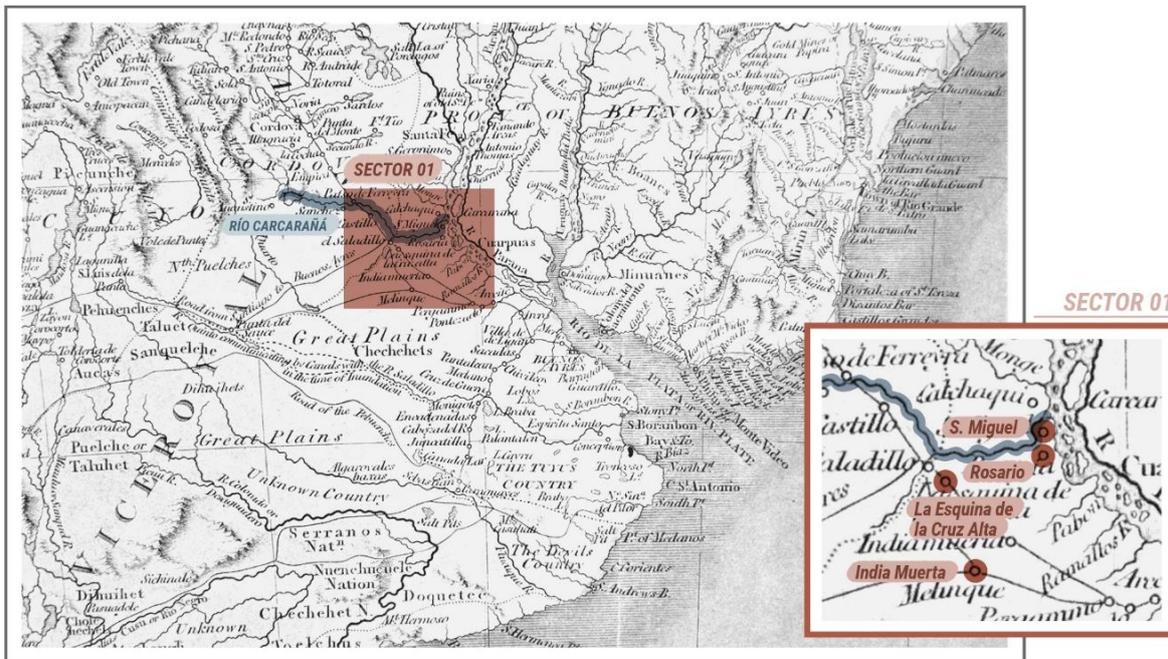


Fig. 3: A New Map of Southamerica of the latest authorities by John Cary, engraver (grabador) 1807. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc".

La *primera intervención* se remonta a la llegada de los jesuitas. Se trata de una orden religiosa de clérigos regulares de la Iglesia Católica, la Compañía de Jesús, fundada en 1534 por el español Ignacio de Loyola, en la ciudad de Roma y aprobada por el papa Paulo III en 1540. Desempeñaron un rol preponderante durante la colonización. Su misión era ocupar el territorio y evangelizar los pueblos originarios. Para esto, en su misión evangelizadora lograron obtener la aprobación de una reforma, que promovía la supresión de mita y encomienda, por medio de las cuales los "adelantados" hacían usufructo del trabajo de los indígenas, a cambio de su evangelización.<sup>41</sup>

Los jesuitas se instalaron en el Pago de los Arroyos al adquirir las tierras en esta región con las que formaron la "Estancia de San Miguel del Carcarañal", que tenía una ubicación privilegiada, situada en la desembocadura del Carcarañá, sobre una especie de lengua de tierra, ofreciendo gran seguridad, en relación con los ataques de malones y bandoleros.

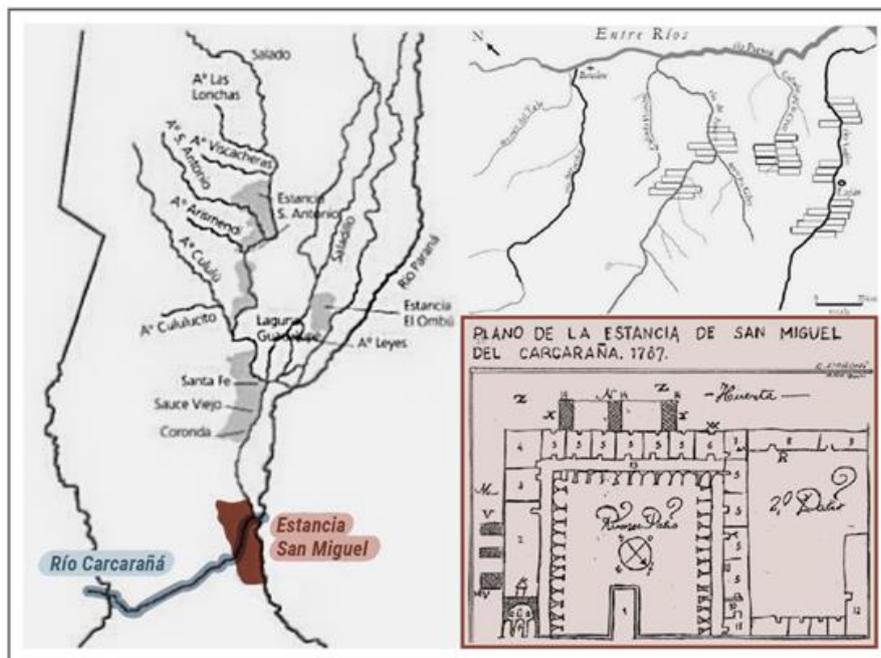


Fig. 4: Ubicación de las estancias jesuíticas - Tipo y tamaños de "suertes de estancia" – Estancia San Miguel de Carcarañá en 1787. Fuente: Galimberti, Jacob y Martínez de San Vicente, *Paisaje y Territorio. Revisitando conceptos a partir de las transformaciones del paisaje pampeano argentino*, Rosario: CONICET - CURDIUR - FAPyD - UNR, 2018.

Ahora bien, la referencia a los jesuitas obedece a que ellos redescubren la región que ya había tenido una modificación indirectamente ligada a la acción humana. La morfología de este territorio ya había sido transformada; aquí, el rol protagónico lo tuvo el ganado, que abandonado cuando los primeros conquistadores fueron expulsados por los indígenas, se transformó en cimarrón. Este estado dio lugar a una reproducción fabulosa que no tenía intervención suficiente, como para controlar la reproducción. En la transformación del paisaje operó la presencia del ganado, que a su vez se

41 Teresa Suárez y María L. Tomay, "Santa Fe a fines del siglo XVIII", en *Anuario de Estudios Americanos* (2003), vol 60, no 2.

apropió del territorio, convirtiéndolo en su hábitat y originando la metamorfosis de la corteza de la tierra, ya que su estiércol la reconvirtió y generó una gran fertilidad para la agricultura.

La introducción de ganado (vacuno y caballar) por parte de los colonizadores, en el siglo XVI generó modificaciones tanto en la naturaleza como en las prácticas de las poblaciones nativas, quienes adoptaron al caballo como medio de transporte y lo usaron para la caza. Esto derivó en un desplazamiento de los aborígenes, de las márgenes de los ríos al interior de la colonia. Asimismo, la existencia de un nicho ecológico vacante -el de los grandes mamíferos- permitió la rápida reproducción del ganado cimarrón. Consecuentemente, los altos pajonales preexistentes se transformaron en pastos tiernos gracias al abono y el pisoteo de la hacienda, como así también por las habituales quemazones que eran una práctica común de los habitantes de la colonia. Hasta ese momento, los únicos árboles que podían sobrevivir eran el ombú (incombustible) y el chañar (se activa con el fuego), pero al modificarse los pastos, nuevas especies pudieron proliferar.<sup>42</sup>

Los indígenas se vincularon con los nuevos componentes del territorio, dejaron a un lado los caballos, cambiaron su movilidad. En cuanto al ganado vacuno, supieron distinguir una fuente de alimentación en las vacas, para orientar su gusto hacia la carne del caballo que consumían con más frecuencia, tal vez por ser más dulce, aunque siempre machos, pues resguardaban los vientres para la reproducción.

Estos procesos de vinculación representan las primeras transformaciones en el territorio, dando lugar a nuevas producciones de sentido, nuevos *habitus* cuyo producto inaugura escenas que comenzaron a imprimir la identidad de la región y con ellos, la construcción de un paisaje.

Como los jesuitas eran excelentes exploradores y tenían el conocimiento formal y científico, en cuanto a flora y fauna, hicieron un adecuado reconocimiento y posterior ordenamiento de los recursos naturales que se encontraban en ese territorio, conjuntamente con las transformaciones ya descritas. La riqueza de los recursos incidió en la apropiación y permanencia del territorio; aquí, sin duda, se observa que el hombre se relaciona con el *locus*, de manera exitosa, si comprende la inteligencia natural que este ofrece. Ellos encontraron un geo sistema cuyas variables ambientales habían colaborado para que el habitante se relacionara con el medio y el paisaje comenzara a tomar forma de fenosistema, pues la morfología del territorio y las nuevas prácticas culturales lo testimoniaban.

Este conjunto de abundantes y providenciales recursos facilitó la elección de la práctica de la ganadería, como principal actividad de la estancia, a la que se sumó la explotación agrícola, aprovechando la riqueza de la tierra.

---

42 Cecilia Galimberti; Nadia Jacob y Isabel Martínez de San Vicente, "Paisaje y Territorio. Revisitando conceptos a partir de las transformaciones del paisaje pampeano argentino", en *Seminario Paisaje y territorio*, dir. Isabel Martínez de San Vicente (Rosario: CONICET - CURDIUR - FAPyD - UNR, 2018).

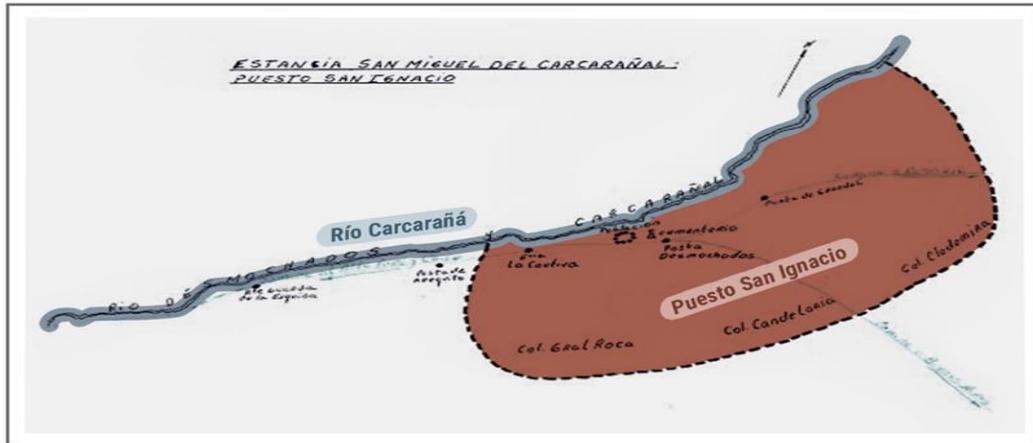


Fig. 5: Puesto San Ignacio. Fuente: Archivo Museo Los Desmochados, Casilda.

En la delimitación del territorio, un incipiente paisaje ganadero inspiró la división de las tierras que tuvo como referente la legislación de la Corona Española (Leyes de Indias).<sup>43</sup> El parcelamiento consistió en unidades de grandes extensiones que oscilaban entre 3.000 x 9.000 varas, equivalente a 2.000 ha denominadas "estancias".

A partir de esta nueva condición ambiental, comienza a configurarse el paisaje ganadero pampeano. En esta primera etapa, que tiene lugar hasta fines del siglo XVIII, en el sur santafesino conviven dos formas de ocupación del espacio. Por un lado, principalmente en el sector que hasta entrado el siglo XIX continúa en manos de los indios, subsiste el campo abierto en el que tienen lugar vaquerías indiscriminadas con el fin de extraer cueros. Por otro lado, el territorio efectivamente controlado por las autoridades santafesinas, donde convivía la estancia primitiva con la estancia jesuítica. A pesar de que ambas se constituyen como formas de ocupar un espacio que todavía no ha sido alambrado, se puede reconocer en las estancias jesuíticas de la provincia un primer intento de estructurar el territorio.<sup>44</sup>

La Estancia San Miguel comprendía un área de 3 leguas y 8 cuerdas al naciente (Este); dos leguas río arriba y dos leguas río abajo, pero no había epicentro. Tal estancia se situaba en el desmochado, lo que hacía necesario la instalación de puestos (su superficie abarcaba casi 300.000 hectáreas). Este complejo junto con 1500 cabezas de ganado, 3200 yeguas y 500 mulas le costó a los jesuitas

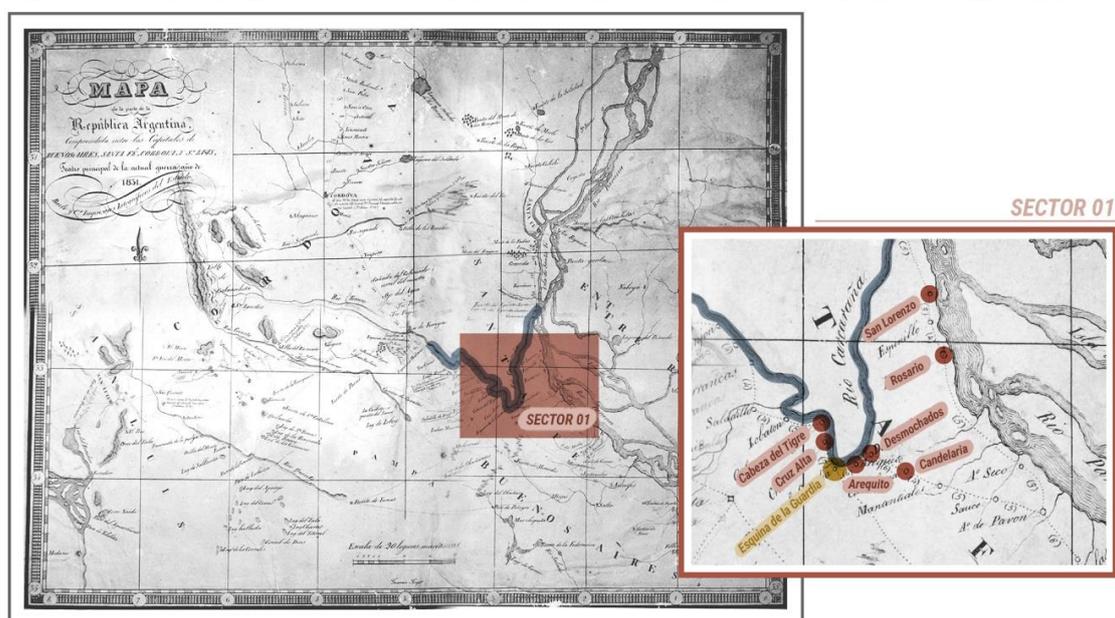
43 Leyes de los Reynos de Indias: conjunto de ordenanzas de la Corona Española en relación al planeamiento y colonización de América. No todas las ciudades fundadas en el continente se adecuaron exactamente al modelo teórico, aunque siempre rescataron su espíritu y estilo. "Ordenanzas de Felipe II sobre descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias". (selección de artículos). Francisco Morales Padrón, *Teoría y leyes de la conquista* (Madrid: Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, 1979). Selección: Arq. Rubén Benedetti. Cátedra Benedetti Historia de la Arquitectura III. UNR.

44 Galimberti; Jacob y Martínez de San Vicente, "Paisaje y Territorio".

13000 pesos en plata de la época (4000 de contado y el resto 9000 a dos años).<sup>45</sup> La dimensión de los espacios revela la percepción que tenían los europeos del territorio.

Para tener el control del territorio, instalaron seis puestos en lugares estratégicos, con sus correspondientes atalayas, siguiendo el curso del río Carcarañá. Esto fue acompañado por la decisión del Cabildo de Santa Fe de instalar, en el año 1720, un fuerte en la Esquina con el fin de frenar la expansión de Córdoba y Tucumán. Estos puestos, además de cumplir con la función defensiva - los ocupantes hacían guardia para avistar indios y malhechores- produjeron el asentamiento de grupos de familiares esclavos que se encargaban de cuidar el ganado y de cultivar. Fue así que se convirtieron, entonces, en centros poblados.

Esta estratégica localización, producto del reconocimiento de la inteligencia del territorio, de los misioneros, conforma las actuales poblaciones, lo que testimonia una permanencia en la construcción



del paisaje.

Fig. 6: Mapa de la parte de la República Argentina, comprendida entre las capitales de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y San Luis. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc", 1831

Las construcciones, tuvieron la función de limitar el territorio por un lado y, desde el otro la existencia del mismo río ejercía como límite. Se trataba de un caserío cuyas paredes eran de adobe, y sus techos de paja. En el casco residían un padre o hermano estanciero y uno o dos padres a cargo de la enseñanza de la doctrina. Dentro de ese marco, la pequeña comunidad jesuita de San Miguel reglaba la vida de una comunidad laica de trabajadores, libres y esclavos que llegó a contar con más de cien personas. Las construcciones tenían las mismas características edilicias en cuanto al material,

<sup>45</sup> *Tesoros en el tiempo*, disponible en <http://www.tesoroseneltiempo.com.ar/Paginas/bibliografia.htm>. Fuente original: Ricardo Celaya; Eduardo Droni y Elvio Lentino, *Jesuitas y Franciscanos en el Carcarañá* (Rosario: Cromográfica, 2007).

aunque los objetos accesorios que completaban la construcción reflejaban los estamentos sociales como por ejemplo la carpintería y herrería. La disposición del orden habitacional tenía una doble función: por un lado, satisfacer las necesidades básicas, así como proteger lo que se producía para subsistir y, por otro lado, reforzaba una forma de socialización y evangelización concerniente a la misión de los jesuitas. A partir de la expulsión de la Orden desaparece la traza casi en su totalidad.

El modo de vinculación con el territorio, es decir el diálogo que reflejan los planos sugiere una mimetización con el topo, una empatía en la que, evidentemente, se leen los procesos de conocimiento y de reconocimiento de lo que el territorio ofrece, cómo, por ejemplo, el aprovechamiento del curso de los ríos.

Como podemos observar en el plano, la tipología de la construcción principal del casco de la estancia presenta reminiscencias del claustro, pues sus habitaciones están construidas en torno a un patio central estilo panóptico, lo que facilitaba el control de la circulación.

Es preciso señalar que la presencia de los jesuitas aportó un componente antagónico al paisaje cultural existente. Por un lado, la interacción de los pueblos originarios y los colonizadores arrojaron como productos los fortines y postas para estabilizar el dominio. Por otro lado, los jesuitas se encontraron con una sociedad inmersa en una economía de subsistencia, con un mundo materialmente precario y espiritualmente más amplio con predominancia a la contemplación de la naturaleza.

Los jesuitas representaban el antagonismo desde la economía de excedente que proponían. Por supuesto, esta economía requería otra cultura del trabajo: trabajo obligatorio, trabajo forzado, más allá de su propia subsistencia, cuyo fruto no los beneficiaría. Ellos perciben este antagonismo y para facilitar su misión de evangelización recurren a la trasmisión de conocimientos en labores y oficios, que generan nuevas escenas y componentes al paisaje. En el trabajo con el ganado surge la interculturalidad al aparecer un elemento autóctono de América, las boleadoras. Las escenas de enlazado y doma que los grabados ilustran representan usos y costumbres que se suman a los componentes del paisaje, a modo de permanencias en el universo del trabajo.

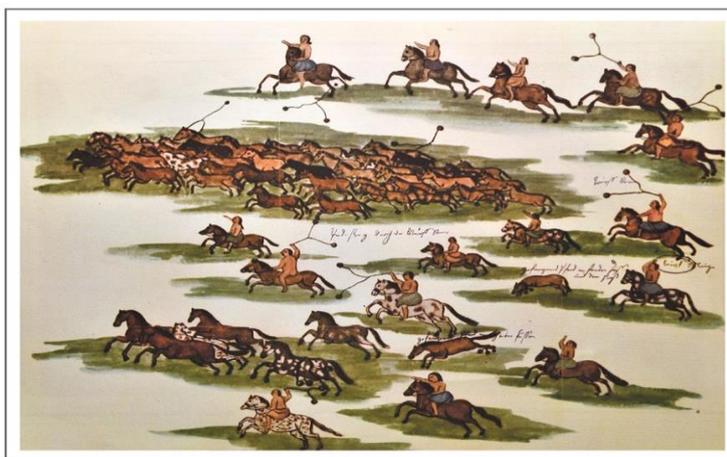


Fig. 7: Boleando baguales. Acuarela. Autor: Florian Paucke. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial, "Dr. Julio Marc", 1752.

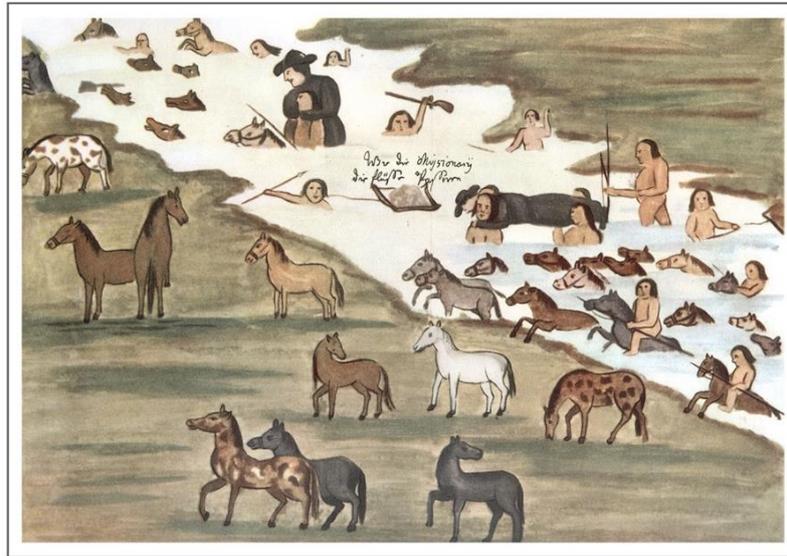


Fig. 8: Cruzando un río. Acuarela. Autor: Florian Paucke. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc", 1752.

Asimismo, los misioneros desarrollaban, otras actividades destinadas a incrementar los ingresos para sostener el Colegio de la Inmaculada localizado en la ciudad de Santa Fe y solventar sus gastos. También tenían un molino harinero, una panadería, una herrería, una carpintería y una fábrica de carros. Esta organización se tradujo en un sistema compuesto por unidades de trabajo comunicadas entre sí, representadas por las diferentes estancias.

La vida cotidiana transcurría en medio de tensiones con los aborígenes; razón por la cual, en su hacienda de San Miguel, en múltiples ocasiones sufrieron depredaciones de los indígenas, que periódicamente invadían la zona, en busca de alimentos, de yeguas, ganado vacuno o caballar. Frente a esta situación, proyectaron la construcción de fortificaciones adecuadas y continuaron organizando el sistema productivo dedicado, principalmente, a la actividad ganadera, implementando un sistema de trabajo que produjo importantes utilidades. Esto les otorgó un gran poder económico, pudiendo consolidar su propia política y así dedicarse a su misión evangelizadora de difundir la fe.

Estos misioneros convivieron durante casi doscientos años con los aborígenes hasta su expulsión por orden de Carlos III, el mismo monarca que había creado el Virreinato en el año 1767.<sup>46</sup> Una de las razones de la expulsión de los jesuitas está relacionada con el aspecto económico, con la falta de tributo a la corona. Otra de las razones estaba sustentada por el hecho del permiso de uso de armas –los jesuitas llegaron a organizar milicias- que ostentaban muchos indígenas, trasgrediendo el Tratado de Tordesillas. La Corona Española no toleró estas atribuciones y decidió expulsar la orden de América con la venia del Vaticano.

<sup>46</sup> Los primeros jesuitas habían arribado en el año 1586 desde el Cuzco al Gran Chaco en busca de indígenas. Instalaron allí los primeros asentamientos, lo que permitió que tuvieran un intercambio social y cultural sin precedentes y un gran conocimiento sobre el ambiente y las comunidades instaladas. Por suerte, nos queda su obra: la amplia difusión de su legado a partir de sus publicaciones traducidas a varios idiomas.

Estos sacerdotes habían intentado transformar la región realizando las primeras exploraciones en el territorio, aportando organización y trabajo. Su expulsión demoró el desarrollo de la agricultura y la ganadería. Será tema del futuro analizar la continuidad de las labores de la organización montada por la orden a partir del trabajo producido por la corriente inmigratoria que transformará la región hacia finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

Luego de su expulsión, fueron los misioneros franciscanos quienes tomaron posesión de la casa y capilla, y se trasladaron a lo que hoy es la ciudad de San Lorenzo, al Convento de San Carlos y la Junta Municipal de Temporalidades de Santa Fe. Esta orden se hizo cargo de la administración y venta de todos los bienes de los religiosos expulsados. Ninguna de las instalaciones fue utilizada, sino depredada y posteriormente abandonada, por lo que la idea de transformación fue fallida. Estos eventos trajeron aparejados nuevos componentes, inaugurando así la génesis de un nuevo paisaje. Si bien no encontramos indicios materiales en esta región, tenemos las dimensiones históricas que señalan la actividad de la orden jesuita en América, cuyo resultado se convirtió en un éxito económico. La comercialización de este excedente fue monumental. El origen de la huella es, por lo tanto, el resultado que testimonian los anales de la historia cultural, así como indicios tangibles en la provincia de Misiones y Córdoba, que contribuyen a la recreación de la arquitectura.

Esta partida tuvo consecuencias diversas y a la vez que se suscitaron nuevos diálogos entre la población que quedó a la deriva y el territorio cuya identidad se había desmembrado. En este período, las escenas de la vida cotidiana de doma, de rodeos, de cultivo, de trabajo fueron desvaneciéndose, originando desplazamientos culturales y las correspondientes sustituciones. Estos eventos ilustran el modo en que la población aprendió, y proyectó los conocimientos adquiridos. Aquellos que habían incorporado habilidades tuvieron en sus manos la posibilidad de elegir a dónde ir, ya que a esa altura muchos de ellos poseían oficios. Otros, que por diferentes razones, tenían habilidades precarias, se unieron y eligieron un destino colectivo, el de los malones.

En la pérdida de la identidad del territorio, a manos de su desmembramiento, se instala la no identidad definida por el abandono. La antigua identidad fue reemplazada por el galopar estruendoso, polvoriento, caótico del malón, y por la gritería característica de este tipo de organización. Queda en evidencia que lo que pudo ser una transformación intensiva del paisaje quedó trunca y sólo quedaron vestigios.

## II.b.2. Segunda intervención. Territorio y desarraigo: fuertes y postas

Luego de la expulsión de los jesuitas en el año 1767, la Junta de Santa Fe procedió a la administración de este extenso territorio de 300.000 ha., en el año 1774. Tiempo después intervino también el gobierno independiente en 1818.<sup>47</sup> El destino de estas tierras se reinauguró con su fraccionamiento y posterior remate y asignación. El territorio se dividió en franjas, perpendiculares al río Carcarañá, estableciéndose, luego en esta área, varios estancieros dedicados a la producción ganadera y a la comercialización del cuero. Cabe consignar que el medio de movilidad a lo largo de esta segunda intervención sobre el paisaje se realizó, de principio a fin, con la utilización del caballo en las diversas modalidades que se fueron adoptando.

El siguiente mapa expresa la división del territorio y la apropiación del mismo por los nuevos actores intervinientes en este período.

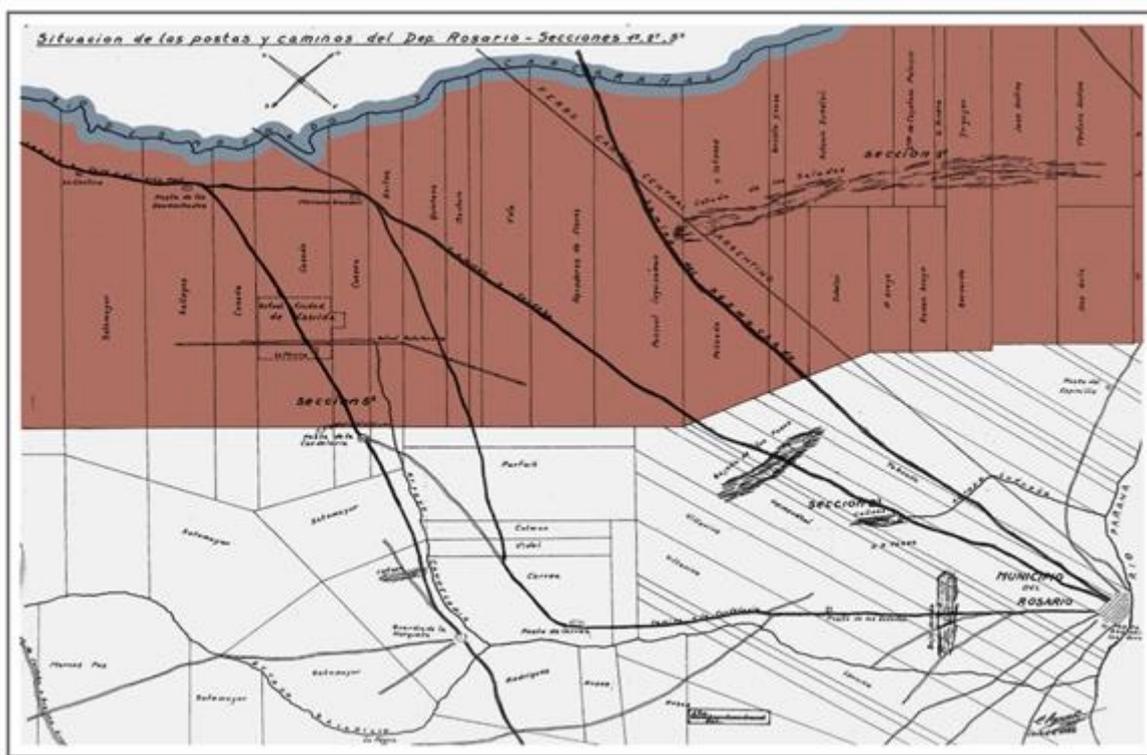


Fig. 9: Caminos Reales y caminos alternativos. Fuente: Archivo Museo Los Desmochados Ciudad de Casilda.

La estructura económica, encarnada en la estancia jesuítica, desapareció con la orden. Sin embargo, tanto el recurso de esta estructura (el ganado) como el establecimiento estancia permanecieron. Lo que cambió fue el vínculo que establecía el hombre con su entorno. Se impone la dialéctica entre permanencia y cambio. La construcción del paisaje reside en una "no construcción", es decir, que el

<sup>47</sup> Algunas fracciones que quedaron vacantes se terminaron de mensurar y asignar con el gobierno de la Confederación, a partir de la mensura y posterior plano realizado por Bustinza y Blyth en 1857 en el área central, quienes recibieron territorio como forma de pago por el trabajo realizado en esta zona.

vínculo del hombre con el paisaje fuera sin arraigo, funcional; se resumió a un tránsito hostil, incierto y temporario

El interior de la tierra pertenecía a los pueblos originarios y los cursos fluviales y las tierras que los circundan son la ocupación espacial ya que las particiones de las viejas mercedes dividían la tierra en lonjas perpendiculares a los ríos.

Las prácticas agrícolas pasaron a un plano secundario, es decir, hubo un retroceso a una economía de subsistencia, aunque el ganado seguía siendo el recurso que utilizaba el hombre para crear su mundo real, poblando las nuevas estancias. A esta práctica ya realizada en el período anterior se la conoce como *vaquería y trajines*, que consistía en dos destinos diferentes, para el uso del ganado. La vaquería era la práctica de la caza en grupo de ganado cimarrón, en una carrera de muerte a campo traviesa que derivaba luego en una feroz matanza con el fin de obtener cueros, sebo, grasa, lenguas, cuernos.

Durante el siglo XVIII, este mercado, (principalmente el de los cueros), alcanzó su máxima plenitud. Estas matanzas solían prolongarse por días y como los cueros debían ser "de ley", es decir, de cierta medida, eran sólo los de toro (y no de cualquier toro), los más buscados, siendo rechazadas por los mercaderes las que no lo fueran o no tuvieran las medidas requeridas. Como no todos los cueros eran aceptados, para enviar cincuenta mil pieles a Europa se sacrificaban ochenta mil reses.<sup>48</sup>

La otra práctica que se mencionó, se trataba de recogidas de ganado cimarrón para el rodeo y yerra y de ese modo se poblaban las estancias con ganado doméstico, aunque en algunos casos también se llevaban hacia el norte para comercializar.

Esta actividad estuvo reglamentada desde el siglo XVI acorde con prácticas de la Corona Española. Debido a que dependía del ganado cimarrón el Cabildo estableció el registro de marca y la hierra compulsiva como los principales mecanismos para asegurar los derechos de propiedad de los "señores de ganado" sobre sus respectivos animales.<sup>49</sup>

Esta práctica económica pone en escena las figuras del tropeador, los faeneros, el descarretador, los changadores; el paisaje era transformado por las nubes polvorientas de los troperos de los malones. Asimismo, los personajes convirtieron estos espacios en "sus querencias", alteraron la morfología del paisaje, construyendo espacios precarios para aquerenciarse y el caserío, con aspiración de poblado,

---

48 Disponible en <https://elarcondelahistoria.com/las-vaquerias-1750>

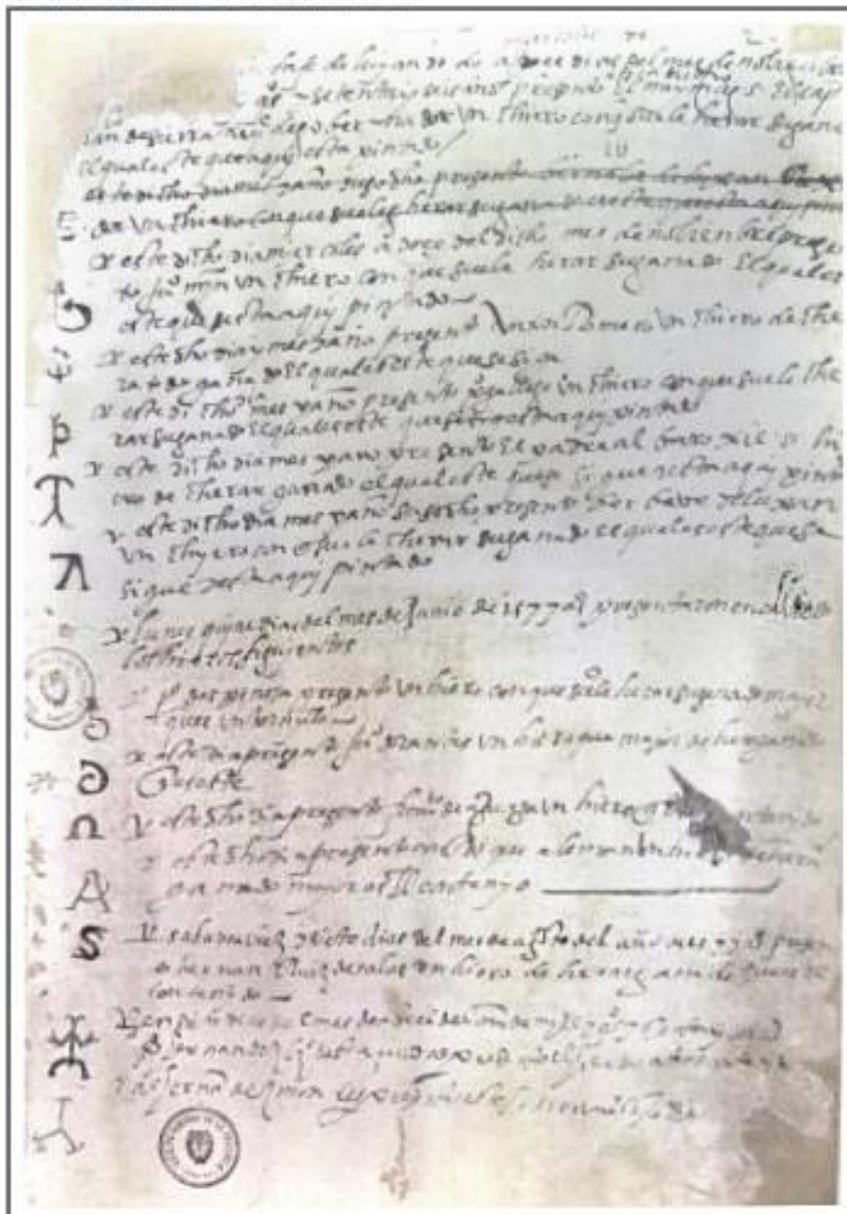
49 El Cabildo otorgó las primeras licencias para vaquear a los pobladores en más llamados "vecinos accioneros". Las licencias, en su mayoría, especificaban que eran para "matar toros", lo que implicaba faenas para hacer los cueros, que lentamente comenzaban a exportarse al mercado atlántico –a partir de 1602, cuando la Corona autorizó el comercio de "frutos de la tierra" con Brasil.

Los primeros libros del Cabildo contienen registros de marcas o "fierros de herrar", tales como los registrados en 1590 por Francisco Salas Videla, Juan de Torres Navarrete y Francisco de Areco. El Cabildo también estableció multas para aquellos que vendieran o mataran ganado sin su marca, así como para los "señores de ganado" que no marcaran a sus animales durante períodos oficialmente establecidos.

se dibujaba en el horizonte. Más tarde, aparecieron los poblados y más estancias; y con ellas, otras actividades, siempre en torno al ganado vacuno y caballar.

La primera marcación o "yerra" del ganado en el Río de la Plata fue en Santa Fe, según se demuestra con la hoja conservada en el Archivo Histórico de la Provincia, donde se han dibujado, antes de la fundación de Buenos Aires, las primeras marcas y se ha inscripto el nombre de sus propietarios junto a cada una de ellas con lo cual, podemos considerar a ese documento como "el primer registro de marcas" del país.<sup>50</sup>

ACTA CABILDO DE SANTA FE



50 Museo etnográfico y colonial Juan de Garay. disponible en <http://museojuandegaray.gob.ar/novedad/45/la-yerra>

Fig. 10: Acta del Cabildo de Santa Fe del 14 de noviembre de 1576, en la que se registran las primeras marcas de ganado del Río de la Plata. Fuente: Museo etnográfico y colonial Juan de Garay. Disponible en <http://museojuandegaray.gob.ar/novedad/45/la-yerra>

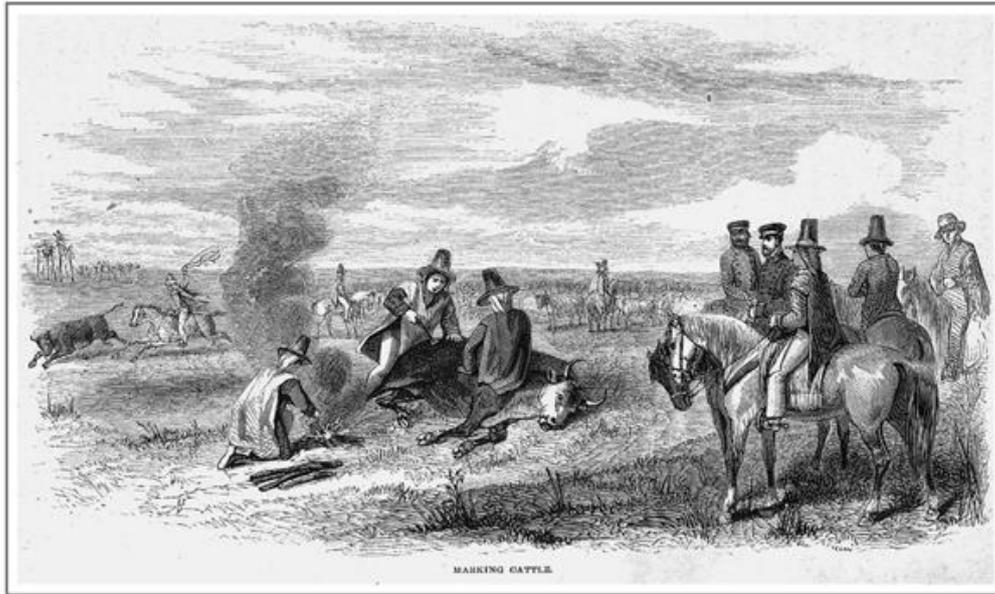


Fig. 11: Marcando ganado - La Plata and Confederation argentine and Paraguay - Harper and Brothers Publisher-N. Fuente: Archivo y Biblioteca. [Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc"](#).

La marcación de ganado, la yerra, era y sigue siendo ocasión como de celebración, pues se trata de un rito donde el criollo hace alarde de sus destrezas, una suerte espacio donde construye su identidad (...) en aquellos tiempos, eran verdaderas hazañas, ya que no había alambrados y el hombre de campo se enfrentaba a la fuerza incontenible del animal, haciendo prueba de sus habilidades.

Hoy la marcación se ha transformado en la Fiesta Provincial de la Yerra que se festeja el día de San Juan.<sup>51</sup>

Un componente que toma relevancia con estas prácticas es el agua. El Pago de los Arroyos siempre se caracterizó por sus abundantes aguadas, alimentadas por la gran cantidad de cursos de agua que riegan la región. Como resultado, la relación que se establece con el agua estaba sujeta a la idea de que "Dios proveerá", ya que los estancieros confiaban demasiado en estas generosas fuentes naturales de agua.<sup>52</sup> Consecuentemente, no se ocuparon por construir reservorios o jagüeles en cantidad necesaria como para prever las sequías.

El 15 de abril de 1730, el Obispado de Buenos Aires recibió por parte del gobernador Bruno Mauricio de Zabala, un oficio donde se solicitaba crear nuevos Curatos. El Cabido Eclesiástico dispuso un nuevo Curato que comprendía toda le extensión del Pago de los Arroyos, donde el Capitán D.

51 "Marcas en santa Fe la Vieja", en *La Capital*, febrero 1980).

52 Roberto Landaburu, "El problema del agua", en *Gringos* (Rosario: Amalevi, 1992), 101.

Domingo Gómez Recio debía construir una capilla que pasó a llamarse Capilla del Rosario de los Arroyos o simplemente Capilla del Rosario.

El 4 de octubre de 1744, el Juez censista Capitán Bernardino del Pozo tuvo que dejar constancia escrita de haber suspendido por cinco días la realización del censo de los pobladores del extremo sur del Pago de los Arroyos porque estos se encontraban ausentes, ya que habían concurrido a la festividad de la Virgen del Rosario en el Rosario. Este lugar aún era el sitio de reunión social más atractivo para todos los pobladores por ser el único pueblo existente hasta entonces en el Pago; y además era ahí donde estaba la Capilla. De este modo es que Rosario nació espontáneamente alrededor de la llamada Capilla de los Arroyos, de paredes de barro y techo de paja de las islas del Paraná.

La región se encuentra sin un rumbo claro o definido, retrocediendo en las fronteras sin aumento considerable de población. En principio, es un lugar de paso, un corredor estratégicamente atravesado por caminos reales y alternativos, sendas por donde transitaban los diversos conflictos: entre realistas y criollos, entre indígenas y blancos, entre unitarios y federales. Sin embargo, cada uno de los nuevos artefactos, costumbres y prácticas sociales sigue construyendo identidad cultural. Desde lo inteligible de la memoria, con ayuda de algunas imágenes, se pueden evocar escenas cuyas dimensiones describen los rasgos más primitivos que poblaron el territorio en este período.



Fig. 12: Cazando avestruces con la bola - Buenos Ayres and Argentine Cleanings – 1862/1863 - Thomas J. Hutchinson – Londres, 1865. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".

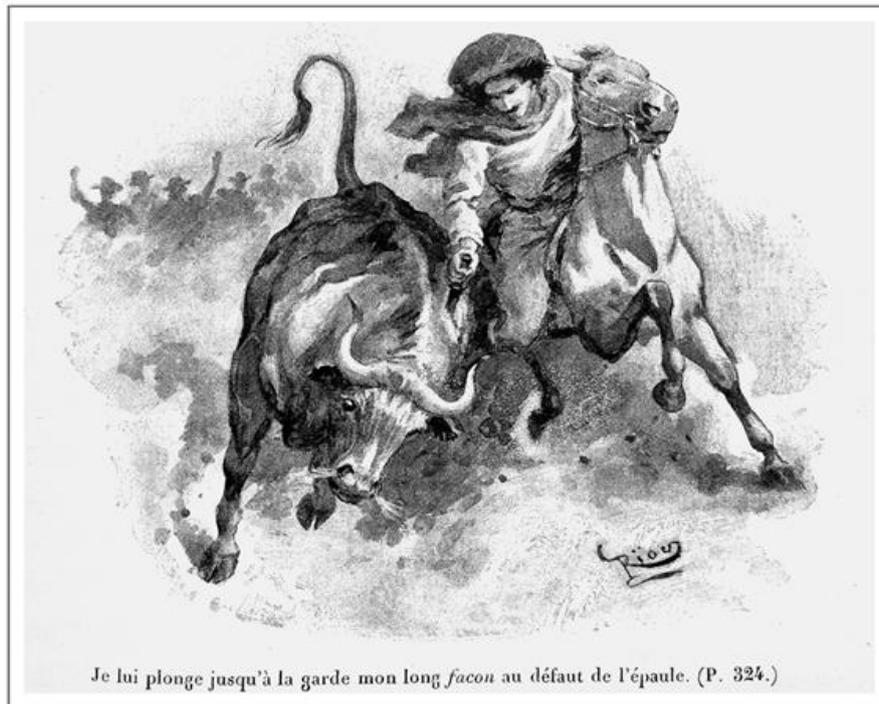


Fig. 13: Trois ans Chez Les Argentins. Autor: De Riou, gravure Ch. Guillaume Et. Cie, par Romain D' Aurignac, Paris: Librairie E. Plon Nourrit et Cie. 1890. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".



Fig. 14: Gaucho enlazando un buey - Voyage dans les Deux Amériques. Autor: M. Alcide D'Orbigny - Lith. Formentin & Cie. Paris: 1859. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".



Fig. 15: Mercado de frutos del país. Litografía coloreada. Autor: Juan León Palliere. Impresión: Jules Pelvilain, ca. 1850. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".



Fig. 16: South American catching a wild bull. Grabado al aguatinta. Autor: Matthew Dubourg en base a diseños de John H.H. Clark - Pion Of South. América. Londres: Edward Orme (pub.), 1813. Colección Carlos Dormal. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".

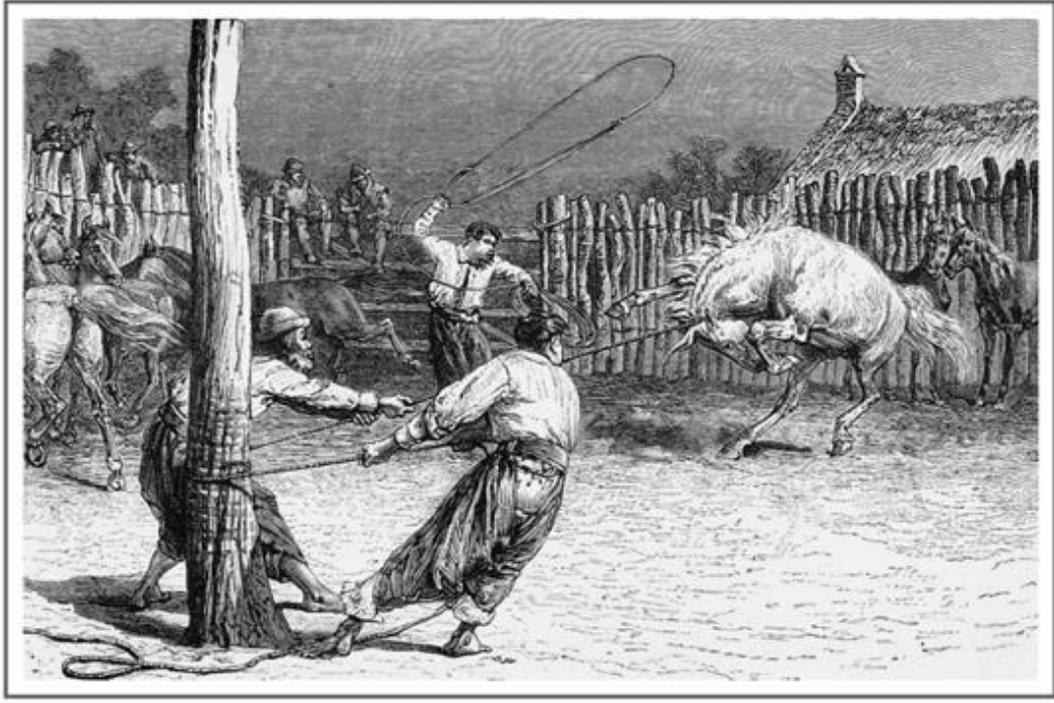


Fig. 17: Les dompteurs. Autor: Emile Daireaux, *La Vie et les Moeurs a La Plata*, Tome I. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".



Fig. 18: En el corral. Acuarela. Autor: Juan León Palliere. Litografía. Autor: Julio Pelvilain, 1860. Fuente: Archivo y Biblioteca Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".



Fig. 19: Churrasqueando en el interior de un rancho. Acuarela sobre papel. Autor: José Aguyari, ca. 1870-1873. Fuente: MNBA. Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".

En este escenario se produjo un encuentro multicultural, el origen se encuentra en la expulsión de los jesuitas. Debido a un proceso de mestizaje en el que indios y gauchos se agrupaban, aun conservando sus diferencias, cambió la composición social. El denominador común de estos agrupamientos, en todo caso, era el desplazamiento, la exclusión. Criollos expulsados hacia la frontera articularon con los indios en las tolerancias, donde irían conformando nuevas pertenencias y adaptaciones identitarias bifrontes, con elementos provenientes del mundo blanco, aunque con capacidad adaptativa al mundo indígena. Dentro el margen y hacia el margen formarían su idiosincrasia. Se harían negociadores, comerciantes de alcohol y armas, guerreros, y obtendrían un protagonismo que la exclusión les negaba.

Con estos actores se fue configurando el paisaje. Este período se caracteriza por haber corporeizado la idea de frontera en una dimensión fundacional. A partir de las relaciones sociales, se generaron sentidos con los que se constituyó la identidad de grupos y subgrupos que interpelaban la intervención de las autoridades. Estas características interpretativas llevaron a las autoridades a considerar imprescindible la construcción de una estructura militar que permitiese la conquista y colonización de tierra adentro, una estructura militar de campaña cuya arqueología era el fortín de frontera.

Es así como en la frontera se emplazaron los fortines creando sus significaciones: de división y de defensa, de contención y de encierro, de aislamiento y sometimiento, elementos que contribuían a conformar el *genius locci* de la pampa "tierra adentro".

Las autoridades intervienen con el fin de dominar el territorio, instalando dos fuertes: el de Melincué y el de India Muerta y reconstruyendo el de Guardia la Esquina. En el área lindante al río Carcarañá comienza a aparecer la estancia como consecuencia del accionar de la Junta de Temporalidades anteriormente detallada. Y el área central continúa como zona de paso y toda la región en pie el escenario de violencia donde conviven los malones, milicias de vecinos, militares.

Esta era la realidad en que se encontraba el complejo espacio de la frontera: enfrentamientos e intereses en pugna caracterizaban la situación. Debido a que el paso de un lado a otro significaba una erogación. La frontera se fue construyendo a través de pactos con los indios, incorporación de territorios y avances de límites

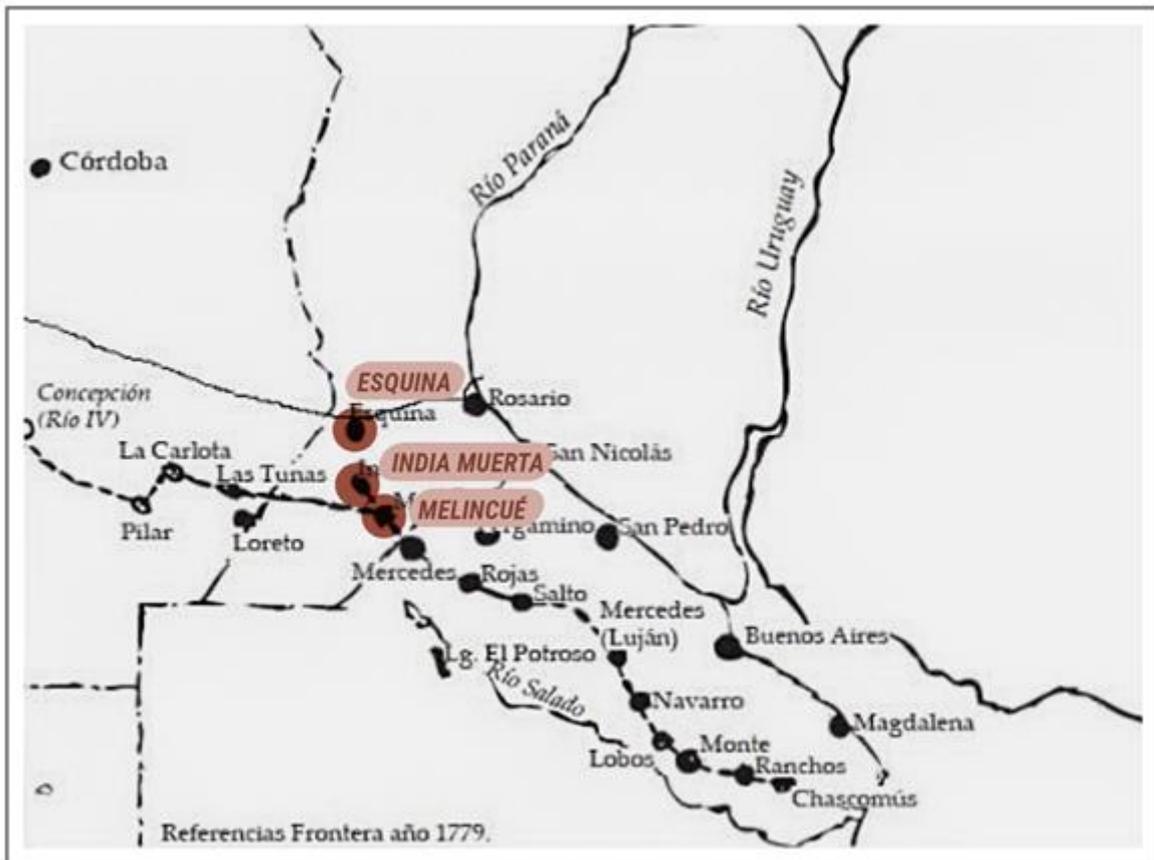


Fig. 20: Las guarniciones fronterizas en 1779. Fuente: Battock, Clementina, "La Frontera en tiempos de reforma. El Fuerte de Melincué: un punto neurálgico en el sur santafesino". En *La frontera en tiempos de reformas. El sur santafesino: Melincué punto neurálgico y desavenencias*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, 2002.

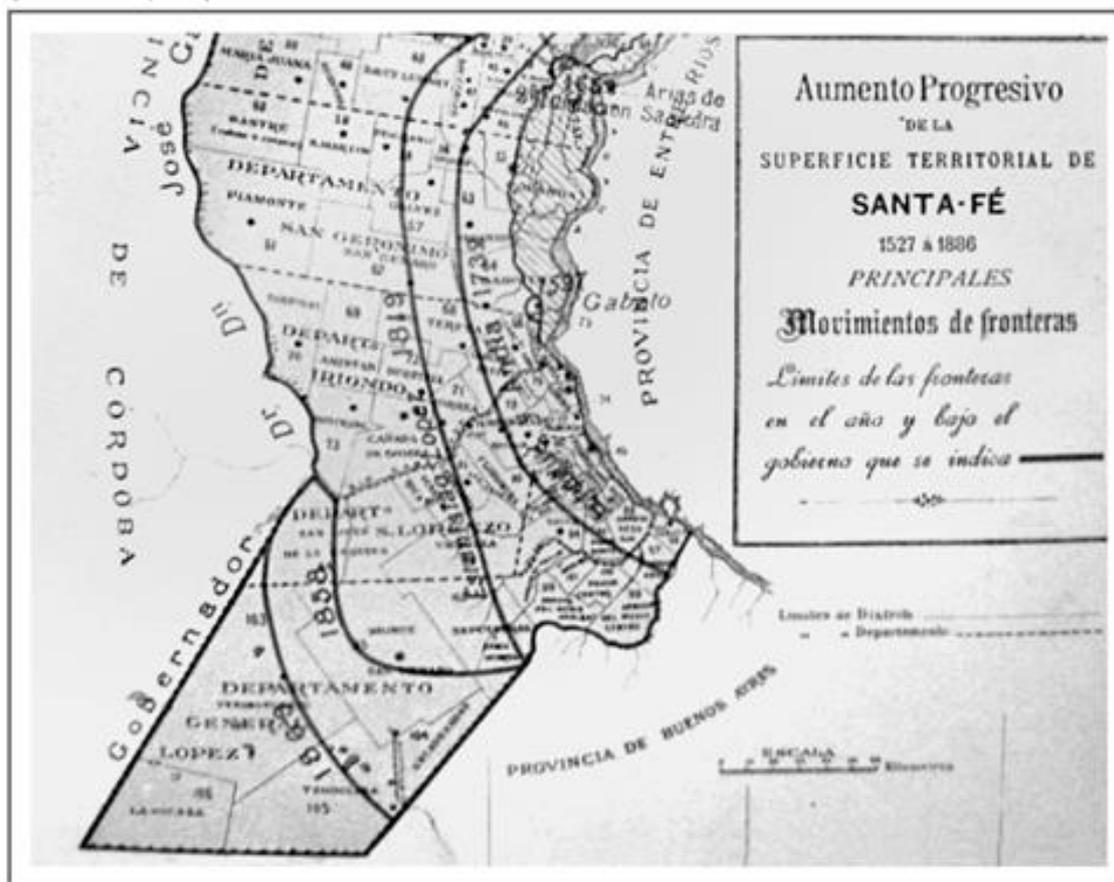


Fig. 21: Carrasco. Fragmento de mapa: Principales Movimientos de Frontera Santafesina. Fuente: Archivo General de la Nación, 1888.

A partir de los pactos fronterizos, se establecían zonas de convivencia, provisión de yeguas, víveres y límites de dichas zonas. Muchas veces, los pactos eran quebrados y la presencia de los malones era amenazante. Es por ello que fue necesario implementar una barrera defensiva que se materializó con la construcción de la línea de fortines (muy precarios, generalmente se localizaban a orillas de un río, laguna o arroyo por razones estratégicas y de seguridad), que se iniciaba en Buenos Aires y se dirigían a la provincia de Córdoba, atravesando la provincia de Santa Fe. La primera línea de fortines hasta la actual ciudad de San Nicolás quedó establecida en 1774.

Cumplían varias funciones: además de intereses defensivos, tenían el objetivo de proteger el tránsito de personas y mercancías, como también expulsar a los indios de la frontera. Sin embargo, había un clima de conflicto y antagonismo, una escalada de ese clima violento. La consecuencia era la deserción de los milicianos rurales por falta de pago. Frente al peligro indígena; se creó el cuerpo de Blandengues (escuadrón de milicias rurales de caballería), nominados así bajo dominio español, posteriormente llamados Guardias Nacionales. Este acto de deserción era un verdadero acto de desesperación.

En la zona comprendida entre los actuales límites de la provincia de Santa Fe, con Córdoba y Buenos Aires y el río Carcarañá el panorama era de una vegetación casi sin árboles y con escasísima

población sólo habitantes de unos pocos ranchos. La imagen es de un desarrollo ganadero, y el territorio está marcado por un itinerario de postas. Lo relevante del paisaje era la comunicación.

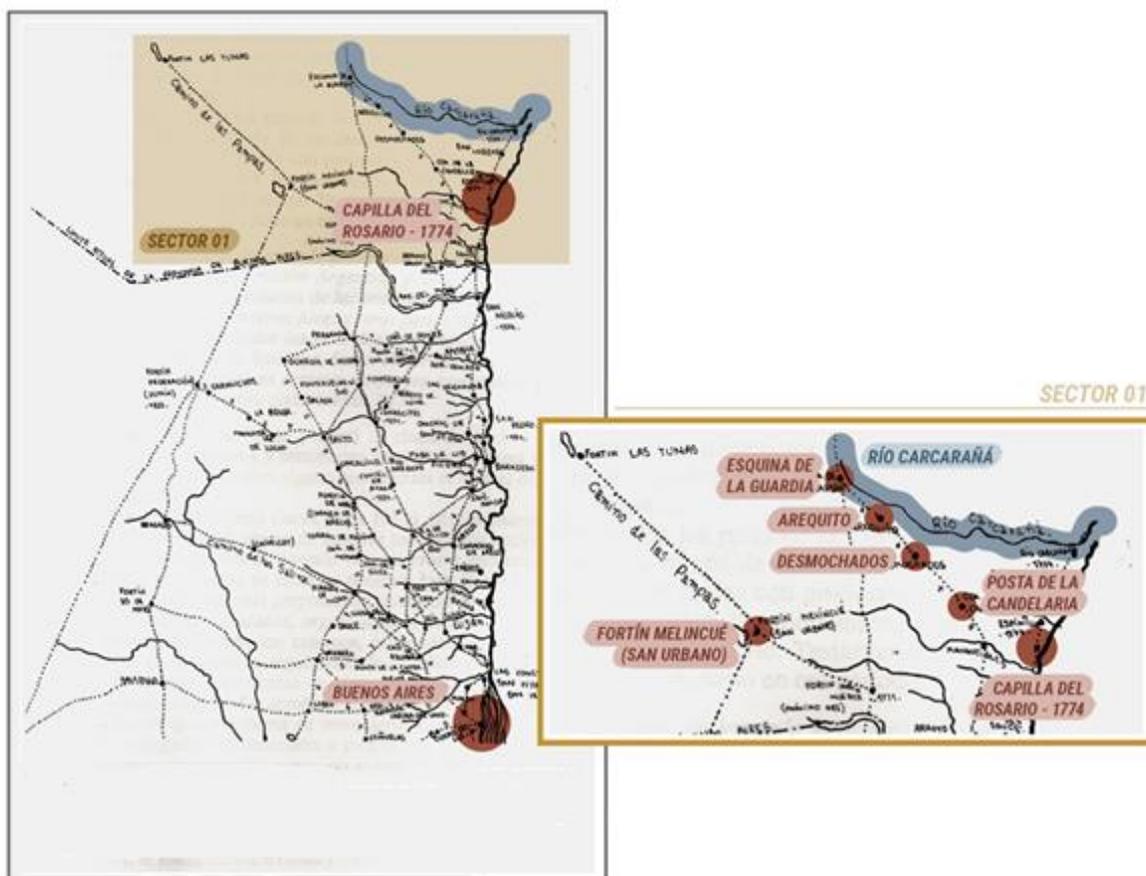


Fig. 22: Croquis de las postas de las provincias de Buenos Aires y Santa Fe en el camino hacia Chile y Perú, año 1826. Fuente: Bose, Walter, *Establecimiento de Postas, Correos y Mensajerías en la provincia de Buenos Aires*, en *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires: 1941, Nro. 48, 736-737.

Hacia 1750 se creó el primer Correo Regular del Río de la Plata, un indicio, y surgieron las primeras comunicaciones postales en forma irregular (chasquis). En 1769 este correo quedó incorporado a la Corona. La tarea comenzó a cargo de un jinete con conocimientos de baqueano, con intuición del peligro y mucha suerte. Este era quien, en absoluta soledad, enfrentaba todos los peligros de la huella en los pastos para llevar oficios, cartas y paquetes. Siendo esta empresa tan riesgosa, el gobierno inició una nueva política de poblamiento y comunicación, mediante la articulación de un sistema de postas,<sup>53</sup> fundando una identidad que en su devenir prelude la necesidad de un sistema más poderoso: el artefacto ferrocarril se asomaba como un iceberg en el horizonte de estos pagos, ya que más tarde, muchas de las postas se transformarían en estaciones de ferrocarril. Tal es el caso de la Posta de la Candelaria, que se transformaría en la actual ciudad de Casilda, la Posta

<sup>53</sup> Una posta era un lugar donde permanecía una persona con el cargo de maestro de posta (entre quienes había criollos y europeos), quien aseguraba el transporte de mensajes y/o encomiendas. De posta en posta, controlaba que los transeúntes poseyeran el pase correspondiente. Era un lugar de descanso y recambio de animales. Estos nuevos componentes, que conforman un *habitus*, configuran tramas de experiencias compartidas, licencian nuevos actores y el paisaje adquiere otros matices de civilización.

Desmochados, que desapareció por la instalación del ferrocarril, la Posta de Arequito, actual ciudad homónima, la Posta de Juárez, convertida en la actual ciudad de Firmat como también la Posta de Guardia la Esquina, en la actual ciudad de San José de la Esquina. El sistema de postas fue conformándose en distintas etapas.

El camino de postas comenzó a ordenarse y en su primera etapa, cubría el servicio de correos de Buenos Aires a Chile y Perú vía Córdoba, pasando un tramo de la carrera por el oeste del Pago de los Arroyos, contando con la protección del Fuerte Esquina de la Guardia, construido bajo la dirección del Teniente de Gobernador D. Joaquín Maciel y Lacoizqueta. Así la describe Ricardo Alberto Celaya:

Ubicado en la costa del Carcarañá, a dos leguas de San Miguel, próxima a la actual localidad de San José de la Esquina. Allí había dos ranchos de embarrado y cubiertos de paja, que eran del capataz y demás criados de cuyo cargo corre el cuidado de dichas haciendas. Junto allí había un corral de palo a pique y un monte con un centenar de durazneros.<sup>54</sup>

El 11 de abril de 1774, se sembró el mojón del progreso para el Pago de los Arroyos, gracias a la resolución del administrador principal de Correos de Buenos Aires, D. Manuel de Basavilbaso, quien estableció oficialmente el "real servicio y público" de la correspondencia entre Santa Fe y Buenos Aires. Se crearon las postas en todo el Pago de los Arroyos, aunque su duración fue breve. El 13 de septiembre de 1789, por pedido del Alcalde de la Hermandad, D Juan de Pareda y Morante, el administrador principal del Correo resolvió establecer en el Pueblo de Capilla de Nuestra señora del Rosario de los Arroyos, una administración de Correos, habilitándola para recibir y tranquear correspondencia en la nueva estafeta rosarina, estableciéndose en ese momento el primer y más antiguo correo del Pago de los Arroyos.

En sus comienzos, eran utilizadas para que los viajeros pudiesen dormir y descansar. Siempre estaban ubicadas cerca de un curso de agua para refrescarse y poder proseguir el viaje. Los fortines también ofrecían estos servicios.

Además de la utilización de los jinetes, la comunicación con el interior se podía realizar por medio de diligencias, carros y carretas que conectaban poblados, carruajes de cuatro ruedas con capacidad para 15 o 20 personas, arrastrados por 8 o 10 caballos que en cada posta se iban cambiando. El contingente era comandado por un capataz, quien era el jefe, y a su cargo estaba la elección del camino.

---

<sup>54</sup> Ricardo Celaya, *Congreso Internacional de Inmigración IV Congreso Histórico de los Pueblos de Santa Fe*, 5.

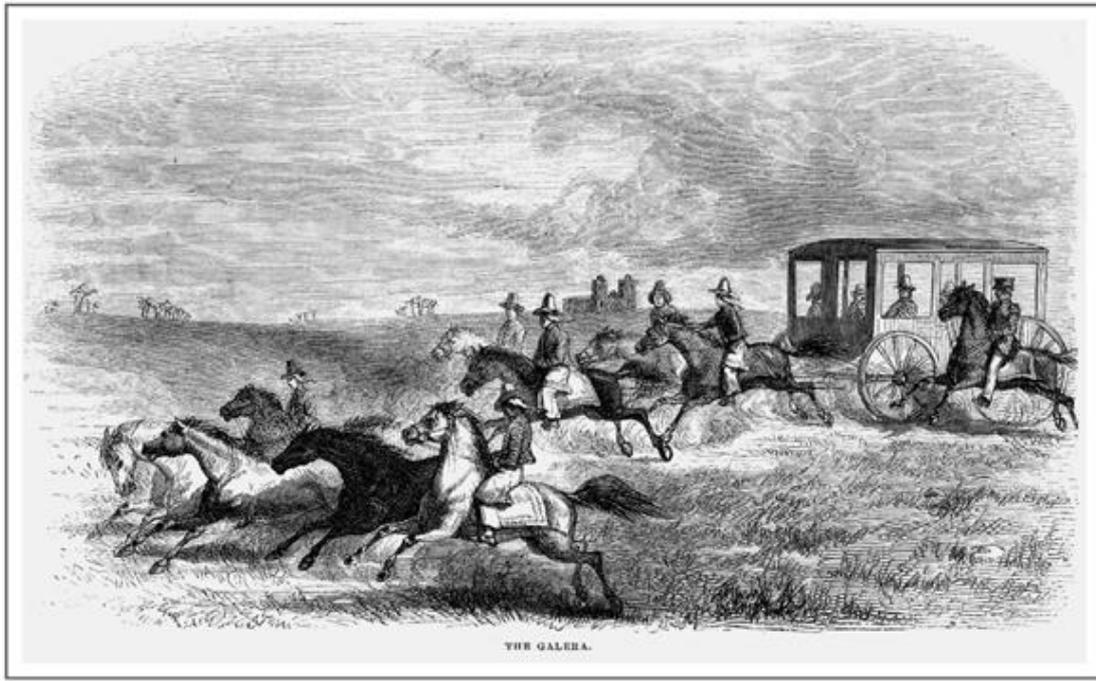


Fig. 23: The Galera. En: *La Plata, the Argentine Confederation and Paraguay*. Nueva York: Publisher Harper & Bros, 1859. Fuente: Archivo y biblioteca Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".

En esta articulación encuentran su inicio algunas poblaciones del Pago de los Arroyos. En 1771 era cruzado en diagonal, desde el sureste al noroeste por la huella en los pastos, en la carrera del correo de Buenos Aires a Chile y Perú vía Córdoba, pasando por el Fuerte de Pergamino (en la actualidad, provincia de Buenos Aires) y desde aquí seguía hacia el noroeste, 16 leguas (80 km) por pampas peligrosas, hasta la Posta del Fuerte de la India Muerta (en la actual provincia de Santa Fe).

La huella seguía por los pastos la enormidad de 24 leguas más (120 km) al noroeste por la desierta y peligrosa pampa, llegando a la Posta del Fuerte Esquina de la Guardia (en el actual empuje de la bota que forma la provincia de Santa Fe), compuesto de un teniente y cuatro soldados, y situado en la costa sud del río Carcarañá. Desde ahí, el camino doblaba en dirección al oeste a Cruz Alta y luego seguía directamente hacia Córdoba, costeano siempre dicho río y a su afluente, el río Tercero. En 1779 fue preciso diseñar un nuevo camino para la carrera a Córdoba, que pasara por lugares del Pago de los Arroyos más cercanos a Rosario y de este modo, más protegidos de cualquier acción indígena, dejando hacia el oeste afuera del camino real del Fuerte de Pergamino y la Posta del Fuerte de la India Muerta por ser demasiado peligroso este tramo del recorrido.



Fig. 24: Alto en el camino con empalizado. Acuarela sobre papel. Autor: Juan Mauricio, 1846. Fuente: Archivo y Biblioteca Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".

También existía el Camino de Postas nacional denominado "de la Costa", que llegaba al Carcarañá, aproximadamente a la altura de la Colonia Candelaria, actual ciudad de Casilda. Seguía junto a ese río hasta Guardia de la Esquina, donde continuaba con el trayecto anteriormente citado.

La adopción de este sistema implicó una modificación tecnológica muy importante, al reemplazar las postas ubicadas de 50 a 100 kilómetros por las que ahora solo distan cerca de 4 leguas, y que esencialmente disponían de caballos para el relevo de aquellos que empleaban los viajeros.

El 25 de octubre de 1779, el capitán Juan González terminó las obras del Fuerte de "Melincué", construido en la frontera del desierto, para rechazar las incursiones indígenas y asimismo para sumarse a la línea de fortines cuyo centro era el fortín de Melincué (situado en el empuje de la bota en la forma actual de la provincia de Santa Fe), con el servicio de algunos de estos milicianos, identificados por su nombre y apellido, algunos emparentados entre sí y muchos de ellos diestros con el ganado. Este espacio se constituyó en un punto estratégico de defensa del territorio ante las invasiones indígenas en el sur santafesino. En dicho fortín, según el censo ordenado por Balcarce en 1783, había 157 habitantes y estaba emplazado donde posteriormente hubo un puesto con el mismo nombre a orillas de la laguna homónima

San Urbano es el pueblo que se formó sobre la base del viejo fortín. Diversos autores coinciden en que fueron varios los asentamientos que se instalaron en las inmediaciones de la laguna que tiene el mismo nombre. Dichos asentamientos se trasladaron en varias ocasiones hasta quedar emplazados

en la actual ciudad de Melincué, en la que se encuentra su *mangrullo* construido en 1779. El conjunto estaba conformado por varias edificaciones: comandancia, capilla, viviendas de barro y puente levadizo, entre otros.<sup>55</sup>

Para destacar la importancia de Melincué como punto estratégico y nodal de conexión. Entendiéndolo en su multidimensión, como un puesto fronterizo, de conflicto y disputa entre Buenos Aires y el Cabildo de Santa Fe, hasta el establecimiento definitivo de la frontera, hay que enmarcarlo en devenir histórico. En el año 1835, Rosas, comandante general de la campaña de Buenos Aires, trazó un camino hacia el fuerte para controlar los ataques indígenas. Debido a la guerra contra Inglaterra y Francia quedó destruido en el año 1843. Luego en 1862 se transformó en eslabón del Camino de Correos que partiendo desde Rosario se dirigía hacia Río Cuarto, San Luis, Mendoza, La Rioja y Catamarca. El fortín se mantuvo hasta el fin del levantamiento de la frontera en 1870.<sup>56</sup>

Es un espacio limítrofe con otras fronteras, la del norte bonaerense y la frontera sur de la jurisdicción cordobesa que representa "una compleja red de relaciones económicas, sociales, políticas y culturales, revelando relaciones e intercambios en diferentes ámbitos como el militar, el comercial, el cultural y el social."<sup>57</sup> Además de un espacio defensivo fue un espacio complejo, que se puede pensar como un lugar en el que "convergían múltiples funciones: de encuentros, de desencuentros, de intercambio, de disputa, de robo de ganado, de secuestro, de informantes, de traiciones, de venganzas, de injusticias, de red de informantes".<sup>58</sup>

Podemos aseverar lo mismo para el fortín Guardia de la Esquina, que ya existía en 1730, siendo el más viejo de los fuertes del sur de Santa Fe, ubicado en el camino a Córdoba sobre el río Carcarañá, donde actualmente se encuentra el pueblo de San José de la Esquina, que comenzó a trazarse en 1860. Ese tramo desde India Muerta hasta el camino a Córdoba fue descrito por Concolorcorvo:

Las veinte cuatro leguas que hay desde este sitio, a la Esquina de la Guardia, o paraje nombrado Carcarañar, por haber vivido en él un cacique de este nombre. No tiene más habitantes que una multitud de avestruces. En toda esta travesía no hay agua en tiempo de seca pero, en él de las lluvias se hacen unos pozos y lagunillas a donde bajan a beber los ganados cimarrones, y acontece algunas veces que se llevan las caballerías de los pasajeros dejándole a pie, con riesgo de sus vidas. Por esta consideración se ajustó que pagasen el correo del Rey, en

---

55 El investigador Marcos Rivas atribuye y vincula el significado de la palabra Melincué en el idioma guaraní, a la que traduce a la siguiente expresión: "aquí vivió Melín". Asocia el nombre del asentamiento al de un cacique pampa que vivía en el lugar.

56 Un dato que hace al paisaje cultural es que una comisión vecinal, Pro-Fomento de Melincué, en 1942, luego de varias gestiones consigue que la Comisión Nacional de Museos y lugar históricos lo declare por ley Monumento Histórico Nacional, esto aconteció el 26 de setiembre de 1945.

57 Clementina Battock, *La Frontera en tiempos de reforma. El Fuerte de Melincué: un punto neurálgico en el sur santafesino* (Rosario: Universidad Nacional de Rosario, 2002), 126.

58 Battock, *La Frontera en tiempos de reforma*, 126.

esta travesía, ocho reales más y los particulares dieciséis, por las remudas de caballos.<sup>59</sup>

A partir de 1852, se constituyó una empresa estatal concesionada a particulares que mejoraba el servicio de comunicaciones: Mensajerías Argentinas. La mejora estaba dada por el aumento de la frecuencia de sus servicios. En el caso de los viajes a caballo, permitió aprovechar la autonomía del animal cargado al galope entre postas, que con velocidad promedio de 15 km por hora cubría esa distancia sin dificultades. De esta manera se podían recorrer entre 150 y 200 km por día.

Para el transporte de carga se utilizaba los carros y carretas. El capataz era el jefe de viaje, él decidía los caminos y elegía los lugares adecuados para hacer un alto. Como los viajes eran largos, se llevaban animales para recambio. La velocidad de marcha era de 2 a 4 km. por hora, lo que les permitía recorrer entre 20 y 40 km por día. Para llegar de Buenos Aires a Tucumán, se tardaba entre dos y tres meses. Este tipo de transporte continuó siendo utilizado hasta la llegada del Ferrocarril.

Vale el uso de la anacronía para mencionar el recorrido en el tiempo del nombre "Candelaria" que la Colonia de 1870 adopta. La denominación proviene de la antigua posta ubicada en sus cercanías, que va perdiendo su función y su vitalidad al ritmo del avance de la red ferroviaria. En su seno nace Villa Santa Casilda como centro de poblamiento urbano, convertido después en Villa Casilda. Dos formas de poblamiento del área en estudio han ostentado el nombre a lo largo del tiempo: La posta de la Candelaria –entre los siglos XVIII y XIX- y la Colonia fundada por Carlos Casado del Alisal en noviembre de 1870. La posta de la Candelaria fue uno de los tantos establecimientos de su estilo instalados en el trayecto que unía Buenos Aires con el Alto Perú y Chile, conocido como Camino Real. Allí comienza la historia de la Imagen de la Virgen en nuestra zona, traída desde España –al parecer por los jesuitas que organizaron uno de los puestos de su estancia "San Miguel", en la década de 1720- y colocada en uno de los ranchos de la posta para veneración de los pobladores de la zona y los viajeros que arribaban al lugar.

Una fuerte mística y devoción se ha internalizado a lo largo de los siglos en la zona de la actual Casilda, donde la procesión con la imagen de la Virgen de la Candelaria era tradicional, especialmente por las noches donde las candelas que evocaban el resplandor característico de su aparición, eran bendecidas durante la misa.

Son numerosos los cronistas que dejaron para la posteridad testimonios, como en 1819 permaneció una semana el ejército del Alto Perú, al mando del general Belgrano, quién soportando padecimiento físicos y morales en cumplimiento de su patriótica función, dejó a través de su correspondencia epistolar importante documentación, que se puede encontrar en el libro de Héctor Lagos, *Belgrano en las postas Desmochados, La Candelaria y Arequito (su correspondencia: 1819)*:

A partir de 1810, la Revolución, y la situación bélica que siguió pusieron en evidencia la condición de reservorio de ganado vacuno y caballar del espacio santafesino. Tanto la llegada de Belgrano a Rosario en febrero de 1812 y de San

---

59 Citado por Reali, Carlos. "Fortines y la conquista del desierto en el sur santafesino". En *Primer Congreso de Historia de los pueblos de la provincia de Santa Fe*. Santa Fe: 1991, 209.

Martín a San Lorenzo en febrero de 1813 tuvieron origen en acciones militares destinadas a negarles a las fuerzas realistas provenientes de Montevideo el acceso a tomar hacienda y provisiones en la costa santafesina.

Que en ambas oportunidades las operaciones hayan estado a cargo de las fuerzas del Cabildo de Buenos Aires pone en evidencia la escasa disponibilidad de recursos de Santa Fe, cuyo Cabildo había sufrido en forma permanente la falta de medios para la defensa, por lo que apenas pudo poner al servicio de la Revolución cien efectivos del cuerpo de blandengues, fuerza de frontera que fue retirada del combate a los indígenas para integrarse al Ejército del Norte.<sup>60</sup>

Mayer Arnold, en su libro *Del Plata a los Andes*, publicado en 1852, describe la Posta de la Candelaria en estos términos:

Eran las once del día 27 de febrero de 1851, cuando rodábamos por la pampa de la Candelaria y desde nuestra salida no habíamos visto un solo pájaro, ni siquiera un chajá. Reinaba un pavoroso silencio en el desierto y nuestra vista se perdía en el horizonte, deslumbrada por el reflejo de esos mares ficticios que desde esta hora hasta que el sol declina se presentan en la pampa como en las arenas del desierto de Sahara

Las huellas del pasado insisten en el presente, y como en el resto de América Latina, la impronta religiosa católica ha perdurado y pasado por distintas épocas. La cultura del territorio-paisaje que nos abocamos a estudiar, aparece en la investigación. La veneración a la Virgen de la Candelaria en Casilda es similar a la de la Virgen de la Merced en San José de la Esquina. En este último caso, esa veneración procede de la influencia de los mercedarios que en el siglo XVII atravesaron esas tierras. Con el tiempo, ese territorio se transformó en Guardia-Fuerte de la Esquina, pero la procesión a la Virgen de la Merced se realiza hasta nuestros días. Durante los tiempos del fuerte se fue constituyendo la sociedad, con sus peculiaridades. La Posta de la Esquina fue una de las más antiguas en el camino al Alto Perú y fue necesaria su conversión en fuerte, a causa de los litigios limítrofes y jurisdiccionales entre Córdoba y Buenos Aires.

La Posta Cabeza de Tigre estaba ubicada en el territorio que actualmente pertenece a la provincia de Córdoba, donde hoy está situada la ciudad de Cruz Alta. Esta posta cobró relevancia histórica, porque allí ocurrió el fusilamiento del Virrey Liniers, pero había sido sitio de paso de las expediciones españolas del siglo XVI.

En cuanto a la Posta de Juárez, en esta investigación tuvimos acceso a un relato de la historia oral de un estudioso del tema, el ingeniero Carlos Bleynat, que dio es siguiente testimonio:

La Posta fue ubicada frente a la Laguna de las Ranas, antiguamente instalada lo que hoy es la zona urbana de Firmat, en ese lugar pasaba el camino de Colonia Candelaria a Melincué que formaba un quiebre porque venía del NO y al pasar

---

60 Benedetti, *Arados y Rieles*, 52.

por allí giraba bruscamente hacia el NE, esta salida al NE rumbo a Melincué es actualmente la calle Italia de Firmat.<sup>61</sup>

La situación del paisaje va a ser plausible de cambios que comenzarán a hacerse palpables a partir de la derrota del gobierno de Rosas en 1852 en Caseros. Una serie de medidas y actos políticos – la modificación de la reglamentación aduanera que eliminó el cobro de retenciones de exportación y los derechos de importación con que se gravaban a todos los productos del interior por la Aduana de Buenos Aires, el dictado de la Constitución en 1853 y el gobierno de Urquiza que intenta un desarrollo equilibrado con las provincias a partir de una política federal con la declaración de ciudad, puerto internacional y sede de la aduana de las provincias del interior a Rosario- provocan una profunda modificación en los transportes y se establecen nuevas rutas con postas que sustituyeron a los antiguos ranchos. Estas nuevas postas surgen con la creación de las mensajerías después de 1850. En Santa Fe comienzan hacia 1870. La primera comienza a funcionar en el año 1875 y vinculaba el camino de Melincué a Rosario, luego se amplió con viajes a Guardia La Esquina.

La línea de fuertes y fortines que en 1852 iba del Río Cuarto (Córdoba) a San José de la Esquina y desde allí a Melincué (Santa Fe) y luego a Junín (Buenos Aires) había retrocedido en 1860 a una línea que iba del Río Cuarto a San José de la Esquina, Melincué (Santa Fe) y Médano de Acho (Buenos Aires). Esta frontera móvil puede pensarse como una membrana (Tomamos el concepto de frontera como membrana elaborada por Slatta que Schroter incluye en su análisis). Ésta idea resulta sugerente en tanto apela a una imagen metafórica que permite pensar un plano sujeto a presiones, no fijo, variable en toda su extensión. Esta idea podría repensarse como área membrana que fluctúa entre dos mundos (dos realidades otras) a la cual se presiona desde diferentes centralidades), no fija, variable en toda su extensión, sujeta a las presiones según se desarrolle la lucha entre indios y militares.<sup>62</sup>

En general, estas postas estaban escasamente pobladas, pero significaron gérmenes de pequeños centros urbanos para futuras épocas. Lo que en esta segunda intervención territorial fue importante para el desarrollo ganadero consistió la baja población, puesto que permitió un gran espacio para que

---

61 Entre 1880-1883 Don Luis Tarragosa establece una línea de galeras a Melincué e instala cinco postas en el trayecto de la misma, una de las postas es ubicada en Firmat ocupando tierras de la familia Armstrong y daba su frente a la calle Italia en el actual barrio Fredriksson en la actual localidad. Como Maestro de Posta fue designado Fausto Juárez.

Constaba de un rancho en forma de U mirando al oeste. Un ala para la familia, otra para los matones, personas encargadas de la seguridad de la familia. Estaba construida con paredes de chorizo como se llamaba a una masa de paja y barro y techo de paja quinchada, es decir, manojo de paja atado con juncos o quinchos. Las paredes y el techo estaban sujetos por un armazón de troncos elegidos y distribuidos de manera que daban solidez a la construcción. Muy cerca a la posta se instala un grupo de criollos que son los que forman el primer grupo poblacional. Al llegar el FCOS en 1888 las vías destruyeron algunos sectores de la posta y fue abandonada. La familia Juárez instaló un corralón, un Almacén de Ramos Generales y estableció un sistema de fletes con carros típicos de la época.

62 Silvia Dócola y Mónica Puig, "Resistir la disolución (de la Provincia). Construir la región (Rosario) 1861-1870" y "Construir un espacio de frontera: una cuestión de dominio político/ una cuestión de dominio económico", en *Proceso de colonización del espacio santafesino. El territorio y el trazado de las colonias* (Santa Fe: Ediciones UNL, 2014), 171.

el ganado se reprodujera, además de la fertilidad de las tierras. Las estancias eran el modelo para la producción de este momento, se conservaban las formas de las viejas estancias y la división de la tierra obedecía a los antiguos patrones.

Con la Confederación, al territorio se sumaron nuevos componentes. Se trata de demandas en el ámbito de la producción, ya que en 1857 Urquiza instaló en Rosario un saladero para promover la exportación de los productos de la ganadería. Para que el proyecto fuera viable, promocionó el desarrollo de las tierras del centro de la provincia aún no explotadas, que en ese momento y por bastante tiempo, estuvieron en riesgo por los ataques de los malones; se creó una comisión para la venta de las tierras públicas, cuya efectividad se manifestaba en el plano regional, realizado por Bustinza y Blyth, en el año 1857, en la que se identifican las fracciones vendidas por un número y el nombre del comprador.

El 9 de febrero de 1856, la comisión designada al respecto contrató al agrimensor Julián de Bustinza, quien intervino en la mensura de los terrenos cedidos al FCCA y al ingeniero Enrique Blyth para que efectuaran la mensura de las tierras ubicadas en la zona interior y confeccionaran el plano general de estas.

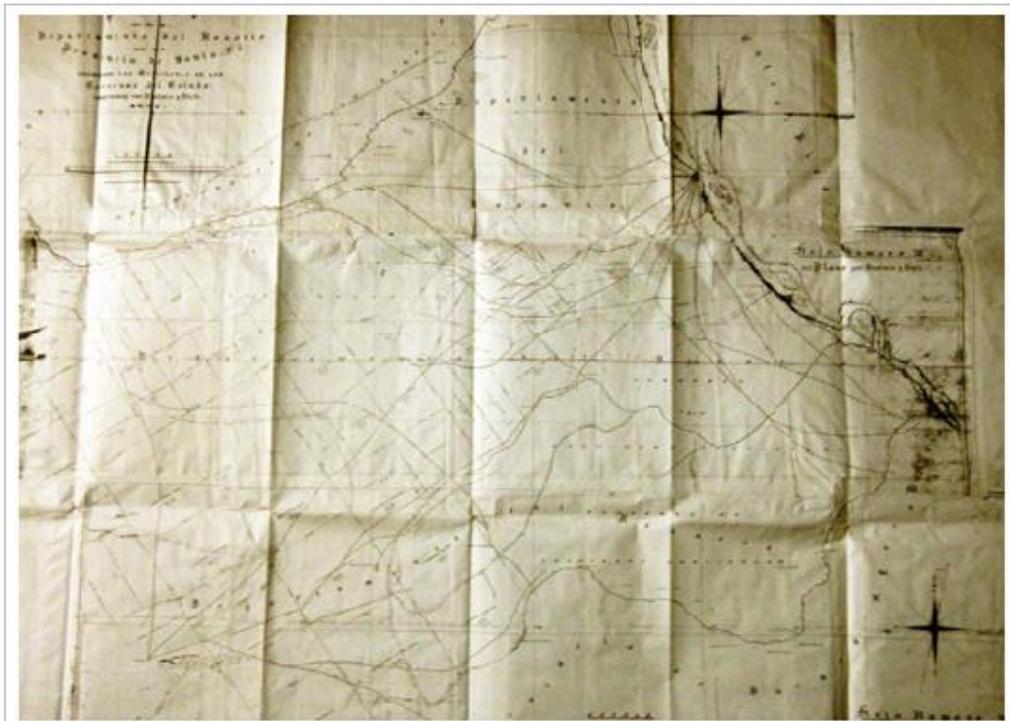


Fig. 25: Plano Bustinza y Blyth. Fuente: Archivo privado Ingeniero Carlos Bleyнат.



Fig. 26: Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial, "Dr. Julio Marc".

PROVINCIAS CONFEDERADAS	CENSO 1857	CENSO 1869	AUMENTO
Córdoba	137.069	210.508	73.439
Santiago del Estero	77.575	132.898	55.323
Entre Ríos	79.284	134.271	54.987
Corrientes	85.447	129.023	53.576
<b>Santa Fe</b>	<b>41.261</b>	<b>89.117</b>	<b>47.856</b>
Tucumán	84.094	108.953	24.859
Catamarca	60.000	79.962	19.962
Salta	70.000	88.933	18.933
Mendoza	47.478	65.413	17.935
San Luis	37.602	53.294	15.692
La Rioja	34.000	48.746	14.746
San Juan	50.000	60.319	10.319
Jujuy	33.000	40.379	7.379

Las postas primitivas del sur santafesino eran precarias. Con la creación de las mensajerías después de 1850, surgieron otras, que ya no eran los ranchos de 1750.<sup>63</sup>

63 Como describe doña Ana M. de Caviggia en *Medio Siglo*, refiriéndose a la Posta La Paloma: "Era un poco de todo Almacén, herrería, tienda, fiambrería y donde la galera que iba de Teodelina a San Urbano, se detenía para dar un descanso a los pasajeros, y qué a la vez, se refrescaban los caballos". "Allí se cuidaban caballos de *pedigree*, y que los domingos había carreras, ¡yo tenía un miedo! Siempre había peleas, a raíz de ellas; me encerraba en una pieza para no ver qué ocurría afuera. Siempre le decía a mi esposo que nos fuéramos a un pueblo, porque a pesar de todo, aunque nos decían que allí se iba a formar uno, igual quería irme".

Así, entre guerras propias y ajenas, en todos los terrenos, tanto en el de batalla como en el de la palabra, el paisaje cultural del trabajo ha ido conformándose, mutando, mimetizándose a través de las creaciones y producciones que cada grupo social le ha legado. De la danza entre cambios y permanencias, emergió una forma incipiente del vínculo con la naturaleza, que comenzó a labrar la identidad de la cultura del trabajo.

### II.b.3. Tercera intervención: las colonias agrícolas y una nueva vinculación con el territorio, otro paisaje

La colonización se caracteriza fundamentalmente, por ser un acto de multiplicación; cuando el producto de la multiplicación no representa un bienestar para el entorno y sus hacedores, nace "el malestar". Por el contrario, cuando los componentes en un ambiente se ordenan de manera tal que dicha multiplicación contribuirá al sustento, la identidad, la cultura y la construcción de un futuro colectivo de un grupo social con múltiples orígenes, la bonanza que inunda con el acontecimiento se traduce en progreso.

Dice Fernando Aliata en "Contemplar y recordar. Sarmiento frente a la arquitectura, el paisaje y la ciudad":

(...) la llanura constituye un universo que no contempla a la civilización, sino que la contradice y amenaza y será para Sarmiento sinónimo de barbarie que la civilización deberá transformar en un jardín pintoresco lleno de matices y particularidades. De allí que el paisaje que proponga como posible resultado de una metamorfosis radical no sea la planicie apenas transformada de la estancia ganadera, sino el jardín de las colonias de inmigrantes. La acción que debe transmutar la llanura solitaria e inmensa en un vergel civilizado está en los accidentes que el hombre pueda producir artificialmente a partir de una acertada acción política: la plantación de árboles, el ferrocarril, los canales, las pequeñas poblaciones, las fábricas, los cultivos regulares. En este sentido, la llegada de la inmigración es el modo más idóneo de ir generando este nuevo paisaje que Sarmiento entiende como sólo posible a partir de medidas más radicales que las impulsadas por Rivadavia -las fracasadas colonias de escoceses y alemanes- en las afueras de Buenos Aires: lo que debe lograrse es la transformación del tipo de producción y de la propiedad de la tierra; es necesario otorgar la posesión de los terrenos rurales a una nueva e industriosa población campesina conformada por inmigrantes, desalentando la constitución de latifundios ganaderos, o sea, un modo diferente de organización territorial que se producirá solo parcialmente en la ribera bonaerense del Paraná o en la colonias santafecinas en las décadas siguientes.<sup>64</sup>

Rosas se retiró en Caseros en 1852, dando lugar a una nueva etapa que se conoce como la de reorganización nacional. Una nación incipiente se funda con su primera ley, la Constitución Nacional. Desde el marco legal que instauró la Constitución, se priorizó la promoción de la inmigración como vía regia para la producción agrícola, y así insertar al país en el mercado mundial. En su artículo 107 se precisa que las provincias deben instrumentar, a partir de leyes provinciales, el poblamiento a través de la inmigración, generando unidades productivas.

---

<sup>64</sup> Fernando Aliata, "Contemplar y recordar. Sarmiento frente a la arquitectura, el paisaje y la ciudad", en "Sarmiento", dir. Adriana Amante, en *Historia crítica de la literatura argentina*, dir. Noé Jitrik (Buenos Aires: Emecé Editores, 2012), t. IV, 138.

En la zona que se investiga, la del Pago de los Arroyos, la colonización comenzó después de la guerra contra Paraguay, en 1865<sup>65</sup>

La década de 1850 inauguró una serie de actividades que tenían como fin emprender productividad. Algunas obraron en favor y otras lentificaron el progreso. En principio, la geometrización del terreno fue el evento que modificó los patrones de asentamientos precedentes, los que consistían en estancias dedicadas a la producción de cuero y carne salada sin exigencias de cercar ni dividir los campos. Este sistema, conformado por las estancias, cuya extensión era de 2000 ha aproximadamente, en la época de los jesuitas, fue sustituido por otro cuya unidad de menor tamaño que configuraba la estancia criolla y luego por otro aún más pequeño que sumaba aproximadamente 20 cuerdas cuadradas, según cada caso, destinadas a la explotación agrícola, por parte de colonos predominantemente extranjeros (italianos, franceses, españoles, suizos, alemanes, belgas, croatas). Este modelo se extendió en gran parte del territorio, modificando profundamente la estructura productiva, transformando la región en una de las principales productoras de trigo del mundo. La nueva configuración orgánica y productiva era totalmente diferente a las explotaciones agrarias criollas. Los espacios agrarios estaban geográficamente limitados, consistían en unidades de producción minifundista, caracterizada por una importante carga de mano de obra intensiva y alta productividad. En principio, dichas unidades se centraban en una gran diversidad de productos agropecuarios y luego principalmente en la producción cerealera.

Halperín Donghi (2005) subraya que una particularidad distintiva de la excepcionalidad del proceso que se abrió luego de 1852, es que se trató de la encarnación de un proyecto formulado previamente "en los escritos de algunos argentinos cuya única arma política era su superior clarividencia". En la Confederación, el gobierno de Urquiza se apegó al modelo alberdiano, en tanto en Santa Fe, el gobierno de Domingo Crespo abrazó la causa modernizadora instrumentando las fórmulas que se predicaban desde la generación del 37, y que se precisaban en las Bases: ferrocarriles, puertos, telégrafo, poblamiento, participación en los mercados atlánticos. Así, tomando partido de los acelerados cambios de la economía mundial, Santa Fe fue a la vez pionera y campo experimental para innovaciones técnicas y sociales (...) La instalación de la capital de la Confederación en Paraná, y el cambio de la lógica territorial que implicó la escisión de Buenos Aires resignificó el espacio santafesino, gracias a la profundización de los vínculos comerciales con Cuyo y el Noroeste. Especialmente el cambio fue significativo para el sur provincial, que adquirió un nuevo carácter de espacio de frontera, generando la multiplicación de las

---

65 Benedetti, *Arados y Rieles*, 7. Citado: La demanda extraordinaria de bienes para abastecer al Ejército al estallar la guerra del Paraguay dio un impulso renovado a la creación de colonias agrícolas. El estado provincial, siempre escaso de recursos encontró un modo de financiarse en la enajenación de tierras públicas, que se transfirieron a privados a condición de poblarse una operatoria que enmarcó la creación privada de una nueva generación de colonias en torno al núcleo original las que en general y tal como reflejan los informes oficiales carecieron en origen de la traza de un pueblo, aunque en general, dieron origen pronto a la consolidación de nuevos centros poblados. El reciente flujo migratorio alimentó el proceso que en 1871 recibió un espaldarazo gracias a que la legislación provincial que les acordó años de eximición impositiva. Los registros censales, en efecto, confirman la preminencia de los colonos europeos en estos nuevos emprendimientos.

operaciones del puerto de Rosario, transformando en la terminal del comercio de ultramar de la Confederación.<sup>66</sup>

Este proyecto de país que perfiló la generación del 37 y luego plasmó la del 80 –que aparece en la Constitución Nacional de 1853–, se asentaba en la inmigración, poblar la nación y convertir al país en productor. La inserción en el mercado mundial implicó leyes que respaldaran el programa inmigratorio, por eso se promulgó la llamada Ley Avellaneda. Esta ley de 1876 regula la inmigración, en su primera parte, y la colonización, en la segunda, que se derogaría en 1903.

Silvia Dócola asevera que la pampa se pensó, en su homogeneidad, como un tablero inmenso, donde los procesos de apropiación se generaron de acuerdo a áreas o enclaves. El terreno se dividió por unidades productivas, cuya estructura se dio en relación con una "nacionalidad de origen": suizos, alemanes, piemonteses, ingleses configuraron la identidad de estas colonias. En este sentido, el territorio se constituyó, por un lado, como una forma de igualar posibilidades. Por otro, funcionó como un banco de pruebas, un laboratorio experimental que permitía evaluar (medir, catalogar) las aptitudes/actitudes para domesticar la pampa.<sup>67</sup>

Las colonias fueron surgiendo en cantidad creciente, en el marco de leyes que promovían la inmigración, lo que trajo aparejado la llegada de labriegos europeos de múltiples orígenes. Estos se establecieron en el territorio del suroeste santafesino, incorporando transformaciones fundamentalmente desde la organización del trabajo, nucleándose en colonias cuya variable de agrupación era su nacionalidad en algunos casos. Pero el Pago de los Arroyos se caracterizó por abrir las puertas a múltiples culturas, lo que fue conformando el aspecto "cosmopolita" de la región, vuelta a poblarse, con diversos matices, el horizonte de estos pagos. Nuevas costumbres, diferentes indumentarias, otras lenguas, otras creencias, nuevos ecos.

Uno de los fenómenos más destacados en la historia rural argentina de la segunda mitad del siglo XIX es el proceso de expansión de la agricultura moderna. Sorprendiendo a propios y extraños por la rapidez y magnitud del proceso, Argentina pasó de ser un importador neto de cereales y harina a constituirse en uno de los mayores exportadores mundiales de esos productos en algo menos de tres décadas. Esa evolución tuvo un motor principal en la formación de colonias agrícolas, esencialmente con inmigrantes.<sup>68</sup>

Por un lado, tuvo lugar la conformación de colonias oficiales, impulsadas por los gobiernos, proceso que se dio con las primeras colonias instaladas en la provincia de Santa Fe como con el desarrollo de Esperanza<sup>69</sup> (1853), San Jerónimo Norte, San Carlos Norte, Centro y Sud (las colonias de 1858);

66 Benedetti, *Arados y Rieles*, 60 y 61.

67 Dócola y Puig, "Resistir la disolución", 184.

68 Djenderedjian, *La colonización agrícola*, 133.

69 Benedetti, *Arados y Rieles*. Citado: La Academia Nacional de la Historia esta dictaminó el 03/09/1956 que corresponde a Esperanza ser considerada "la colonia agrícola que inicia el movimiento colonizador ininterrumpido en el país (Ooskstat, 2000).

mientras que, por otro, se fundaron colonias de iniciativa privada por parte de emprendedores particulares. En el suroeste de la provincia podemos ubicarlas en: la Colonia Candelaria de Carlos Casado (1870), la Colonia Urquiza de Bustinza (1875) y las Colonias de Iriondo (1876) y Arteaga (1881), de Alfredo Arteaga.

El espíritu de las autoridades santafesinas se repartió entre la búsqueda de la inmigración para revertir la devastación económica y poblacional producto de guerras facciosas, la consolidación de fronteras y las nuevas posibilidades que se presentaban a partir de los nuevos vínculos comerciales con el noroeste del país:

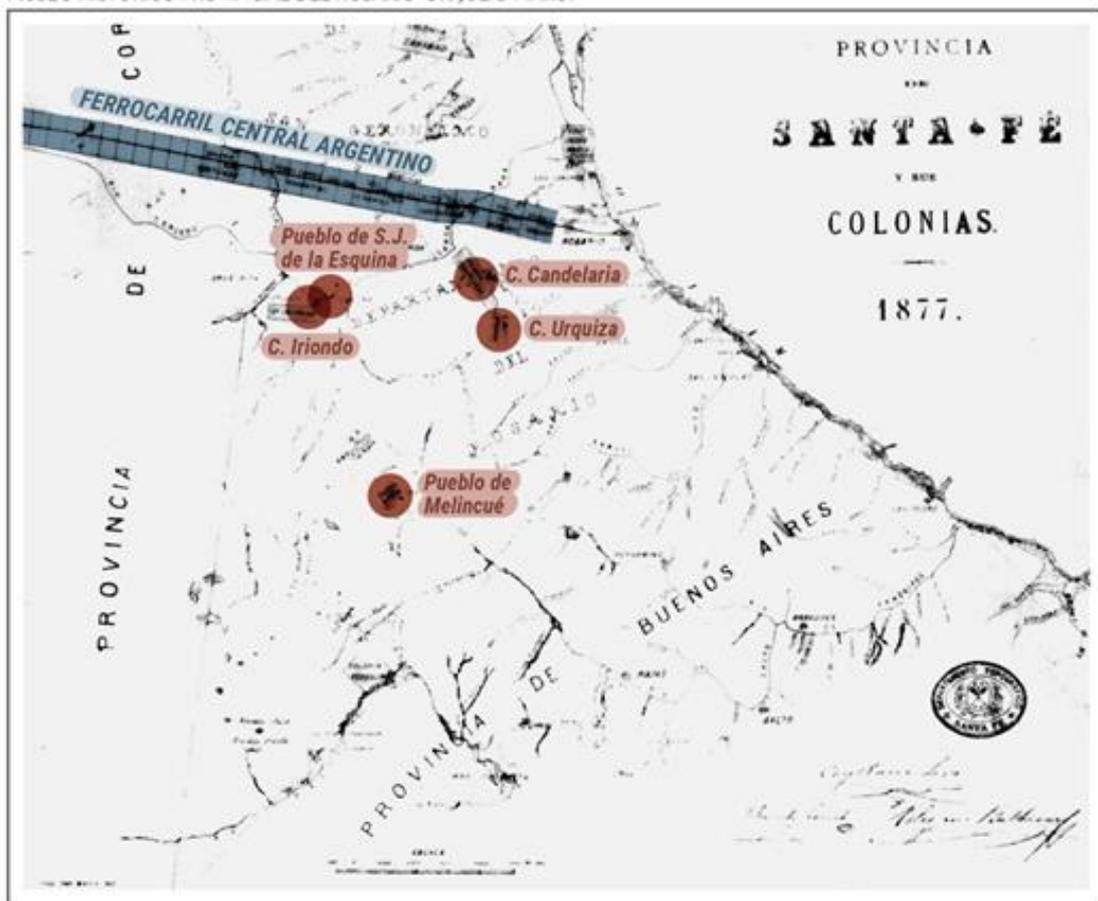


Fig. 27: Mapa de la Provincia de Santa Fe y sus colonias-fragmento-(1877). En Fernández Priotti, Carlos A., *El Ferrocarril oeste Santafecino: Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario: El autor, 2006, 53. Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario "Dt. Julio Marc".

Las colonias fundadas por el gobierno provincial, denominadas "colonias oficiales", se fundaron durante las primeras etapas de la colonización, a partir de la década del cincuenta y sesenta. Estas colonias fueron establecidas por empresarios privados bajo control gubernamental. El gobierno era el encargado de vender la tierra, la cual tenía precios muy bajos y a cambio exigía el cumplimiento de algunas obligaciones en relación al número de gente y facilidades que debían otorgárseles con respecto al pago de vivienda e implementos agrícolas. Generalmente fueron establecidas en zonas

peligrosas expuestas a las invasiones indígenas, como es el caso de las colonias en la frontera norte. Al cumplir las exigencias del gobierno, el empresario recibía tierras dentro de la colonia.<sup>70</sup>

En el caso de las colonias privadas, los empresarios compraban la tierra al precio del mercado, la subdividían y la vendían al mejor postor. Por su parte, al igual que en el caso anterior, debían contratar a un agrimensor que subdividiera los terrenos en parcelas; luego, convocar a inmigrantes que poblaran y labraran los terrenos. Finalmente, se les asignaba o vendía una concesión, exigiendo el cumplimiento de ciertos requisitos, como respetar las disposiciones del Código Rural, abrir nuevos caminos, construir una vivienda, cavar un pozo para sacar agua y plantar árboles, entre otras cosas. Se procedía de igual manera con los lotes para el casco urbano. Como compensación, se los eximía del pago de ciertos impuestos provinciales (contribución directa).<sup>71</sup>

En el caso de las colonias particulares, en cambio, los empresarios debían cumplir con menores exigencias. Una vez adquiridos los terrenos, los subdividían y, luego de garantizar la llegada de inmigrantes y promover su asentamiento, generalmente los alquilaban según sus conveniencias:

Mientras en la década de 1880 la colonización privada sustituyó completamente a la pública, la acelerada expansión del transporte por ferrocarril favoreció las condiciones para la proliferación de iniciativas de nuevas colonias, que cubrieron el centro oeste provincial impulsadas además por los beneficios impositivos asegurados por la legislación provincial<sup>72</sup> (...) En este contexto de creación de nuevas colonias y localidades en forma anárquica, la provincia dispuso en 1884 una ley que concedió beneficios impositivo en función de la distancia entre las nuevas colonias y las líneas del tren o los ríos navegables, con la condición de que se presentaran planos y se incluyeran en estos la traza de un pueblo. Como consecuencia, se logró poner cierto orden el proceso de aprobación de los emprendimientos, con la necesidad de formalizar una presentación administrativa para asegurar la excepción del impuesto de contribución directa, que a la vez constituyó un argumento para la venta de parcelas y lotes.<sup>73</sup>

El arco de fortines, fuertes y postas había sido el primer paso para fortalecer la frontera e incorporar territorio productivo para el desarrollo de la economía. Pero era insuficiente: estas construcciones habitadas por una sociedad, en plena construcción de su propia cultura, necesitaban otros aportes para consolidarse. Era preciso aquerenciar gente en esa línea: *débil, móvil*, siempre sujeta a la intensidad de conflictos entre indios, blancos, militares y las complejas alianzas entre estos actores, tan fluctuantes como la frontera. Era imprescindible establecer una estructura que favoreciese la incorporación de tierras y consecuentemente, una defensa sólida de los límites, tanto con los indios como con las otras provincias.

---

70 Gallo, *La Pampa gringa*, 57.

71 Gallo, *La Pampa gringa*, 58.

72 Benedetti, *Arados y Rieles*, 8.

73 Benedetti, *Arados y Rieles*, 14.

El modelo, en busca de la apropiación de tierras, se cristalizó con la creación de pueblos con ejidos agrícolas, como el caso de San José de la Esquina y San Urbano y las colonias privadas.

Tal como señala Martínez (1995) el modelo de ocupación del territorio que se implementó con estos tempranos intentos de colonización agrícola rompió con la lógica aplicada tradicionalmente en territorio americano. El proceso aplicado desde la conquista, validado luego por las ordenanzas de poblamiento de Felipe II y luego en la Leyes de Indias, establecía primero la ciudad con su asignación de manzanas y solares y luego subordinaba a esta los espacios agrícolas y ganaderos. De hecho, trazar (o reordenar) el pueblo, y subordinar a este los espacios agrícolas fue la estrategia-jerárquica y espacial- que se mantuvo durante el siglo XIX para los nuevos poblados de la provincia de Buenos Aires tanto en el período rivadaviano, como en los años en que Rosas sostuvo la expansión hacia el sur y el proceso de colonización por ejidos (Aliata, 2010). San Vicente observa que las parcelas establecidas en estas normas, las peonías (parcela agraria de 76,6 ha) y las caballerías (parcela ganadera de 381 ha) no fueron empleadas para el reparto de solares ni en el litoral ni en la banda Oriental, siendo reemplazadas por la Suerte de Chacra (sup. de 146,7ha) con 350 varas de frente por una legua de fondo) y por la Suerte de Estancia (media legua por legua y media 1875 ha)por cuanto ninguna de las dos conllevaba la obligación de poblar.<sup>74</sup>

En la propiedad rural que configuraba la antigua estancia, la división de la tierra reproducía el modelo de las primeras mercedes, con suertes principales en forma de lonjas perpendiculares a los ríos. Más adelante, con la mensura y trazado del área central a partir del plano confeccionado por Bustinza y Blyth (1857), comenzó a aparecer este modelo en el área central.

La infraestructuración acompañó el modelo de país en su rol periférico (agroexportador) mediante la construcción del Ferrocarril Central Argentino en 1862, que unía la ciudad de Rosario con Córdoba y sus colonias a los márgenes de dicho emprendimiento. El puerto natural de Rosario, en esa época aún embarcadero, se sumó a las variables y completó esta verdadera revolución productiva.

---

74 Benedetti, *Arados y Rieles*, 81

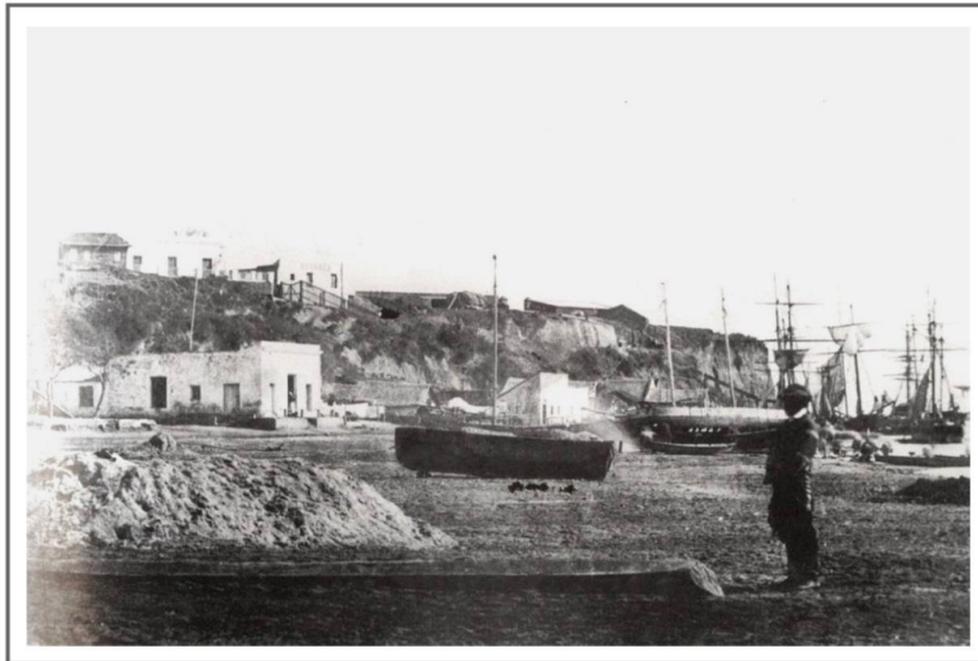


Fig. 28: Puerto Natural de Rosario, Archivo y Biblioteca. Fuente: Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc".

La floreciente colonización en la provincia y la expansión de la agricultura se relacionan directamente con el desarrollo del sistema ferroviario en el área central sur de la provincia, que sustituye a la carreta, la mensajería y el vapor fluvial. Estos proyectos ferroviarios comenzaron en la provincia en 1854. En 1863, se firmó un contrato para realizar el tendido de una vía férrea entre Rosario y Córdoba. El gobierno nacional y la empresa británica Central Argentine Land Company Limited suscribieron dicho contrato para construir y explotar el tendido con locomotoras a vapor. Fue cuando se inauguró el primer tramo Rosario-Tortugas (114 km) de la ruta Rosario-Córdoba, que quedaría librada al servicio público el 17 de mayo de 1870.

De este modo, se da un paso sin parangón en términos de desarrollo y crecimiento, poniendo al país en digna competencia internacional. Las interminables travesías quedarían atrás y el progreso se instalaría en el territorio. Las ventajas que ofrecía el medio eran incalculables. La prensa de la época no tenía más que elogios para la instalación del ferrocarril.

Los beneficios otorgados a las empresas extranjeras, como altos intereses, tierras en demasía, concesiones muy largas, fueron medidas que no asombraban, sino que eran consideradas a tono con la dimensión de la empresa y directamente proporcionales a las ventajas a recibir.

Este ferrocarril inauguró las siguientes estaciones: Rosario, San José de Ávila, Roldán (Bernstadt), San Jerónimo, Carcarañá, Correa, Cañada de Gómez y Tortugas. La empresa ferroviaria, a la que le habían entregado 346.727 hectáreas de tierras, se ocupó de instalar a la población y de la formación de las colonias.<sup>75</sup>

<sup>75</sup> Isabel Martínez de San Vicente, *La construcción del territorio de las colonias de la "Central Argentine Land Company"* (Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1995), 8.

En 1870 se instalaron colonos y pobladores en Jesús María, al norte de San Lorenzo –que pertenecía a Aldao y a los hermanos Cullen, cuñados de Oroño– y Candelaria, ubicada al sudoeste de Rosario, propiedad de Carlos Casado.

En 1872 había un nuevo camino, en línea recta, que unía Rosario con San Lorenzo. Para 1875, hay registros de otro camino, también en línea recta, de cuarenta varas de ancho que unía Colonia Candelaria con el puerto de Rosario.<sup>76</sup> Se fue produciendo un desplazamiento de la frontera hacia el sudoeste, más allá del riesgo latente de los malones. Las comunicaciones y las colonias se retroalimentaron.

Aaron Castellanos había fundado Esperanza en 1853, que fue la primera colonia en la provincia de Santa Fe. Carlos Casado del Alisal fundó Candelaria en 1870, al sur del río Carcarañá, y Arteaga fundó Colonia Iriondo en 1876 y Colonia Arteaga en 1881. En 25 años, el sur santafesino había ido creciendo en población y producción. También se instalarían otras colonias como Clodomira y Urquiza de Bustinza (en la zona de la actual localidad de Pujato y Fuentes), General López de los hermanos Bustamante (en el área de las actuales localidades de Los Molinos y Sanford) y Pampa de Pascual Chabás en la zona de la localidad de Chabás. Esta región del centro y sur de la provincia ejecutó una política de tierras propiciatoria para pequeñas y medianas explotaciones, diferenciándose del sistema de arrendamiento que favorecía a los grandes terratenientes:

La región del sur, cuya generación se explica en función de la existencia del Puerto de Rosario. (...) Aún, cuando las colonias del ferrocarril Central Argentino se instalan sobre tierras donadas a la compañía por el estado nacional, es rasgo común a todas las iniciativas de la región sur, la no intervención del estado sobre el funcionamiento interno de las colonias, quienes reciben el estímulo estatal a través exenciones impositivas. Los colonos, además, acceden a la propiedad de la tierra mediante su compra en plazos, y no a partir de la cesión de una parte de las cosechas, como en las colonias del norte. Es así que la delineación para el pueblo forma parte, en estos casos, del negocio de subdivisión y venta de tierras, por lo cual la planta urbana aparece definida en todos sus aspectos desde el comienzo, plaza, donaciones para edificios públicos, división en manzanas y solares.<sup>77</sup>

Siguiendo el posicionamiento ya citado de Silvia Dócola, podemos decir que Rosario, en cierto modo, conformó una región. La ciudad puerto era su centro, y desde allí se fue proyectando a modo de corredores de atravesamiento. Estos corredores determinaban los límites del territorio, conformando un espacio de fronteras y, asimismo, cumplían la función de articular un interior productivo. Debido a una superposición de roles entre los diversos agentes o protagonistas de la proyección del territorio y por consiguiente del desarrollo de su zona productiva, en el sur de la provincia de Santa Fe se produjo una parcelación de la tierra, que significó una diferencia de este territorio con el latifundio. Tal

---

76 El Inspector Guillermo Coelho registró en 1875 el camino a Candelaria, construido por el gobernador de la provincia, "a cuyos gastos contribuyó el empresario", como se refiere a Carlos Casado. Guillermo Coelho, *Informe del Inspector de Colonias de Santa Fe* (octubre de 1874).

77 Martínez de San Vicente, *La construcción del territorio*.

como afirma la autora citada, la propiedad de la tierra implicó una de las mayores aspiraciones de los actores en disputa. Esta diferencia con el latifundio generó una particularidad del sur santafesino en relación a la propiedad de la tierra y los modos de producción.

Como se ha dicho, en la zona de estudio, la colonización comenzó después de la guerra con la República del Paraguay (1865). Se continuó con la construcción del paisaje, aportando estructuras legales, cuando en la Asamblea Legislativa se anunció el propósito de promover la conformación de un pueblo en la Esquina: "la Guardia de la Esquina". Este sería delineado por el Estado. Sin embargo, no se pudo llevar a cabo en estos términos, debido a los ataques indígenas.

San José de la Esquina había sido históricamente fuerte y posta.<sup>78</sup> En el año 1864 el Estado sería quien promoviera la formación de un pueblo en la Esquina, pero como este poblado ya existía, podríamos decir que se reformuló un pueblo próximo a un caserío existente, con población criolla.

Sin embargo, en 1862, el comandante Tomás Cáceres le escribía al comandante de Rosario:

Son las 10 de la mañana en que se retiran de este campo una fuerza de 500 indios y cristianos llevando todas las invernadas que estaban en las inmediaciones, las lecheras y los caballos de este vecindario y hasta esta hora hemos salvado las familias a pié y desarmados como estábamos; sólo nos queda perder a nuestros hijos y nuestras vidas. El arreo que llevan es de 5000 arriba (Rivas: 45). (...) El 7 de junio de 1862, el Comandante de Desmochados informaba que los indios habían arrasado estancias sobre el Carcarañá llevando más de 1000 animales y 7 cautivos.<sup>79</sup>

Esta situación se mantendría durante largo tiempo, como testimonian los artículos periodísticos.<sup>80</sup>

El proyecto continuó y el gobierno cedió tierras públicas en merced a personas particulares. A su vez, hubo una solicitud de subsidios para que, desde la Presidencia de la Nación, se otorgaran subsidios para familias que se instalarían allí. Estas personas recibirían los elementos necesarios para emprender.

La posta más antigua de la provincia se haría pueblo en 1864, tomando el nombre de Guardia de la Esquina. En 1862 se había firmado un decreto luego de muchas gestiones para llegar a lograr ese objetivo.

Un decreto del 1° de abril de 1864 establece los lotes, tanto urbanos como rurales, que serían entregados para poblar la colonia. Si bien se suponía que cada concesión sería poblada por familias,

---

78 Al sur de la provincia de Santa Fe, en el departamento de Caseros se ubica San José de la Esquina, aproximadamente a un km del río Carcarañá (en tupí guaraní "Cara cara añá" significa Carancho Diablo). Antiguamente era la Posta de la Orqueta, en camino al Alto Perú. Hacia 1720, se la denominaba "Puesto de la Esquina del Carcarañal" en el territorio que pertenecía a la estancia jesuítica San Miguel. Diez años más tarde, se transformó en fuerte y aduana seca. Hacia 1850, se fundó un poblado llamado Guardia de la Esquina. "Esquina" probablemente se refiera a la curva que existe en el río Carcarañá.

79 Dócola y Puig, "Resistir la disolución", 172.

80 Aviso La Guardia de la Esquina. Fuente: *El Cosmopolita*, Rosario: 6 de Mayo de 1865. /Aviso Invasión de Indios. Fuente: *La Patria*, Rosario: 11 de Diciembre de 1862. Los relatos detallan las invasiones indígenas donde se producen robos, matanzas, toma de cautivos, consecuencia que genera una disminución de la población asentada en dichos pagos.

estas podían ser consanguíneas o corresidentes. El requisito fundamental para todo aquel que quisiese establecerse era su disposición a trabajar la tierra. San José de La Esquina fue diseñado con un patrón que enlazaba la guardia, el pueblo y las chacras.<sup>81</sup>

Complementariamente se otorgaron terrenos fiscales a jefes oficiales y soldados de los contingentes de la provincia para la guerra del Paraguay. El 18 de setiembre de 1865, mediante una ley dictada por la Honorable Legislatura de la provincia, se cedieron fracciones que se denominaban "suertes militares".

En 1866, Oroño, promulgó una serie de Leyes de Tierras que, por medio de la promoción de la colonización agraria, apuntaban a expandir la frontera para organizar el territorio; sobre todo, velar por los límites de la provincia, donde las disputas interprovinciales con Buenos Aires y Córdoba eran permanentes.

En 1872, el gobierno provincial decretó la creación de otro pueblo y ejido como otro modelo de fomentar la agricultura, que era denominado San Urbano, y que se constituía ocupando una legua y media de un campo propiedad de Armstrong y media legua de territorio fiscal en una zona contigua a la antigua ubicación del Fuerte de Melincué.

---

81 "El caso de San José de la Esquina es de interés, no solo porque por primera vez desde 1824 el gobierno provincial dispuso oficialmente la fundación de un pueblo, sino porque en el mismo la política oficial retomó la relación entre lo urbano y lo rural, que se había abandonado en los casos de las colonias fundacionales; tanto más, en la descripción del conjunto notablemente, se emplea la expresión 'pueblo y ejido'". Citado: Benedetti, Arados y Rieles, 96.

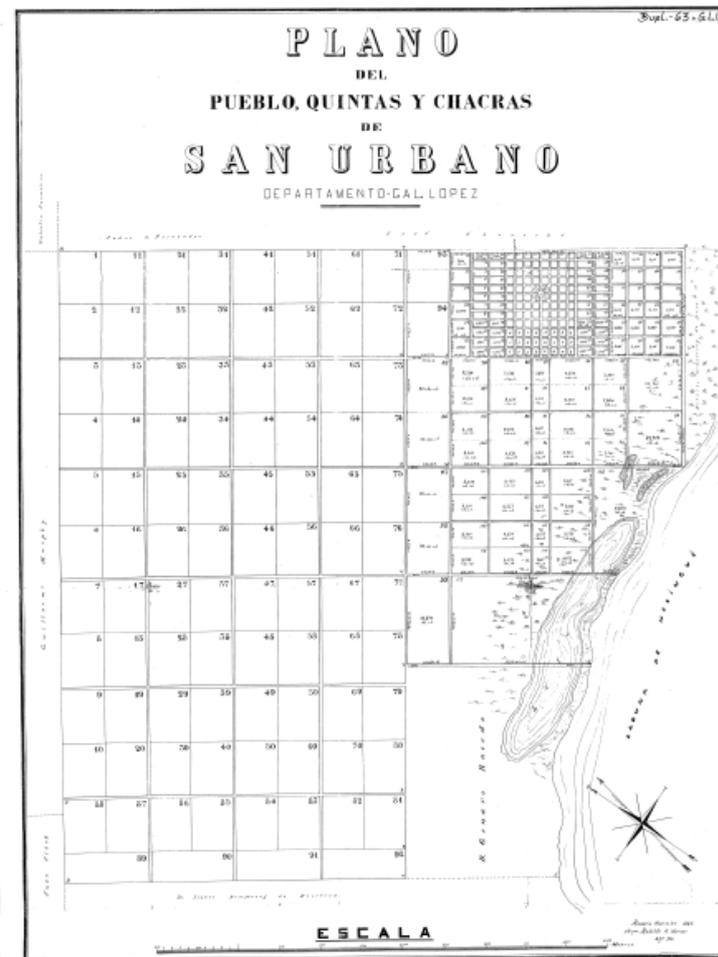


Fig. 29: Plano de Pueblo San Urbano. Fuente: Departamento Topográfico de la provincia de Santa Fe. Sección planos antiguos. Año 1885.

De esta puesta en marcha del proyecto de apropiación y arraigo, se desprenden las variables que regularon la organización del territorio: aquerenciar grupos sociales, en principio con intensiones defensivas, pero con el agregado de la arista productiva que, sin duda, generaba el diálogo con el territorio y consecuentemente, la construcción de la identidad.

El estado de pobreza de la provincia comenzaría a revertirse a medida que se produjera el poblamiento del territorio. Lo cual ocurrió, no sin obstáculos, fundamentalmente debido a la organización del territorio, confrontada con intereses políticos y económicos.

Al sortearse estos conflictos iniciales y gracias al impulso económico que suscitaron las demandas de cereales surgidas de la guerra con el Paraguay, nació un floreciente mercado de tierras, cuyo origen se encuentra en la inmigración extranjera, así como la demanda de parte de empresarios dedicados a la colonización..

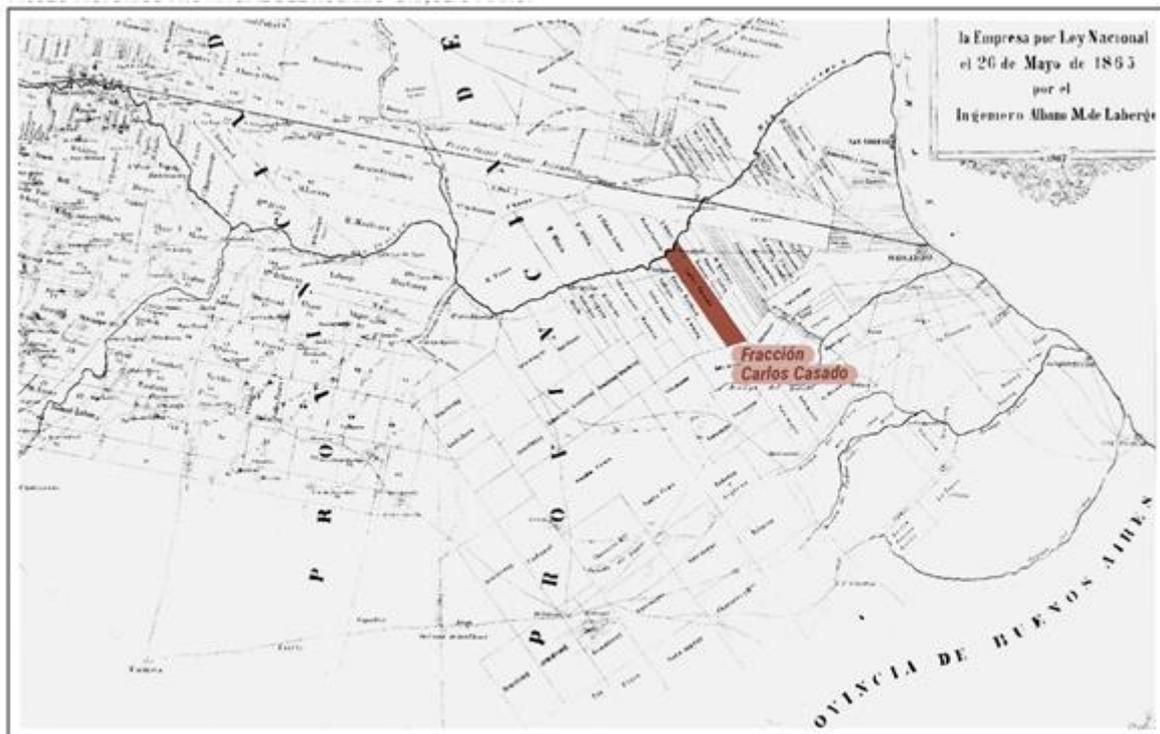


Fig. 30: Mapa de los terrenos concedidos al FCCA y sus inmediaciones-fragmento-. Autor: Albano M. de Laberge (1867). En: Fernández Priotti, Carlos A., *El Ferrocarril oeste Santafecino: Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario: El autor, 2006, 34. Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc."

La Colonia Candelaria fue fundada en la margen sur del río Carcarañá, a pocas leguas debajo de las postas de Arequito y de los Gallegos, donde funcionaba la Posta de la Candelaria, así denominada, debido a que en uno de los ranchos que había en la posta, se veneraba a la Virgen de la Candelaria. Carlos Casado quien participó en el proyecto del Ferrocarril Central Argentino, la fundó en 1870. En principio, fue ocupada por colonos de origen inglés. La fiebre amarilla perturbó este inicio, ya que el tránsito de los inmigrantes se puso en pausa con el cierre del puerto de Rosario por la peste.

En el momento de su creación, la colonia se encontraba en el departamento del Rosario, a 9 leguas oeste de la ciudad de Rosario, y a 4 leguas al sur de la estación del Ferrocarril Central. Su extensión era de 5 leguas cuadradas, ha sido delineada en concesiones de 25 cuadras de 100 metros por costado, o sea, 25 hectáreas libres de calle. Las concesiones estaban proyectadas en grupos de 4, divididas por calles de 30 metros de ancho, habiéndose destinado para pueblos de ambos extremos, un área dividida en solares de 25 metros por 50 de fondo.

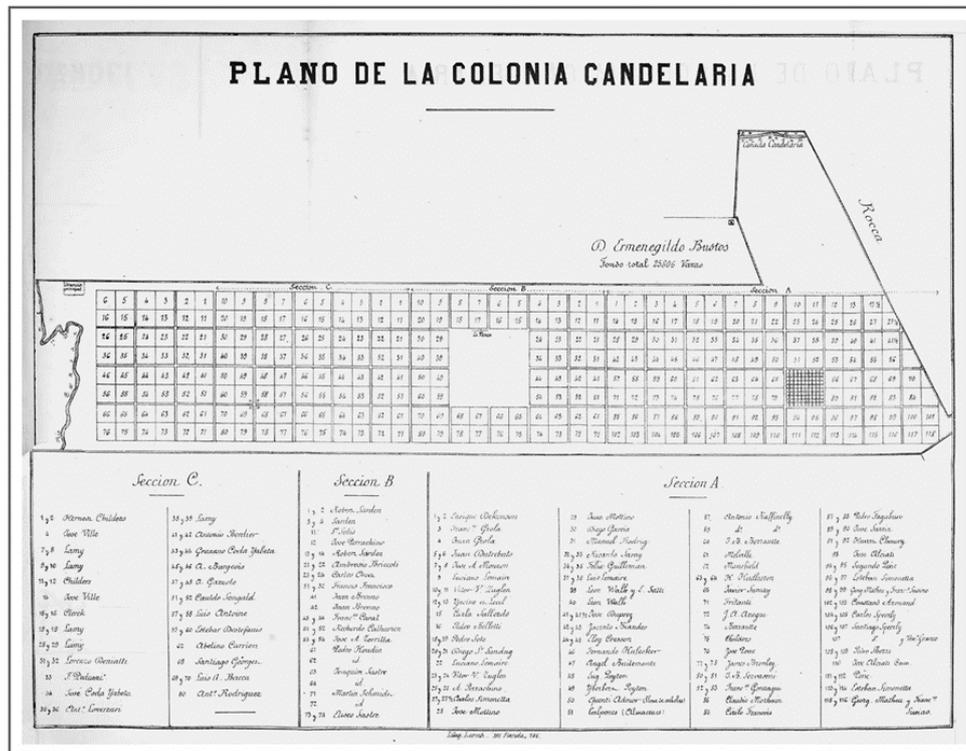


Fig. 31: Plano de la Colonia Candelaria. Fuente: Wilcken, Guillermo, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872.

Como bien lo explica Rubén Benedetti,

La Colonia Candelaria presentó un cambio significativo en su organización espacial respecto a todos los casos anteriores. Aunque la subdivisión en sí presentaba como siempre la división del suelo en parcelas idénticas, el plano trazado por el agrimensor Julián Bustinza se dividía en tres secciones diferenciadas:

En la sección A, (ubicada más al sur a la derecha en el croquis) se reservaba espacio para el manzanal de un pueblo destinándole unas 100 hectáreas. La sección B presentaba en el centro un espacio sin subdivisiones de 400 hectáreas, identificado como L. Penca., donde funcionó la administración de la colonia, y donde según historiadores locales además de los depósitos de la misma, se establecieron ranchadas de peones y arrieros desplazados al ocuparse las concesiones, pero que fueron empleados como mano de obra en la explotación de las mismas. Sobre la sección C, Bustinza identificó un sector para un segundo pueblo, que nunca llegó a conformarse.

El centro urbano, finalmente, no se levantó en el lugar prefijado, sino que se reubicó en una posición unos dos kilómetros más al norte, iniciándose la construcción de los edificios públicos el 11 de noviembre de 1873, fecha que se adoptó como fundacional de Villa Casilda (actualmente Casilda, cabecera del departamento Caseros). El nombre de la localidad, conforme la costumbre

generalizada de los nuevos emprendimientos santafesinos corresponde al de la madre e hija de Carlos Casado).<sup>82</sup>

Desde Colonia Candelaria, el 12 de abril de 1872<sup>83</sup>, se concretó la primera exportación argentina de trigo al mercado europeo a través del puerto de Rosario y Casado fue el principal impulsor de la exportación del cereal a Europa que convirtió este puerto en el principal de embarque a partir del año 1878.

A partir de 1871, se inicia una cuidadosa elección de las familias cuyo requisito esencial debía ser el amor al trabajo. Se trataba de que la mirada de todos estuviese concentrada en ese norte y que este actuara como elemento aglutinante. El origen de los inmigrantes, en lo que concierne a la nacionalidad pasó a segundo plano. De modo que el matiz cosmopolita continuó gestándose en la región y conformando la impronta, hoy consolidada en el paisaje.

Se estimulaba a producir mediante premios ofrecidos a cada familia que hiciese mayor trabajo en cultivo de la tierra y a quien construyera confortables instalaciones. Así, los pagos se poblaron de casas de adobe y de ladrillos, pero todas con techos de tejas de Rosario, y puertas y ventanas de color verde.

Un almacén de ramos generales, "La Penca", fue abierto por la administración. Era una casa vistosa y cómoda, ubicada en el centro de la colonia, que servía como depósito de materiales de construcción, de instrumentos agropecuarios, de mercaderías y provisiones. Cabe señalar que la venta de alcohol estaba prohibida. Al costado del almacén, en forma adyacente, había edificios para carpintería y habitación para peones. Una quinta modelo completaba el paisaje con un gran plantío de árboles frutales y almácigos y plantaciones por líneas de cina-cina de varias clases circundaban a las concesiones que, según el informe del inspector de Colonias Guillermo Wilcken, había en todas ellas 180.000 prendidas. En muy corto tiempo la Candelaria se transformó en una de las más adelantadas de las colonias de la Argentina.

La comunidad estaba compuesta por 95 familias, que sumaban 332 individuos de varias nacionalidades. También forman parte de la colonia 60 peones que trabajaban de conchabo. Es preciso señalar que el poblador originario, el gaucho, comenzó a construir otra identidad muy alejada de su fama de "vago y malentretenido". Los inmigrantes estaban dispuestos a trabajar, pero no conocían la región. Es aquí donde el criollo, el gaucho se volvió necesario por sus conocimientos de la región. Su identidad comenzó a perfilarse desde un protagonismo necesario para el crecimiento del proyecto. Sus conocimientos lo incluyeron en ese presente y fue participe de la construcción del paisaje, forjando el futuro.

FAMILIAS	PERSONAS	ORIGEN
26	117	Italianas
19	74	Francesas
16	47	Españolas
2	5	Alemanas
7	35	Suizas
10	18	Inglesas
1	5	Belgas

82 Benedetti, *Arados y Rieles*, 117.

83 En 1872, fue designada colonia modelo, por el inspector nacional de Colonias, Guillermo Wilcken.

8	31	Argentinas
95	332	

Fuente: Wilcken, Guillermo, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872, 192.

Según el informe de Wilcken de 1872, además de cultivar la tierra, los colonos también eran: carpinteros, herreros, albañiles, horneros y almaceneros.

Peones de diferentes nacionalidades, ocupados constantemente: 60.	
Carpinteros	5
Herreros	2
Albañiles	6
Hornero	2
Almacenero	1
Barranquero	1

Fuente: Wilcken, Guillermo, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872, 201.

Una de las características más salientes de la región era el aspecto cosmopolita, ya que la caracteriza la interculturalidad.

Las concesiones están delineadas en grupos de 4 divididas por calles de 30 metros de ancho, habiéndose destinado para pueblos á ambos extremos, un área dividida en solares de 25 metros por 50 de fondo. Estas concesiones estaban ocupadas por 95 familias de diversa nacionalidad, pudiendo decirse que, la Candelaria es la Colonia cosmopolita por excelencia.<sup>84</sup>

El informe de Wicklen analizaba tierras y aguas, además de relevar los instrumentos de agricultura y los animales:

INSTRUMENTOS DE AGRICULTURA	
215	Arados extranjeros
53	Arados del país
102	Rastras de dientes
6	Desterronadores
1	Máquina de segar Backey
13	Máquinas pedidas
1	Trilladora
1	Aventadora
93	Carretas y trincos
25	Carros de cuatro ruedas
11	Carros de dos ruedas
2	Volantas

Fuente: Wilcken, Guillermo, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872, 194.

ANIMALES	
657	Bueyes de labor

<sup>84</sup> Guillermo Wilcken, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina* (Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872), 191-201.

224	Caballos
78	Vacas lecheras
19	Mulas
90	Cerdos
900	Aves

Fuente: Wilcken, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*, Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872, 194.



Fig. 32: Imágenes de trabajo agrícola. Fuente: Archivo Museo Don Santos Tosticarelli, Casilda.



Fig. 33: Imagen de carro de transporte de trigo embolsado. Fuente: Archivo y Biblioteca Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc."

La Colonia Candelaria se tecnificó rápidamente con máquinas que se construyeron con el fin de ahorrar mano de obra. Casado siempre tuvo la perspectiva de involucrar todos los avances tecnológicos de la época para que el rendimiento se acelerara. Incluir las máquinas segadoras contribuyó a realizar cosechas rápidas, no dependiendo tanto de las condiciones meteorológicas. En el informe del comisario general de Inmigración correspondiente al año 1875, consta que en la colonia había ciento cinco segadoras, nueve trilladoras a vapor y seis espigadoras.

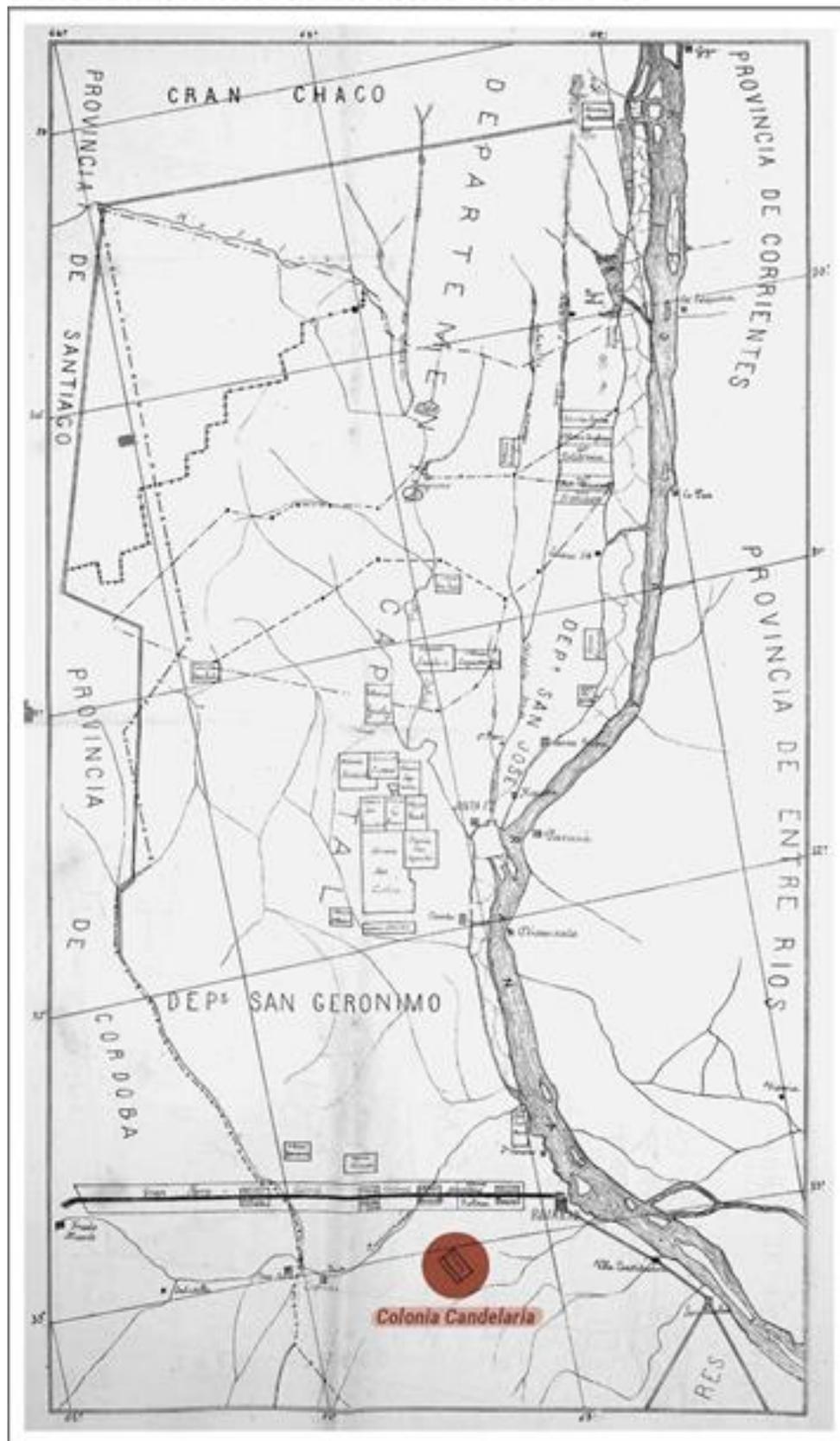


Fig. 34: Fuente: Wilcken, Guillermo, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872.

Durante el Gobierno de Iriondo, el 4 de agosto de 1871 se sancionó la Ley de Contribución sobre las colonias de Santa Fe. De ese decreto se desprende que la exención de impuestos fue una política provincial, un medio para que la inmigración prosiguiese su sendero de producción, de trabajo constante. Así lo plantea Benedetti:

En 1871, quizá para mantener el pull migratorio y contrarrestar el descenso del número de inmigrantes, la provincia agregó un nuevo estímulo, mediante la ley sancionada el 9 de agosto que dispuso para las colonias a establecerse la excepción del pago de contribución directa por cinco años-beneficio reducido a tres años de sectores definidos a los departamentos Rosario, Capital y San José- a la vez que extendió la exención de impuesto a las colonias existentes que no hubieran tenido un beneficio similar al momento de su constitución.<sup>85</sup>

Como ya se ha mencionado a lo largo de este trabajo, el discurso de la literatura circulante de la época realiza descripciones que colaboran con el reposicionamiento del ambiente, la zona, el país, etc. El punto de vista de Estanislao Zeballos plasmado en su obra *La región del trigo* es congruente con la productividad en potencia que poseía la provincia de Santa Fe en la segunda mitad del siglo XIX. Zeballos, uno de los más destacados intelectuales de la generación del 80, describe la zona que ocupa la Colonia Candelaria entre dos fechas: una, la visita realizada por el escritor en el año 1864 y la otra, en 1878. La primera mirada de 1864 está asociada a la miseria, a la pauperización de la vida en una tierra improductiva. La descripción de 1878 es lo opuesto a la situación anterior.

En su relato, Zeballos, "dibuja" el paisaje cultural que la pampa gringa alberga en su regazo. Lleno de asombro por el profundo cambio de la región que hacía catorce años había contemplado con enorme tristeza, empuña su pluma casi a modo de pincel y nos regala la imagen de "cuadros dorados con marcos de lozano verdor".

Los pobladores que animan su "pintura" conforman el reflejo del trabajo duro. En su expresión está el inmigrante en el "primer grado de transformación social" –el topo haciendo al hombre, en plena metamorfosis–. Ya se intuye al gringo aquerenciado y su relación con el gaucho: "Sale a recibirme, en su hogar, porque tiene un hogar".<sup>86</sup> Su alegría lo hace espontáneo y su rostro, curtido y dorado como el trigo que cultiva, "dicen con verdad el bien estar de su alma; Cuan hermoso es el contraste! Oído!".<sup>87</sup>

La colonia se fue extendiendo a medida que Casado anexaba tierras. Al noroeste de Candelaria se unieron las tierras adquiridas a Polonio Goytia en 1875. Por otra parte, otros emprendedores empresarios fundaron colonias en la zona. Fue formándose rápidamente un conglomerado: Julián de Bustinza instaló la Colonia Urquiza al sureste y Alfredo Arteaga, en 1876, comenzó el poblamiento de Colonia Iriondo, ubicada muy cerca de San José de la Esquina.

---

<sup>85</sup> Benedetti, *Arados y Rieles*, 110.

<sup>86</sup> Estanislao Zeballos, *La Región del Trigo* (Madrid: Grafur Fuenlabrada, 1985), 33.

<sup>87</sup> Zeballos, *La Región del Trigo*, 34.

El 13 de abril de 1875, el gobernador de la provincia, Dr. Servando Bayo, nombró mediante un decreto una "Comisión colonizadora", que fundó dos colonias: Iriondo en 1876 y Arteaga en 1881. El agrimensor Marcelo Grondona, hizo los planos, en los que se observa la división de los campos en concesiones de 20 cuadras cuadradas.<sup>88</sup>

El poblamiento estaba a cargo de empresarios colonizadores y de autoridades, según el caso de quienes gestionaban la firma del contrato con agentes extranjeros, quienes enviaban labradores de la misma región. Sin embargo, Alfredo de Arteaga decidió hacer la gestión en forma diferente, siguiendo la experiencia de Carlos Casado. Viajó a Europa en busca de familias labriegas españolas, italianas, francesas para que se radicaran en sus colonias agrícolas del sur santafesino.

La fiebre amarilla provocó el cierre del puerto de Rosario, puso un paréntesis al ritmo vertiginoso del progreso, aunque cuando se alejó este flagelo, una verdadera ola de inmigrantes pobló las colonias.

En 1876, la primera colonia fundada por Alfredo de Arteaga fue Colonia Iriondo, situada en las tierras ubicadas al sur del camino que une los cementerios de Arteaga y San José de la Esquina, hasta el camino que une las escuelas *Masei* y *Fugante*, y desde *Cañada de Las Mojarras* hasta San José de la Esquina. La colonia poseía 208 concesiones: 120 para donar y 88 para reservas. Las concesiones regulares poseían una dimensión de 639,54 m de frente por 527,69 m de fondo y calles de 30m. La superficie regular de cada una era 20 cuadras (33 hectáreas). La superficie total de la colonia ascendía de 5600 hectáreas.

---

88 Malpiedi, "Orígenes", 40.

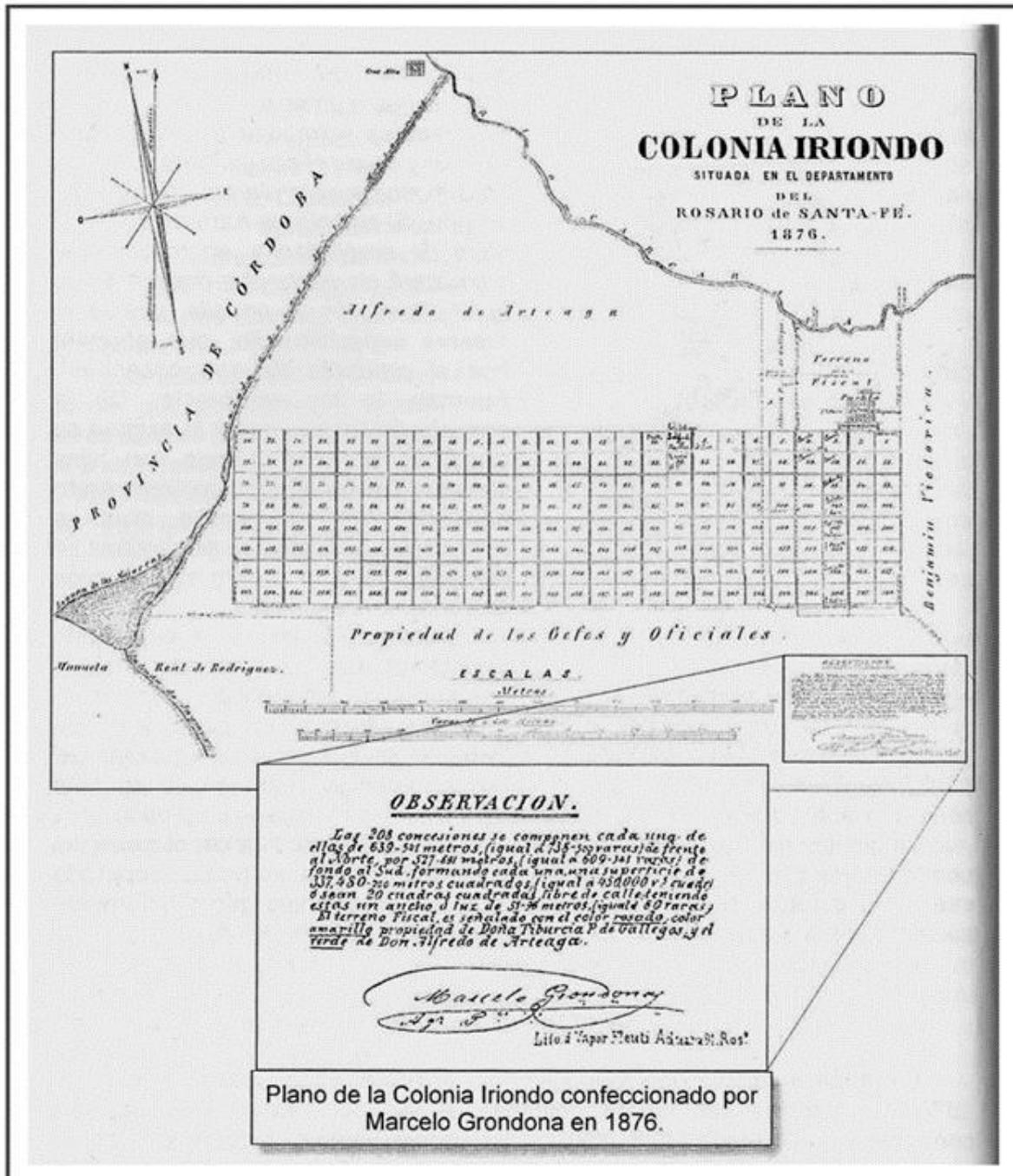


Fig. 35: Fuente: Malpiedi, Rogelio, "Orígenes". En *Arteaga: un pueblo... una historia*. Santa Fe: El autor, 2006, t. I, 42.

Luis Soldini, empresario y colonizador que poseía una vasta extensión de campo cerca a Rosario, fue convocado por Arteaga para que instalar una proveeduría. Esta se ubicó a 9 cuadras al sur de la actual plaza pública, sobre el límite de la Colonia Iriondo con la Colonia Arteaga.

Alfredo de Arteaga cuenta que en 1879 habría vendido más de 70 concesiones a la firma comercial de la ciudad de Rosario Castagnino y Pinasco, que poseía una empresa dedicada a la importación de productos.

Arteaga le asignó el nombre de Iriondo a la colonia, en homenaje al ministro de gobierno de la nación Dr. Simón de Iriondo, en agradecimiento al apoyo brindado, con quien tenía además muy buena relación.

Debido a los conflictos en la frontera por disputas territoriales entre Córdoba y Santa Fe, luego de la adquisición de don Francisco Barrios de las tierras fiscales lindantes a la Guardia de la Esquina, se suscitó un conflicto, pues las fronteras no estaban claramente delineadas. Los pobladores de Guardia de La Esquina reconocían esa tierra como perteneciente a Santa Fe, además de sentirse dueños de las tierras, aunque no tenían título. Se comenzó a buscar una solución, cuando el gobierno de Córdoba autorizó al juez del Saladillo, don Simón Fuensalida, poner a Francisco Barrios como poseedor de las tierras. Mientras el gobierno de Córdoba se adjudicaba su territorio, Guardia de la Esquina sostenía estar subordinada a Santa Fe.

En 1881, Alfredo de Arteaga logró comprar los campos y finalmente fundó Colonia Arteaga. El plano fue confeccionado por el agrimensor Marcelo Grondona, y comprendía 216 concesiones. Las regulares medían 652,53 metros de frente por 517,19 metros de fondo, con una superficie de 33 hectáreas, 74 áreas y 88 centiáreas cada una. La colonia tenía forma triangular, extendiéndose al norte de la colonia Iriondo, al este del arroyo de "Las Mojarras" y al sur del río Carcarañá. Tenía una superficie total de 7303 hectáreas. Con respecto al pueblo que se fundaría en el área comprendida entre las dos colonias, se expresa que:

A propósito de este pueblo, existe un expediente anterior iniciado por Alfredo de Arteaga, solicitando al gobierno provincial la autorización para construir un pueblo (el actual Arteaga), entre sus colonias Iriondo y Arteaga, fundación que también habría tenido la oposición de los habitantes de San José de la Esquina, del cual afirman "jamás dejará de ser insignificante". El solicitante alude a "la necesidad que tenemos de formar nuevos pueblos en los centros de cada una de las referidas colonias. Y ofrece la entrega gratuita de terrenos "a todo el que quiera poblarse en él".<sup>89</sup>

Hubo que sortear los obstáculos con los habitantes del poblado de San José de la Esquina debido a la oposición al surgimiento y desarrollo del pueblo de Arteaga.

Con este formato de colonias agrícolas, la ocupación fue forjando las bases del paisaje rural. Las chacras, los parcelamientos, las construcciones determinaban la historia del paisaje. "El desierto verde" se disolvía en el horizonte, el confín comenzaba a ser dominado por los arados, las arboledas, el alambrado, los sembradíos.

Las comunicaciones no tardarían en interpelar la historia. Se trabajó, se produjo, aumentó la población, pero los medios de transporte existentes no estaban a la altura del crecimiento y el desarrollo de la región, se tornaron obsoletos. Además, Santa Fe no poseía un esquema vial organizado; los caminos, las rutas fueron trazándose con simples huellas, por arrias de mulas y el

---

89 Benedetti, *Arados y Rieles*, 120.

paso de carretas, en función de necesidades militares o comerciales. Estas precariedades obligaban al público a agruparse en carretas tiradas por bueyes para viajar.

La provincia carecía de puentes o pasos mejorados. Las travesías incluían cruces de pantanos y arroyos, lo que implicaba mucho riesgo, pues una copiosa lluvia podía provocar una creciente y detener la partida, así como algún incendio de campo o la pérdida de animales.

El informe del Inspector de Colonias Guillermo Wilcken concluye que la población de Santa Fe y Entre Ríos era de 3166 familias con terrenos, maquinarias y una interesante capital de 3450 bolivianos, y dice que:

Para apreciar este importante dato, es necesario tener en cuenta este otro: Que la casi totalidad de estas familias llegaron al país sin recursos: en un estado de pobreza verdaderamente solemne; que además de venir debiendo el pasaje de Europa, fueron costeadas en sus primeros gastos de instalación por empresas particulares. Es pues evidente que á fuerza de un trabajo bien sostenido han vivido con holgura, han amortizado su deuda, alcanzando en pocos años con solo el producto de la tierra labrada, una independencia y bienestar tan desconocido de ellos como envidiable para los que tuvieron que tomar el mismo punto de partida.<sup>90</sup>

El inspector Wilcken atribuye a la holgazanería y al vicio las causas de que otras colonias no progresaran al paso de la Candelaria. También hace referencia a otras falencias institucionales, de organización municipal y de transporte.<sup>91</sup>

La figura de Casado como gran emprendedor es relevada por los historiadores en general, su ambición de llegar a los mercados internacionales fue un emblema para incidir sobre la voluntad y decisión de los colonos en cuanto a sus cosechas y así Casilda se convirtió en la primera colonia en exportar a Europa su trigo.

A lo largo del proyecto, la expresión "Pampa Gringa" ha estado presente como norte, como fruto, como escenario del paisaje cultural. El significado encierra la fuerza de las "cadenas microrregionales"<sup>92</sup>. Un sistema de redes sociales y parentales integrado por parientes y amigos del mismo origen quienes compartían, no solo el sueño de llegar a América, sino también la información sobre las experiencias vividas facilitaban la llegada a estas tierras de sus paisanos. Esta característica, era fomentada en el origen de la actual localidad de Arequito donde la comunidad de origen italiano era mayoritaria. Se cumplió el deseo de muchos europeos quienes fundaron en el inconsciente colectivo, la Pampa Gringa.

---

90 Wilcken, *Las colonias*, 3.

91 Wilcken, *Las colonias*, 4.

92 Término utilizado por la autora Lía García, *Historia Integral de Arequito* (Rosario: Secretaría de Cultura. Comuna de Arequito, 1989).



Fig. 36: Plano Provincia de Santa Fe. Autor: G. Carrasco, 1888. Fuente: Archivo General de la Nación. Desarrollo de las colonias.<sup>93</sup>

93 Dócola y Puig, "Resistir la disolución".

El sur santafesino se caracterizó por estar integrado por colonias instituidas y fomentadas por capitales privados, aunque favorecidos por leyes, concesiones y beneficios que el estado provincial les brindó por cumplir con la política de Estado de poblar y producir. Estas colonias se diferencian claramente de aquellas en las que el Estado intervino directamente y también de aquellas que se instalaron a la vera del FCCA. El elemento distintivo por excelencia lo constituye la proyección e instalación del FCOS, el elemento dinamizador de la producción, el poblamiento, y la movilidad social. El proceso fue tan diverso porque siguió el minucioso plan de unir los poblados de alta producción del oeste santafesino con el elemento más vertebrador de la modernidad, las líneas férreas. Aunque teniendo en cuenta las colonias del FCCA, éstas se constituyeron a partir de las vías y no a la inversa. Las colonias que prefiguraron y precedieron al ferrocarril se encontraban en el Oeste Santafesino.

## Capítulo III

### III.a. Experiencia del ferrocarril

#### III.a.1. Contexto histórico mundial, nacional y regional

La configuración del paisaje cultural que se analiza en este trabajo está indisolublemente ligada a la organización del Estado Nacional, marco indiscernible de la estructuración del mercado internacional capitalista, en el que las ciudades y provincias emancipadas del virreinato se insertaron como productoras de bienes agropecuarios e importadores de industrializados. Esta investigación requiere, entonces, abordar dos fenómenos puntuales que fueron determinantes para la región y que devienen de las motivaciones precedentes; por un lado, el desarrollo de los ferrocarriles como estructurantes del intercambio de bienes y de personas; y por el otro, la instalación de las colonias que, según Silvia Dócola, implicaron un pasaje "de puntos de control en el corredor a la construcción de un espacio tensionado por los centros de dominio".<sup>94</sup> Estos fenómenos fueron determinantes para la organización nacional, en donde pueden verse, como marca Oszlak (1997) las huellas del pensamiento liberal, en el que orden y progreso se asomaban como el silente anclaje que atravesó la organización del Estado de la Confederación.<sup>95</sup> Colonias y ferrocarriles no pueden explicarse sin las tensiones que se suscitaron alrededor del modelo de nación durante el período de formación del Estado argentino, especialmente aquellas en función de los grandes textos previos y formativos de la Constitución Nacional, como las bases de Alberdi o el pensamiento de la generación del 37. Pero la consolidación del Estado Nacional será a partir de Pavón y de las tres presidencias históricas, Mitre, Sarmiento y Avellaneda que promoverán la colonización y los ferrocarriles, políticas que terminarán configurando el paisaje cultural a analizar.

---

94 Silvia Dócola y Mónica Puig, "Resistir la disolución (de la Provincia). Construir la región (Rosario) 1861-1870", y "Construir un espacio de frontera: una cuestión de dominio político/ una cuestión de dominio económico", en *Proceso de colonización del espacio santafesino. El territorio y el trazado de las colonias* (Santa Fe: Ediciones UNL, 2014), 183.

95 Oscar Oszlak, *La formación del estado argentino* (Buenos Aires: Planeta, 1997), 47.

### III.a.2. Dinámicas para la configuración de una zona. Territorio y fuerzas políticas. La incidencia de los modos de producción en el control sobre el territorio

Con la Campaña del Desierto de Roca entre 1878 y 1885 se amplió el límite físico de la nación y el horizonte económico. Los adelantos técnicos, sumados a la libre navegación de los ríos, cambiaron el modo de producción y el control sobre el territorio. La actividad industrial capitalista estaba estrechamente vinculada a la tenencia de la tierra, no devenía capital autónomo. Los dueños de saladeros eran terratenientes que en muchos casos estaban asociados o formaban familia con comerciantes de origen inglés. Los cambios en el mercado mundial fueron virando hacia la producción industrial derivada de la actividad ganadera, que requería de una inversión inicial baja.

Mientras que los países europeos principalmente desarrollaban la industria el resto de los países se dedicaron a la producción primaria (materias primas y alimentos), sistema denominado "División Internacional del Trabajo". Pero no solo se intercambiaban productos, grandes empresarios, banqueros y ricos comerciantes de los países industriales invertían parte de sus capitales en los países periféricos, sobre todo en ferrocarriles y en otras actividades vinculadas a la producción primaria.

La mirada global del historiador inglés Eric Hobsbawm<sup>96</sup> refiere a los cambios respecto de la tierra en la modernidad, que pueden condensarse en tres aspectos relevantes: la tierra debía ser poseída por propietarios privados con plena libertad de comprarla y venderla; los dueños de esa tierra debían ser hombres dispuestos a desarrollar sus productivos recursos para el mercado; la gran masa de población rural debía transformarse, en parte, en jornaleros libres y móviles para servir al sector no agrícola de la economía. La Europa industrializada no tenía asidero para el sector campesino de la población y los propietarios o trabajadores de la tierra debieron forjarse otros territorios para llevar adelante su modo de vida.

Las políticas argentinas hacia los inmigrantes europeos se concretaron por la mala situación en los países de orígenes, se emigraba por pobreza. Aunque también llegaron capitales, una serie de emprendedores extranjeros asentados en Argentina que no solo contaron con los medios para sus proyectos sino también con la colaboración de la clase gobernante, de las leyes redactadas y los aparatos políticos que les permitieron llevar adelante el programa del progreso.

---

96 Eric Hobsbawm, *La Era del Capital, 1845-1875* (Buenos Aires: Crítica, 1998).

### III.a.3. Aproximaciones históricas a la región

En la provincia de Santa Fe "el eje agroexportador exhibe como rasgo distintivo el peso de su producción cerealera y las particulares formas que adopta el proceso de apropiación de la tierra".<sup>97</sup> Cuando aún no existía una legislación en torno al problema de la colonización, los modos en los que debía llevarse a cabo este proceso constituían un espacio de discusión. A partir de la década de 1850, el debate que se desarrolló giraba en torno a los ejes de la política inmigratoria, económica y territorial, los cuales se consideraban, en su conjunto, formas de definir un modelo de país.<sup>98</sup> Insertar a la Argentina en el mercado mundial como productor de materias primas implicaba hacer cambios radicales. Bonaudo y Sonzogni (2006) expresan que se debió "mercantilizar la fuerza de trabajo escasa, obligándola a abandonar circuitos marginales de sustento, a formalizar relaciones laborales hasta entonces esporádicas y precarias, a identificar y asociar el trabajo asalariado con reglas de juego claras y definidas, se convierte en una prioridad."<sup>99</sup>

Puede decirse que "hacia 1865 se abre una nueva etapa en el proceso de colonización que se materializó en 1866, cuando Oroño promulgó una serie de "Leyes de Tierras". Estas consistían en expandir los frentes norte (hacia el Chaco) y sur (hacia el territorio en disputa con Córdoba y Buenos Aires) de manera simultánea, mediante la colonización agraria; y así lo expresaría en un Mensaje a las Cámaras del 11 de junio de 1866."<sup>100</sup>

El Estado-nación en las distintas presidencias, desde su constitución en adelante debía tener una solución respecto del problema indígena. No se podía gobernar poblando sin políticas que le dieran un corte definitivo y "las colonias venían a resolver dos preocupaciones importantes planteadas luego de Caseros: la erradicación del desierto y la radicación de inmigrantes europeos".<sup>101</sup> En este sentido, esta forma de apropiación del territorio posibilitó, a partir de 1856, la explotación de grandes extensiones de tierra en la provincia de Santa Fe.

Existieron aún otros modos de adjudicación de terrenos fiscales centrados en los procesos de colonización. Por un lado, tuvo lugar la conformación de colonias oficiales, impulsadas por los gobiernos, mientras que, por otro, se realizaron colonizaciones privadas por parte de empresas particulares.

En la región del sur santafesino inicialmente la fundación de colonias no fue significativa, no obstante, no impidió que, al comienzo de la década de 1880, experimentaran un fuerte desarrollo. Este hecho

---

97 Marta Bonaudo y Élica Sonzogni, *Cuando disciplinar fue ocupar (Santa Fe, 1850-90)* (La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Centro de Estudios Histórico Rurales, 2000), 2.

98 Fernando Williams, "Trazados y apropiación del territorio: cuatro colonias suizas en Santa fe", en AA.VV., *Proceso de colonización agrícola del espacio santafesino* (Santa Fe: Ediciones UNL, 2014), 107.

99 Bonaudo y Sonzogni, *Cuando disciplinar fue ocupar*, 2.

100 Citado por Dócola y Puig, *Proceso de colonización agrícola del espacio santafesino. El territorio y el trazado de las colonias "Resistir la disolución", y "Construir un espacio de frontera"*, (Santa Fe: Ediciones UNL, 2014), 169.

101 Williams Fernando, *Proceso de colonización agrícola del espacio santafesino. El territorio y el trazado de las colonias "Trazados y apropiación del territorio: cuatro colonias suizas en Santa Fe"*, (Santa Fe: Ediciones UNL, 2014), 107.

convirtió al territorio de la pampa húmeda en uno de los más poblados y productivos del país. Y en este proceso fue relevante la presencia del FCOS.

#### III.a.4. Los ferrocarriles en el mundo. El caso en Argentina

Hacia 1860, el mundo llamó al sistema económico mundial "capitalismo" por primera vez. Y el capitalismo iniciado varias décadas atrás tuvo su "logro supremo" en el ferrocarril, que junto al telégrafo y el buque a vapor fueron los medios de comunicación capacitadores de la industrialización, la capitalización y las transacciones comerciales. "Todo el mundo se convirtió en parte de esa economía"<sup>102</sup> caracterizada como "liberalismo económico".

La supremacía inglesa fue coherente con el desarrollo industrial inglés –Inglaterra constituyó el primer Estado en contar con una verdadera red ferroviaria al promediar el siglo XIX–, aunque pronto fue seguido por otros países en Europa y en América: Francia (1827), EEUU (1831), Bélgica y Confederación Germánica (1835), Italia (1839), España (1848), Canadá (1836), Cuba (1837), Guayana Inglesa (1847), Chile y Perú (1851), Brasil y Colombia (1854), Argentina (1857).<sup>103</sup>

La red ferroviaria construida en la Argentina, llegó a ocupar el décimo lugar en el mundo en las primeras décadas del siglo XX. El primer tren se hizo escuchar en Argentina el 30 de agosto de 1857, cuando la locomotora "La Porteña" se lanzó a recorrer el espacio que separaba la estación Del Parque (donde hoy se encuentra el Teatro Colón) con la Plaza Miserere, en Buenos Aires. Sin embargo, el proyecto ferroviario comenzó a una mayor escala con el proyecto del Ferrocarril del Oeste, que desde 1854 hasta 1862 fue llevado adelante por un grupo empresario nacional. Este Ferrocarril del Oeste fue "la primera experiencia local de cómo resolver la demanda de líneas férreas. Luego se constituirá en una empresa estatal. La inauguración del primer tramo en 1857, proceso que insumió más de tres años para los escasos primeros diez kilómetros de vías".<sup>104</sup> Entre los años 1857 y 1860, se dio comienzo a la explotación comercial de la línea. Al tiempo que se extendía su longitud por otros 30 kilómetros, esta vez apoyada exclusivamente en fondos estatales. Un proceso de negociaciones llevó, entre 1860 y 1862, a la transferencia de la compañía al sector público, en medio de la discusión y otorgamiento de una nueva serie de concesiones ferroviarias a otros agentes privados. En 1859 se otorgó la concesión del Ferrocarril del Norte, que incluía por primera vez la garantía de un beneficio mínimo sobre el capital invertido. Y en 1862, "después de la flotación exitosa la emisión de títulos ferroviarios argentinos en Londres se otorga otra concesión bajo el mismo régimen, pero para una inversión notablemente más elevada, del Ferrocarril del Sud."<sup>105</sup> Granero y Rizzo (2008)<sup>106</sup>, en su trabajo del Ferrocarril del Sud, estudian las configuraciones urbanas que surgieron y se desarrollaron como ciudades a partir de las estaciones ferroviarias.

---

102 Hobsbawm, *La Era del Capital*, 45.

103 Gabriel Ribas, "El tren llega a América Latina", en *Historia de América Latina desde los orígenes hasta la globalización* (Buenos Aires: Colegio Nacional de Buenos Aires), 12. Citando a Leslie Bethel (ed.), *Historia de América Latina* (Barcelona: Crítica, 1991), vol. 6.

104 Andrés Regalsky, "La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)", en *TST* (Buenos Aires: 2010), 220.

105 Regalsky, "La primera gran empresa", 222.

106 Melecia Granero y María de las Nieves Rizzo, "Ferrocarriles: integración regional y desarrollo sustentable", en *Arquitecturas del sur* (La Plata: Universidad de Mar del Plata, 2008).

El significativo aumento del área sembrada en la provincia de Santa Fe, su prolongación hacia Córdoba, siguiendo la línea de colonias fundadas sobre el ramal del Ferrocarril Central Argentino, dieron sus frutos y el cereal pasó a ser el principal rubro de las exportaciones argentinas.

En 1855, un decreto de la Confederación autorizó al banquero José Buschental a contratar la construcción de un ferrocarril que realizaría el recorrido Rosario–Córdoba, según los estudios del ingeniero Campbell. En su artículo 3º dice que los terrenos para el camino, muelles, estaciones y desembarcaderos serían entregados, libres de todo gravamen, a la empresa por el gobierno y los que no se hallasen en propiedad pública serían expropiados por su cuenta y pagados por él. Además, concedió a partir de dos leguas de la ciudad de Córdoba y una de cada pueblo de tránsito, cuarenta cuadras de fondo a cada lado del ramal. Finalmente, el Ferrocarril Central Argentino tomó 10 km en un recorrido de 333 km.

Durante la presidencia de Miguel Juárez Celman (1886-1890), se crearon numerosos edificios públicos y puertos. Al comienzo de su mandato el comercio floreció, aumentaron las líneas férreas, en solo un año (1889), entraron al país 260.900 inmigrantes.<sup>107</sup> Se decidió el predominio del capital extranjero en la economía y en la política Argentina.

---

<sup>107</sup> Ferrari y Gallo, *La Argentina del Ochenta al Centenario* (Buenos Aires: Sudamericana, 1980), 782.

### III.a.5. La Generación del '80

Las transformaciones políticas y económicas que experimentó la Argentina a mediados del siglo XIX trajeron aparejados profundos cambios en la estructura social. Durante los años que van de 1880 a 1900, no solo se incrementó de modo notable el número de habitantes del país, sino que además fue necesario redefinir tanto los roles como las competencias de los nuevos actores sociales y las nuevas formas de relación que estos establecían entre sí. Estas consideraciones son válidas para la Pampa Húmeda, objeto de esta investigación.

La generación del 80, perfiló sus políticas -económicas –liberales, homogeneizantes como las políticas lingüísticas, educativas y sociales –y debió confiar en los sujetos que estaban dispuestos a llevar el progreso adelante, con empuje, inversión, decisión y mentes visionarias, vinieran de la latitud que viniesen, y realizaran la tarea de colocar al país en línea con lo que la época exigía. Para ello dictó leyes, ganó militarmente tierras a los pueblos indígenas, seleccionó negocios y negociadores y soportó la jerga inmigrante hasta tanto la educación hiciera su trabajo con la lengua de los argentinos.

En ese marco, un inmigrante español culto, decidido a participar del convite del progreso y a emprender caminos hacia la riqueza, Carlos Casado del Alisal, llegó a la Argentina para erigirse rápidamente en banquero, empresario, fundador de colonias, de ferrocarriles y de una cantidad considerable de tierras inmejorables en la provincia de Santa Fe, como así también en el Chaco Boreal. Había arribado al país un perfil adecuado para que la elite argentina descansara su sueño de poblar el "desierto".

### III.a.6. Gestión política de Carlos Casado para la construcción del FCOS

Carlos Casado del Alisal fue un marino devenido en empresario. Nació en Villada, España, el 16 de marzo de 1833 y murió en Buenos Aires, el 29 de junio de 1899. Luego de una breve experiencia en la marina mercante viajó a la Argentina en el año 1857, a los 24 años de edad. Se instaló en la ciudad de Rosario, sitio en el que desarrollaría en pocos años una variedad de iniciativas comerciales, financieras, inmobiliarias y productivas.

La acumulación del capital de Casado no solo obtuvo su significación en la capacidad operativa del conjunto de sus saberes y experiencias, sino también en el modo en que logró establecer los lazos necesarios, sociales, políticos y jurídicos. La política fue un brazo necesario para el planeamiento y posterior realización del proyecto del FCOS. Sin embargo, para captar la situación que Carlos Casado prefiguraba, se debe leer el proceso -desde el inicio de la fortuna de Casado que le permitió hacerse de los bienes materiales que posibilitaron el futuro del FCOS – y en ese proceso de enriquecimiento nos encontramos con las redes familiares, de amistades, sus relaciones con el mundo de la política y, por supuesto, la debilidad de las leyes de un país incipiente.

Hacia 1862, Casado ya se había vinculado con el presidente argentino Bartolomé Mitre, a quien conoció durante una de sus visitas a Rosario. Un año después, consiguió el nombramiento como tesorero del directorio provisional encargado de construir el FCCA de Rosario a Córdoba, proyecto patrocinado desde 1855 por el general Justo José de Urquiza y diseñado por el ingeniero Allan Campbell. El Banco Mauá y Compañía se responsabilizó inicialmente de captar a los accionistas que participaron en el diseño de la vía férrea hacia Córdoba, que llegaron a sumar 145 personas. Casado suscribió 30 de las acciones puestas en venta, lo cual representó aproximadamente el 3% del total. Esta participación fue un gran medio para relacionarse con el ministro del Interior Rawson, con William Wheelwright –empresario norteamericano–, y con accionistas, profesionales y técnicos. De acuerdo con la investigación de Dalla Corte (2009), estableció una relación con un ingeniero llamado Blyth, que junto a Bustinza fueron los encargados de parcelar los territorios del área central que serían atravesados por el FCOS.

En el mes de junio de 1881, Casado propuso a un grupo de propietarios que formaran parte de un proyecto de ferrocarril que uniría Rosario con la Colonia Candelaria- que él mismo había fundado- y aún más allá. El mes siguiente, Casado elevó su proyecto al gobernador Simón de Iriondo y el contrato de concesión se celebró el 12 de noviembre del mismo año, para dar forma, a los pocos días, a la Sociedad Anónima Ferro-carril Oeste Santafecino. La concesión fue ampliamente favorable para los inversores, aunque no estuvo exenta de críticas. Uno de los puntos más criticados fue la explotación a perpetuidad y la cantidad de tierras que serían cedidas a condición de colonizar.

### III.a.7. La faceta económica y las anticipaciones financieras de Carlos Casado para construir el FCOS

La perspectiva económica que advertía Casado y que le permitiría edificar un imperio, como vimos en el punto anterior, tiene que ver con una casi perfecta adaptación a lo que el país en formación requería, estar en el momento preciso de la incorporación de la Argentina al Mercado Mundial a partir de la agroexportación.

Paralelamente, en Rosario Casado se ocupaba de la especulación inmobiliaria, comprando tierras en las costas rosarinas donde construyó el "Muelle Casado". Muelles, graneros y bancos, fueron negocios estratégicos en los que Casado emprendería junto a otros empresarios agroexportadores y formarían una Sociedad Anónima para acopio y conservación de granos, solicitando al gobernador la exención impositiva por 10 años. En 1881 inauguraron "Graneros y Muelles de Rosario".

Pero para Casado el circuito económico no estaba completo. El hombre que se había ligado con toda la política santafesina, que había influenciado a presidentes, que había ido de las redes privadas a las redes públicas para potenciar sus visiones y su capital, sabía que la zona que tan activamente había promocionado, adquirido y gestado, necesitaba de un ferrocarril., Obteniendo beneficios como garantías, tierras y, liberación de impuestos a las importaciones de maquinarias e insumos, Carlos Casado acudiría al Estado para desarrollar el FCOS.

### III.a.8. Desarrollo del Ferrocarril Oeste Santafesino

El Ferrocarril Oeste Santafesino fue el primer proyecto ferroviario llevado efectivamente a la práctica, cuya concesión fue otorgada por el gobierno provincial. Se distinguió, además, porque se trató de una empresa conformada por capitales privados nacionales en su primer tramo, y en los siguientes tuvo financiación inglesa. Se destacó también por el hecho de que construyó y explotó la totalidad de las secciones originariamente proyectadas, tendiendo más de doscientos kilómetros de vías en un territorio "virgen". Respecto de esta concesión que obtuvo Casado, se consideró que las condiciones impuestas por el inversor fueron exageradas, tal como lo consigna el diario *La Capital* del 27 de Julio de 1881, criticando la entrega de las ciento cincuenta leguas de tierras que la provincia debía pagarle a la empresa por cada tramo concluido, tal como se establecía en el pliego de Casado. Igualmente, el Poder Legislativo provincial promulgó la ley que permitía a la empresa de Casado "construir y explotar a perpetuidad el Ferrocarril Oeste Santafesino".<sup>108</sup> La finalidad era transportar la producción agropecuaria al puerto de Rosario.

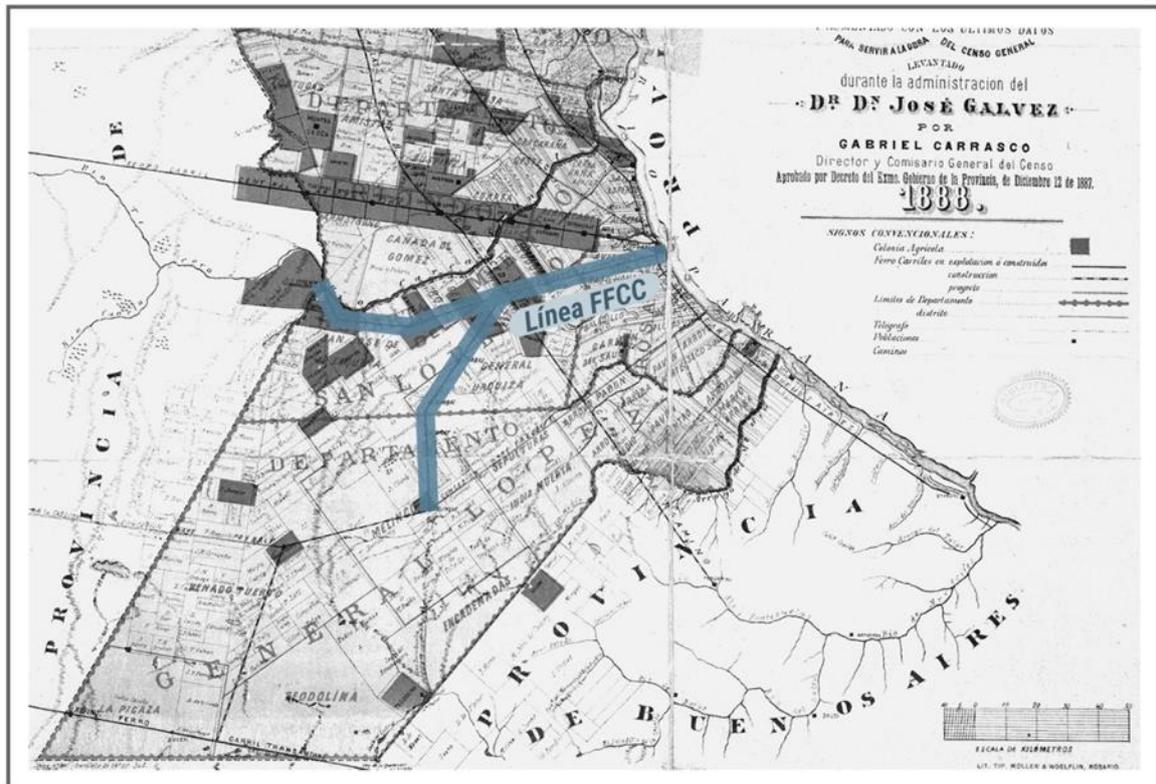
Casado tuvo la posibilidad de llevar a cabo tan ambicioso proyecto, puso su empeño y justificó dicho proyecto basándose en datos específicos sobre la producción de las colonias existentes en la zona y la realidad concreta del área. Retomó a experiencias previas, aprendió de experimentaciones fallidas y pudo leer las posibilidades que el territorio le ofrecía.

---

108 De Marco, *Carlos Casado*, 161.

### III.a.9. Cuarta intervención: FCOS.

La ruptura con el vacío: la instalación del FCOS. La producción: el pajonal se hizo trigo. Población y tráfico ferroviario. Transformaciones a nivel territorial: los poblados. Transformaciones a nivel urbano



y arquitectónico: las estaciones

Fig. 37: Fragmento plano Provincia de Santa Fe. Autor: G. Carrasco, 1888. Fuente: Archivo General de la Nación.

La presencia de las colonias, conjuntamente con los inmigrantes, aporta a la región un desarrollo sostenido y como consecuencia un crecimiento que interpela esta producción. Vale decir que el territorio, con sus nuevos pobladores produjo e instaló componentes asociados con la labranza. Los bueyes, los arados, los montículos de cereales, algunos molinos fueron modificando el paisaje. El andar silencioso y solitario del agricultor surcando la tierra se transforma en una imagen cotidiana. Otra construcción, que ya se ha mencionado y que se suma a la circulación de este nuevo grupo social, es el almacén de ramos generales, cuya propiedad era detentada por los fundadores de las colonias en algunos casos. Allí los colonos se proveían de todo lo necesario para su sustento y el afianzamiento de sus proyectos. Poco a poco escuelas, templos, plazas fueron integrándose al espacio y construyendo el paisaje.

Aunque la Constitución Nacional era una reglamentación muy general permitía que cada provincia estableciera sus leyes particulares, puesto que era preciso poner en letra, mediante códigos, resoluciones y leyes el espíritu de la Ley Fundamental. En el caso preciso de este proyecto de país,

las autoridades comenzaron con la legislación para promover y organizar el traspaso de tierras públicas. En el caso de la provincia de Santa Fe los cambios económicos, sociales, culturales se iban produciendo a partir de nuevas legislaciones que incidieron en el reparto de la tierra.

Una de las dificultades a subsanar fue encontrar una metodología para la distribución de tierras a inversores. En principio se retomó la ley de enfiteusis que Rivadavia había implementado<sup>109</sup>.

Sin embargo, el sistema no dio buenos resultados a la provincia por lo que se sanciona una ley provincial que permitía la venta de las tierras públicas, aun las que estaban cedidas por el viejo sistema de enfiteusis. La situación jurídica frente a la propiedad o cesión de la tierra no era clara y la mayoría de las veces había que desentrañar si se obedecía a la Constitución Nacional o provincial.

En la provincia de Santa Fe se produjo la explotación de tierras a partir de núcleos familiares que comenzaron a definir un paisaje cultural que, en el Pago de los Arroyos, se caracterizaría por la combinación rural y urbana, que se mantuvo en el tiempo, más allá de ciertos y lógicos cambios. Es decir que la producción se organizaba en torno a una unidad, donde los propietarios, junto a su familia, realizaban el trabajo para generar su propio sustento y excedentes.

El Pago de los Arroyos, en su diversidad, ofrece un paisaje urbano y otro rural. Es en la integración de ambos que su desarrollo y crecimiento ha ido construyéndose un paisaje cultural que continúa hoy en día renovándose a través de sus cambios y al abrigo de sus permanencias.

La ciudad de Rosario, capilla en su origen, significaba ya mucho más que la fe, puesto que su ubicación frente al río Paraná le daba el privilegio de las ciudades puertos, aunándose con la fertilidad de la tierra y el clima. Era una atracción indefectible, tanto para inversores como para los inmigrantes trabajadores. Las empresas colonizadoras y los nuevos pobladores tomaron los desafíos a los que la época dio lugar.

Los comienzos, tanto para migrantes como para inmigrantes, fueron difíciles. Por un lado, las empresas colonizadoras enfrentaron serias dificultades y por otro lado, para aquellos que trabajaban la tierra, la vida en la campaña les imponía duros desafíos. Fueron muchos los que, desalentados, abandonaron las tierras y dirigieron sus esfuerzos hacia otros horizontes. Aunque lentamente, la zona rural siguió poblándose. Sin embargo, a partir de la década del 70 la economía santafesina floreció gracias a la importante llegada de inmigrantes.

En el periodo de 1861 a 1878, la provincia se transformó considerablemente en su composición poblacional. Pasó de tener tres colonias en 50.216 hectáreas, integradas por alrededor de tres mil habitantes, a sumar cincuenta colonias representadas por alrededor de veinticuatro mil habitantes en una superficie de 355.085 hectáreas.<sup>110</sup>

En el departamento Rosario se instalaron especialmente italianos, españoles y franceses. Los inmigrantes italianos fueron los más numerosos en todo este el proceso de inmigración.

---

109 A. Levaggi, "La enfiteusis", en *Santa Fe en tu historia*, nro. 5 (Buenos Aires: Universidad del Salvador, 2008).

110 Gabriel Carrasco, *Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe* (Rosario: Imprenta de Carrasco, 1884), 20.

A pesar de dificultades de variado orden que se presentaron- pérdidas de cosechas a causa de plagas, inconvenientes de orden jurídico y económico- Rosario tenía un creciente comercio, bancos, provisiones para los productores, puerto, y una población en franco incremento y un crecimiento verdaderamente exponencial que interpelaba nuevamente al momento. La infraestructura edilicia despegó, las calles del centro se empedraron, se extendió el alumbrado público. Aparecieron los edificios emblemáticos, entre los cuales se encontraban el de la Aduana y el de la jefatura política.

La ciudad de Rosario que proveía todos los servicios e insumos necesarios para la región. Se convirtió en el espacio articulador de las actividades mercantiles y productivas de la región, así como el centro de instituciones financieras y de crédito para el financiamiento de las exportaciones e importaciones.

Estas transformaciones dieron lugar a un gran incremento de trabajadores de múltiples actividades sobre todo comerciales, artesanales e industriales. La mano de obra como la de albañiles, carpinteros, herreros se hizo muy necesaria. Por otro lado, se instalaron de algunas fábricas y establecimientos manufactureros. También aparecieron fábricas de cerveza, de aceite de maní, de aguas ardientes, de chocolate, de hielo, etc.<sup>111</sup>

Sin embargo, si bien se ocupaba a muchos artesanos, trabajadores domésticos y de oficios varios, el trabajo más significativo se constituía en el ámbito rural. La vida cotidiana en el espacio rural tenía el color del progreso a través del trabajo. Los niños colaboraban como boyeros o haciendo alguna tarea de acuerdo sus posibilidades. En tanto las mujeres de los agricultores, además de atender las tareas de la casa, mantenían la quinta, el corral, el monte frutal y cuando hacía falta, trabajaban codo a codo con sus maridos en el campo. Con frecuencia, en tiempos de cosecha la mano de obra familiar no alcanzaba y había que sumar jornaleros y peones que venían de la ciudad con poca calificación. La mano de obra familiar, representaba la principal fuerza de trabajo con la que podía contarse, razón por la cual los emprendimientos, que más avanzaron, fueron aquellos cuyas familias tenían un mayor número de hijos.

Otro eje del marco social que dio lugar a la Pampa Gringa es el educativo, ligado esencialmente a la comunicación. Las lenguas agregaron más color a la trama de permanente transformación de este paisaje. Si para 1858 solo había un 17 por ciento de población alfabetizada en la provincia, la situación se revertiría en pocos años.<sup>112</sup>

La multiculturalidad con la que se consolidó el paisaje cultural trajo aparejado ciertas limitaciones a partir del idioma. La lengua de origen era, –y es– parte de la identidad de cada comunidad, por lo tanto, la conservaban con recelo. En los primeros tiempos, los "gringos" comprendían bastante poco de lo que se les transmitía mediante la palabra. Las señas y los gestos conformaban su "diccionario antropológico". La educación argentina se empeñaría en desterrar la lengua del inmigrante.

---

111 Carrasco, *Descripción geográfica*, 95.

112 Carrasco, *Descripción geográfica*, 100. *Mensaje del Sr. Gobernador de la provincia, Don Servando Bayo, a la H. Legislatura. Leído en Sesión del día 21 de mayo de 1874.*

De este modo, las comunidades fueron agrupándose según su origen para preservar la identidad de su etnia. Otra variable que venía a consolidar su identidad era el matrimonio endógeno. Los hombres que habían llegado solos y solteros a "hacerse la América", debían en principio, forjarse una posición mediante la propiedad de tierras o arrendamientos productivos, para formar y sostener una familia. Si lo conseguían, recurrían entonces a sus parientes o amigos de la aldea de donde provenían para que les hallasen una novia. Estos rasgos endógenos colaboraron para que la comunicación en español fuese escasa, sobre todo en la comunidad italiana, donde las "redes de microrregiones" eran verdaderamente sólidas. Otras nacionalidades accedían a enlaces interétnicos con más frecuencia.

En las escuelas, los maestros debieron enfrentarse a este obstáculo que representaba la resistencia a aprender español y se le sumaba el hecho de que los niños desempeñaban tareas que colaboraban con el sustento de la familia. Por una parte, las escuelas no eran muchas, y por otra, lo que faltaba era el maestro. Por ende, la escuela pública fue política de Estado, con su característica homogeneizadora creó las condiciones para que los hijos de inmigrantes fuesen educados en un nuevo contexto sociocultural en el que la lengua sería prioridad. Las escuelas privadas eran menos y en muchos casos tenían como fin conservar la lengua de origen. Aquí había un contrapunto entre bienes culturales. El censo escolar de 1873 mostró crecimiento en la alfabetización, producto de 81 escuelas, de las cuales 59 eran públicas.<sup>113</sup>

De todos modos, la construcción del paisaje continuaba, matizada por los diversos componentes que hacen a los grupos sociales. Otros artefactos se integraron. La zanja se transformó en el primer recurso de delimitación territorial, especialmente para los animales que quedaban encerrados. Los "zanjeros" eran irlandeses; cavaban zanjas que tenían una boca de cuatro metros por dos metros de profundidad. En cuanto al alambrado, el primero fue traído por el inglés Newton a la provincia de Buenos Aires, en Chascomús, en 1845. Era un alambre grueso con el que rodeó la huerta y el jardín de la estancia Santa María.<sup>114</sup> Este elemento vino a cubrir la necesidad de cercar las tierras para la producción ordenada de carnes y cereales, representó una suerte de hito, no solo geográfico sino temporal. Desde ese momento, todo se transformó, especialmente la vida nómada del criollo. Trotar a campo traviesa sería impedido por los cercos, el alambrado o las zanjas. El gaucho, el hombre a caballo, encontraría en los campos alambrados su morada final. Esto trajo una consecuencia subyacente; el criollo conocía su entorno –una suerte de casa grande–, no había secretos en las pampas para él. He aquí otra oportunidad para vertebrar su pasado en una nueva identidad que resultaría un pasaporte hacia la pertenencia. Esta oportunidad era mucho más prometedora y feliz que la de formar parte de las filas del ejército. El labrador europeo traía en sus manos el saber hacer, pero la lengua y el ecosistema le eran desconocidos. Allí nació una necesidad mutua que forjaría un vínculo del cual surgiría una suerte de reivindicación del perfil del gaucho y con este aparecería la expresión "hacer una gauchada".

---

113 "En 1884, La Ley de Educación Común N° 1.420 bajo la presidencia de Julio A. Roca, gratuita y obligatoria. fue la piedra basal del Sistema Educativo nacional. Se aprobó el 8 de julio de 1884, después de fuertes debates en el Congreso Nacional y en la prensa". De los Ríos, *Hacia un nuevo orden fiscal*, 102.

114 Landaburu, "El alambrado. La zanja".

En la pampa gringa, los "alambradores" eran de origen vasco. Para tender el alambrado en extensiones grandes se necesitaban postes, para lo cual se utilizó el ñandubay. Pronto comenzó a escasear; por ello, en principio se colocaban más espaciados y entre medio se utilizaban varillas de madera, hierro o alambre retorcido. Más tarde, se empezó a usar sucesivamente el lapacho, el caldén y principalmente, el quebracho.<sup>115</sup>

El alambrado cubría importantes áreas, desplazando así la antigua fisonomía de las estancias, cuadriculándolas. Los gringos domesticaban las pampas, modificando tanto las costumbres como las modalidades del trabajo rural. Así fue desapareciendo el rodeo y las rondas para apartar y marcar animales.

Roberto Landaburu en su libro *Gringos* describe que, en 1880, Miguel Lanús introdujo en la Argentina el primer molino a viento para sacar agua de los campos. Muchos resistieron los cambios y consideraron un atropello limitar el libre tránsito por caminos por donde generación tras generación habían transitado. Sin embargo, tanto el alambrado como la aparición del molino fueron artífices de que la producción agrícola y ganadera explotara en la pampa, permitiendo el desarrollo de ambas actividades.

La producción aumentaba y debía ser almacenada. Aparecieron así los graneros, generando una nueva transformación del paisaje. Los caminos reales y alternativos se volvían insuficientes y lentos por la dimensión del rendimiento que los agricultores obtenían de la tierra.

La comunicación terrestre estaba entorpecida por la falta de caminos y de falta de seguridad –debido a los continuos asaltos de indios y de malhechores– representaba una verdadera limitación, no solo para el traslado de personas, sino también para el comercio. Los costos cuadruplicaban el valor de las mercaderías y se lentificaba el desplazamiento de personas. Estos avatares se tradujeron en demandas de cambios. La vía marítima y fluvial se presentaba como alternativa, pues ya existía y se integraba al paisaje con buques a vapor que se dedicaban al transporte comercial. Santa Fe es una provincia rodeada por agua y por ríos. Esa navegabilidad se ofrecía como medio de transporte. El río Paraná, el más importante, facilitaba con más fluidez en algunos tramos y en otros, exigía cierta pericia para las embarcaciones. En cuanto al río Carcarañá, si bien se intentó su navegación para transportar la creciente producción, dicha empresa fue efímera. Las condiciones del geo sistema no acompañaron el emprendimiento: ni el peso de la carga, ni su dimensión encontraban respuesta en el curso de los ríos.<sup>116</sup>

Por otra parte, el *genius loci* acompañaba las manos de los colonos pero el sistema no; las bolsas de arpillera y las carretas eran precarias, situación que obstaculizaba a la producción. Surgió la exigencia de modernizar el flujo de los productos a su destino final. Nuevas construcciones se asomaban en el horizonte que seguía afianzando la identidad de la región: el elevador de granos y los nuevos muelles.

---

115 Landaburu, "El alambrado. La zanja", 110-112.

116 Carlos Alberto Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino: Carlos Casado y la colonización de la Pampa* (Rosario: El autor, 2006), 52.

Casado percibió, entonces, los factores existentes, comprendiendo que ordenados de otro modo, definitivamente podrían responder a la demanda que el flujo de comercialización exigía. En principio, los elementos del geo sistema de la región, ya advertidos en la fundación de la colonia –la fertilidad de la tierra, el clima, el suelo, la ubicación geopolítica como ágil corredor hacia el puerto y la providencial productividad, sumados a la oportunidad– lo inclinaron al nuevo desafío de desarrollar el proyecto de construcción del FCOS.

Casado interpretó el horizonte y sus demandas, por eso continuó su actividad en Rosario. Allí adquirió terrenos conocidos como los Altos de Santa Cruz y también un amplio sector de un bajo en la barranca del Paraná, que ocupaba doscientos metros de extensión sobre la costa. Allí edificó un muelle para facilitar la canalización de la producción de la región, incluida la suya. Estos emprendimientos fueron complementados con una amplia barraca que servía como depósito de antepuerto, para el almacenamiento de productos en espera de vapores.

En este contexto floreciente y productivo en abril de 1878, se registra la primera exportación de trigo de la república, ya mencionada. Fue un hecho económico tan destacado que el presidente Avellaneda, en 1879, visitó la ciudad de Rosario. Casado ese mismo año, junto con otros empresarios locales, fundó la Compañía Anónima Graneros y Muelles de Rosario.<sup>117</sup>

La compañía compró un terreno sobre la franja de la costa ubicada entre la calle Balcarce y el Boulevard Santafesino, actual Boulevard Oroño, que se encontraba aguas arriba del cuadro de la estación Rosario del FCCA, ubicada en una localización estratégica, pues el río allí tenía gran profundidad. Estos recursos favorecerían una fácil llegada desde el interior a los productos por embarcarse. Poco más tarde se iniciaron trabajos de construcción y dos años después, el 22 de diciembre de 1881, se inauguraría el primer elevador de granos de Latinoamérica, con una capacidad para 3600 toneladas de granos, motores a vapor de 70 HP, que impulsaban una compleja instalación de norias y cintas transportadoras.

---

117 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafesino*, 41-43.

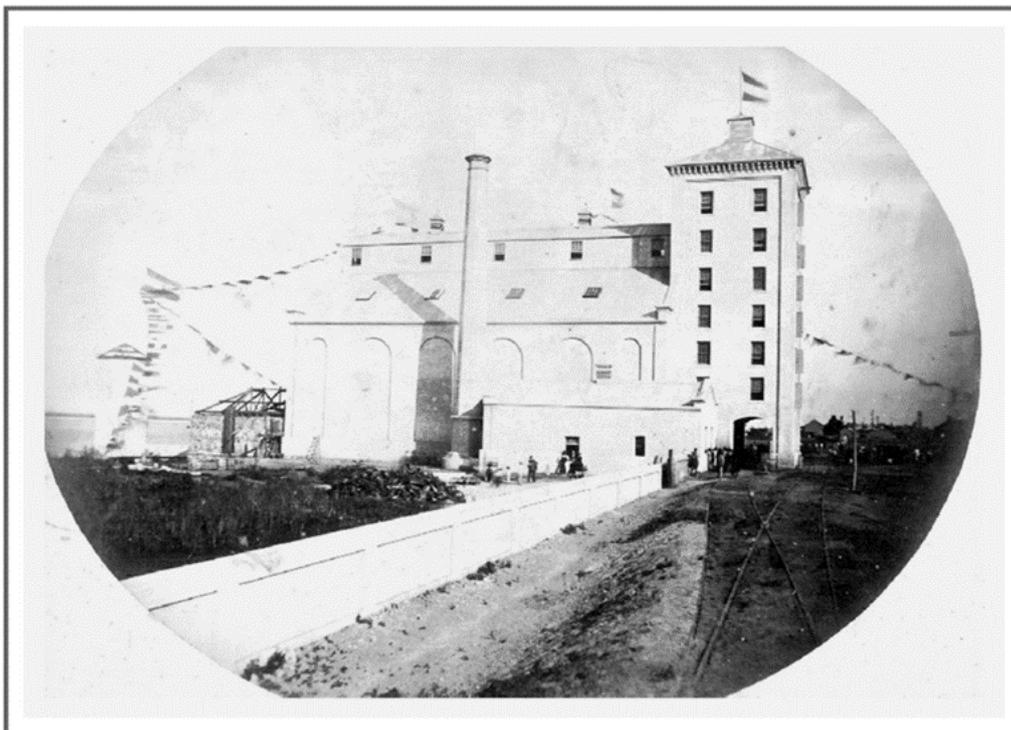


Fig. 38: Instalaciones de los Graneros y Muelles del Rosario en una vista probablemente tomada el día de su inauguración (22 de diciembre de 1881). Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".

Siempre tratando de trasladar los grandes volúmenes de producción a "buen puerto", en forma eficaz y eficiente desde la Colonia hacia el Río Paraná, Carlos Casado solicitó FCCA de capitales ingleses, la construcción de un ramal que, partiendo de estación Carcarañá (4° estación en la línea Rosario-Córdoba), llegase hasta la Colonia Candelaria. Aunque Casado había participado activamente en conseguir suscriptores en las acciones del Central Argentino, siendo él mismo un suscriptor además de ocupar el cargo de tesorero del directorio provisional de esta compañía, el Central Argentino le negó la construcción de este ramal. Este hecho no lo amedrentó, por el contrario se decidió a encarar él mismo la empresa de un ferrocarril para el oeste santafesino. Sería un ferrocarril de trocha ancha (1,676 mm) como el FCCA, descartando la trocha métrica (1,000 mm), más económica, que comunicaría a la localidad de Rosario con Colonia Candelaria y que, en etapas posteriores, alcanzaría las poblaciones de San José de la Esquina (al oeste) y Melincué (al sur). Casado elevó su propuesta al gobierno de la provincia de Santa Fe. El 17 de octubre de 1881, mediante la ley de la provincia de Santa Fe, lo autorizaron a formar una empresa llamada "Ferrocarril Oeste Santafesino".<sup>118</sup> Los colaboradores fueron al agrimensor Julián de Bustinza, quien ocupó el cargo de director técnico en la línea férrea, y el ingeniero Ignacio Firmat, quien fuera el encargado de la construcción de la misma. Ambos eran españoles y pertenecientes a su círculo de confianza.

En la inauguración del mercado feria en 1881 en el poblado de la Colonia Candelaria, otro polo de formación diferenciada que llegaba para seguir componiendo el paisaje, Casado anunció el proyecto

<sup>118</sup> Mario Justo López, "El ferrocarril Oeste Santafesino", en *Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886* (Buenos Aires: Editora Argentina, 1991), 286.

e invitó a los interesados a sumarse a su sueño de unir Rosario con Casilda, a comprometerse con la suscripción de acciones del proyecto del ferrocarril.

El 7 de diciembre siguiente fueron presentados para la aprobación del gobierno provincial los estatutos de la "Sociedad Anónima Ferro-Carril Oeste Santafecino", con la que Carlos Casado se comprometió a construir la línea, transfiriendo a ésta el derecho que le acordaba el contrato suscripto con la provincia. A cambio de esto, se reservó el derecho para realizar la venta de parcelas urbanas en torno a las estaciones y la posesión de 150 leguas de tierras fiscales que la provincia acordó como subvención.<sup>119</sup>

El 24 de enero de 1883 se presentaron los estudios terminados para la ejecución de un ramal que ligara la estación terminal Rosario con la aduana. Previamente, se había elevado una serie de proyectos que fueron modificándose hasta optimizar el plan: el 14 de agosto de 1882 se presentaron estudios que preveían la ejecución del empalme de Graneros y Muelles Rosario con el FCCA sobre el eje del actual Boulevard Oroño (Boulevard Santafesino) y el acceso a la estación terminal se ejecutaría sobre el eje del Boulevard Argentino (Avenida Pellegrini). Asimismo, se planteó la posibilidad de construir un ramal que conectara la estación terminal de Rosario con el bajo de la aduana, de modo que se adecuara el servicio de cargas. En esos estudios se establecieron las medidas del ancho de la zona de vías (30 metros), con la excepción de los accesos en Rosario y Casilda, en los que la medida de la zona vial sería de 15 metros. Pero el 28 de noviembre de 1882 se modificó el ingreso a los Graneros y se lo planteó sobre el eje de la calle Pueyrredón. La concreción de proyecto tenía un punto de partida.

La gestión del desarrollo del proyecto comenzó con el reconocimiento del territorio para relevar los componentes del geo sistema de la región y que fuera tenido en cuenta al momento del diseño del tendido de la vía férrea. Como se trataba del Pago de los Arroyos, los movimientos hídricos serían fundamentales, razón por la que aprovecharon las zonas más altas.

La parcelación de las tierras que debían acompañar al tendido requería en precio fijar la ubicación de cada estación, que incluía también un cuadrado de mil metros por costado, donde se desarrollarían los pueblos, teniendo que ser habilitados el mismo día que se inaugurara la estación. La expropiación de dichos terrenos estaba a cargo de la empresa, excepto aquellos destinados a la edificación de la terminal Rosario, que dependía de la decisión impartida por la Legislatura provincial y el municipio respectivo. La exención impositiva por el término de diez años era una gracia para los pueblos que se instalaran junto a esas paradas. Asimismo, quedó prohibido el trazado de otra línea férrea en las cercanías del Oeste Santafesino por el plazo de dos décadas. Un beneficio que debía otorgar la empresa era transportar por media tarifa a todos los pasajeros y cargas de distintas sociedades ferrocarrileras cuyas vías tocaran en los extremos. Tal era el caso del Central Argentino, ya que ambas se interceptaban en el tramo inicial a la altura de Rosario.

Por otra parte, se acordó también garantizar un interés del siete por ciento anual en su explotación sobre un costo fijo (sería de quince mil pesos fuertes por kilómetro de trocha ancha 1676 metros) si el

---

119 Justo López, "El ferrocarril Oeste Santafecino", 287.

Estado nacional no la otorgaba<sup>120</sup>. Esta solicitud generó, en agosto de 1882, una fuerte polémica entre los senadores, especialmente quienes en su mayoría la calificaron de "concesión monstruosa", otorgada por el gobierno de Santa Fe al constructor del Oeste Santafesino por concederle dicha garantía en la explotación de los primeros cincuenta kilómetros.<sup>121</sup>

El 2 de setiembre de 1882 fueron aprobados los planos del FCOS por el Departamento Topográfico y Fiscal y Casadol recibió la concesión de la línea férrea –desde la ciudad de Rosario hasta las inmediaciones de la Colonia Candelaria (Casilda), con ramales a Melincué (San Urbano), Colonia Iriondo, San José de la Esquina y al puerto de Rosario–. En veinte días se aprobó una ley provincial para la expropiación de terrenos en Rosario para la instalación de la estación. Estos terrenos estaban situados en la calle Chacabuco, entre 3 de Febrero y 9 de Julio. Es el lugar donde actualmente se encuentra el antiguo edificio de pasajeros, devenido en centro municipal.<sup>122</sup>

El 10 setiembre de 1882 se realizó el acto de inicio de las obras. El evento tuvo lugar en la explanada del Colegio Nacional, lugar muy próximo a donde se construiría el edificio de la estación de pasajeros, la zona de depósitos, de talleres y otras dependencias.

La empresa tenía una envergadura de la que probablemente no eran todos conscientes. Tanto la inversión material, como la mano de obra calificada necesaria eran componentes que representaban un verdadero desafío. En corto tiempo comenzaron las expropiaciones de las tierras por donde atravesarían las vías férreas. El futuro trazado del ferrocarril agregó valor a las tierras.

En la localidad de Rosario el edificio de la estación ferroviaria para pasajeros Oeste Santafesino, fue construido en el hoy conocido Parque Urquiza, en los terrenos llamados Las Baterías. Fue ampliada y terminada en el año 1888.

Existió una demora de dos meses por causas de ajustes en el trazado de las arterias y la llegada de los materiales y herramientas para la construcción, pero una vez que comenzó a desarrollarse el proyecto, el desarrollo del paisaje no tendría descanso. Los rieles aparecieron en el territorio, y también nuevas labores ligadas a la construcción de este camino de acero.

Los terraplenes que acompañaban al ramal de Graneros, junto con la promesa del Ferrocarril preludiaron el progreso comunitario. La zona ya parcelada comenzó a transformarse en barrios. Las obras del ferrocarril aumentaron la población, el mercado inmobiliario comenzó a desarrollarse cerca de las vías del tren: los trabajadores que ya pasaban el centenar buscaban sitios para acquerenciarse.

El paisaje continuaba recibiendo los nuevos componentes para seguir edificando horizontes de progreso y bienestar. Los durmientes de quebracho se acrecentaban al lado de los graneros, los rieles iban apareciendo y prontamente comenzarían esta fabulosa obra integradora de la huella del trabajador anónimo. El paisaje descansaba solo por las noches y al amanecer retomaba el trajinar labriego y el ruido del futuro.

---

120 Justo López, "El ferrocarril Oeste Santafesino".

121 García, "El Ferrocarril como medio transformador".

122 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafesino*, 69.



Fig. 39: Acto de inauguración del FCOS en Villa Casilda. Fuente: *Revista del F.C. Central Argentino*, octubre 1917. Colección Ángel Ferrer. "Génesis del Ferrocarril Oeste Santafecino". En *El Ferrocarril oeste Santafecino: Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario: El autor, 2006, 101.

De este modo, el 4 de noviembre de 1883 quedó inaugurado el primer tramo de esta línea del ferrocarril, ocupando en su totalidad una longitud de 60 km. Las estaciones eran: Rosario, Bajo Hondo (apeadero), Pérez a 16 km, Zavalla a 27 km, Pujato a 41 km y Casilda a 55 km. Asimismo, el servicio llegaba a los graneros del Rosario a 4 km y a la Bajada al puerto y Aduana Nacional a 1,7 km. Este era un recorrido que concretaba un verdadero ferrocarril de circunvalación.



Fig. 40: Mapa de la trama urbana del Rosario de 1883 con la inserción de las vías del FC Central Argentino y del FC Oeste Santafesino. Autor: Arq. Oscar Mangsfeld. Fuente: Centro Estudios Urbanos del Rosario.

Después de cruzar la ciudad los rieles se desplazaban en forma paralela al camino que conducía a Colonia Candelaria, fue así como en función de una línea recta con eventuales desviaciones, por lo que no interesaban los obstáculos existentes, ya sea cañadas, campos bajos ni propiedades privadas, porque los primeros se solucionaron con la construcción de puentes, alcantarillas o terraplenes, y los mencionados en último término por medio de expropiaciones.



Fig. 41: Fernández Priotti, Carlos Alberto, *El ferrocarril oeste santafesino Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario: El autor, 2006, 80.

El 18 de setiembre de 1883 se produjo la primera adquisición de parte del terreno, destinado a una de las estaciones intermedias entre Rosario y Villa Casilda, correspondiendo a la que luego sería Zavalla, ubicada en la mitad del trayecto entre las dos cabeceras; en octubre se completó la operación para el resto del espacio necesario de la futura población. Además de la complejidad que implicaba llevar a cabo las obras de construcción y urbanización, hubo que enfrentarse a intereses de diverso orden, que se manifestaban en resistencias y que requerían negociaciones, hasta litigios interminables. A pesar de que había un apoyo legal para proceder a las expropiaciones —efectuar expropiaciones de terrenos particulares por causa de utilidad pública—, Casado tuvo que enfrentar pleitos prolongados judiciales o arduas negociaciones con sus propietarios hasta llegar a un acuerdo definitivo, sobre el valor de venta o por intervención de la Justicia.

El caso de Pujato fue el más problemático, donde la determinación de Casado ante la oposición de Bustinza, propietario de las tierras y fundador de la Colonia Clodomira, llevó a Firmat a solicitar ante el gobierno el cambio del emplazamiento original de la estación. Ese requerimiento consistía en llevarla desde el kilómetro 40.500 al 37.500, de manera tal que quedara fuera de las tierras de Bustinza, ya que las gestiones de expropiación se encontraban envueltas en un complejo litigio.<sup>123</sup>

<sup>123</sup> Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafesino*, 97-98.



El FCOS implicó, en la primera etapa de su constitución, el crecimiento poblacional de la zona, y por añadidura, el crecimiento económico de una zona que aún era promesa de innumerables posibilidades. Los servicios regulares que este ferrocarril prestaba fueron fuente de surgimiento de nuevos proyectos y emprendimientos en una tierra que esperaba los artífices de su progreso. Por su parte la provincia organiza la administración del territorio, en 1884, con la formación de departamentos nuevos como Iriondo, San Lorenzo y General López que se gestaron a partir de la división del departamento Rosario.

Las crónicas de la época, difundidas por los diarios como *El Independiente*, *La Capital* y *El Mensajero*, daban cuenta de los avances de los trabajos de construcción de la estación de Villa Casilda, así como también otras mejoras integrales y novedosas dentro del desarrollo urbano. Las obras paralelas atendían a lo comercial, turístico y recreativo, como lo fue la casa de Baños.

Este emprendimiento se construyó en una etapa anterior a los "Baños del Saladillo", propiedad de Manuel Arijón en Rosario en el año 1886.<sup>125</sup> En cuanto al área turística, el Oeste Santafecino sumó a Casilda un servicio adicional –para los días domingos y festivos– para quienes querían hacer viajes de recreación a La Candelaria. Algunos personajes ilustres desfilaron por estos pagos. El escritor italiano Edmundo De Amicis, formó parte de un viaje recreativo, invitado por Carlos Casado. Domingo Faustino Sarmiento también visitó Casilda y tuvo oportunidad de comprobar el impacto, que las políticas de inmigración, promovidas durante su gestión, estaban produciendo en la zona.

El creciente progreso planteó la necesidad de un nuevo hotel, -pensado para las personas de paso- que se inauguró llevando el nombre de Oeste Santafesino en honor al emprendimiento.<sup>126</sup> También se inauguró un Hipódromo con el mismo nombre hacia el año 1885.

Existen exhaustivas descripciones que dan cuenta pormenorizada del vertiginoso progreso de la región, sus transformaciones, su franco progreso. Las nuevas obras como la construcción del nuevo Molino Fénix de Villa Casilda dan muestra de la magnitud del desarrollo de la población y su industria, dicha estructura, propiedad de Thedy, estaba constituida por maquinarias traídas de Estados Unidos y su depósito de trigo tenía capacidad para almacenar 35.000 bolsas.

---

125 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 183.

126 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 145.



Fig. 43: Imagen satelital 2020. Fuente: Fernandez Priotti, Carlos Alberto. *El ferrocarril oeste santafesino Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario: El autor, 2006, 125.

El proyecto de Casado, en busca de desarrollar la región, iba más allá del tendido del ferrocarril, el entendía que era preciso mejorar el transporte de cargas y pasajeros por vía terrestre en forma complementaria. Entonces, elevó una nota al gobierno provincial<sup>127</sup>, solicitando que se gestionaran los estudios necesarios para la apertura de dos caminos: uno que, partiendo de Villa Casilda y pasando por Melincué, llegase hasta colonia Teodelina y el otro –también con su inicio en Villa Casilda, alcanzara el pueblo del Hinojo (paraje próximo a la actual ciudad de Venado Tuerto). El objetivo era mejorar las comunicaciones y proporcionar tráfico al Oeste Santafesino a la espera de la finalización de las prolongaciones dispuestas por la ley de concesión. Las obras de los dos caminos se iniciaron hacia 1885.

La comunicación al área de incidencia de la localidad de San Urbano y San José de la Esquina estaba cubierto con galerías que salían del restaurant y café del ferrocarril en Villa Casilda para esas localidades.

El tránsito ferroviario favorecía la afluencia inmigratoria, ya que desembarcados en el Puerto de Rosario, las personas podían transportarse a Casilda y a la Colonia Candelaria. Las diligencias completaban el trayecto hacia General Roca o Arequito, otros establecimientos que comenzaron a poblarse a causa del menor valor económico de las tierras y de poder hacerse rápidamente de la tierra, que al ser más alejada de Candelaria, podían adquirirse en una mayor extensión. Ese procedimiento mediado por la movilidad que ofrecía el FCOS favoreció el crecimiento demográfico, la productividad de otras tierras y el pasaje necesario de postas a pueblos. Un paisaje cultural se va tejiendo en la red ferroviaria desde Rosario a Casilda, ya que todos los pueblos de vinculan fuertemente entre sí.

El tren traslada las mercancías no solo de la colonia Candelaria sino de una amplia zona de incidencia, como la colonia Clodomira situada en el área lindante de la estación de Pujato, las

---

127 AGPS, AG, Tomo 76, fs.141-3.

colonias de General Roca, Urquiza, San José de la Esquina en las cuales durante el año 1883 se sembró trigo por primera vez.

Las siguientes estadísticas muestran el flujo migratorio y el desarrollo de las áreas productivas recién introducidas al mercado.<sup>128</sup>

<b>Año</b>	<b>Inmigrantes</b>	<b>Emigrantes</b>	<b>Saldo</b>
1871-5 (promedio)	48.923	16.999	31.924
1878	42.958	14.860	28.098
1879	55.155	23.696	31.459
1880	41.651	20.377	21.274
1881	47.484	22.374	25.110
1882	51.503	8.720	42.783
1883	63.243	9.510	53.733
1884	77.805	14.444	63.361
1885	108.722	14.585	94.137

El cuadro siguiente muestra lo significativo del fenómeno de la colonización en la provincia de Santa Fe manifestando un gran desarrollo de las áreas productivas.<sup>129</sup>

<b>Período</b>	<b>Colonias fundadas</b>	<b>Extensión (hectáreas)</b>
1856-1860	3	32.309
1861-1865	3	27.520
1866-1870	28	297.463
1871-1875	25	241.930
1876-1880	13	188.709
1881-1885	64	831.577

Los siguientes datos aportan información sobre el desarrollo de la línea férrea en sus primeros años de actividad.<sup>130</sup>

<b>Concepto</b>	<b>Año 1884</b>	<b>Año 1885</b>	<b>Variación</b>
Total ingresos (o\$s)	76.787,85	94.492,30	+23,1%
Total egresos (o\$s)	103.311,20	95.750,33	-6,4%
Producto líquido (o\$s)	-25.523,35	-1.258,03	
Coefficiente de explotación	133%	101%	
Pasajeros (Nº)	27.246	35.250	+29,4%
Carga ascendente( Tm.)	6.542	10.309	+57,6%
Carga descendente( Tm.)	18.668	32.801	+75,7%
Total carga( Tm.)	25.210	43.110	+71,0%
Vehículos despachados (Nº)	8.636	17.903	+107,3%
Distancia recorrida (km)	408.699	660.170	+61,5%
Longitud línea en servicio (km)	60,0	60,0	-----
Capital integrado(o\$s)	457.456,67	1.057.456,67	+131,2%

Carlos Casado había captado la dinámica beneficiosa de la explotación del FCOS La prolongación del tendido estaba en su mente y con esta la posibilidad irrepetible de convertirlo en el único

128 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 132. Citado: Tabla compilada a partir de cuadros publicados por Osvaldo Barsky y Jorge Gelman, *Histoia del Agro Argentino* (estadística del lustro 1871-1875), 164 y *Boletín Oficial de la Bolsa de Comercio del Rosario*, nro.192, 15/01/1920. (estadísticas anuales 1878-1885).

129 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 132. Citado Barsky y Gelman, *Histoia del Agro Argentino*, 168.

130 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 141. Citado Fuentes: *Memorias F.C.O.S.* y folleto de la empresa editado c. 1899.

intermediario entre la zona agropecuaria del noroeste de Rosario y el puerto. En el año 1886, comenzaron a esbozarse los planos y los estudios de factibilidad respecto a la prolongación de las vías hasta colonia Iriondo, para luego alcanzar la frontera de Córdoba a la altura de Cruz Alta, además de establecer un ramal que se extendería entre Villa Casilda y San Urbano.

El Ing. Ignacio Firmat finalizó en 1887 la confección de los planos, para la prolongación del FCOS en el tramo Casilda Cruz Alta e inició los trámites de expropiación de tierras pertenecientes a un establecimiento agrícola localizado en Arequito, con motivo de la construcción de la futura estación, (lugar cercano al sitio donde se había instalado la Posta de Arequito) y el desarrollo inmobiliario para la creación del pueblo.<sup>131</sup> Se contrató a Carlos Casado para la ejecución de las obras y el obrador se instaló en la localidad de Casilda.

El 4 de noviembre de 1887 se inauguró el segundo tramo hasta San José de la Esquina, en dirección a colonia Iriondo iniciado ese mismo año y el 7 de noviembre se abrió al servicio público la estación de Arequito que según contrato realizado entre Casado y el gobierno provincial (1881) desde ese momento quedaba habilitado el pueblo.

Tal como lo expresó García (1992) en primer lugar se inauguró la prolongación de las vías férreas desde Villa Casilda hasta la Colonia Iriondo y el pueblo San José de la Esquina. El primer censo, contemporáneo del mencionado tramo, arrojó la cifra de 737 operarios de las cuadrillas que lo construían. Estos trabajadores en su mayoría eran de origen italianos del norte y el resto de los obreros eran franceses, austríacos, españoles y argentinos. El proyecto fue fuente de empleo para mano de obra que no trabajaba en el espacio rural.

El proceso de traslado de inmigrantes comenzaba cuando llegaban a los muelles de Rosario, desde allí el Oeste Santafesino los transportaba a Villa Casilda y Colonia Candelaria. Luego se dirigían en diligencia a pueblos más alejados y después de amoldarse a las nuevas circunstancias del ámbito y ponerse al tanto de las oportunidades que les ofrecía la zona, se dirigían a otras colonias o establecimientos agrícolas.

<b>Movimientos de pasajeros y de cargas. FCOS</b>		
<b>Años</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Toneladas de cargas</b>
1884	27.246	25.210
1885	35.250	43.109
1886	36.225	34.524
1887	54.073	85.599

Fuente: Einsick, Oscar. Citado por Gioria, Blanca M.I. *Los ferrocarriles, agentes organizadores del territorio santafesino*, 1977, 5.

Retomando la cronología de las acciones para ejecutar las dos extensiones faltantes, luego de una reunión de accionistas, se tomó la decisión de continuar con la primera extensión, para continuar luego con Melincué. La obra requería capital y se emitieron títulos hipotecarios, sobre las tierras del

<sup>131</sup> Justo López, "El ferrocarril Oeste Santafesino", 290.

ferrocarril y prendas sobre el material rodante. En siete meses se llegó a San José de la Esquina cubriendo alrededor de 54 km, tramo inaugurado en noviembre de 1887.<sup>132</sup>

En tanto en que en Córdoba se aprueba una ley para otorgar la autorización de ingresar con el tendido del ferrocarril hasta llegar a la colonia de Juárez Celman, en Cruz Alta por Cañada de las Mojarras. Los términos para los concesionarios eran similares a los de Santa Fe, en relación a la construcción de estaciones y las urbanizaciones que articularían los pueblos. En cuanto a la exención de impuestos, se trataba de un periodo más extenso, de quince años, pero a cambio, el transporte del correo debía de ser gratuito y por el transporte de la carga provincial se abonaría un 25%. El tramo hasta colonia Juárez Celman de 18km aproximadamente, desde San José de la Esquina se habilitó en enero de 1888.

El trayecto del segundo tramo deja ver nuevas posibilidades de colonización en la región, pueden observarse parcelaciones de campos concesionados o vendidos privadamente. Muchas de estas tierras, dedicadas en antaño al pastoreo, y pertenecientes a una sola persona, se encontraban transformadas en centros agrícolas de gran población, con buen consumo y floreciente producción. Comienza a emerger en el paisaje la impronta de la unidad económica, con base en el trabajo familiar, y la extensión del FCOS y su paisaje alcanzando territorio cordobés.

El camino de rieles continúa su trayecto y atraviesa la colonia General Roca. En este paraje, a 16 kilómetros de Villa Casilda, donde se encuentra la Colonia Roca, está la estación Palacios.

El FCOS sigue en busca de Cruz Alta; en el antiguo campo de Godeken los socios Pérez, Freyre y CIA se había fundado una colonia llamada Arequito a 30 kilómetros de Villa Casilda que se promovió cuando se promocionó y vendió la urbanización la estación por donde pasaría el tren en su recorrido hacia San José de la Esquina.<sup>133</sup> Otros eslabones en las cadenas de enlaces van sucediéndose en la construcción de un paisaje que no sería sin las vías.

---

132 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 98.

133 García, "El Ferrocarril como medio transformador".

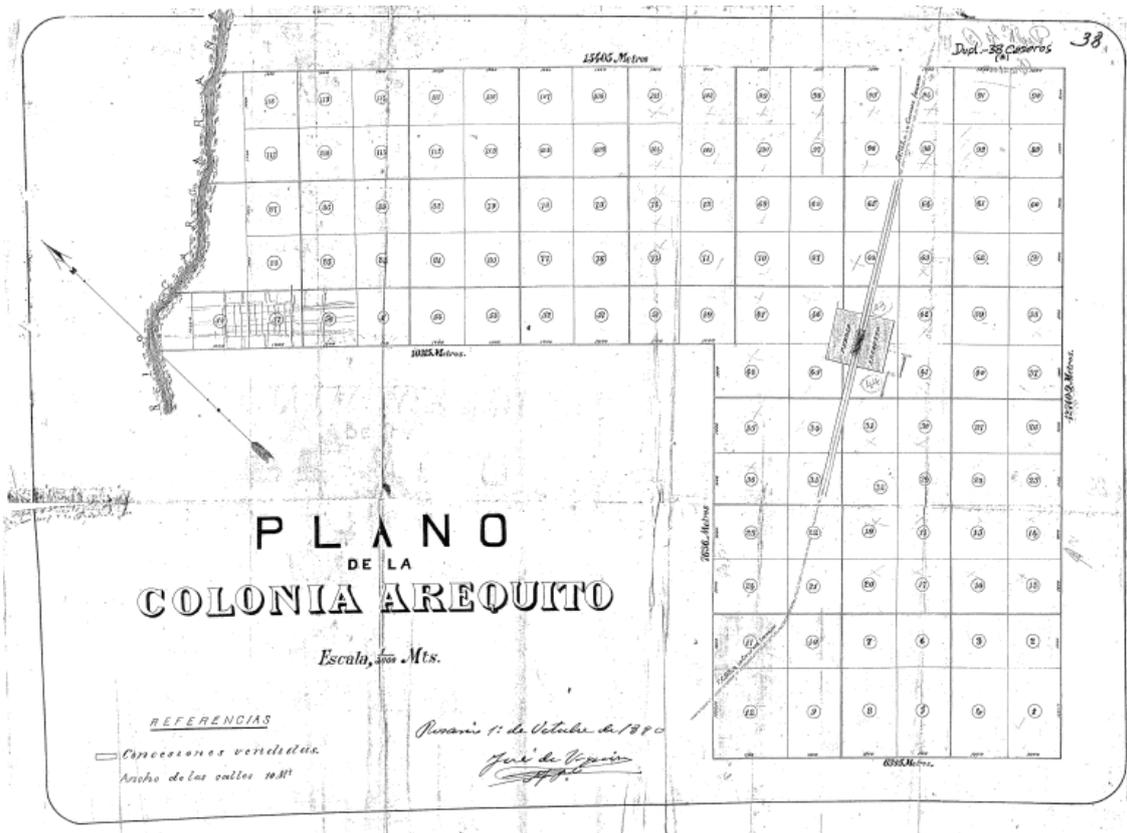


Fig. 44: Plano de Colonia Arequito. Fuente: Departamento Topográfico de la provincia de Santa Fe. Sección planos antiguos. Año 1890.

La infraestructura del artefacto aportaba, en materia de modificación del paisaje, un solo puente desde Villa Casilda a Arequito, pues el trayecto no atravesaba ningún arroyo o laguna, apenas algunos terraplenes para sortear bañados. Algunos cimientos en plena construcción se levantaban anunciando la presencia del edificio de la estación.

En 1887 se identificó a 220 habitantes residentes en paraje Arequito. Estos aún no habían recibido parcelas de tierra y la ocupación de los habitantes era en tareas pastoriles. La llegada de familias de agricultores fue la variable modificadora del paisaje que se produciría unos años más tarde puesto que en la antigua Posta de Arequito, alrededor de sus vestigios, los agricultores comenzaron a instalarse y el paisaje que se caracterizaba y nombraba como tierras de estancias -este término, en su concepción originaria hacía referencia a pobladores que poseían gran cantidad de cabezas de ganado, donde se asentaban grupos de familias con habilidades pecuarias- con el tiempo, producto de la relación del hombre con su entorno, no solo se transformó en su aspecto productivo y social sino también en su denominación.

Los que habían sido asentamientos dispersos en la estepa herbácea, carente de árboles, poco a poco, fue cambiando la fisonomía. Se alambraron los campos, se labró la tierra, aparecieron los paraísos, álamos y eucaliptos, especies foráneas traídas por los inmigrantes que fueron acompañando la transformación del nuevo horizonte pampeano.

Aparecieron nuevos vocablos, siempre afines con la tarea, como *linyera* -derivado del piamontés que definía a un operario agrícola quien se acogía a la ley de inmigración para obtener su pasaje ferroviario gratuito, a fin de llegar a destino- o *boyero*, otro término que señalaba al peón que cuidaba al ganado. Esta interculturalidad, en creciente gestación fruto de la trama entre dialectos que atravesaban el "criollo" de la época, probablemente ha sido un aporte fundacional de lo que conocemos como "cocoliche". El FCOS fue el agente vinculador, fue el nexa intercultural por excelencia.

La comunidad crecía y la necesidad de la salud era cubierta, en un principio, por el boticario, quien a veces oficiaba de médico, pues los servicios sanitarios se encontraban en Villa Casilda. La matrona era asimismo, un personaje necesario pues la natalidad era alta, así como la mortalidad.

Es preciso señalar que los italianos eran mayoría entre los inmigrantes. Su participación activa en forma colectiva, junto con ese fuerte vínculo familiar, forjaron principios, y valores. De igual modo, estas características en su idiosincrasia dieron lugar a una preocupación por la cosa pública, impulsando así formas de organización comunal. La sociedad de Fomento fue la primera organización por donde se canalizaban las inquietudes de los nuevos pobladores.

El mundo público del trabajo era un genuino polo de formación de estas variadas escenas que venía a producir una cultura local. La vida cotidiana consistía en ir a trabajar, ir a misa los domingos, visitar algún pariente o amigo, pero no había todavía espacios de interacción social. Eventualmente, los hombres visitaban el "boliche" donde adquirían todo lo necesario para el trabajo y para la casa.

Según la ley provincial que subdividió el territorio, los pobladores de los establecimientos agrícolas cercanos al lugar donde había existido la Posta de Arequito dependían de las autoridades tanto civiles como policiales establecidas en San José de la Esquina y la Jefatura Política de San Lorenzo. El 4 de noviembre de 1887 se inaugura la estación y el pueblo que ya existía, queda formalmente establecido. La vía del FCOS continúa y se asoma a San José de la Esquina, antigua frontera con los indios, ofreciendo una tremenda transformación. Convertido en un centro de operaciones mercantiles florecientes. Rodeado de colonias que impulsan el valor de las tierras, tanto rurales como urbanas. Colonia Iriondo, colonia Juárez Celman van integrándose a la red. La presencia del FCOS una vez más se demuestra ineludible a la hora de explicar cómo los colonos pudieron realizar la hazaña de conquistar la tierra y construir el paisaje que acompañará el tendido de las vías que va llegando a Cruz Alta. Un paisaje ferroviario que no es la historia de su tendido sino de los fenómenos territoriales (las vías férreas van hilvanando un territorio de frontera), culturales, económicos y demográficos que lo definen como tal.

Continúa el camino de hierro articulándose con vistosos poblados. En la colonia Iriondo fundada por Arteaga la estación se encuentra a un par de cuadras del templo. A tres o cuatro leguas, en la colonia de Juárez Celman, la estación se halla en un lugar denominado Cruz Alta.

En tanto que las cuadrillas continuaban completando las obras de prolongación hasta Colonia Juárez Celman, la empresa respondía a las presiones para activar el inicio del tercer tramo desde Casilda a Melincué. La población estaba expectante, semiparalizada en sus actividades, a causa de la

incertidumbre. Sin embargo, los inconvenientes de todo orden fueron sorteados y los compromisos asumidos se cumplieron.



Fig. 45: Plano del pueblo de Arteaga. Fuente: Departamento Topográfico de la provincia de Santa Fe. Sección planos antiguos. Año 1890.

Julián de Bustinza muere en 1888, y su viuda hizo efectiva la venta de la fracción de 1000 metros de lado, excluyéndose las manzanas números 13, 15, 28, 31, 48, 51, 55, 59 del futuro pueblo de Pujato.

En 1888, se adquirieron otras tierras correspondientes a dos estaciones de la segunda sección. El primer término los terrenos para la estación y pueblo de Arequito, mediante la compra a la firma

Pérez, Freire y Compañía<sup>134</sup> de la fracción de 1000 metros de lado, más 10,467 kilómetros de zona de vía de 30 metros de ancho. La tierra se cotizaba de acuerdo al destino de la misma.

En el año 1887 se construyó el edificio de pasajeros de la estación de Pérez y varias estaciones se terminaron de construir en el año 1888.<sup>135</sup> Carlos Casado homenajeó con nombres de personas que contribuyeron o formaron parte del emprendimiento, así, Firmat en honor al ingeniero de la empresa, Palacios en homenaje a Eloy Palacios, representante de Casado; Sanford, por el empresario norteamericano vinculado financieramente al ferrocarril que ayudó con la obtención del capital para hacer frente al costo de la ampliación de la red, Chabás en honor a Pascual Chabás un gran emprendedor de la zona que facilitó el predio para la estación de dicho pueblo. Villada en referencia al pueblo donde nació Casado. Y como se ha destacado a lo largo del texto el nombre de Casilda en honor a su madre e hija-



Fig. 46: Estación Arequito. Fuente: Foto Archivo. Museo Nacional Ferroviario. Circa 1888.

134 Esta firma, integrada por el doctor Eugenio Pérez (presidente del directorio del F.C.O.S.), el doctor Marcelino Freyre y el señor Lisandro de la Torre (padre, vocal del directorio del Oeste Santafecino), había llevado a cabo la subdivisión y establecimiento de la colonia Arequito en una superficie mayor, sobre tierras adquiridas en 1886 a Juan Godeken.

135 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 261.

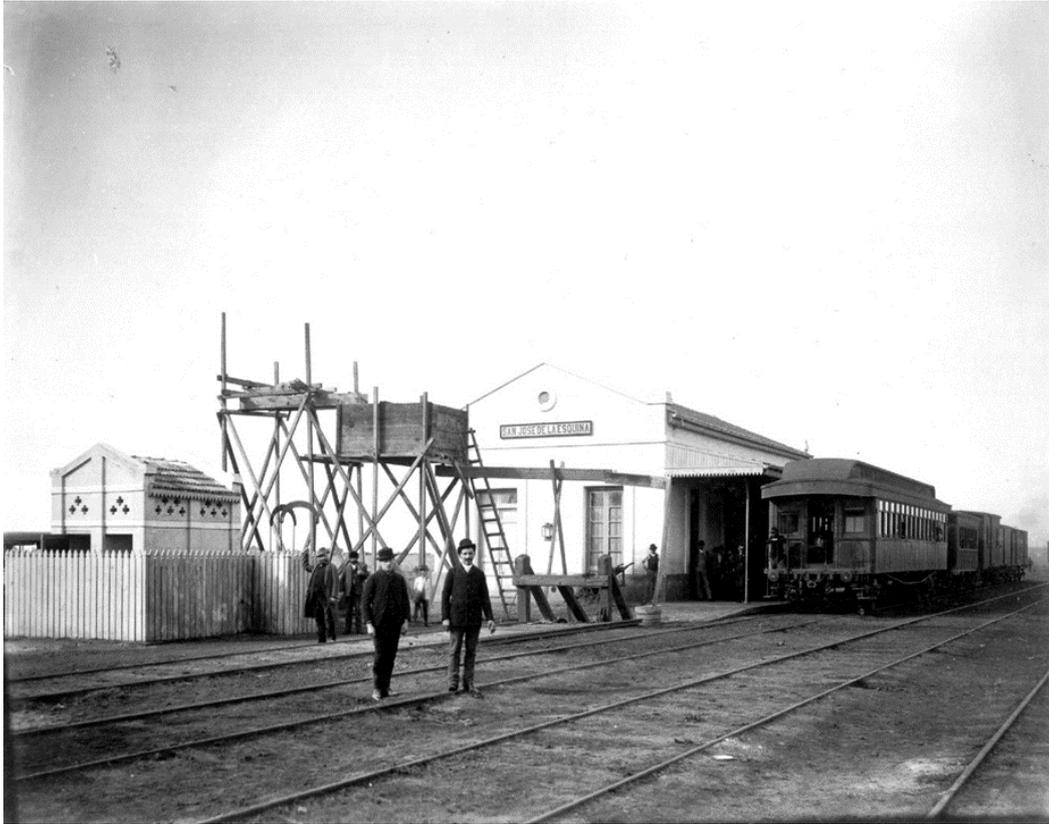


Fig. 47: Estación San José de la Esquina. Fuente: Foto Archivo. Museo Nacional Ferroviario. Circa 1888.

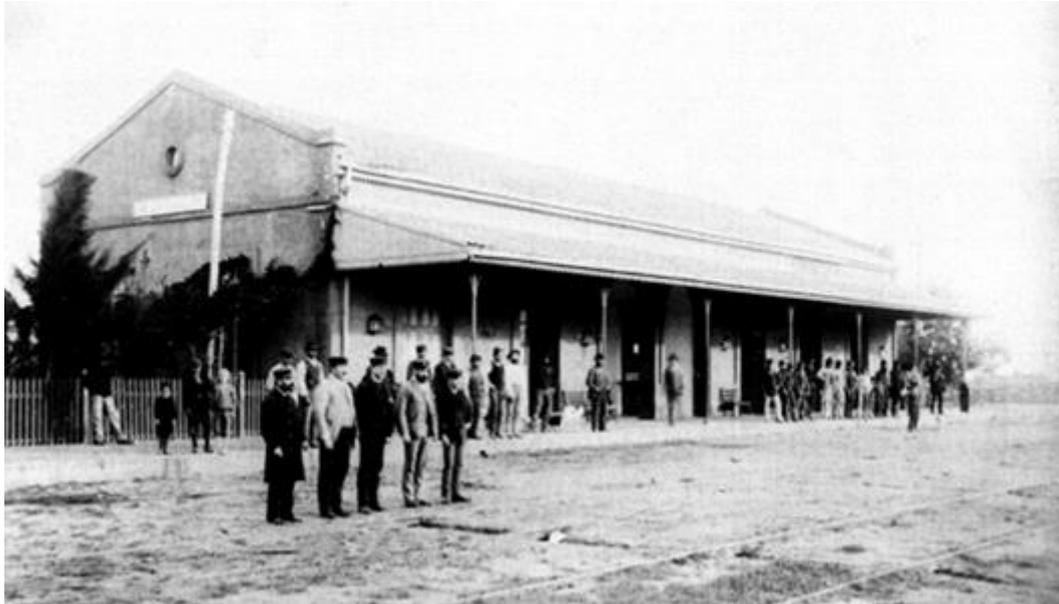


Fig. 48: Estación Villa Casilda. Edificio para pasajeros (c,1889). Fuente: FCOS. Álbum fotográfico c.1889, Foto N°12. Escuela Técnica "Carlos Gallini". Fernandez Priotti, Carlos Alberto. *El Ferrocarril oeste Santafecino: Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario. Autor, 2006, 224.

De Villa Casilda a Melincué se construyeron finalmente las estaciones: Sanford, Chabás, en la colonia La Pampa organizada por Pascual Chabás, Villada en campos de José María Bombal, Firmat en terrenos próximos a la Posta de Juárez.

Sobre la traza de la prolongación del FCOS hasta Melincué se ubicaba una única población establecida, Colonia La Pampa.<sup>136</sup> Sin la función del FCOS dicha población hubiese quedado desvinculada del resto del flamante paisaje cultural que este artefacto iba tramando.



Fig. 49: Estación Chabás. Fuente: Foto Archivo. Museo Nacional Ferroviario. Circa 1888

---

136 La población está situada en proximidades de la posteriormente establecida estación Chabás del Oeste Santafecino, y comprendida parcialmente por la urbanización que se hizo alrededor de ésta.

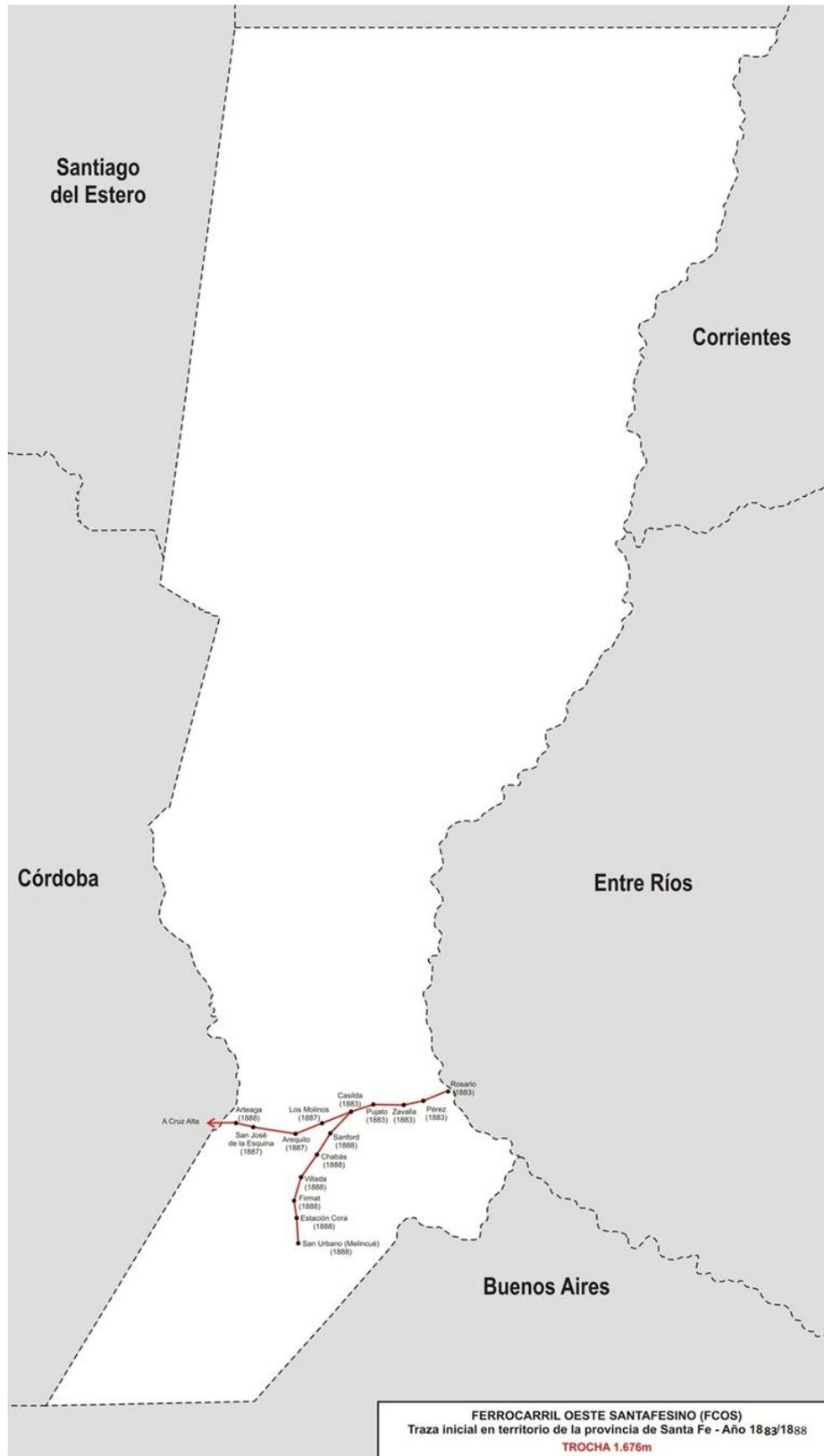


Fig. 50: mapa FC2. Fuente: Benedetti, Rubén. *Arados y Rieles. Colonización agrícola, desarrollo ferroviario y negocio de tierras como motores de la expansión urbana en la Provincia de Santa Fe (1853-1914)*. Buenos Aires: Universidad Torcuato Di Tella, 2019, 280.

Una vez terminados los tres tramos, el paisaje revelaría la obra y con ella la demanda, pues las instalaciones existentes de la estación terminal de Rosario serían insuficientes para el flujo comercial que se sucedería. Casado y el ferrocarril adquieren tierras para ampliación. Esta necesidad hizo que Casado necesitara endeudar la empresa con la Baring Brothers and Company, así ampliación se concretó y le dio a la terminal su fisonomía definitiva en parte, hasta el día de hoy. El edificio de pasajeros que al comienzo tenía una sola planta, con techo a dos aguas, fue ampliado y se agregó en el predio de las instalaciones generales un taller de reparaciones con depósito de locomotoras, tanques para agua y galpones para cargas generales, así como también para granos.



Fig. 51: Fuente: Argentina, Archivo General de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos o AR\_AGN\_DDF/Consulta\_INV: XXXXE.

El muelle construido al pie de la barranca que comunicaba con una vía que operaba con un malacate a vapor, facilitaba el acenso y descenso de los vagones cargados. Otro tramo conectaba la estación con el bajo de la Aduana, posibilitando de esta manera, el acceso directo a todos los muelles particulares.



Fig. 52: Muelle Casado. Fuente: Foto Archivo. Museo Nacional Ferroviario. Circa 1888.

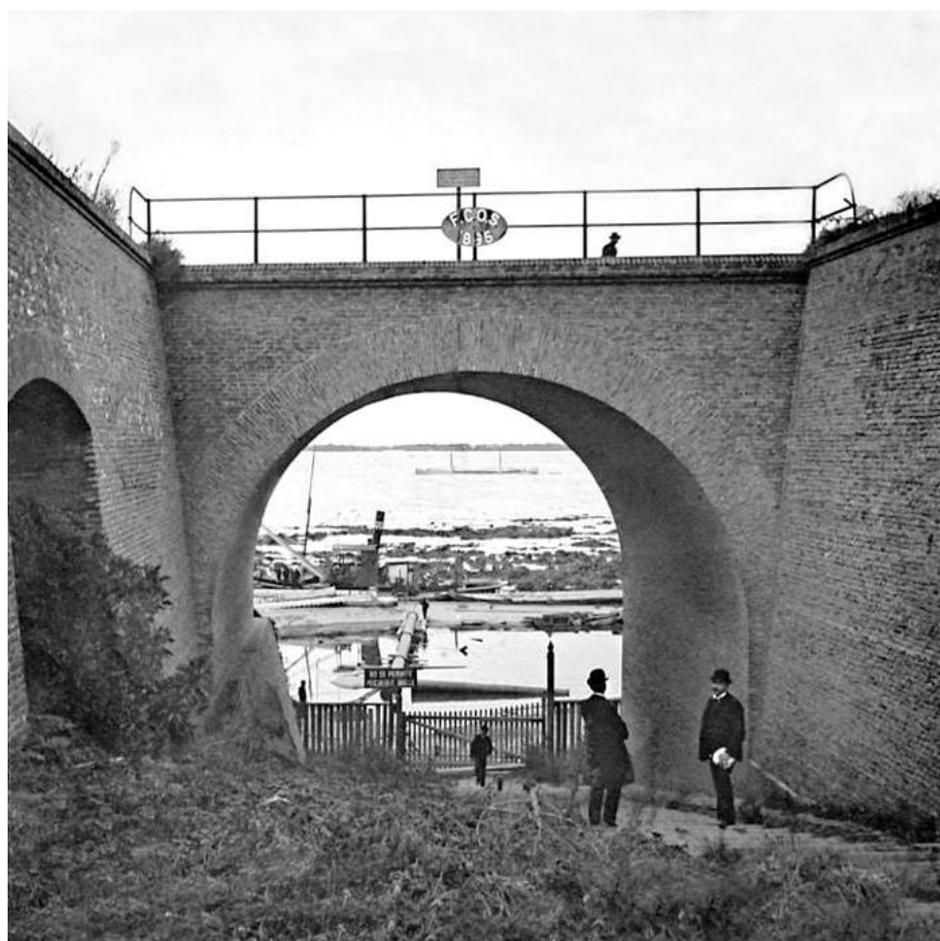


Fig. 53: Muelle Casado. Fuente: Foto Archivo. Museo Nacional Ferroviario. Circa 1888.

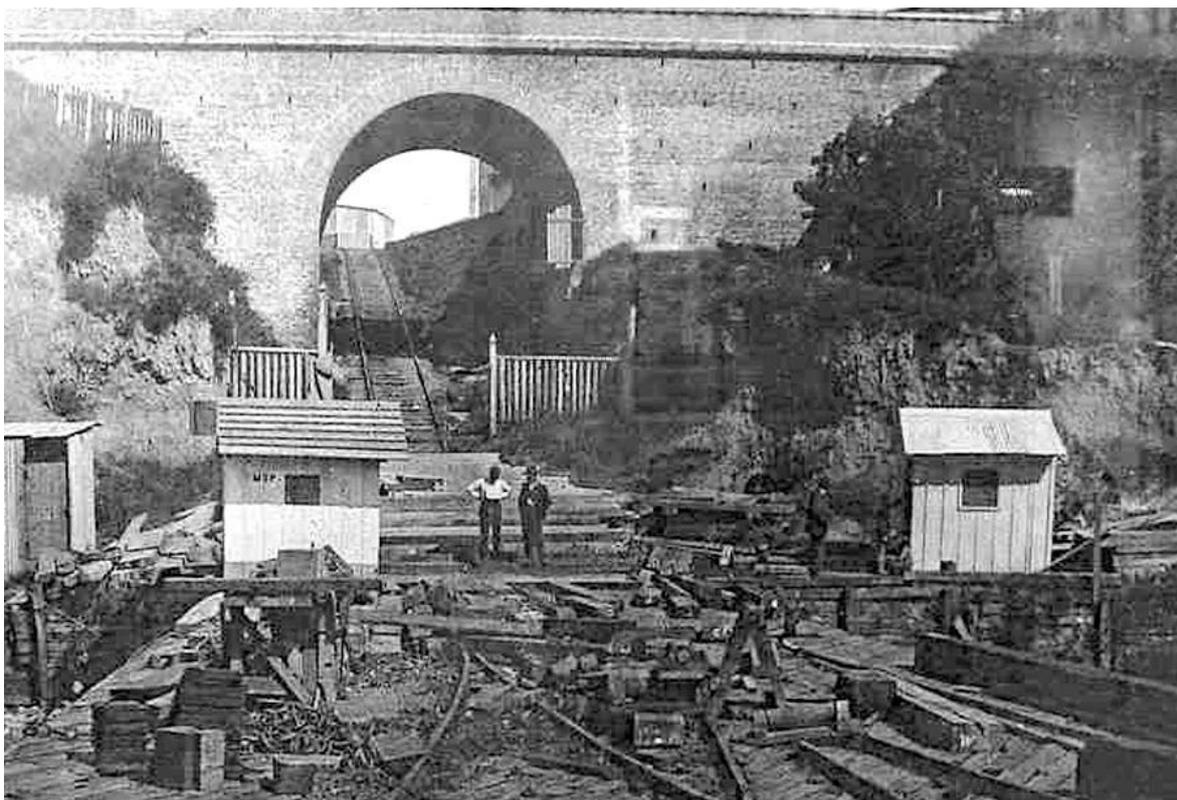


Fig. 54: Muelle Casado. Fuente: Foto Archivo. Museo Nacional Ferroviario. Circa 1888.

El primer muelle Casado tenía un desnivel con la Estación del FCOS generándose un conflicto de intereses con la empresa del Gas que iba a ser expropiada para que las vías llegaran a los muelles. Dicha expropiación se produjo pero las vías no llegaron al muelle Casado.

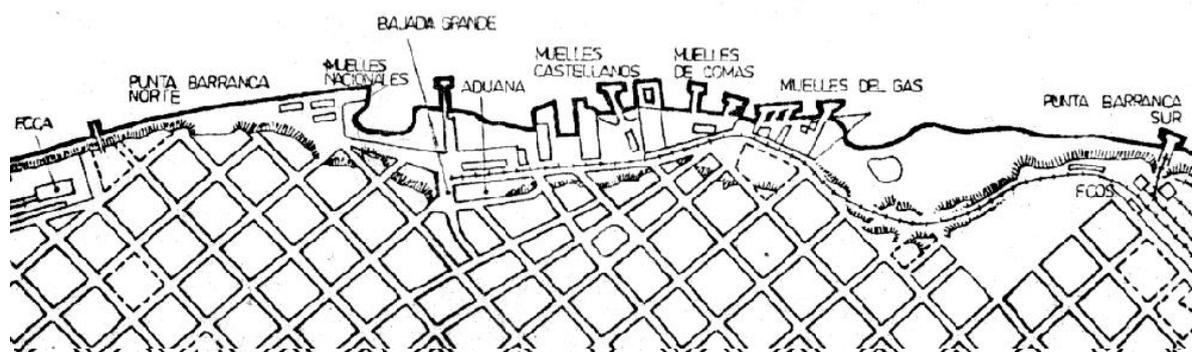


Fig. 55: Croquis del ramal a la Aduana del F.C. Oeste Santafecino, incluyendo la ubicación de las instalaciones portuarias existentes hacia el año 1890. Autor: Arq. Oscar Mongsfeld. Fuente: Centro Estudios Urbanos del Rosario.



Fig. 56: Donde todo comenzó. Vista del "bajo de Santa Cruz". Fuente: Colección Santiago y Vicente Pusso. Departamento Fotografía Antigua. Escuela Superior de Museología de Rosario. Circa 1900. Al fondo, el muelle del FCOS proyectó establecer sus instalaciones portuarias definitivas, propósito que resultó abortado por la enconada oposición de la compañía del Gas.



Fig. 57: Imagen Puerto natural de Rosario. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial, "Dr. Julio Marc".

A partir de 1888 el FCOS sólo construyó un empalme de 2 km con la línea del Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, en la estación San Urbano (Melincué) y su apertura fue autorizada por decreto del 23 de enero de 1896. A pesar de que se le había otorgado una nueva concesión a la empresa del FCOS este nuevo tramo que se autorizaba no se realizó. En 1893 fueron capitalizados los bonos hipotecarios y los intereses impagos sobre ellos, los que, emitidos al 51%, representaron una pesada carga para la empresa. El 9 de noviembre de 1898 el FCOS pasó a ser de la jurisdicción nacional. El endeudamiento generaba la necesidad de vender.

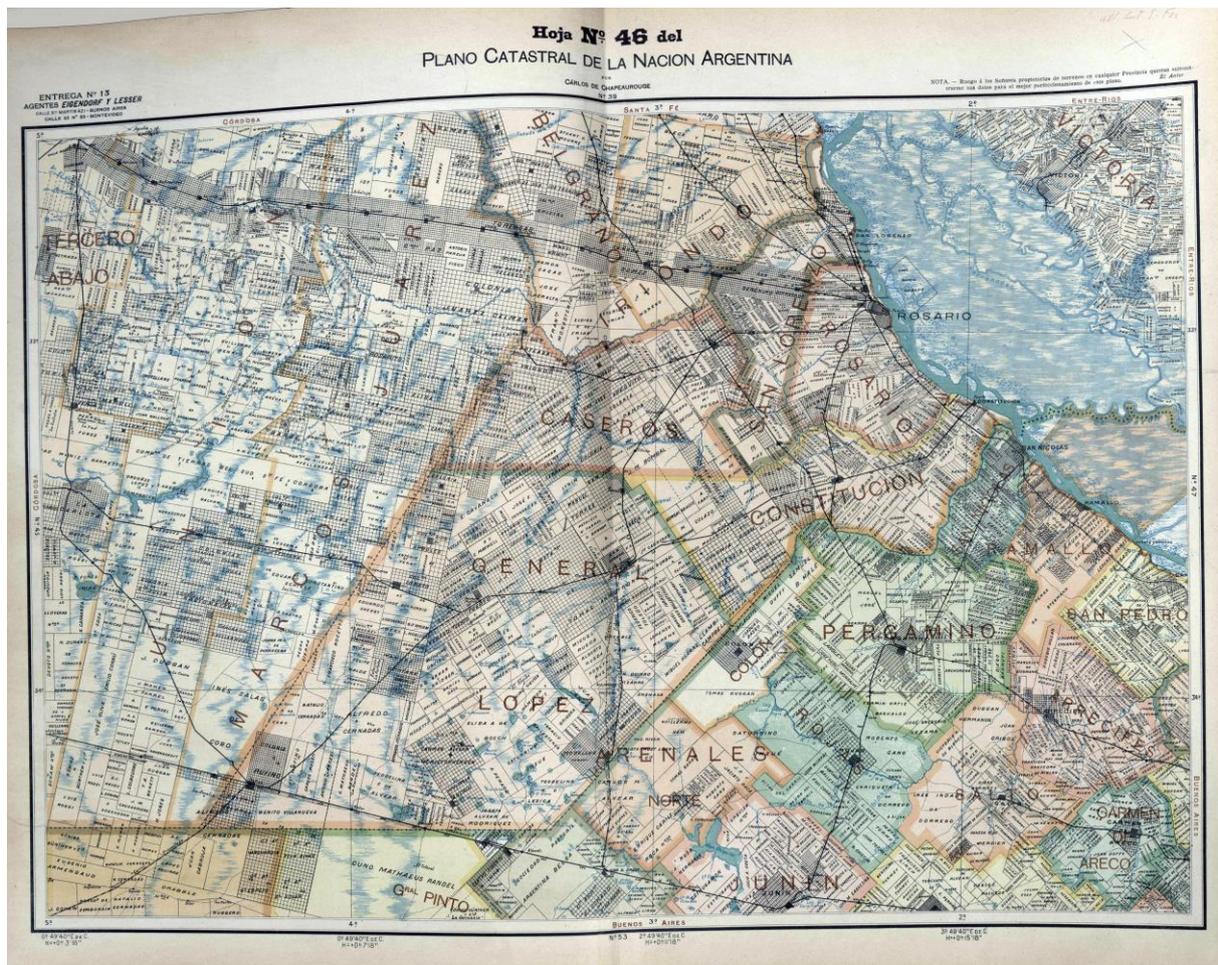


Fig. 58: 1901 Chapeaurouge. Fuente: De Chaperouge, Carlos. *Atlas del Plano Catastral de la República Argentina*. Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc".

El último desafío al que Casado no pudo hacerle honor se trataba de construir y explotar una línea que cubriría el trayecto desde San José de la Esquina, empalmaría con el Ferrocarril de Villa María a Rufino en algún punto entre las estaciones Victoria y Santa Eufemia, y finalmente alcanzaría la ciudad de Río Cuarto. La ley nacional 3766 fue aprobada el 24 de enero de 1.899, Carlos Casado fallece en junio de 1899:

El FCOS constituyó uno de los centros activos desde donde se abría el camino hacia la consolidación de la Nación que acababa de nacer. Sin duda aun hilvana una cultura que ha ido desarrollándose, generando una impronta productiva cuyas bases fundacionales no se han alterado. Esto lo testimonia

la unidad económica basada en la unión familiar, dada tanto por el parcelamiento, así como en la posesión de dominio.

En cuanto a su construcción todas las estaciones siguen una lógica constructiva y tipología similar, aunque se perciben en ellas ciertas particularidades que rodearon a esas construcciones, se puede vislumbrar como cada comunidad se apropia del equipamiento ferroviario de manera diferente. (Ver anexos con imágenes de cada una de las estaciones intermedias en la actualidad).

En el siglo XIX la arquitectura ferroviaria introduce una nueva imagen de modernidad que tiene que ver con las posibilidades tecnológicas que ofreció la revolución industrial, incorporando los nuevos programas con el uso de nuevas tecnologías como el hierro, empleando la racionalización, la estandarización, la prefabricación de elementos constructivos, fabricación en serie, facilidad y rapidez de montaje, así también como el diseño modular y la estandarización de elementos como los tipos constructivos.<sup>137</sup>

Las estaciones del FCOS denotan un clasicismo en su estilo y sencillez y pragmatismo en su construcción. Dentro de todas las estaciones podemos distinguir el edificio de pasajeros localizado en la ciudad de Rosario que aún existe en el Parque Urquiza, en el que se puede observar un desarrollo tecnológico y una escala superior al resto de las estaciones intermedias. Se trata de la edificación de mayor importancia de todo el conjunto que por su valor simbólico, representaba la imagen de la empresa en la ciudad de Rosario.

La arquitectura ferroviaria del FCOS está formada por quince estaciones incluida la de Rosario, en la localidad de Los Nogales solo existía un apeadero o parada (la estación actual fue construida por FCCA una vez que adquirió la compañía). En la actualidad solo existen trece estaciones, de las faltantes podemos citar a la de Melincué y la de Casilda que fue derribada con fines de desarrollo urbano, el FCCA construyó una nueva estación una vez adquirido el FCOS en el centro geográfico de la localidad, nexo de las dos urbanizaciones originales (Villa Casilda y Nueva Roma) y representa la estación que existe actualmente. Es necesario aclarar que en la localidad de Casilda convergieron las vías del FCOS y del FCCA (en su ruta a Pergamino) constituyendo un centro nodal dentro de la región que se transformó en un punto de espera donde la producción de la zona era canalizada por las vías férreas al puerto de Rosario, especialmente al Muelle Casado.

Entre las estaciones intermedias se destaca la estación de Firmat. Podemos entender a cada una de ellas como "puertas de ingreso" a cada localidad, instaladas en su centro estratégico y a partir del cual se desarrollaron los poblados. En los asentamientos que ya existían al arribo de las vías férreas, como el caso de San José de la Esquina y Melincué, donde la posibilidad del tendido generó una gran expectativa y especulación, que derivó en numerosos conflictos y pleitos motivados por diversos intereses económicos, el cuadro de la estación se localizó por fuera del pueblo existente.<sup>138</sup> En el caso de Melincué en un área con nivel de cota favorable a su instalación y en ambos casos

---

137 Mónica Ferrari, "Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria 'Jujuy-La Quiaca'. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local", en *Labor & Engenho*, vol. 6, nro. 1, 2012, 89-108 disponible en [www.labore.fec.unicamp.br](http://www.labore.fec.unicamp.br) 105.

138 Fernández Priotti, *El Ferrocarril oeste Santafecino*, 177 y 178.

estimulando nuevas urbanizaciones. A diferencia de Casilda en la que se ubicó el cuadro de la estación en el centro urbano, en una privilegiada situación conjuntamente con los graneros.

Se puede localizar dentro del cuadro de cada estación: el edificio de pasajeros, los bloques de sanitarios públicos, viviendas para personal de la empresa como en el caso de las localidades de Los Molinos y Arequito, garitas o casillas guardabarreras, depósitos, talleres de servicios como tanque de agua, carboneras, silos, pilas de agua, palanca de cambio de vías, molinos de vientos, bandeja giratoria como en el caso de Cruz Alta fin del recorrido.

En el predio de operaciones del FCOS devenido en el actual del Parque Urquiza se encontraba el equipamiento de soporte a toda la infraestructura férrea, y la administración general (en la parte superior del edificio de pasajeros). Además del mencionado edificio podemos citar también los depósitos de locomotoras, los galpones de carga, talleres de carpintería, pinturería, almacenes y depósitos y también talleres de fabricación y reparación. Los cuales fueron eliminados salvo el edificio de pasajeros una vez adquirido el equipamiento por el FCCA y en una época posterior para la construcción del Parque Urquiza.

El Ferrocarril cambia la cultura de esta porción de la pampa gringa, el hecho de generar nuevos vínculos. El artefacto ferrocarril implica algo además que su novedad y provecho económico -que por cierto es notorio-, también se instalará en el aspecto simbólico del paisaje, representará algo para los habitantes que almacenarán en su acervo cultural nuevas significaciones que se transmitirán de generación en generación.

Las estaciones se transformaron en principio, en un lugar de encuentro, de paseo. Fue el tren el que trajo el progreso a través de sus herramientas y las novedosas técnicas, así como las diferentes oleadas de más extranjeros que llegaban a estos pagos, arrastrando baúles, pequeñas valijas o simples atadillos, llenos de sueños de expectativas.

Surge, sin duda el interrogante de cómo se logró semejante transformación en la corteza de la tierra, en tan corto tiempo - donde toda intervención requería sumo esfuerzo con horas o días de espera, de incertidumbre- acomodando protagonistas que en cada tarea se aquerenciaban en el pago de los Arroyos. Dibujando en el terreno un futuro dinámico y produciendo nuevos sentidos, articulando usos y costumbre que moran hasta hoy en nuestra pampa gringa.

Solo el inmenso asombro frente a los novedosos artefactos surgidos de la Revolución Industrial y un poderoso deseo colectivo, por apropiarse de la oportunidad, parecen ser los fundamentos subyacentes de inspiración que poseían a los colonos. El esfuerzo colectivo del núcleo familiar le da forma a la unidad económica que permanece en el Pago de los Arroyos y es indudable la savia transformadora que aun aquí circula testimoniando la identidad.

Un año después de la muerte de Casado se produce la venta del FCOS al Central Argentino. Los problemas económicos precipitaron esta decisión. Los servicios de pasajeros con destino a Casilda, Cruz Alta y Melincué se transfirieron a la estación terminal del Central Argentino. Y ya a fines de 1901 se levantó la vía que estaba en la actual Avda. Pellegrini, la del ramal a los Graneros por calle Pueyrredón la de la salida a Casilda hasta su intersección con la vía del FCCA a Peyrano que

constituye la actual Avda. Pte. Perón (Ex Godoy). El Central Argentino demolió muchas instalaciones aunque mantuvo la terminal del FCOS para algunas tareas de limpieza y lavado, y como playa de antepuerto. En la década de 40 del SXX el estado desafectó este predio y se convirtió en el actual Parque Urquiza.

La historia del FCOS está atada al proyecto de Casado que promovió el desarrollo de la ciudad de Rosario, sus alrededores, así como el sur de Santa Fe y sus zonas limítrofes con la provincia de Córdoba y Buenos Aires, en el marco del progreso y modernización de nuestro país. El ferrocarril propició el asentamiento de numerosas poblaciones y dio gran empuje a las poblaciones ya instaladas en la zona. Por otra parte, dicha zona era tierra virgen en términos de explotación agrícola. Sin embargo, en muy poco tiempo pasó a ser una de las regiones más ricas del país. Trayendo aparejada la inserción internacional del país, poniéndolo a la par de las naciones más desarrolladas de principio XX.

La provincia de Santa Fe fue protagonista, de primera línea, en este período de transformación. La pobreza que caracterizaba la región desde la época colonial debido a la falta de población y a la precariedad de su economía se revirtió de forma definitiva.

Los poblados quedaron unidos por el FCOS y resultaron ámbitos necesarios para el abastecimiento de insumos y servicios de interrelación humana entre habitantes urbanos y rurales, configurando lazos afectivos, sociales y culturales que dieron lugar a un entramado social a lo largo del territorio del sur santafesino como puntos de pertenencia y referencia en la inmensidad del entorno rural. La organización de estos pueblos se da a partir de una traza de urbanística colonial, apenas modificada por su estructura longitudinal y dividida por las vías. Alrededor de la plaza central, la trama avanza en relación con los ejes funcionales o flujos, que, en la mayoría de los casos, coincide con las vías del ferrocarril.

La instalación del Ferrocarril Oeste Santafesino, en tanto gran obra de infraestructura, constituyó un recurso destinado al control comercial ejercido por los principales grupos socio-económicos rosarinos y significó, a su vez, la integración del espacio local a los circuitos mercantiles internacionales (Dalla Corte, 2009) en el marco de la División Internacional del Trabajo. Por otra parte, en términos de comunicar el interior del país, el proceso ya había comenzado mediante la construcción del Ferrocarril Central Argentino, que unía la ciudad de Rosario con la ciudad de Córdoba.

La provincia de Santa Fe ya tenía unas dimensiones y características definidas que se harían visibles en el primer censo provincial de 1887. La población se había quintuplicado en poco menos de tres décadas, y una tercera parte del total era de origen inmigratorio. Gabriel Carrasco (1895), responsable del censo de 1887, concluyó que "todos los adelantos y sorprendentes progresos que de treinta años a esta parte ha hecho la República entera y especialmente la Provincia de Santa Fe pueden sintetizarse, resumiendo su causa en una sola palabra: la inmigración". Carrasco, a su vez, atribuye al desarrollo del ferrocarril, al teléfono y al telégrafo la causa del progreso de la provincia de Santa Fe.

Si el FCOS se constituyó como medio de transporte de cargas y personas también fue un agente importante en la generación de empleos puesto que como afirma Dalla Corte "en 1887 el FCOS daba trabajo a un total de 370 personas (2009: 33).<sup>139</sup> La autora sostiene que el ferrocarril sería central en el proceso de ampliación de las fronteras y que el FCOS de Casado condicionó la estructura espacial de las localidades y pueblos configurados a su vera determinando los destinos de buena parte de los territorios de la Argentina pampeana.

Más allá de los acuerdos y diferencias con los diversos autores que han trabajado el FCOS se puede afirmar que esta línea ferroviaria configuró la zona de modo determinante, por lo que debemos considerarlo eje del sistema territorial del oeste santafesino.

---

139 Gabriela Dalla Corte, "La consistencia de la red social: el Ferrocarril Oeste Santafesino entre la Argentina pampeana y el Chaco paraguayo 1880-1900", en Pilar García Jordan (ed.), *Dinámicas del poder local en América Latina, siglos XIX-XXI* (Barcelona: Editora UBE, 2009), 36.



## Capítulo IV.

### Propuestas de reconocimiento del paisaje cultural FCOS. Recuperar el dinamismo de los pioneros para ver el territorio con otros ojos

A más de cien años de la experiencia de Carlos Casado, el artefacto ferrocarril está presente en la cotidianidad de la región. Con su memoria, su infraestructura y equipamiento forma parte del paisaje agrícola como tipología de paisaje de la movilidad. De todos modos, su uso está restringido solo a un sector y al transporte de carga. La importancia del artefacto ferrocarril y sus componentes sustenta la identidad de la región, definida en gran parte por su trazado.

Estamos en presencia de un patrimonio que vale como sistema, del que el ferrocarril forma parte y en el que su infraestructura cobra valor. El FCOS es estructurador de este territorio, como construcción histórica refleja el modo en el cual la sociedad se ha apropiado y ha modificado al ambiente, logrando así reflejar la relación de un grupo humano con el territorio.

Esta porción de territorio se fue construyendo por distintos procesos que le dieron forma, enunciados a lo largo de la investigación. Junto con la naturaleza, el accionar humano fue operando hasta lograr los rasgos distintivos que hacen a nuestra región hoy en día. El FCOS supone un punto de inflexión en el territorio y su instalación es el comienzo de un profundo proceso de transformación, en sintonía con los procesos políticos, económicos y sociales a nivel nacional y regional. Su instalación ha contribuido a la organización de los poblados que ha originado y ha desarrollado, también, el progreso de las zonas contiguas a ellos. En función del sistema original se organizaron los caminos rurales centrados en las estaciones ferroviarias; y luego, en un período posterior cuando se diseñaron y construyeron las redes viales, se plantearon en paralelo a las vías férreas.

El emplazamiento del ferrocarril supuso una marca en el territorio, una huella que se configuró como una cicatriz. Desde nuestra perspectiva, la construcción del ferrocarril tiene valor de acontecimiento, lo cual implica la delimitación de un antes y un después como intervalo temporal, cuyas consecuencias se han abordado en el desarrollo de la investigación. El ferrocarril entonces, en tanto acontecimiento, es portador de una condición de irreversibilidad que, en mayor o en menor grado, es una característica indisociable del territorio y se expresa de manera diferenciada en el ámbito rural y en el ámbito urbano. El reconocimiento de las huellas ha permitido encontrar otros modos de interpretar el paisaje y las relaciones que están implicadas; –económicas, sociales, políticas, y urbanísticas–, ya que la infraestructura ferroviaria se convierte en el componente estructural más significativo de este paisaje. La expansión cerealera de la región conocida como la Pampa ondulada estuvo estrechamente vinculada a la construcción de las vías férreas y de la zona, con las características de paisaje agro-industrial.

Se han podido encontrar numerosos vestigios patrimoniales a lo largo de este territorio que explican el desarrollo de esta zona, en la que se pueden descubrir e identificar sucesivos episodios que hemos

descrito en la investigación y que nos permiten entender el territorio actual. Entre estos vestigios del pasado están: el ferrocarril con sus rieles, estaciones ferroviarias, vegetación, molinos, delimitación de los campos y demás elementos que conforman su equipamiento. Muchos de ellos que están abandonados podrán ser la base para un nuevo impulso.

La instalación de nuevos poblados y desarrollo de espacios urbanos significativos, donde las estaciones se transformaron en "puertas de ingreso a las ciudades", ha devenido de la generación del artefacto ferrocarril, que ha sido el desencadenante del complejo proceso que hizo converger la floreciente economía zonal en el puerto de Rosario. Un conjunto de componentes constituyó un sistema del que hemos relevado sus marcas: las trece estaciones ferroviarias existentes y las tramas urbanas originarias de los centros urbanos atravesados por las vías férreas del FCOS, el valor de los trazados y de la geometría en la gran escala, la regularidad en la disposición de los centros urbanos que, por motivos técnicos, respondía a cuestiones tecnológicas del ferrocarril.

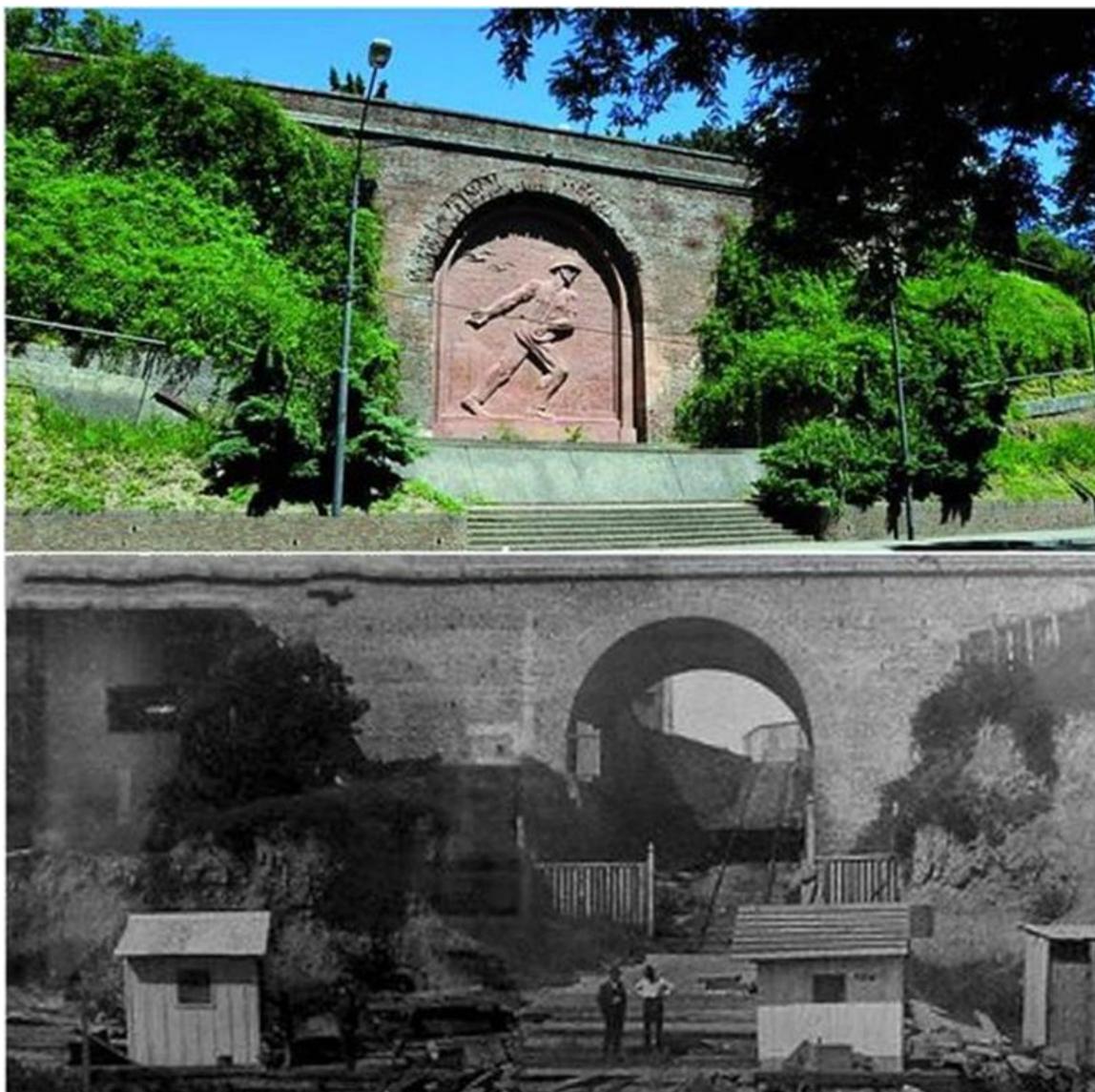
El imaginario colectivo porta la permanencia de los elementos identitarios a partir de la memoria colectiva, de las instalaciones presentes, de la forestación y principalmente, de la conservación de la traza original de los poblados, las estaciones, los molinos de viento, los tanques australianos, los galpones que almacenaban el cereal y, a fin de cuentas, la memoria intangible de la significación económica del progreso regional.

Se ha observado cómo las distintas comunidades han hecho, a lo largo de los años y hasta el día de hoy, una apropiación diferente del equipamiento ferroviario. En muchos casos, el abandono de los edificios y tendidos ferroviarios es una dura realidad, hechos que pueden verse en el continuo deterioro de la red, y de sus edificios.

En ese sentido, esta investigación permitió rescatar un fenómeno diferente, particular, que se dio en la región sur del río Carcarañá y oeste de la ciudad de Rosario, y a partir de ello podemos reflexionar sobre un corredor específico que es la zona promovida por el FCOS, que ha impulsado el interés por este territorio con el fin de valorarlo en el plano económico, social y cultural. Resignificar el patrimonio del pasado permite su reutilización, proyectar los modos en los que cada población, según sus necesidades, puede recuperar sus posibilidades en el contexto actual. El hecho de identificar las marcas en el territorio, analizar sus transformaciones y las distintas intervenciones permitió conocer la evolución histórica de los paisajes y caracterizar sus principales rasgos. Las continuidades y las permanencias son parte de la reinterpretación del territorio en función de la categoría paisaje cultural, donde las distintas culturas y dominaciones han dejado su impronta.

En la ciudad de Rosario podemos observar la obra de Lucio Fontana y Raúl Palacios, "El Sembrador", que interviene el cierre de la boca de un túnel por donde se hizo el primer embarque de trigo argentino a puertos europeos de forma masiva. Este túnel llegaba a la estación del FCOS, edificio que aún se encuentra en la calle Chacabuco y 9 de Julio, lo que actualmente es el Parque Urquiza. La obra tiene un gran valor simbólico, representa: la pampa gringa, los colonos sembradores de trigo y la ciudad-puerto de Rosario. Fue inaugurada el 20 de julio de 1943 y se encuentra en Avenida Belgrano, entre Avenida Pellegrini y San Juan. La escultura muestra a una persona que siembra y esparce trigo. Hacia el fondo, se distinguen los silos elevadores, los barcos y las aves. Esta obra

manifiesta que más allá de las políticas y emprendimientos colonizadores, la gran apuesta en el



territorio fue las de los habitantes que llegaron para producir en la tierra y lograr un modo de vida.

Fig. 59: Fuente: Museo Archivo Histórico Municipal "Don Santos Tosticarelli", Ciudad de Casilda (MAHM), <https://www.facebook.com/historiadecasilda>.



Fig. 60: Fuente: Imagen archivo propio. Año 2020.

Otros testimonios que se pueden identificar y que a continuación se encuentran las imágenes son: la Sociedad Italiana de Socorros Mutuos "Unione e Benevolenza", fundada en el año 1875, devenido en el Teatro Dante en la ciudad de Casilda y la Escuela Agrotécnica de Casilda en donde se creó una "Chacra Experimental", en 1899 , actualmente integrada a la Facultad de Ciencias Veterinarias de la UNR.



Fig. 61: Imagen de archivo. Teatro Dante .Archivo y biblioteca. Museo Santos Tosticarelli, ciudad de Casilda.



Fig. 62: Fuente: Imagen de archivo. Escuela de Agricultura. Archivo y biblioteca. Museo Santos Tosticarelli, ciudad de Casilda.

Los habitantes de diferentes localidades intentan rescatar el origen de múltiples polos de la identidad de la región. Desde hace cinco años, durante el mes de septiembre, en San José de la Esquina, el Centro Tradicionalista y Asociación Cultural "Raíces Criollas" organiza la "Cabalgata sobre el Camino Real", cuya culminación coincide con las fiestas patronales de la localidad. Se trata de emular en el territorio de Santa Fe el antiguo Camino Real que conectaba la ciudad de Buenos Aires con la ciudad de Lima. Al final del recorrido se postula un premio que consiste en una estatuilla jesuítica.



Fig. 63: Imagen Centro tradicionalista "Raíces Criollas", San José de la Esquina.

La mayoría de las personas que retoman la tradición criolla son descendientes de inmigrantes, de allí que se puede leer un sincretismo cultural de las intervenciones en el paisaje.

Otro evento importante a destacar, es el 40° Festival de Jineteada y folklore que se realiza en la localidad de Cruz Alta a fines de enero y principio de febrero, donde se matizan los juegos de riendas, certámenes de tropillas con espectáculos musicales con cantores y agrupaciones de la región.

Asimismo, en algunos establecimientos de la provincia se sigue practicando el deporte del Pato.

Por su parte, todos los años, el día 14 de julio, en la localidad de Cruz Alta donde la comunidad francesa fue muy importante en la organización de esta, conmemora la fiesta Nacional de Francia con festejos, con bombas y sirenas. A través de un megáfono en la municipalidad, se difunde el himno francés.

En la localidad de Chabás, en el predio de la estación ferroviaria, es donde desde hace más de veinte años, se organiza una feria de emprendedores FESPAL, donde se exhiben productos regionales.

En la localidad de Rosario, del 9 al 18 de noviembre, todos los años se celebra la fiesta de las colectividades, la celebración más tradicional y convocante de la ciudad.

En noviembre se celebra la fiesta regional del agricultor en la Escuela Agrotécnica de Casilda. Se rememora aquella gesta histórica de la primera exportación de trigo al mundo, ocurrida el 12 de abril de 1878, cuando el trigo cosechado en la Colonia Candelaria salió del puerto de Rosario hacia puertos europeos.

También se pueden destacar las fiestas patronales y los festejos por el día de la tradición, en las que suelen participar los distintos centros tradicionalistas de la región en cada una de las localidades atravesadas por la vía férrea.

El S XXI pone en debate al ferrocarril y su reactivación, su condición de Paisaje Cultural, para que como ayer cambie la vida y preserve la identidad colectiva. Que el desarrollo social se aúne con el crecimiento económico a la par de la recuperación del FCOS. Y así -observando el Convenio Europeo del paisaje del año 2000 que afirma que se entiende como paisaje: "cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos"- se beneficien la zona y la región.

El propósito de esta investigación sería lograr que el ferrocarril sea declarado Paisaje Cultural.

Quizás la propuesta de reutilización de la infraestructura, equipamiento e instalación del servicio de trenes tanto para pasajeros como transporte de carga en la actualidad, no sea fácil de lograr pero mancomunando voluntades, interesando a municipios y otras entidades (universidades, ONG) públicas, privadas, provinciales y nacionales se iniciaría un recorrido aunque no exento de dificultades.

El FCOS que en otros tiempos generó la cultura urbana y potenció la población del área rural constituyendo un sistema de comunicación regional, en la actualidad enfrenta una realidad muy lejana de los sueños que promovieron su presencia.

## Reflexiones Finales

El análisis, vertebrado por las cuatro intervenciones, nos pone en contacto con una realidad compleja que puede leerse como Paisaje Cultural, a través de la organización territorial generada por el FCOS. El sistema de representaciones existentes que en los procesos actuales se distinguen, le dan la continuidad en el tiempo. Tal vez, lo novedoso del concepto instala, por un lado, la necesidad de difundirlo, pues esta es la lectura de cómo las personas de esta comunidad perciben el entorno; y por otro, esta investigación deja la puerta abierta para una propuesta de reactivación del ferrocarril en todo su recorrido, sea para carga como para transporte de pasajeros, de manera que todos los componentes del paisaje conformen el Patrimonio Activo de la región.

Una iniciativa como esta debe contar con la participación activa y real de la comunidad. Recientemente la Asociación de Turismo ACAT de Casilda, realizó una consulta por las redes, en torno a la reactivación del Ferrocarril tramo Rosario –Casilda y el 97% de los consultados estuvieron a favor de la reactivación, en tanto que el 3% se manifestó en contra. Es un indicio que puede tomarse como un comienzo, para instalar el concepto de Paisaje Cultural, nominando así la percepción que puebla a la comunidad.

En términos de marco legal, el paisaje ha llegado a la legislación santafesina, donde se ha presentado un proyecto de Ley del Paisaje, aprobado hasta el momento en Diputados. La ley tiene como objeto "promover la protección, gestión y ordenamiento de paisajes de la Provincia de Santa Fe, como parte del patrimonio natural y cultural colectivo de las generaciones presente y futuras."<sup>140</sup>

En el ámbito ferroviario el día 2 de setiembre de 2010 la Legislatura de la Provincia de Santa Fe sanciona la ley de "Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino con el objeto de recuperar el Servicio Ferroviario en la Provincia y crear la "La Empresa Mixta Ferrocarriles de Santa Fe S.A. con el objeto de prestar servicios de transporte ferroviarios de pasajeros y de cargas en el territorio de la Provincia.

En el ámbito nacional, se cuenta con el Decreto 1027/18 que reglamento la Ley 27132, para la implementación de la modalidad de "acceso abierto" (*open access*) para el transporte ferroviario de cargas y pasajeros de jurisdicción nacional, en toda la red ferroviaria. De este modo el Estado pasa a controlar el manejo de la infraestructura y tiene la potestad de disponer de la misma.

Se tiene la convicción de que estos tiempos pueden ser comparables a los de Carlos Casado, atreviendo a afirmar que son igual de oportunos. Casado supo reconocer los recursos existentes dispersos en el Pago de los Arroyos y construir un proyecto productivo, sentando las bases del legado histórico, ambiental y arquitectónico con el trazado del Ferrocarril.

---

140 Ley de Paisaje. Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe (06-07-17). Capítulo I. Disposiciones generales. Artículo 1º.

Es preciso reinstalar ese espíritu pionero relevando los recursos existentes de hoy e hilvanarlos: que se manifiesten como un deseo en el inconsciente colectivo y que, el bagaje de nuestros recuerdos, relatos y tradiciones nos lleve a apreciar nuestro paisaje cultural, como un homenaje a nuestras raíces.

Los instrumentos mediadores están, en principio, en el campo comunicacional, donde las instituciones educativas pueden tener el rol de difusión, para así incorporar a los jóvenes como embajadores de la noción de paisaje cultural. La idea es promover encuentros comunales simultáneos, coordinados, con la premisa de aportar objetos tangibles e intangibles que representen de dónde viene cada uno. Ciertos talleres, destinados a producir estructuras que articulen esos objetos con un sentido cultural, han de plasmar la idea de participación y han de garantizar la instalación de la idea de paisaje cultural. Del mismo modo, han de promover un centro u organización que se dedique a estudiar, pensar y elaborar acciones con relación al paisaje: un Observatorio del Paisaje.

La exhibición de lo producido, donde cada participante pueda verse reflejado, independientemente de la morfología de lo creado, generará compromiso y sobre todo, una puesta en valor de todos los paisajes que conforman nuestra tierra, cada rincón con sus significaciones simbólicas.

## Conclusiones

Al final del recorrido realizado en este trabajo de investigación hay que decir que el mismo tuvo una serie de dificultades ocasionadas por la situación de pandemia, ya que muchos datos que interesaban para un análisis más completo no pudieron obtenerse porque no todos los archivos tienen acceso por internet, no se pudieron obtener por otros medios. Aun así se ha respondido a la hipótesis planteada en la tesis.

Se planteó como hipótesis central que el tendido del Ferrocarril Oeste Santafecino y su esencial contribución al ordenamiento territorial y al afianzamiento de la identidad del trabajo rural como principal fuente de sustento de la región sugería un Paisaje Cultural en su doble rol de instrumento de vinculación mediante el artefacto mismo, y como portador de la transformación del sudoeste santafesino en un espacio y tiempo donde su trazado puso en valor factores geopolíticos y valores existentes, cristalizando la huella del trabajador anónimo quien tuvo la sensibilidad necesaria, para percibir ese conjunto de elementos intangibles, y que lo guiaron para crear los rasgos culturales que hasta hoy, distinguen la región.

La demostración de esta hipótesis tuvo trazado un objetivo general que consistió en identificar los aportes tangibles e intangibles del proceso de desarrollo del FCOS en el actual paisaje del sudoeste santafesino y se ha demostrado que su instalación produjo un punto de inflexión en el territorio.

Se trabajaron los conceptos de orden con respecto a los trazados territoriales y ferroviarios conjuntamente con la geometría regulatoria de los centros urbanos. La geometrización se afianza con las zanjas y alambrados, la arquitectura incipiente del territorio sirve a la inteligencia de la tarea, transformándose en una permanencia hasta nuestros días. La fragmentación del territorio mediante la lógica técnica del Ferrocarril comenzó a definirse. Los loteos, junto con los cuadros de las estaciones y el trazado de los tramos férreos, le dieron la configuración casi definitiva a la urbanización que hoy caracteriza a cada comunidad.

En el carácter distributivo de postas, fortines y colonias se advierten los avatares del poblamiento y desarrollo de los pagos. Los rincones estratégicos tienen rasgos de permanencia, como San José de la Esquina, Melincué, bastiones de defensa y ataque, donde hoy el *genius loci* tiene ecos de otros tiempos, algo así como la identidad de lo provisorio.

Con el análisis de las distintas intervenciones se obtuvieron las herramientas necesarias para encontrar las huellas territoriales precedentes al ferrocarril y este como integrador y vertebrador de las experiencias en el paisaje. Al cabo del análisis de las cuatro intervenciones es posible percibir un paisaje cuyos componentes testimonian la historia de la región de estudio, mediante diversos actores y múltiples artefactos, ensamblando los procesos identitarios de este pedazo de la pampa gringa. Se puso en evidencia cómo las colonias iniciaron un modo de vida que modificó el ambiente y nutrió la visión de colonizadores como Castellanos, Arteaga y especialmente Casado, cuya visión hizo posible el trazado del FCOS, trayendo un antes y un después al Pago de los Arroyos.

Se analizó la integración de los inmigrantes a la tradición o herencia del gaucho, antiguo poblador de la pampa. Hoy, siglo XXI, hay un hecho cultural en el que se puede observar cómo están amalgamadas las cuatro intervenciones. Personas que participan de la cabalgata, descendientes de inmigrantes que llegaron con el ferrocarril.

Los migrantes, aquellos pioneros en la defensa de la frontera, están igualmente representados hoy en día en los trabajadores rurales temporarios quienes atraviesan la frontera en busca de "conchabo".

La lógica técnica del trazado hoy puede descifrarse desde el Parque Urquiza, sobre todo desde lo metafórico expresado con el bajorrelieve de "El Sembrador". Es un verdadero emblema que reúne casi todos los procesos que imprimieron la consolidación y conformación de la estructura, tanto rural como urbana de todo el Pago de los Arroyos. Solo la topografía vernácula de la barranca se conserva del muelle, un vestigio natural, en cuanto predio de operaciones del FCOS. Actualmente se encuentra el Parque Urquiza, donde funciona el Complejo Astronómico Municipal constituido por el Planetario, el Observatorio y el Museo Experimental de Ciencias, y el Anfiteatro Municipal Humberto De Nito, réplica de un teatro griego, con capacidad para 3000 espectadores, que próximamente se reinaugurará totalmente restaurado. Además, se encuentra la presencia de la estación de pasajeros principal del FCOS en Rosario, hoy convertida en un centro municipal.

La arquitectura ferroviaria del FCOS estaba formada por quince estaciones, incluida la de Rosario, de las cuales hoy quedan trece, ya que la de Casilda fue demolida y construida por el FCCA en otro lugar y la de Melincué sufrió proceso similar. La actual estación de Los Nogales fue edificada por el FCCA. Además, existen dos viviendas, una en Los Molinos y otra en Arequito, que forman parte del legado material de dicho ferrocarril. Con respecto a los estilos arquitectónicos del FCOS, estos tienen una tendencia clásica que logró construir, el ingeniero Firmat. Cada estación tenía y tiene su propia identidad, y cada comunidad sigue apropiándose del territorio hasta el día de hoy, entablando vínculos y cincelandos sus características.

Poco queda de vestigio material del ferrocarril original, salvo las edificaciones detalladas anteriormente. En la localidad de Los Molinos en el galpón de carga, abajo en la puerta hay rieles del tramo original del ferrocarril. De los graneros de Rosario no queda ningún indicio, solo dos torres de embarque sobre pilotes de los años 70 y las bitas, piezas que sujetan sogas de la misma época.

En algunas construcciones que han permanecido, se inscriben los procesos de transformación respondiendo a las nuevas necesidades que, con el correr del tiempo, fueron surgiendo en esos "tiempos muertos" que cada nuevo artefacto rural ha ido poniendo en juego. Tal es el caso del Teatro del Dante en Casilda, cuyo uso resistió un nuevo abordaje, adaptándose a las tendencias de cambio, acompañando a la comunidad.

Como en todos los paisajes, son los grupos sociales quienes construyen su fisonomía con su intervención, ya que quien construye el espacio, se construye a sí mismo. La diversidad de origen de los hacedores de este paisaje mantiene viva la llama de la multiculturalidad en sus celebraciones, costumbres, vestimentas ocasionales

La mirada de este análisis y de este trabajo han tenido una perspectiva sistémica puesto que al considerar al territorio que atraviesa al FCOS como tal, al ubicar los elementos del sistema en su funcionamiento, y su vinculación recíproca, ha permitido hallar el orden del sistema, las marcas de su configuración y definir que las intervenciones precedentes al trazado del FCOS y la propia intervención del FCOS gestaron unidades de producción. En este sentido se puede afirmar que la traza ferroviaria es el antecedente a la unidad de producción y consecuencia de esta traza, de la que también surgieron poblaciones a partir de las estaciones y se potenciaron las existentes.

El gran desarrollo económico que proporcionó esta sucesión de acontecimientos en la región con la instalación del Ferrocarril es el testimonio de un elemento intangible, pero muy poderoso, que conecta el área con la ciudad de Rosario y con la zona aledaña al río Paraná.

Se debe entender que su trazado obra como instrumento de comunicación, ordenamiento y promoción de las múltiples tareas agropecuarias que se han sostenido en el tiempo y cuya impronta forma parte de su identidad. Los tres tramos hilvanan las comunidades y a partir de lo cual una variedad de sentidos, que se instalan en la región, consolida el Paisaje Cultural.

Queda pendiente para la realización de otras investigaciones la posibilidad de profundizar esencialmente el desarrollo de otros sistemas ferroviarios de la región. Un estudio comparativo, ya de otras características, en el que se pueda analizar otros desarrollos posibles. Realizar aperturas para continuar la temática en otros ferrocarriles y sus configuraciones paisajísticas.



## Anexo

### *ESTACIÓN ROSARIO*



Fig. 64: Estación Rosario. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.



Fig. 65: Plano satelital Estación Rosario. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN PEREZ



Fig. 66: Estación Pérez. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

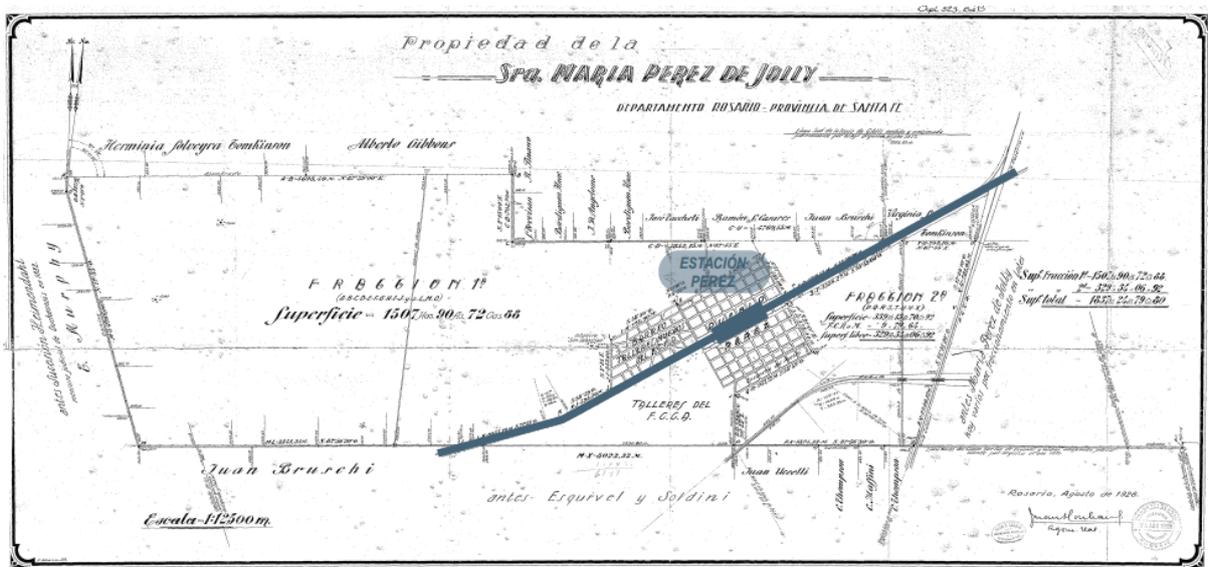


Fig. 67: Estación Pérez- Fuente: SCIT. Servicio de Catastro e Información Territorial. Santa Fe. Sección Planos Antiguos 1928.

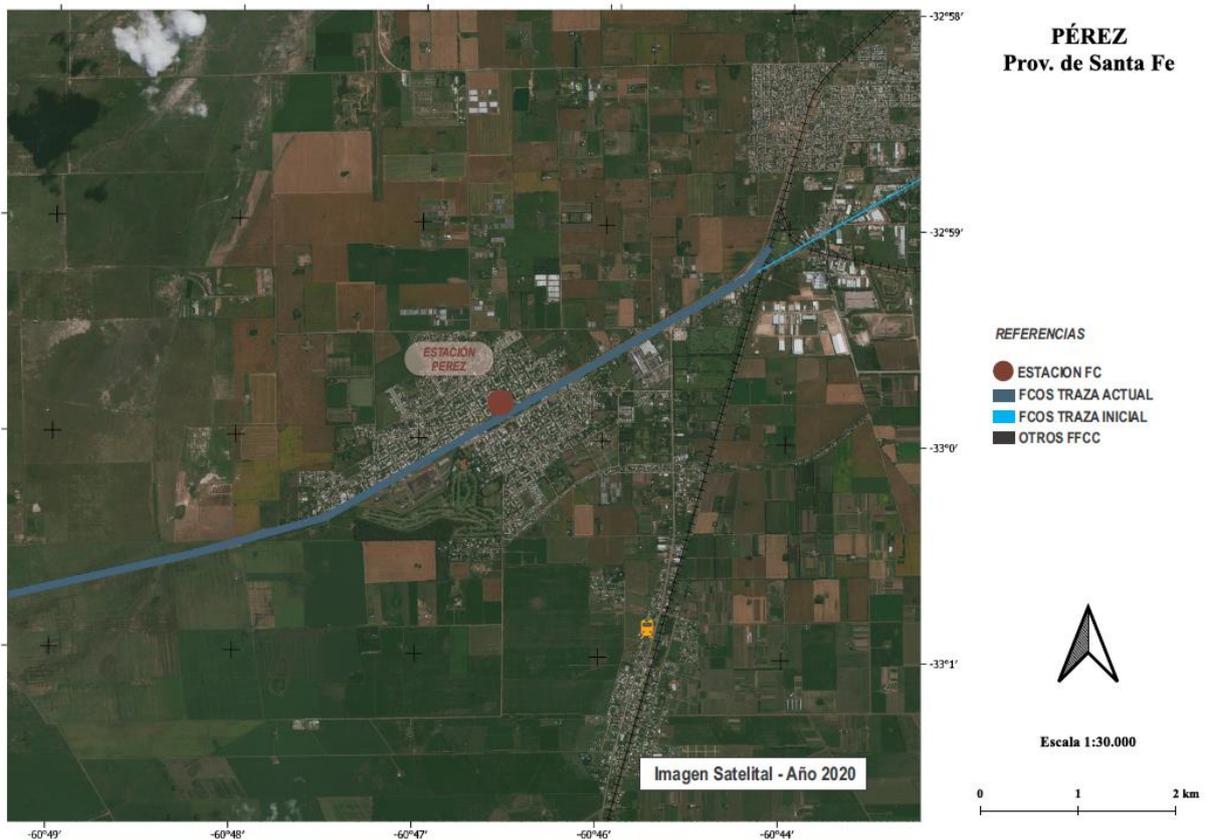


Fig. 68: Plano satelital Estación Pérez. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN ZAVALLA



Fig. 69: Estación Zavalla. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

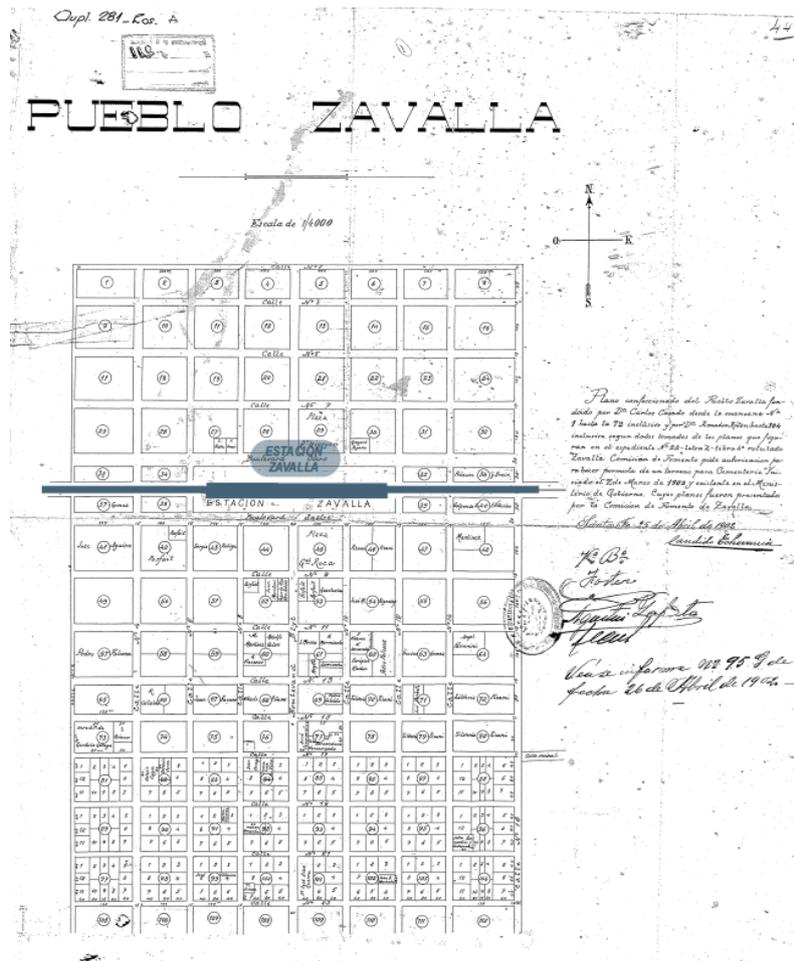


Fig. 70: Estación Zavalla. Fuente: SCIT. Servicio de Catastro e Información Territorial. Santa Fe. Sección Planos Antiguos 1928.

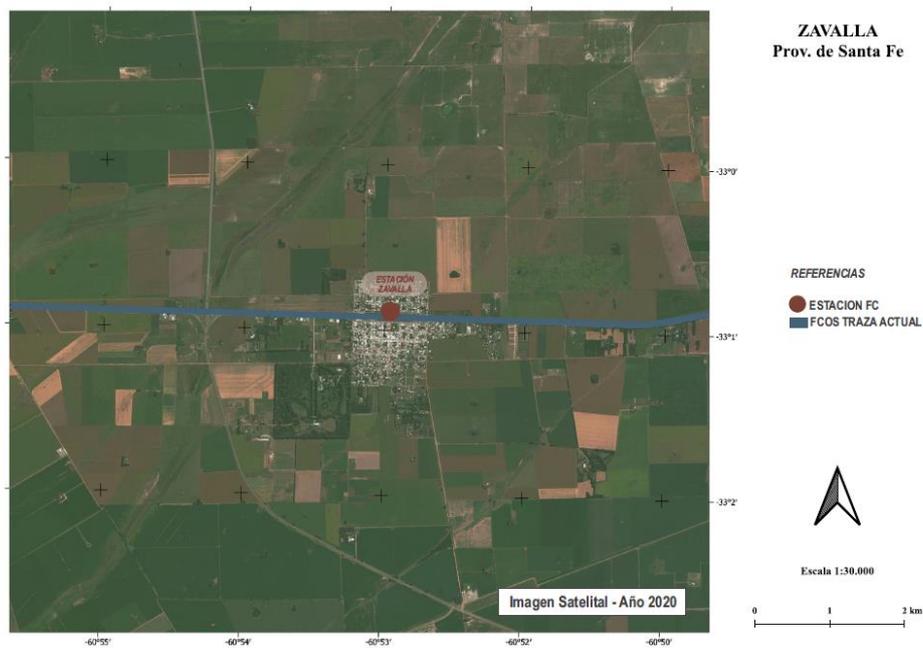


Fig. 71: Plano satelital Estación Zavalla. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN PUJATO



Fig. 72: Estación Pujato. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

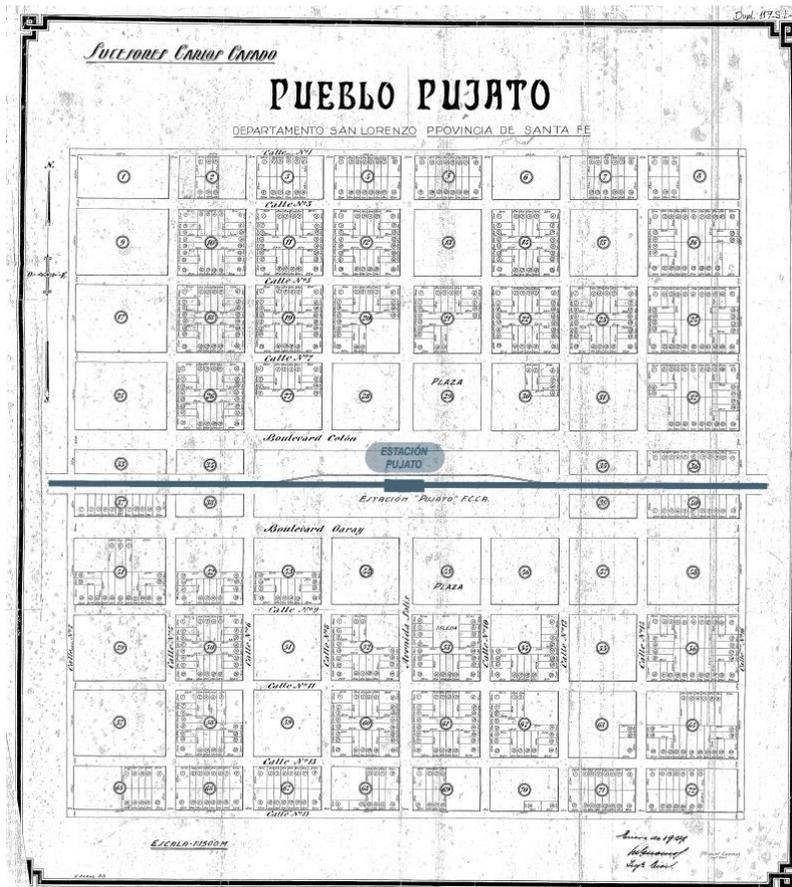


Fig. 73: Estación Pujato. Fuente: SCIT. Servicio de Catastro e Información Territorial. Santa Fe. Sección Planos Antiguos 1928.

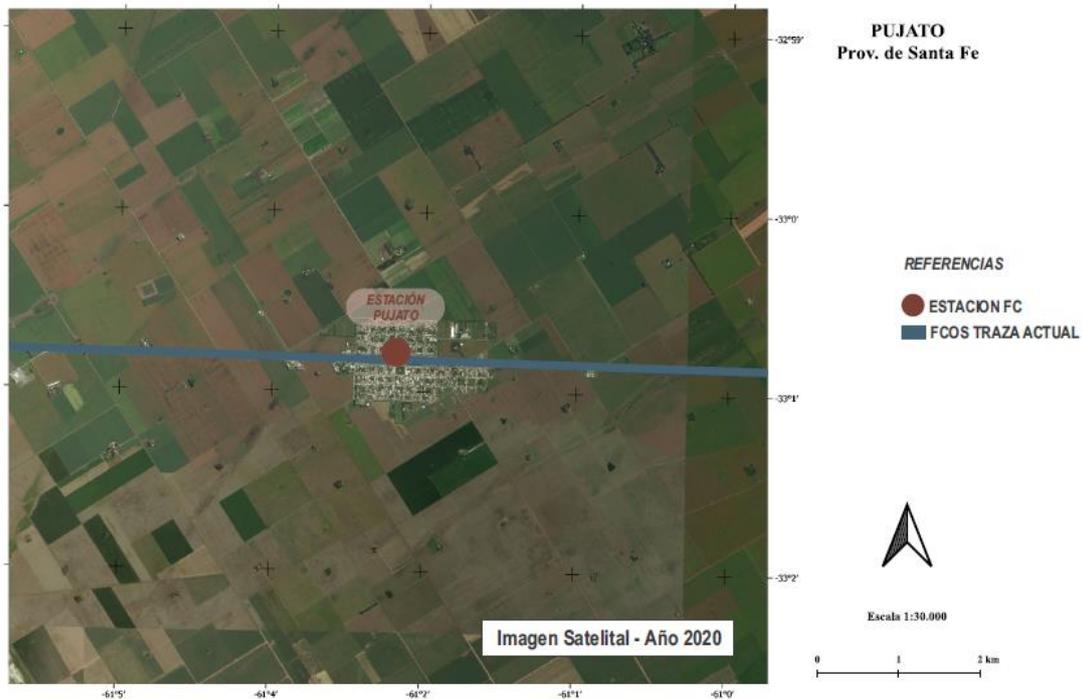


Fig. 74: Plano satelital Estación Zavalla. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.



## ESTACIÓN LOS MOLINOS



Fig. 77: Estación Molinos. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

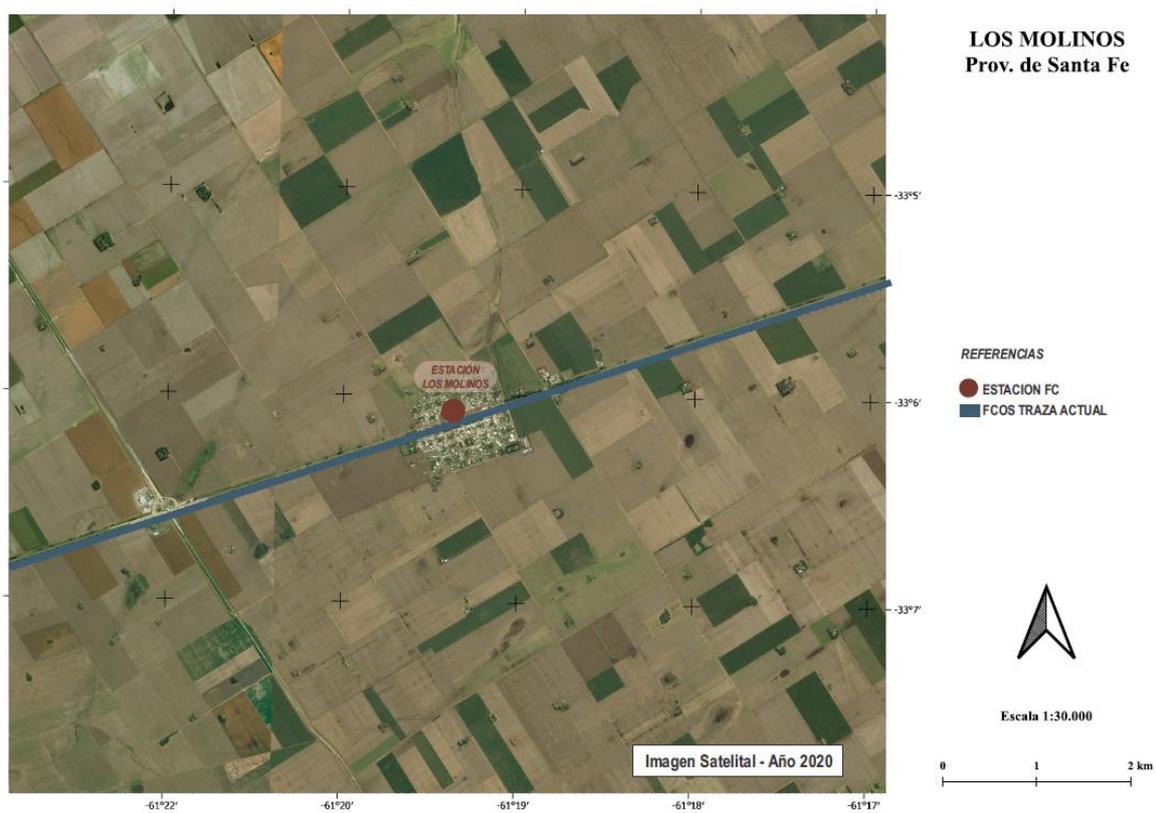


Fig. 78: Plano satelital Estación Molinos. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN AREQUITO



Fig. 79: Estación Arequito. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.



Fig. 80: Estación Arequito. Fuente: SCIT. Servicio de Catastro e Información Territorial. Santa Fe. Sección Planos Antiguos 1928.

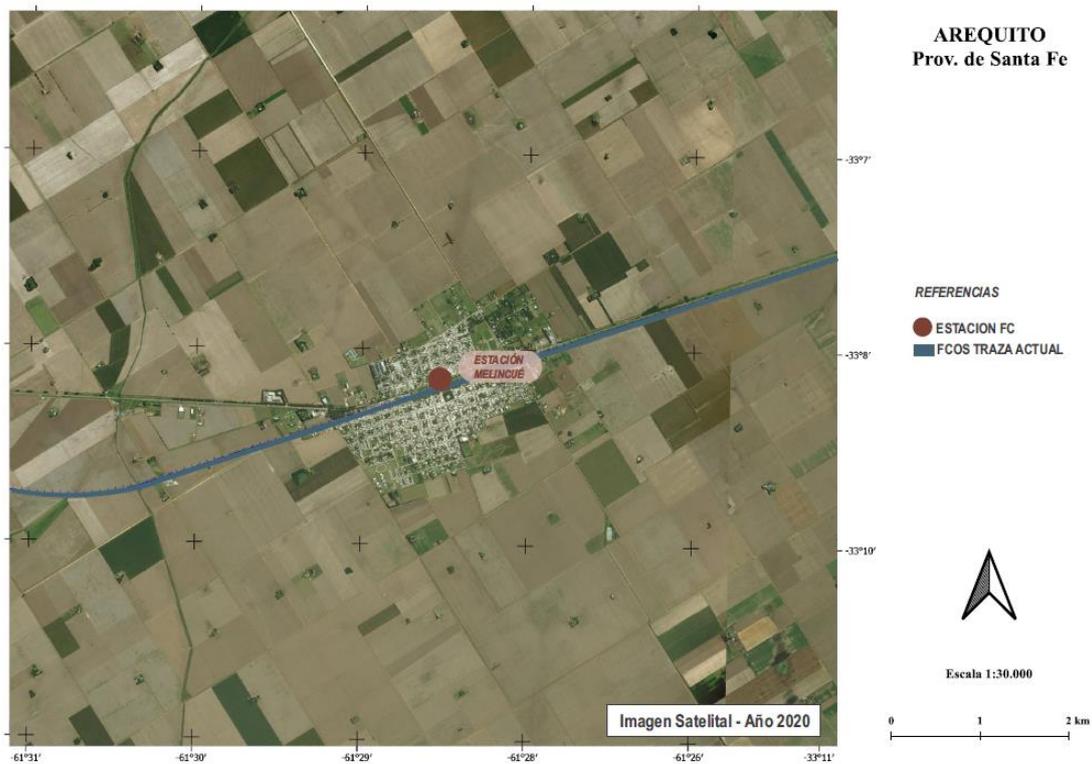


Fig. 81: Plano satelital Estación Arequito. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## LOS NOGALES



Fig. 82: Plano satelital Estación Los Nogales. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN SAN JOSÉ DE LA ESQUINA

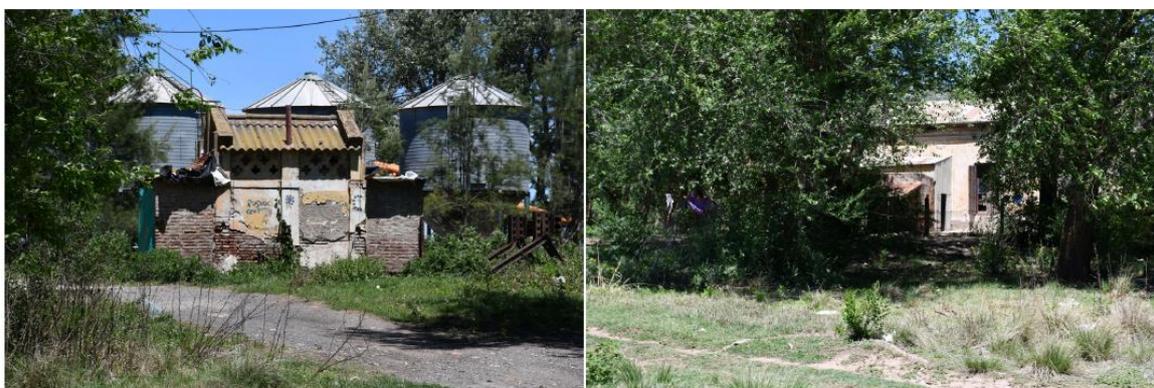
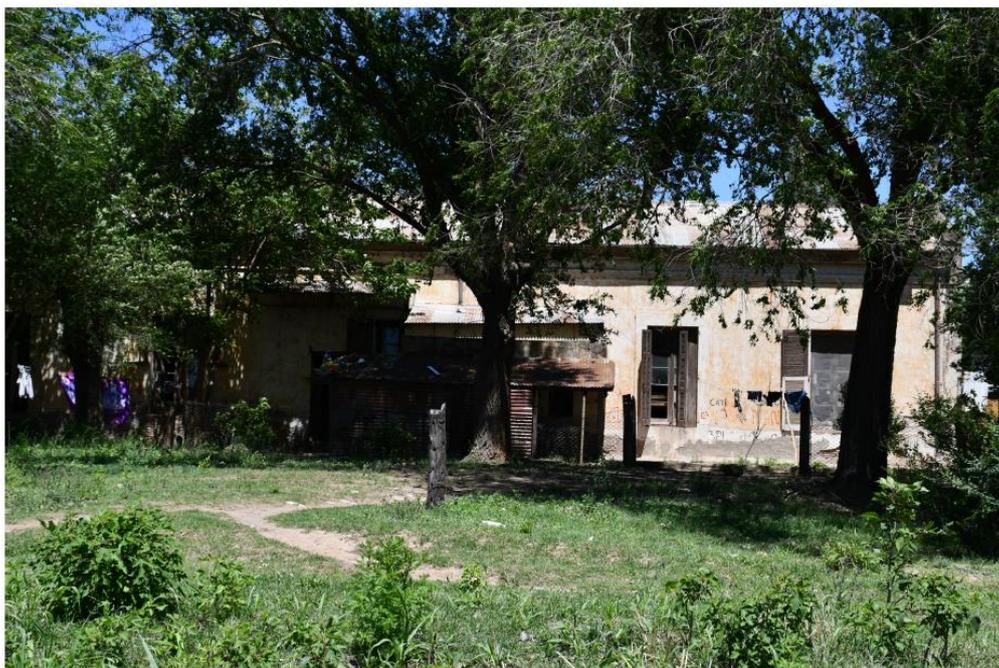


Fig. 83: Estación San José de la Esquina. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.



Fig. 84: Estación San José de la Esquina. Fuente: SCIT. Servicio de Catastro e Información Territorial. Santa Fe. Sección Planos Antiguos 1928.



Fig. 85: Plano satelital Estación San José de la Esquina. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN ARTEAGA



Fig. 86: Estación Arteaga. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.



Fig. 87: Estación Arteaga. Fuente: SCIT. Servicio de Catastro e Información Territorial. Santa Fe. Sección Planos Antiguos 1891.

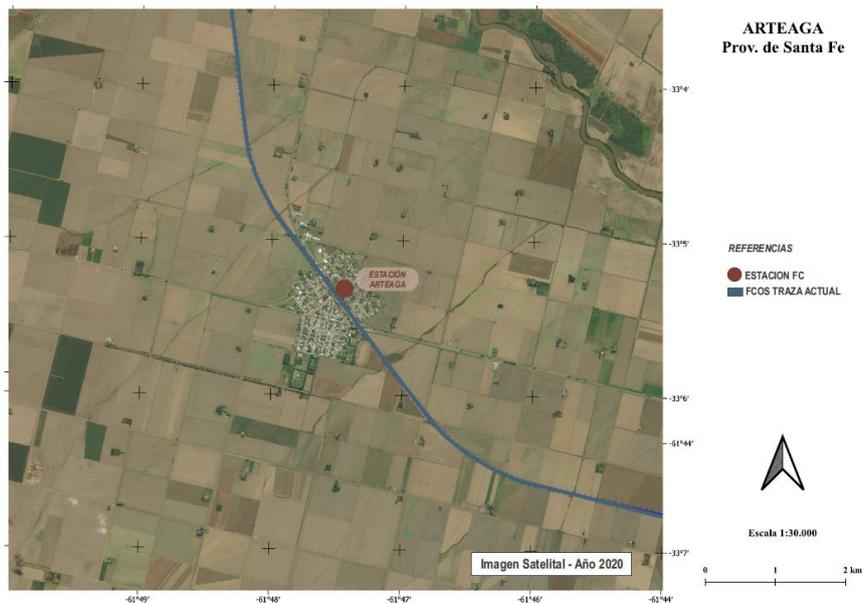


Fig. 88: Plano satelital Estación Arteaga. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN CRUZ ALTA



Fig. 89: Estación Cruz Alta. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

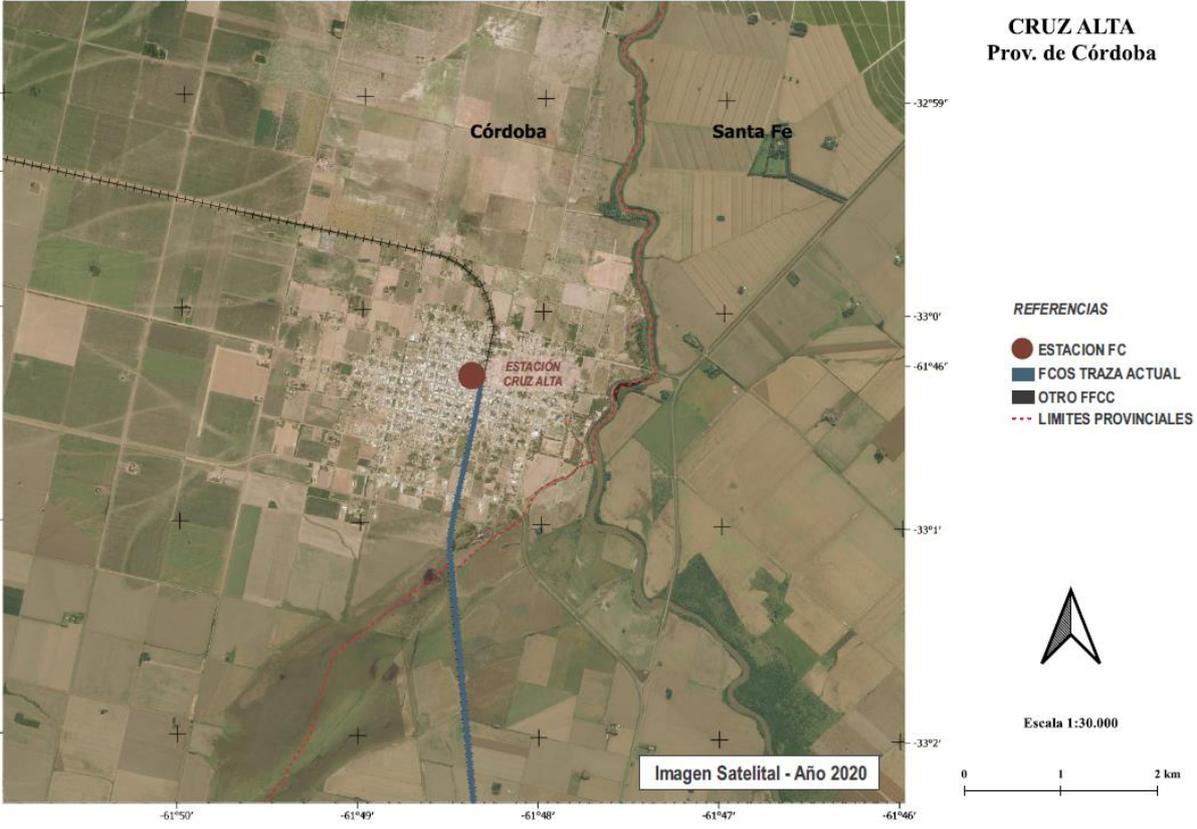


Fig. 90: Plano satelital Estación Cruz Alta. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN SANFORD



Fig. 91: Estación Sanford. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.



## ESTACIÓN CHABAS



Fig. 94: Estación Chabás. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

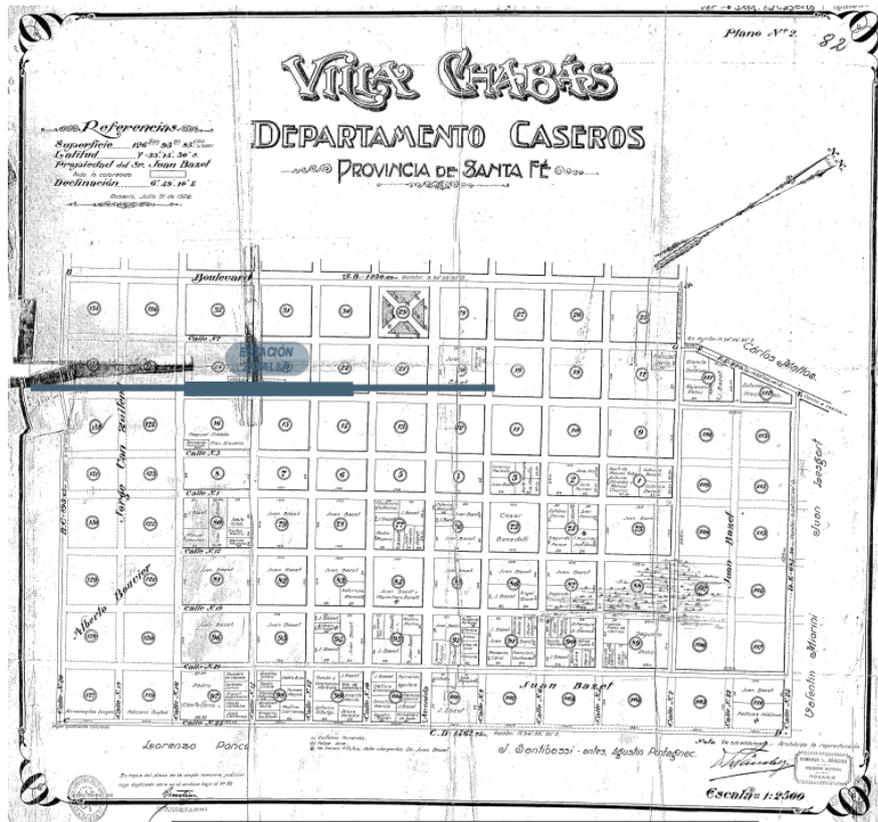


Fig. 95: Estación Chabás. Fuente: SCIT. Servicio de Catastro e Información Territorial. Santa Fe. Sección Planos Antiguos.

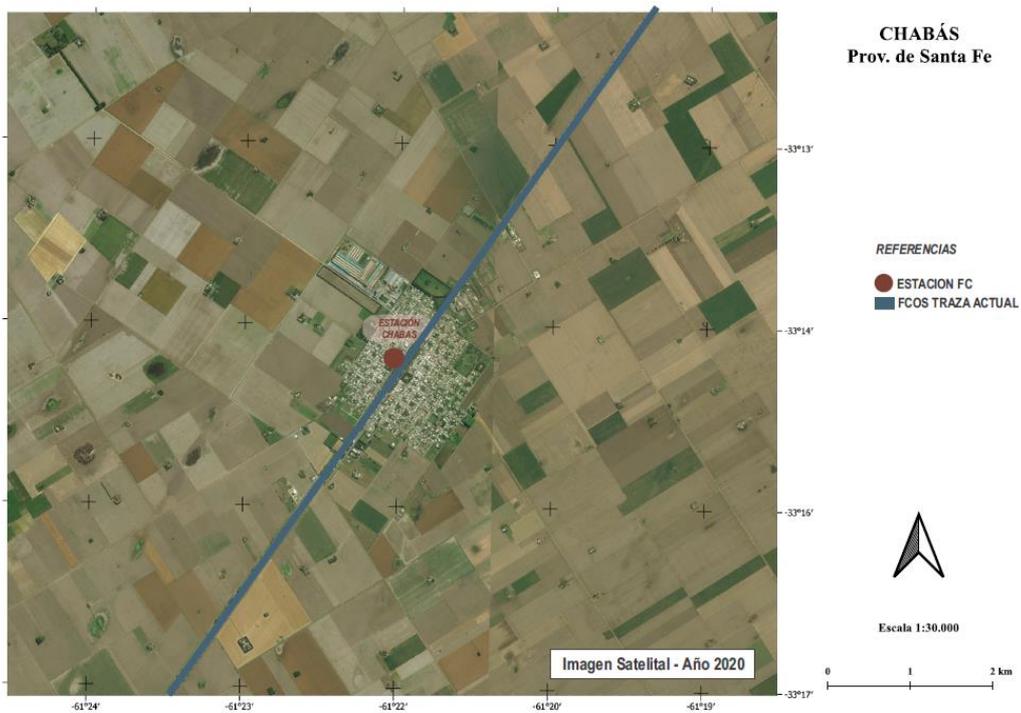


Fig. 96: Plano satelital Estación Chabás. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN VILLADA



Fig. 97: Estación Villada. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.



Fig. 98: Plano satelital Estación Villada. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN FIRMAT



Fig. 99: Estación Firmat. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

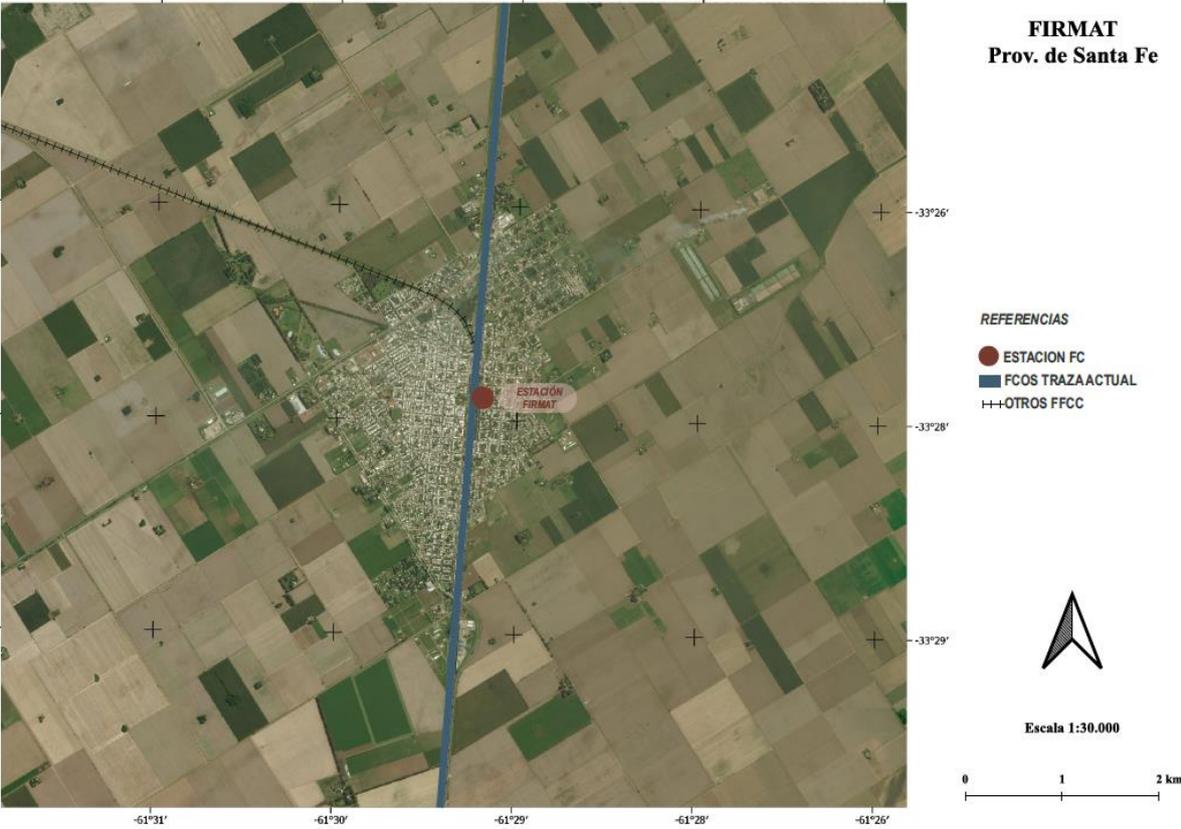


Fig. 100: Plano satelital Estación Fírmata. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## ESTACIÓN MELINCUÉ

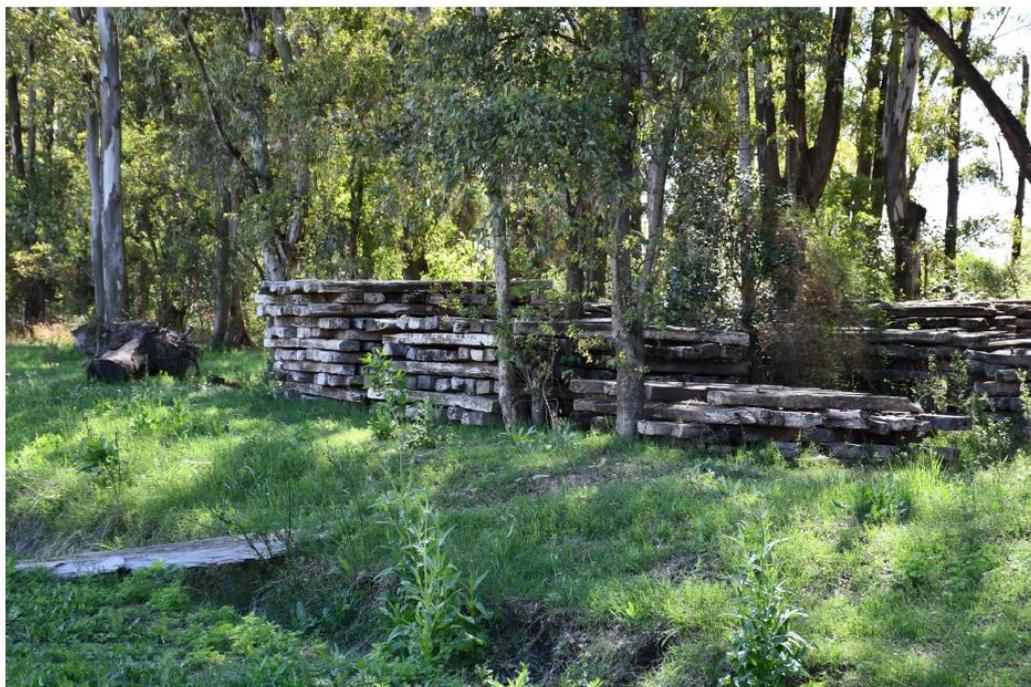


Fig. 101: Estación Melincué. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.

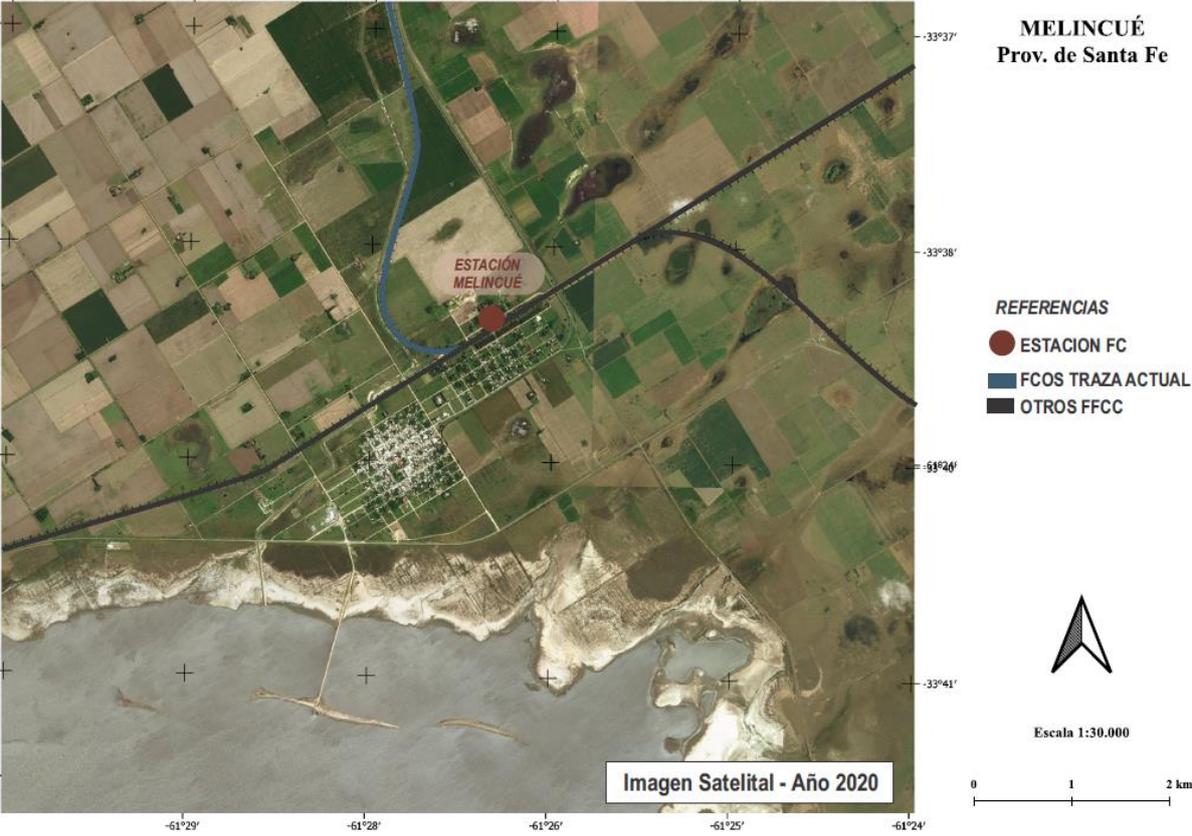


Fig. 102: Plano satelital Estación Melincué. Autor: Ingeniero agrónomo Néstor Dileo. Fuente: Imágenes satelitales 2020.

## PAISAJES RURALES



Fig. 103: Paisajes Rurales. Autor: Mario Rodríguez. Municipalidad de Casilda. Fuente: Fotos 2020.



## Bibliografía

### a. Fuentes primarias

Carrasco, Gabriel. *Intereses nacionales de la República Argentina, estudios sobre población, colonización, agricultura, ganadería, comercio, ferrocarriles, navegación, correos y telégrafos, industrias, finanzas, administración, bibliografía, geografía, instrucción pública*. Buenos Aires: Imprenta, Urografía y Encuadernación de Jacobo Pesar, 1895.

Carrasco, Gabriel. *Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe*. Rosario: Imprenta Jacobo Peuser, 1888.

*Carta Argentina de compromiso del Paisaje*. 2010.

*Carta de las Américas para el Paisaje*. 2018.

*Carta Iberoamericana del Paisaje Cultural*. Cartagena de Indias. 2012.

*Declaración de Lima para la gestión de riesgo del Patrimonio Cultural*. 2010.

*Segundo Censo de la República Argentina*. 1895.

*Tercer Censo Nacional. República Argentina*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Rosso y Cia., 1914.

Wilcken, Guillermo. *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina a la Comisión Central de Inmigración*. Buenos Aires: Imprenta Litografía y fundición de tipos a vapor de la Sociedad Anónima, 1873.

b. Fuentes secundarias

Aguirre, Evaristo. *Por los caminos de nuestras postas*. Casilda: Museo y Archivo Histórico Municipal: "Don Santos Tosticarelli", 2006.

Aliata, Fernando y Silvestri, Graciela. *El paisaje como cifra de armonía. Relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*. Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 2001.

Aliata, Fernando. "Contemplar y recordar. Sarmiento frente a la arquitectura, el paisaje y la ciudad, tomo IV, "Sarmiento", dir. Adriana Amante, en *Historia crítica de la literatura argentina*, dir. Noé Jitrik. Buenos Aires: Emecé Editores, 2012.

\_\_\_\_. "La lengua de las cosas: Cultura material e historia". En *Area, agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo*, nro. 1, 1992.

Battock, Clementina. "La Frontera en tiempos de reforma. El Fuerte de Melincué: un punto neurálgico en el sur santafesino". En *La frontera en tiempos de reformas. El sur santafesino: Melincué punto neurálgico y desavenencias*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, 2002.

Benedetti, Rubén. *Arados y Rieles. Colonización agrícola, desarrollo ferroviario y negocio de tierras como motores de la expansión urbana en la Provincia de Santa Fe (1853-1914)*. Buenos Aires: Universidad Torcuato Di Tella, 2019.

*Boletín Oficial de la Bolsa de Comercio del Rosario*, nro.192, 15/01/1920.

Bonaudo, Marta y Sonzogni, Élida. *Cuando disciplinar fue ocupar (Santa Fe, 1850-90)*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Centro de Estudios Histórico Rurales, 2000.

Carrasco, Gabriel. *Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe*. Rosario: Imprenta de Carrasco, 1884.

Casanalles Rahola, Eusebio. "Recuperación y uso del patrimonio industrial" en *Abaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales. Arqueología Industrial. Testimonios de la memoria*. 2da época, nro. 19, 1998.

Celaya, Ricardo A. "Orígenes e inicios de la localidad de Aldao (Dpto San Lorenzo)". En *Congreso Argentino de Inmigración. VI Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe*. Santa Fe: 1991.

Celaya, Ricardo; Doroni, Eduardo y Lentino, Elvio. *Jesuitas y Franciscanos en el Carcarañá*. Rosario: Cromográfica, 2007.

Coelho, Guillermo. *Informe del Inspector de Colonias de Santa Fe*, octubre de 1874.

*Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*. París: 17 de octubre de 2003.

*Convenio Europeo del Paisaje*. Florencia: 2000.

Corboz, André. "El territorio como palimpsesto". En Martín Ramos, Ángel, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Edicions UPC, 2004.

Cruz Pérez, Linarejo y Español Echaniz, Ignacio. *El paisajaje. De la percepción a la gestión*. Madrid: Leteam, 2009.

Dalla Corte, Gabriela, "La consistencia de la red social: el Ferrocarril Oeste Santafesino entre la Argentina pampeana y el Chaco paraguayo 1880-1900". En *Dinámicas del poder local en*

- América Latina, siglos XIX-XXI*, editado por Pilar García Jordán. Barcelona: Editora UBE, 2009.
- De Marco, Miguel Á. *Carlos Casado del Alisal y el Progreso Argentino*. Rosario: Instituto Argentino de Cultura Hispánica, 1993.
- Dematteis, Giuseppe y Governa, Francesca. "Territorio y Territorialidad en el desarrollo local. La contribución del modelo slot". En *Il Progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Torino: Bollati Boringhieri, 2000, 2010. Edición española: *El proyecto local. Hacia una conciencia del lugar*, con la introducción de Alberto Matarán: "El proyecto local en el ámbito iberoamericano". Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2011.
- Djenderedjian, Julio C. *La colonización agrícola en Argentina 1850-1900: problemas y desafíos de un complejo de cambio productivo en Santa Fe y Entre Ríos, Santa FE y Entre Ríos hacia mediados del siglo XIX. Introducción*, 2007, disponible en [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-22532008000200004](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532008000200004) Versión On-line ISSN 2007-3496, versión impresa ISSN 1405-2253.
- Dócola, Silvia y Puig, Mónica. "Construir un espacio de frontera: una cuestión de dominio político/ una cuestión de dominio económico". En AA.VV., *Proceso de colonización del espacio santafesino. El territorio y el trazado de las colonias*. Santa Fe: Ediciones UNL, 2014
- \_\_\_\_\_. "Resistir la disolución (de la Provincia). Construir la región (Rosario) 1861-1870, en AA.VV., *Proceso de colonización del espacio santafesino. El territorio y el trazado de las colonias*. Santa Fe: Ediciones UNL, 2014.
- Dócola, Silvia. "Fundamentos de la construcción histórica del Área Metropolitana de Rosario". En *Cuaderno ECOM*, 2014.
- Fernández Priotti, Carlos A. *El Ferrocarril oeste Santafecino: Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario: El autor, 2006.
- Ferrari, G. y Gallo, E. *La Argentina del Ochenta al Centenario*. Buenos Aires: Sudamericana, 1980.
- Ferrari, Mónica. "Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria 'Jujuy-La Quiaca'. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local". En *Labor & Engenho*, vol. 6, nro. 1, 2012, [www.labore.fec.unicamp.br](http://www.labore.fec.unicamp.br)
- Ferreira Lopes, Patricia. *El paisaje ferroviario. Miradas geoexperimentales*. Universidad de Sevilla, 2000.
- Galimberti, Cecilia; Jacob, Nadia y Martínez de San Vicente, Isabel. "Paisaje y Territorio. Revisitando conceptos a partir de las transformaciones del paisaje pampeano argentino". En Martínez de San Vicente, Isabel (dir.), *Seminario Paisaje y territorio*. Rosario: CONICET - CURDIUR - FAPyD - UNR, 2018.
- Gallo, Ezequiel. *La Pampa gringa. La colonización en Santa Fe (1870-1895)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2004.
- García, Lía. "El Ferrocarril como medio transformador". En *Historia Integral de Arequito*. Secretaría de Cultura de la Comuna de Arequito, 1992.
- \_\_\_\_\_. *Historia Integral de Arequito*. Rosario: Secretaría de Cultura. Comuna de Arequito, 1989.

- Gioria, Blanca María Isabel. *Los ferrocarriles, agentes organizadores del territorio santafesino*.  
Disponibile en  
[http://geousal.usal.edu.ar/archivos/geousal/docs/tercero\\_los\\_ferrocarriles\\_agentes\\_organizadores\\_del\\_territorio\\_santafesino.pdf](http://geousal.usal.edu.ar/archivos/geousal/docs/tercero_los_ferrocarriles_agentes_organizadores_del_territorio_santafesino.pdf)
- Granero, Melecia y Rizzo, M. de las Nieves. *Ferrocarriles: integración regional y desarrollo sustentable en Arquitecturas del sur*. La Plata: Universidad de Mar del Plata, 2008.
- Halperín Donghi, Tulio. "Un cuarto de siglo de historiografía argentina (1960-1985)". En 25° *Aniversario de Desarrollo Económico, Desarrollo Económico*, vol. 25, nro. 100, (01-03/1986).
- \_\_\_\_\_. *Una nación para el desierto argentino*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1982.
- Hobsbawm, Eric J. *La Era del Capital, 1845-1875*. Buenos Aires: Crítica, 1998.
- Justo López, Mario. "El ferrocarril Oeste Santafesino". En *Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886*. Buenos Aires: Editora Argentina, 1991.
- Lagos, Héctor M. *Carlos Casado del Alisal. Su biografía. Una vida armónica al servicio del Progreso Nacional*. Buenos Aires: Impresiones Peuser, 1949.
- Landaburu, Roberto E. "El alambrado. La zanja". En *Gringos*. Venado Tuerto: Fondo Editor Mutual, 1995.
- \_\_\_\_\_. "El problema del agua". En *Gringos*. Rosario: Amalevi, 1992.
- Levaggi, A. "La enfiteusis". En *Santa Fe en tu historia*, nro. 5. Buenos Aires: Universidad del Salvador, 2008).
- Malpiedi, Rogelio. "Orígenes". En *Arteaga: un pueblo... una historia*. Santa Fe: El autor, 2006, t. 1.
- Martinez de San Vicente, Isabel. *La construcción del territorio de las colonias de la "Central Argentine Land Company*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1995.
- Nogué, Joan. *La producción social y cultural del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2007.
- Oszlak, Oscar. *La formación del estado argentino*. Buenos Aires: Planeta, 1997.
- Primera Conferencia de los Gobiernos Locales Latinoamericanos, Compromisos para el Desarrollo sustentable de la agenda a la acción*. Nuñoa: 2002.
- Purini, Franco. "Cuestiones de infraestructura". En *Casabella*. 2006.
- Rainero, C. "Registro y re-valorización del paisaje de la producción en el área metropolitana de Rosario [Santa Fe], Argentina: el caso del Ferrocarril Oeste Santafesino". En *Labor & Engenho*. vol. 6, nro. 1, 2012, disponible en [www.labore.fec.unicamp.br](http://www.labore.fec.unicamp.br)
- Reali, Carlos. "Fortines y la conquista del desierto en el sur santafesino". En *Primer Congreso de Historia de los pueblos de la provincia de Santa Fe*. Santa Fe: 1991.
- Reboratti, Carlos. *Ambiente, Sociedad y Territorio. El ambiente del hombre*. Universidad Virtual de Quilmes.
- Regalsky, Andrés M. "La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)". En *TST*. Buenos Aires: 2010.
- Ribas, Gabriel A. *El tren llega a América Latina en Historia de América Latina desde los orígenes hasta la globalización*. Buenos Aires: Colegio Nacional de Buenos Aires.
- Sabaté Bel, Joaquín y del Pozo, Paz B. *Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia*. Universitat Politècnica de Catalunya. Universidad de León, 2010.

- Sauer, Carl O. "La morfología del paisaje". Berkeley: Universidad de California, 1925, en *Polis*.  
Santiago de Chile: Universidad de Los Lagos, 2006.
- Schlogel, Karl. *En el espacio leemos el tiempo*. Madrid: Ediciones Siruela, 2007.
- Suárez, Teresa y Tomay, María L. *Santa Fe a fines del siglo XVIII*, en *Anuario de Estudios Americanos*. 2003, vol 60, no 2.
- Thomas, H. "Estructuras cerradas versus procesos dinámicos: trayectorias y estilos de innovación y cambio tecnológico". En *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología, coordinado por H.Thomas y A. Buch*. Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes, 2008.
- Williams, Fernando. "Trazados y apropiación del territorio: cuatro colonias suizas en Santa fe". En AA.VV. *Proceso de colonización agrícola del espacio santafesino*. Santa Fe: Ediciones UNL, 2014.
- \_\_\_\_\_. *Entre el desierto y el jardín: viaje, literatura y paisaje en la colonia galesa de la Patagonia*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2010.
- Zeballos, Estanislao. *La Región del Trigo*. Buenos Aires: Jacobo Peuser, 1883.

c. Fuentes complementarias

- Aguiar y Acuña, Rodrigo de, Montemayor, Juan F y Córdoba de Cuenca. *Sumarios de la Recopilación General de Leyes de las Indias*. México: FCE, 1994.
- Aguiló, Miguel. *Paisajes culturales. Canales y Puertos*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, 2005.
- Aguirre, Evaristo. *Los desmochados. Cuando la historia se hizo leyenda*. Rosario: Editorial Elipsis, 2007.
- Alberdi, Juan Bautista. *Bases y puntos y partida para la organización política de la República Argentina*. Buenos Aires: Academia nacional de Ciencias Morales y Política, 2002.
- Alessandria, E.; Arborno, M.; Leguía, H.; Pietrarelli, L.; Sanchez, J. y Zamar J. "La transición hacia una agricultura sostenible en Córdoba". En *LEISA Rev. de Agroecología*, vol. 22, nro. 2, setiembre de 2006.
- Aliata, Fernando y Silvestri, Graciela . "Las dimensiones de una investigación en historia territorial". En *Registros*, Año 5, nro. 5, abril, 2008.
- \_\_\_\_. *El paisaje en el arte y las ciencias humanas*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1994.
- Aliata, Fernando. "Cultura urbana y organización del territorio". En *Revolución, República, Confederación (1806-1852), Nueva Historia Argentina*. Dirigido por Noemí Goldman. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1998. Tomo III.
- \_\_\_\_. *La ciudad regular: arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario: 1821-1835*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes - Prometeo, 2006.
- Álvarez, Juan. *Historia de Rosario*. Rosario: Imprenta López, 1943. Barsky, Osvaldo y Gelman, Jorge. *Historia del Agro Argentino*.
- Ascolani, A. *Nueva Roma. El frustrado pueblo de Juan Pescio*. Rosario: Ediciones Platino, 1991.
- \_\_\_\_. *Villa Casilda. Historia del optimismo urbanizador (1870-1907)*. Rosario: Ediciones Platino, 1992.
- Barsky, O. y Djenderjian, J. *Historia del capitalismo agrario pampeano: la expansión ganadera hasta 1895*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2003.
- Biasatti, N.R. "El cultivo de soja como modelador del paisaje en el sur de la Pcia. De Santa Fe. Biodiversidad y planificación territorial". En *Actas de las VI Jornadas Patagónicas de Geografía*. Trelew: 23 al 25 de Agosto de 2006.
- Biasatti, N.R.; Bedetti, F.; Colomar, G.; Di Nucci, D.; Marc, L. y Spiaggi, E. "Ecología del paisaje y pérdida de biodiversidad en el sur de Santa Fe (argentina), proporción de espacios productivos, parches, corredores y matriz del paisaje". En *Primer Congreso Internacional de Medio Ambiente*. Cuenca: 27 al 30 de noviembre de 2007.
- Bonaudo, Marta S. "La tierra y el sueño de fare L'America, en La organización productiva y política del territorio provincial (1853-1912)". En colección *Nueva Historia de Santa Fe*, dirigido por Darío Barrera. Rosario: La Capital, 2006, vol. 6.
- Cabrera, A.L. "Regiones Fitogeográficas Argentinas". En *Enciclopedia Arg. de Agr. y Jard.* Tomo II, fasc. 1. Buenos Aires: Acme, 1976.

- Caldeleugh, Alexander. *Viajes por América del Sur de la Plata (1821)*, trad. de Luis Busaniche. Buenos Aires: Claridad, 1957.
- Calvo, L. M. y Del Barco, M. E. (Comps.) . *Proceso de colonización agrícola del espacio santafesino: el territorio y el trazado de las colonias*. Santa Fe: Ediciones UNL, 2014.
- \_\_\_\_. *La Compañía de Jesús en Santa Fe. La ocupación del espacio urbano y rural durante el dominio hispánico*. Santa Fe: Ediciones Culturales Santafecinas.
- Carrió de la Vandra, Alonso. *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima. Con sus itinerarios según la más puntual observación con algunas noticias útiles a los Nuevos Comerciantes que tratan en Mulas, y otras historias; por Don Calixto Bustamante Carlos Inca, alias Concolocorvo natural de Cuzco*. Alicante: Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, 2001. Disponible en <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark/59851/bmcf47m4> (consultado 15/07/20).
- Castro, H. y Reboratti, C., *Revisión del concepto de ruralidad en la Argentina y alternativas posibles para su redefinición*. Buenos Aires: Secretaría Agricultura, ganadería, Pesca y Alimentos, 2007.
- Cuccorese, Horacio J. *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Macchi, 1969.
- De los Ríos, Evangelina. *Hacia un nuevo orden fiscal. Las formas de recaudación impositiva: instituciones, agentes y recursos*. Santa Fe: 1852-1873. Tesis doctoral, Director Juan Carlos Garavaglia, Departament D'Humanitats, UPF, Universitat Pompeu Fabra, 2013.
- Devoto, F. *Historia de la inmigración en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2002.
- Dócola, Silvia y Puig, Mónica. "Pensando el territorio de Los Arroyos / Proyectando el patrimonio del Cordón Sur". En Mateos, A.; Dócola, S. y Puig, M. *Patrimonio. Del Saladillo al del Medio. Cordón Sur. Costa Área Metropolitana. Gran Rosario*. Rosario: CFI, 2007.
- Dócola, Silvia. "La Confederación Argentina para Germán Burmeister en 1861. El mapa como recomposición de fragmentos". En *IV Jornadas de Ciencia y Tecnología*. Rosario: UNR, 2009.
- \_\_\_\_. "La empresa colonia agrícola y la formación de los pueblos rurales en la región Rosario". En *CURDIUR*, nro. 21. Rosario: FAPYD, 1987..
- \_\_\_\_. "San José de la Esquina, Nicasio Oroño y la Frontera". En *CURDIUR*, nro. 21. Rosario: FAPYD, 1987.
- Ensinck, Oscar Luis. *Apuntes para la historia de la industria en la provincia de Santa Fe*. Rosario: Pontificia Universidad Católica Argentina. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, 1979.
- \_\_\_\_. *Historia de los ferrocarriles en la provincia de Santa Fe*. Rosario: Pontificia Universidad Católica Argentina. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, 1980.
- Español Echaniz, I. "El paisaje como percepción de las dinámicas y ritmos del territorio". En *Paisaje y patrimonio*. Dirigido por Maderuelo J. Madrid: Abada, 2008.
- Fritschy, B. y Manzi, R. "Sistemas ambientales naturales del espacio santafesino". En *Congreso Nacional de Geografía, XLVIII Semana de Geografía*. Coordinado por GAEA, Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, vol. 2, 1986. ISBN 950-43-0622-5 .
- González Bernáldez, Fernando. *Ecología y paisaje*. Madrid: H. Blume, 1981.
- Infante, Faustino. *Los orígenes de Casilda*. Rosario: 1944.

- Jitrik, Noé. *El 80 y su mundo*. Buenos Aires: Editorial Jorge Álvarez, 1968.
- Levillier, Roberto. *Vista del Fiscal, Consejo de Indias*, 17 de Noviembre de 1695, vol. 3.
- Lewis, J.P. "La vegetación de la provincia de Santa Fe". En Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. Estudios de geografía de la provincia de Santa Fe. Homenaje al Dr. Alfredo Castellanos . Editado por GAEA, . Serie especial nro. 9, Santa Fe, 1981.
- Madereulo, J. *Paisaje y Territorio*. Madrid: Abada Editores, 2007.
- Martínez, Mónica. *Rieles, Trazas y Estaciones en Los pueblos del desierto*. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya, 2015 (tesis doctoral).
- Martínez de Pisón, E. "Saber ver el paisaje". En *Estudios Geográficos*, vol. LXXI, 2010.
- Martínez Estrada, E. *Radiografía de la pampa*. Buenos Aires: Hyspamerica Ediciones Argentina, 1986.
- Mata Olmo, R. "La dimensión patrimonial del paisaje: una mirada desde los espacios rurales". En *Paisaje y patrimonio*. Dirigido por Maderuelo J. Madrid: Abada, 2010.
- Nogue, Joan. "El retorno del paisaje". En *Enrahonar: an international journal of theoretical and practical reason*, nro. 45-
- Nuñez, Teresita. *Entre cultura y territorio. Nuevas miradas del ordenamiento territorial desde los paisajes culturales*. Buenos Aires: FADU-UBA.
- Oroño, N. "La verdadera organización del país o realización legal de la máxima 'Gobernar es poblar' [1871]" En *Obra Completa*. Santa Fe: UNL-ANH, 2004.
- Prieto, A. *Los viajeros ingleses y la emergencia de la literatura argentina. 1820-1850*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1996.
- Ramos, A. M. "El territorio como palimpsesto". En *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Editado por Ramos, A. M. Barcelona: UPC Ediciones, 2004.
- Randle, P. *La ciudad pampeana: geografía urbana, geografía histórica*. Buenos Aires: Eudeba, 1969.
- Reboratti, Carlos. "Breve ensayo sobre el paisaje". En: *A&P Continuidad*, 2018.
- \_\_\_\_\_. "El paisaje como concepto migrante". En. AAVV, *Miradas desde la Quebrada de Humahuaca. Territorios, Proyecto y Patrimonio*. Buenos Aires: 2011.
- \_\_\_\_\_. "Una cuestión de escala: sociedad, ambiente, tiempo y territorio". En *Sociologías*, nro. 5. Porto Alegre, 2001.
- Rivero Astengo, Agustín. *Juarez Celman, 1844-1909*. Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft, 1944.
- Romero, José L. *Breve Historia de la Argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2013, disponible en <http://institutocieloazul.edu.ar/wp-content/uploads/2016/11/romero-jose-luis-breve-historia-de-la-argentina.pdf>
- \_\_\_\_\_. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2001.
- Sabaté, J. "En la identidad del territorio está su alternativa". En *OP Ingeniería y territorio*, vol. 60, 2002.
- Sarmiento, Domingo F. *Facundo*. Buenos Aires: Editorial Losada, 2010.
- Silvestri, G. y Aliata, F. *El paisaje como cifra de armonía. Relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*. Buenos Aires: Nueva Visión, 2001.
- Silvestri, Graciela. "La pampa como el mar". En *La Biblioteca*. Buenos Aires, 2008.

\_\_\_\_. "La vida en clave verde. Cambios en las formas de habitar urbana y rural a mediados del siglo XIX". En *Registros*, Año 5, nro. 5, Mar del Plata: FAUD-UNMDP, Abril 2008.

\_\_\_\_. *El lugar común, una historia de las figuras de Paisaje en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Edhasa, 2011.

Sbarra, H. Noel; Letemendia, Adolfo y Artagaveytia. *Historia de las Aguadas y el Molino*. Buenos Aires: Letemendia, 2009.

Sonzogni, Elida. "Un mundo en cambio". En Bonaudo, Marta S., *La organización productiva y política del territorio provincial (1853-1912), La historia de Santa Fe*. Rosario: Colección La Capital, 2006.

Williams, R. *El campo y la ciudad [1973]*. Buenos Aires: Paidós, 2001.

d. Referencias bibliográficas

- Archivo de la Asociación rosarina Amigos del Riel.  
Archivo diario *La Capital*, ciudad de Rosario.  
Archivo General de la Nación de Buenos Aires (AGN).  
Archivo Histórico Catastral de la Provincia de Santa Fe.  
Biblioteca Argentina "Dr. Juan Álvarez".  
Biblioteca de la Bolsa de Comercio de Rosario  
Biblioteca Municipal General San Martín. Rosario.  
Centro de Documentación e información César Torriglia del instituto de investigaciones de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario (CDICT).  
Consejo de Mujeres de Rosario. Hemeroteca.  
Departamento Topográfico de Santa Fe.  
Museo Archivo Histórico Municipal Don Santos Tosticarelli, Ciudad de Casilda (MAHM).  
Museo General y Archivo Comunal en la localidad de Arequito.  
Museo Guardia de la Esquina en la localidad de San José de la Esquina.  
Museo Histórico Provincial de Rosario Julio Marc (MHPRJM).  
Museo Particular de Antropología e Historia Natural "Los Desmochados". Ciudad de Casilda.  
Museo y Archivo Ferroviario Regional de Rosario.  
Producciones y testimonios locales.  
Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe.  
<<http://whc.unesco.org/en/culturallandscape/>>. Cultural Landscapes of Universal Value. *Components of a Global Strategy. History and Terminology*, 1992.  
<<https://e-revistas.upc.edu/bitstream/2099/1885/>>. Sabate Bel, Joaquin. *De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje*.  
<[www.incuna.org](http://www.incuna.org)>. Asociación Arqueología Industrial. *Patrimonio Cultural y Natural*.  
<[www.international.icomos.org/xian2005/ticcih](http://www.international.icomos.org/xian2005/ticcih)>. *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, TICCIH.  
<[www.juntadeandalucia.es](http://www.juntadeandalucia.es)>. *Guía de desarrollo rural*, 1997.  
<[www.monumentosysitios.gov.ar](http://www.monumentosysitios.gov.ar)>. Comisión Nacional de Monumentos. *Sitios y Lugares Históricas*.

## e. Cartografía

- Mapa Pago de los Arroyos. Fuente: Dócola, Silvia, "Fundamentos de la construcción histórica del Área Metropolitana de Rosario" en EN.A.PRO *El Puerto de los rosarinos, Cuaderno ECOM*, Capítulo I, 2006. Imagen2.
- A New Map of Southamerica of the latest authorities by John Cary, engraver (grabador) 1807. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc".
- Ubicación de las estancias jesuíticas - Tipo y tamaños de "suertes de estancia" – Estancia San Miguel de Carcarañá en 1787. J. Garavaglia, 2000 - L. M. Calvo, 1993.
- Mapa de la parte de la República Argentina, comprendida entre las capitales de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y San Luis. Año 1831. Fuente: Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".
- Fragmento de mapa: Principales Movimientos de Frontera Santafesina. Fuente: Archivo General de la Nación, 1888.
- Plano Karte Der Provinz Santa Fe Mit Den Kolonien de 1872.
- Mapa de la Provincia de Santa Fe y sus colonias -fragmento-, 1879. Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario "Dt. Julio Marc".
- Mapa de los terrenos concedidos al FCCA y sus inmediaciones-fragmento-. Autor: Albano M. de Laberge (1867). En: Fernández Priotti, Carlos A., *El Ferrocarril oeste Santafecino: Carlos Casado y la colonización de la Pampa*. Rosario: El autor, 2006, 34. Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".
- Mapa de los terrenos concedidos al FCCA y sus inmediaciones -fragmento-. Autor: Ing. Albano M. de Laberge (1867). Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc".
- Plano de la Colonia Candelaria. Fuente: Wilcken, Guillermo, *Las colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. Buenos Aires: Comisión Central de Inmigración, 1872.
- Plano Provincia de Santa Fe. Autor: G. Carrasco (1888). Fuente: Archivo General de la Nación. Desarrollo de las colonias.
- 1901 Chapeaurouge. Fuente: De Chaperouge, Carlos. *Atlas del Plano Catastral de la República Argentina*. Archivo y Biblioteca. Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc".



Fig. 104: Fotos de inmigrantes. Fuente: Archivo personal.