

Los pueblos del desierto Conquista, urbanización y colonización del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930)

Desert's towns

Conquest, urbanization and colonization in La Pampa's territory
Argentina (1879-1930)

Mónica Martínez

Abstract

In this paper we study towns of La Pampa in the agricultural region since the Conquest of the Desert, the advance of the railway and colonization, in the period between 1879 and 1930. Analyze and compare different urban layouts, determination from the railway lines and the layout of the colonies.

This research studies the political and economic context of this period, as well as modes of urbanization in Argentina, from urban and regional scale.

The objective of this presentation is to highlight the progress of the investigation, at the stage of systematization of the urban types, as well as a first approach to urban reference models and management processes of towns.

The hypothesis of this research is that urban types and the development of towns in the agricultural area of La Pampa, has close relationship with the rail and colonization process.

For the design of the research is carried out an atlas, containing the entire urban plants, characterizing three types based on: the model republican National Settlement Act of 1876 (simplified); republican model based on the National Law 1876 (simplified), model originated in the railroad and agricultural colonization model.

Resumen

En esta presentación se estudian los pueblos del espacio agropecuario de La Pampa trazados a partir de la Conquista del Desierto, el avance del ferrocarril y la colonización, en el período entre 1879 y 1930. Se analizan y comparan los diferentes trazados urbanos, su determinación a partir de los trazados ferroviarios y el trazado de las colonias.

Esta investigación se enmarca en el contexto político y económico del período estudiado; así como en los modos de urbanización en la Argentina, a partir de antecedentes a escala regional y urbana.

El objetivo de esta presentación es exponer los avances de la investigación, en la etapa relativa a la sistematización de los tipos urbanos, así como una primera aproximación a los modelos urbanos de referencia y los procesos de gestión de los pueblos.

La hipótesis de esta investigación es que los tipos urbanos y el desarrollo de los pueblos en el espacio agropecuario de La Pampa, presenta estrecha relación con el proceso ferroviario y de colonización.

Para el diseño de la investigación, se realiza un atlas, conteniendo la totalidad de las plantas urbanas, caracterizando tres tipos en base a: el modelo republicano de la Ley Nacional de 1876 (simplificado), el modelo originado en el tendido ferroviario y el modelo de colonización agrícola.

urbanization - start production - La Pampa,
Argentina

urbanización - colonización - La Pampa,
Argentina

Introducción

Esta presentación representa el primer estudio en su tipo que se realiza en el espacio agropecuario de la provincia de La Pampa, constituyendo un aporte al conocimiento del proceso urbanizador pampeano en el período 1879-1930.

Hasta el presente, no existen estudios que indaguen sobre la estructura física de los pueblos de La Pampa, los modelos de trazado urbano y su relación con el espacio rural y natural que los rodea. Los antecedentes disponibles (Randle, 1969; Ramos, 1991; Vitalone, 1992) son adaptaciones de estudios realizados sobre la Provincia de Buenos Aires; o estudios aislados por centros urbanos (Bellucci, 1994; Bongiovanni, 2010; Folco y Folmer, 2011). Si bien existen numerosos estudios y análisis de base geográfica, histórica y cultural de la Provincia de La Pampa (Forteza, 1969; Gaignard, 1989; Aráoz, 1991; Álvarez, 1992; Chávez de Festa s.f.; Lluch, 2008;), estos no abordan la especificidad del hecho urbano y el proceso urbanizador pampeano.

En esta presentación se realiza una primera caracterización de los tipos urbanos que se trazan en el Territorio Nacional de La Pampa,¹ a partir de reconocer la estructura física² inicial y su relación con los elementos que configuran la estrategia de ocupación territorial, el desarrollo ferroviario y la colonización. Se realiza una primera aproximación a los fundamentos urbanísticos que enmarcan su desarrollo y la identidad histórica consecuente.

Para el desarrollo de este trabajo, se recurre a aquellos antecedentes cuyo estudio resulta de interés por su conceptualización y metodología empleada: los pueblos del norte cordobés, (Foglia, 1991), historia urbana de la provincia de Córdoba (Foglia *et al.*, 2001), los pueblos del salitre y las ciudades del cobre en Chile (Garcés, 1999), los pueblos azucareros de Tucumán (Paterlini, 1987), los pueblos de la línea Jujuy- La Quiaca (Ferrari, 2010), las colonias ferroviarias santafesinas (Martínez de San Vicente, 2003), los estudios sobre la forma

del territorio (Sábato, 1996, 2005) y el antecedente más cercano de las ciudades pampeanas bonaerenses (Pesoa, 2012).

El desarrollo se organiza en dos grandes partes:

La primera, comprende el estudio de los procesos históricos de ocupación del territorio que da origen a los pueblos, abarcando desde la ocupación indígena, la conquista, la colonización y el desarrollo ferroviario. Para ello se busca, selecciona y analiza la cartografía disponible del territorio de La Pampa, en diferentes reparticiones provinciales y nacionales disponibles en Buenos Aires y La Pampa. La red ferroviaria totaliza aproximadamente 1.500 km lineales y 97 estaciones ferroviarias.

La segunda parte, comprende el trazado de los pueblos estudiándose el 100% de los centros urbanos y rurales³ de la región. Para su tipificación, se correlaciona con los modelos teóricos referenciales del pensamiento urbanístico en este período en Argentina, y en la región pampeana en particular. Para ello, se procede a la lectura de la forma inicial de los trazados para el conjunto de los pueblos, en base a la recopilación y sistematización de una amplia información cartográfica y bibliográfica, trabajo de campo para la totalidad de los 79 pueblos –centros de servicios urbanos y/o rurales–. Para el estudio de los centros se procede a sistematizar su análisis ordenando los mismos en un atlas, conteniendo los trazados urbanos en diferentes cortes temporales.

Se prevé que dichos estudios, aportarán a la identificación del patrimonio de esta porción de la región pampeana y contribuirán con ellos, a realizar recomendaciones generales sobre la problemática y evolución actual de estos centros.

El territorio en estudio

El territorio en estudio –localizado al Oeste de la provincia de Buenos Aires, en posición central en el país y formando parte de la región pampeana⁴– comprende una extensión aproximada de 80.000 Km², en el actual territorio de la provincia de La Pampa.⁵

Desde mediados del siglo XIX, las características físicas de esta región de Llanura y clima templado seco favorecen los procesos de ocupación de este territorio. Es sobre este espacio, que representa algo más de la mitad de la superficie de la provincia, donde se trazan la mayoría de los pueblos de La Pampa. La ocupación del territorio esta signada por el valor económico del suelo rural en un contexto capitalista de inserción de la región pampeana a la economía mundial. (fig. 1)

En la Argentina, la Generación del 80⁶ reafirma y consolida el modelo agro exportador, que se desarrolla con mayor vigorosidad durante el primer cuarto del siglo XX. Durante este período, la dinámica política- económica del país, se consolida en la explotación extensiva agropecuaria centralizada en la región pampeana y el puerto de Buenos Aires,

a partir del desarrollo de una extensa red de transporte ferroviario, acompañada de una política de inmigración que aporta la mano de obra necesaria. Nuestro país es abastecedor de Gran Bretaña, siendo los principales productos de exportación carnes y granos.

El territorio en estudio constituye el espacio agropecuario⁷ por excelencia de La Pampa⁸, con la mayor concentración de población, comprendiendo tres sub-zonas: la llanura oriental, los valles pampeanos y la depresión del sudeste (Comerci, 2008). Las distintas sub-zonas del espacio agropecuario pampeano determinan diferentes estrategias de ocupación, puesta en producción y urbanización. (fig. 2)

La **llanura oriental**: (porción del NE) se caracteriza por la vegetación de estepa, modificada actualmente por el cultivo de cereales, sobre una llanura ondulada de clima sub-húmedo. La llanura oriental representa la zona de mayor valoración económica en el marco del modelo agroexportador, presentando la más densa red vial y ferroviaria y las menores unidades económicas productivas. Su aptitud para la producción agropecuaria la convierte en la zona de mayor productividad,



Fig. 1. Localización del territorio de estudio. Elaboración en base a fuente Google Maps

con combinaciones variables de actividades agrícolas y ganaderas. Sobre esta zona se localizan, a comienzos del siglo XX, las principales colonias y los pueblos alcanzan su mayor desarrollo, predominando la actividad agrícola-ganadera.

Los **valles pampeanos**: (porción O) la estepa herbácea se transforma en bosque de caldén. Su disposición particular en una faja en dirección dominante SO-NE responde a la disposición de grandes valles, en cuyos bordes se localizan cordones de médanos con importantes reservas de agua dulce. El régimen de lluvias desciende hacia el Oeste. Este suelo presenta aptitud para el desarrollo de la ganadería bovina extensiva y el cultivo de

forrajes. Las colonias que se trazan en esta zona no prosperan o lo hacen con dificultad. Los pueblos que alcanzan su mayor desarrollo presentan funciones administrativas, salinera, forestal (explotación del caldenal) y/o ganadera (ovina y bovina)

La **depresión del Sudeste**: (valles del SE). Las lluvias y la evapotranspiración han dado origen a depresiones cubiertas con lagunas, salitrales y salinas. La depresión posibilita la explotación salinera y la ganadería bovina extensiva. Es la zona de menor densidad demográfica del conjunto. En esta zona no se desarrollan colonias y los pueblos que se trazan no prosperan.

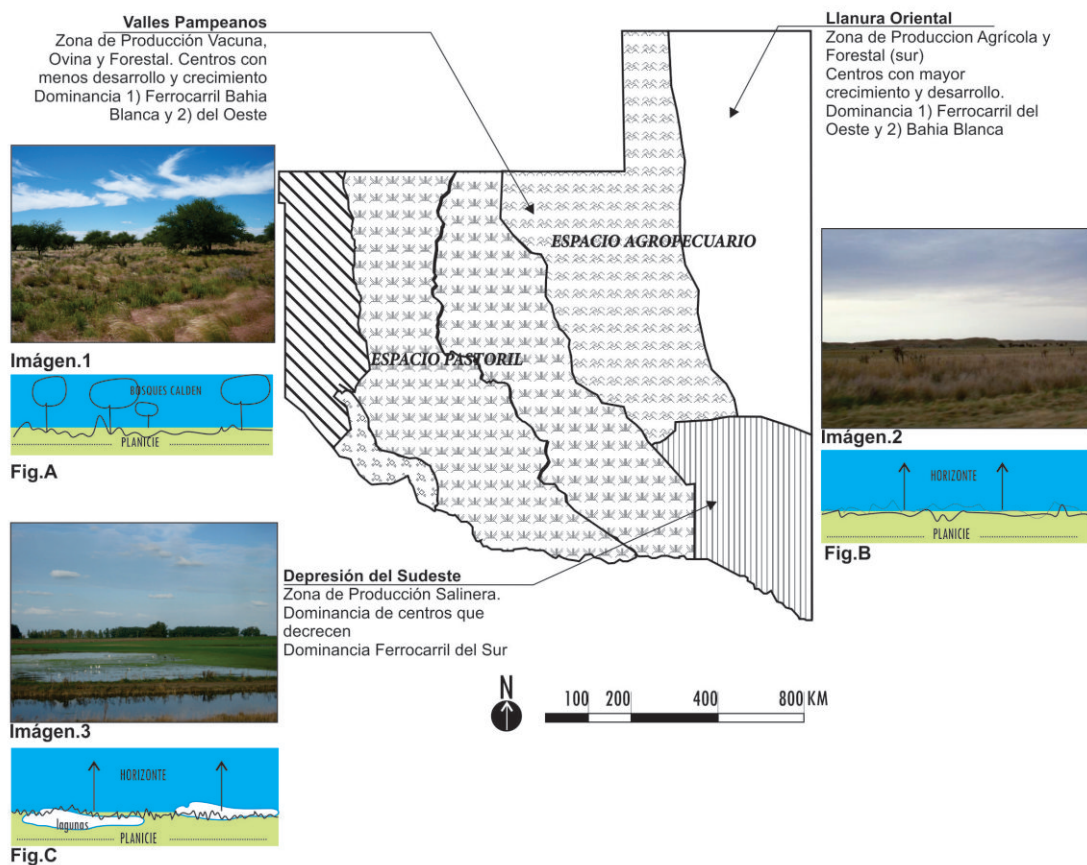


Fig.2. Caracterización del Territorio Natural. Elaboración propia, en base a fuente: LLUCH, A & SALOMÓN TARQUINI, C. (edit.). *Historias de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización.* Universidad Nacional de La Pampa, Santa Rosa, 2008

Fig. A, B, C, Esquemas interpretativos del territorio. Fuente: elaboración propia.
Imágenes 1, 2, 3, Perspectivas del Territorio Pampeano. Fuente: archivo propio.

Conquista, enajenación de tierras y puesta en producción

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, durante el período de consolidación del Estado Nacional, dos posiciones antagónicas –civilización y barbarie⁹– marcan los acontecimientos y dan fundamento a la Conquista del Desierto¹⁰ en 1879, campaña militar que desplaza la ocupación indígena y consolida el dominio efectivo de estas tierras y su anexión definitiva. La Pampa se incorpora efectivamente al Territorio Nacional a partir de la Conquista del Desierto, hasta su provincialización a mediados del siglo XX.

Para entonces, dos miradas aparentemente antagónicas, condicionan la forma y la historia del territorio de La Pampa: la de un desierto¹¹ *inmenso y vacío* que es, a la vez, *llanura promissoria y fecunda*.¹² La falta de accidentes geográficos sobresalientes cualifica el paisaje como desértico, monótono y homogéneo, sin embargo, su condición de llanura ofrece suelos con excepcionales condiciones de

fertilidad para el desarrollo agropecuario. Así, la diferenciación sutil del territorio resulta de la conjunción de *desierto* y *llanura*, de un paisaje con cualidades naturales que condiciona fuertemente los sucesivos avances temporales de la civilización.

Las diferentes imágenes que se atribuyen al concepto pampa antes de su ocupación y colonización –desértica, metafísica, eglógica– coinciden con las impresiones que tuvieron de ese paisaje virgen sus primeros observadores a principios del siglo XIX. Imagen (...) *descarnada y hostil: la de una planicie infinita que se extiende en todas direcciones, igual y persistente* (Bulgheroni, 1994), que produce sentimientos de desamparo, soledad, aburrimiento, reiterados en los relatos de los viajeros de comienzos del siglo XIX.

La vista no tiene más límites en cualquier dirección que los del horizonte; pero el ojo recorre con una especie de terror, esta vasta soledad, ni un árbol, ni un matorral que se dibuje hacia el azul celeste del cielo... (Par-chappe, 1949, en Bulcheron, 1994, p. 11)

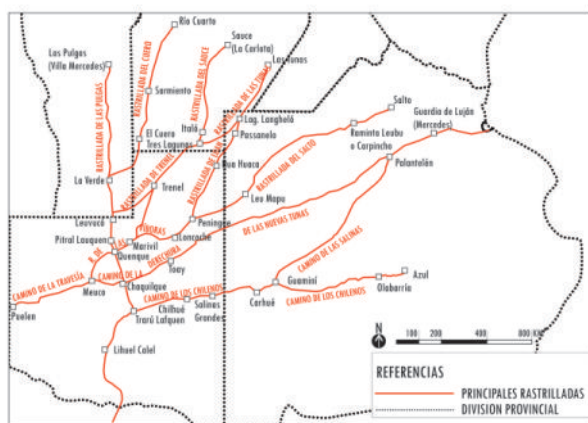


Figura-3 Izq. Principales rastrilladas en la región pampeana. Elaboración propia, en base a fuente: <http://norbertomollo.blogspot.com.ar/2011/10/mapas.html> (Consulta 18/12/12)



Fig.3. Izq. Principales rastrilladas en la región pampeana. Elaboración propia, en base a fuente <http://norbertomollo.blogspot.com.ar/2011/10/mapas.html> (Consulta 18/12/12)

Fig.4. Der. Mapa de la distribución de cacicatos al momento del avance de la frontera. Elaboración propia en base a fuente BULGHEROI, R. *SUMMA Pampeana*, 1994

Estas miradas desde la perspectiva de la civilización –aunque antagónicas– coinciden en la negación de las tribus aborígenes como sus habitantes naturales y confluyen a asociar la presencia indígena a guerra y muerte, situación que fundamenta la necesidad de su exterminio y sustitución de la situación de barbarie por la civilizatoria, dando pie a la Conquista del Desierto.

Hasta fines del siglo XIX, este territorio –desértico de toda civilización para el hombre blanco – es ocupado por población indígena nómada –de influencia araucana, mapuche–, cuya actividad económica principal son las vaquerías, consistente en la caza y desplazamiento del ganado cimarrón saqueado de las estancias bonaerenses para su comercialización en Chile. La ocupación indígena traza sobre el territorio de la Pampa, las rastrilladas o caminos, que unen las aguadas y zonas ricas en pastos naturales, así como las tolderías, asiento transitorio de la población indígena nómada. (fig. 3 y 4)

En esta investigación se reconoce la importancia de la primera ocupación indígena sobre el territorio, y cómo esta influye en el avance civilizatorio. La estrategia de conquista militar de territorio se apoya en las rastrilladas o caminos preexistentes a la civilización. Las tolderías indígenas localizadas en territorios con condiciones naturales de refugio, como el bosque de caldén, y ligados a la actividad económica, como las Salinas Grandes, son desplazadas por fortines y campamentos militares. Los asentamientos indígenas más importantes con epicentro en la actual provincia de La Pampa en las primeras décadas del siglo XIX y hasta aproximadamente 1880 son: Leuvucó (1818-1878), Chihúe (1830-1873), Poitahué. Tras la Conquista militar sobre sus proximidades y en la confluencia de los caminos indígenas, se asientan fortines de defensa, que luego dan origen a los primeros trazados militares: Victorica (tolderías próximas Poitahué y Leuvucó sobre el Camino de las Pulgas; fortín Resina) y General Acha (tolderías próximas Chihúe y Trarú Lauquen

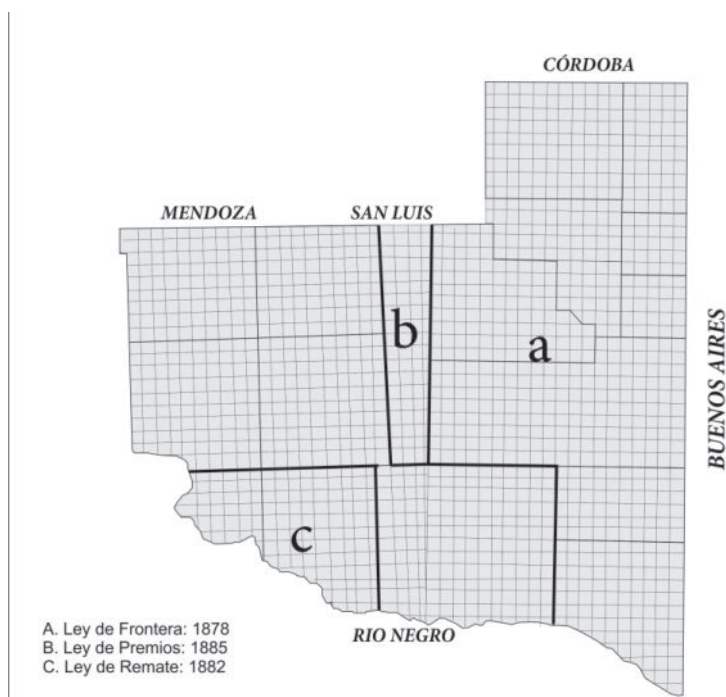


Fig.5. La colonización Agrícola en La Pampa entrega tierra pública: a. Ley de Frontera, 1878; b. Ley de Premios, 1885; Ley de Remate, 1882. Elaboración propia, en base a fuente CHAVEZ DE FESTA, *La colonización agrícola en La Pampa. Período 1880-1940*. Fondo Editorial Pampeano, Santa Rosa.

que ingresa a La Pampa por el sur desde el puerto de Bahía Blanca, mientras que el Ferrocarril del Oeste, lo hace desde el puerto de Buenos Aires seis años posteriores. (fig. 7)

El ferrocarril es el principal medio de transporte y comunicación en La Pampa. Inicialmente, los ramales principales apoyan su trazado en la disposición de las rastrilladas y condiciones naturales del territorio. Los caminos rurales sobre los que se desarrollan inicialmente las mensajerías con carros y caballos, coexisten con este medio. Las cualidades del soporte

natural, su aptitud productiva, la comunicación y la infraestructura disponible a tal fin, constituyen rasgos fundamentales que condicionan el trazado de los pueblos y colonias, así como su desarrollo posterior.

La dirección que adopta el trazado del ferrocarril y la disposición de las estaciones, según cada compañía ferroviaria, determinan el trazado de los pueblos ferroviarios, aportando ciertas particularidades, que constituyen sutiles diferenciaciones de los pueblos de La Pampa.

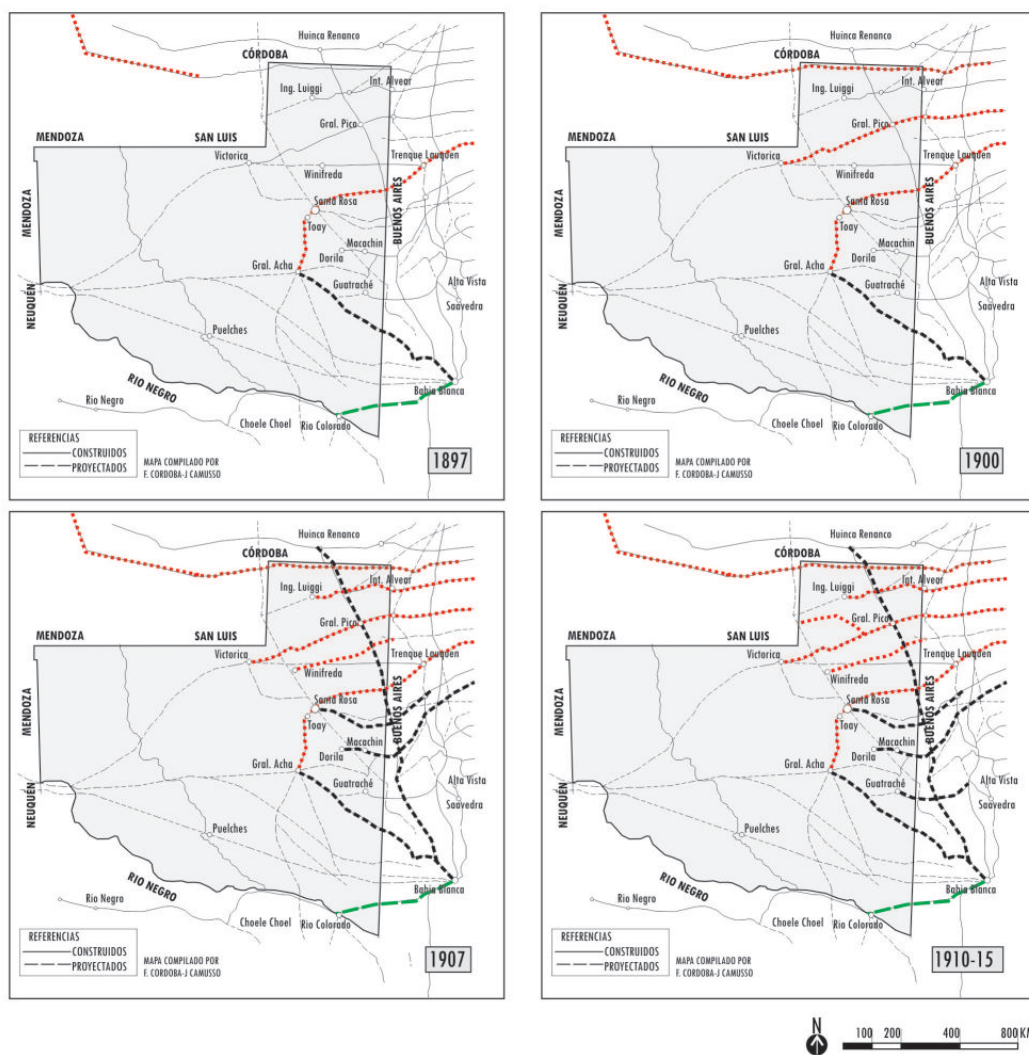


Fig.7. Desarrollo de la red ferroviaria total por años y compañías ferroviarias. Elaboración propia, en base a fuente: CAZENAIVE, 1971

Los pueblos de La Pampa y el trazado de las colonias

Entre 1882 y 1928 se trazan en La Pampa cerca de 80 pueblos. La verdadera fiebre del proceso urbanizador se producen entre 1901 y 1911, período en el cuál se trazan en La Pampa 54 pueblos.¹⁵ (Gráf. 1)

La mayoría de los pueblos de La Pampa se trazan a partir del cuadro de estación y el trazado de colonias. A fines del siglo XIX, las mejores tierras destinadas a producción están en manos de propietarios individuales, empresas, compañías de tierras o compañías financieras. La formación de las colonias es una empresa que se adjudica tanto a los dueños individuales de la tierra, como a las compañías colonizadoras que actúan como intermediarios. La puesta en producción del territorio se organiza bajo la forma de colonización privada, que combina propietarios y arrendatarios, en una estructura empresarial flexible. (fig. 8)

Una colonia, recordémoslo, no es otra cosa que la división de una propiedad en múltiples lotes que se ofrecen a los agricultores encargados de rotarlos y de sembrarlos. Como en

general, no disponían de dinero suficiente para comprarla, esos colonos reciben sus parcelas en alquiler, con promesas de ventas. Las obligaciones de cultivo del agricultor son tan draconianas como elementales: simplemente debe sembrar trigo sobre trigo, con la excepción de un campito de 5 a 10 ha que se reserva para el pastoreo de los animales de tiro. Las parcelas son pequeñas, en proporción con las fuerzas del hombre, de sus caballos, de su arado de una o dos rejas. La distribución de esas colonias se amolda estrechamente a la red ferroviaria a raíz de un complejo juego de acuerdos entre los dueños de la tierra y las empresas ferroviarias. (Guindar, 1989, p. 428)

Si bien el primer poblamiento pampeano es indígena y criollo –de las provincias vecinas de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires– la ocupación inmigrante que se incorpora a comienzos del siglo XX, es la base de la colonización y puesta en producción agrícola del territorio. Para 1920, de los 125.000 habitantes que La Pampa posee, el 28,3% son migrantes transoceánicos.

Iniciada la década de 1910, algo más de 1.000.000 hectáreas –cerca del 12% del

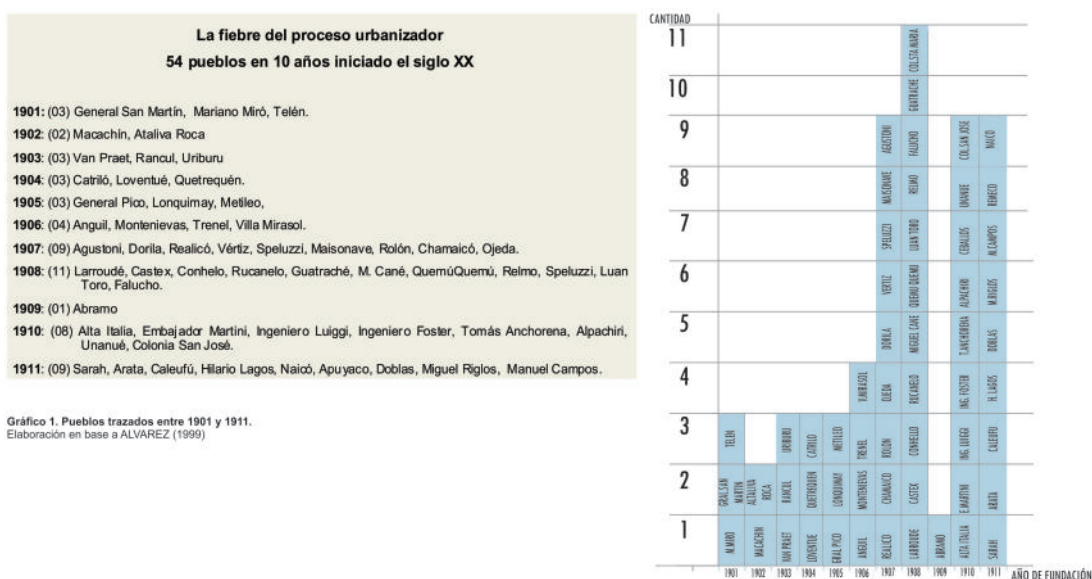


Gráfico 1. Pueblos trazados entre 1901 y 1911. Elaboración en base a ALVAREZ, 1999

territorio en estudio— se encuentran colonizadas, mientras que el resto de las explotaciones están afectadas a actividades ganaderas fundamentalmente. Cada colonia presenta un promedio de 10.000 hectáreas y hasta 30.000 hectáreas, para una población de 150 colonos que tiene cada uno entre 75 y 100 hectáreas, debiendo dedicar el 80% a la producción de trigo. Para 1914, y en base a datos censales, sobre un total de 7.341 unidades de explotación, el 59% estaba dedicado a la agricultura (hasta 500 hectáreas) y el 39% a la ganadería (de 500 a 25.000 hectáreas). De ese total el 46,8 % son propietarios y el 53,2% son arrendatarios. (Olmos, 2008, p. 172)

El trazado y prosperidad de las colonias está fuertemente condicionado a: la aptitud del suelo y el tamaño de la unidad productiva;¹⁶ la presencia del ferrocarril, poniendo en valor la tierra por la que atraviesa y generando condiciones de transporte para la salida de la producción; el desarrollo de un pueblo próximo como centro de servicios, existiendo

numerosos casos donde las colonias no prosperan para 1930. La evolución de la colonia, su poblamiento y desarrollo, condiciona fuertemente la dinámica de los pueblos, cuya actividad económica se centraliza en el acopio, comercialización y transporte de la producción de las colonias de su área de influencia.

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

Con el trazado de las colonias y los pueblos, se desata un fuerte proceso especulativo. Los propietarios de la tierra son los encargados de la administración, el arriendo de la tierra y el traslado de los colonos; o delegan a terceros estas funciones: compañías de tierras y compañías colonizadoras.¹⁷ Hacia el Norte y

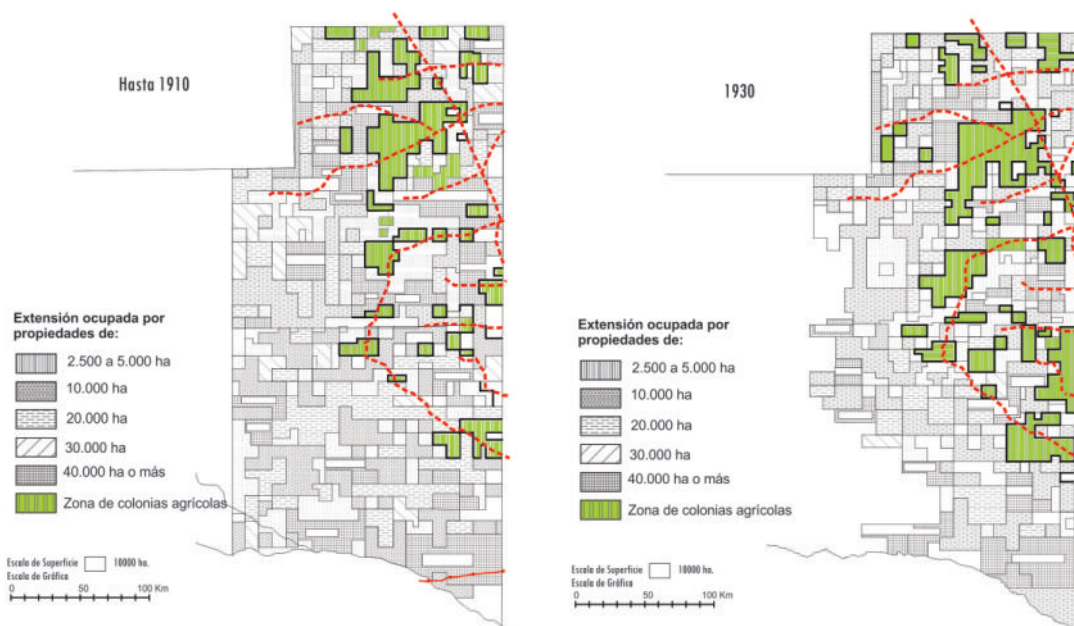


Fig. 8. Estructura agraria de las colonias en La Pampa y el trazado del ferrocarril. Elaboración propia, en base a fuente: GAINARD, R. *La Pampa Argentina: ocupación, poblamiento, explotación. De la Conquista a la crisis mundial. La edad de oro de la colonización agrícola en la provincia de La Pampa (1910-1930)*, Fig. 40 y 43, pp. 421-441

NE las colonias surgen principalmente como iniciativa privada de los propietarios de la tierra;¹⁸ mientras hacia el Sur y SE, se trazan con fines filantrópicos, asociadas a la gestión de una compañía colonizadora en representación de un grupo étnico, principalmente judíos y alemanes del Voga.¹⁹ (fig. 8, 9 y 10)

Las colonias se trazan integradas a un pueblo o como colonias independientes, aunque

siempre vinculadas administrativamente a un centro, de donde además se proveen de servicios y comunicación para la comercialización de los productos agrícolas. Las colonias trazadas con los pueblos presentan dimensiones que oscilan entre 8.000 y 10.000 hectáreas, y las parcelas presentan superficies que oscilan entre las 25 y las 200 hectáreas. (Gaignard, 1989)

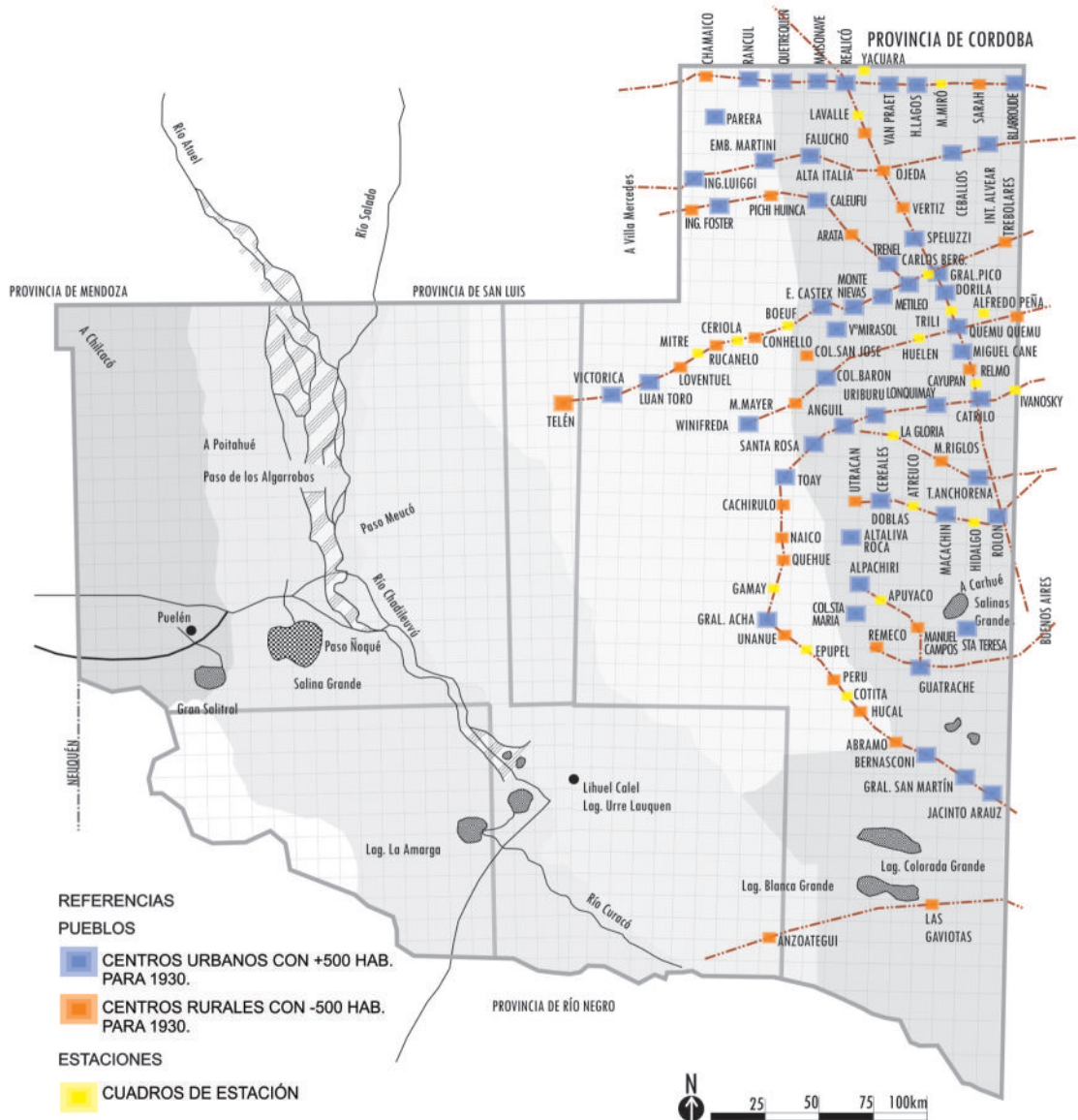


Fig.9. Los pueblos (centro de servicios urbanos, rurales y estaciones trazados) a partir de los diferentes ramales ferroviarios. En color indicadas las compañías que entran a La Pampa. Elaboración en base a fuentes varias.

En base al rol que los pueblos asumen en la estrategia de ocupación territorial, la coexistencia de pueblos y colonias, la colonización y sus posibilidades de desarrollo futuro es posible clasificar los pueblos y colonias como:

Pueblos con colonias que prosperan para 1930. Localizados principalmente en la Llanura oriental y con colonias en su entorno con sistemas de producción mixtos agrícolas y/o agrícolas-ganaderos. Ejemplos de estos son los pueblos de Eduardo Castex, Realicó, Ingeniero Luiggi, Jacinto Arauz y muchos otros. Estos pueblos, en general, presentan para 1930 condiciones de centros de servicios urbanos, con más de 500 habitantes iniciales.²⁰

Pueblos con o sin colonias que no prosperan para 1930. Localizados en transición con los valles pampeanos, su producción inicial está ligada a la explotación del caldén, y tras el proceso de deforestación, inician un desarrollo productivo ganadero. Ejemplos de estos son los pueblos de La Maruja, Conhelo, Rucanelo, Ing. Fóster y otros. Hacia el SE, la explotación

de sal es una actividad que se desarrolla en La Pampa desde el período indígena. Las colonias que se trazan en coincidencia con la localización de estos pueblos, no prosperan o lo hacen muy lentamente, condicionando esto la evolución de los pueblos que se trazan conjuntamente.²¹ Estos pueblos, en general, presentan para 1930 condiciones de centros de servicios rurales, con menos de 500 habitantes iniciales.

Los prototipos urbanos pampeanos y los modelos de referencia

En base al estudio sistemático y comparativo de los pueblos en un atlas, es posible identificar cinco prototipos, que surgen de la observación comparativa de la estructura física de los centros y sus diferentes características. (fig. 11 y 12)

Estos prototipos surgen a partir de relacionar esta tipificación con los modelos establecidos en los estudios históricos de referencia, tomando como antecedente directo, la clasificación desarrollada por Foglia (2003):²²



Fig. 10. Colonia y Pueblo de Macachín. Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa.

Modelo republicano en base a la Ley Nacional de Colonización de 1876 (simplificado): trazados urbanos con elementos característicos de plantas republicanas, modelo en base a la Ley Nacional de Colonización de 1876. Corresponde al **prototipo 1**, del que se registran 4 casos en el territorio de La Pampa. Estos pueblos incorporan el ferrocarril posteriormente, modificando la estructura urbana original, las líneas ferroviarias aparecen tangentes a las plantas urbanas y la ubicación de la/s estación/es es/son periférica/s al trazado principal (General Acha y Victorica son fundaciones militares, Toay e Intendente Alvear, son fundaciones civiles). Algunos rasgos de este modelo se aplican también a los siguientes prototipos.

Modelo originado en el tendido ferroviario: trazados urbanos organizados a partir del ferrocarril y sus variantes. Corresponde a los **prototipos 2 y 3**, conforme su estructura física se desarrolle a uno o dos lados del

cuadro de estación, registrando sesenta y seis casos en el territorio de estudio. En estos pueblos, el distrito que contiene la estación opera como centro en el trazado, subordinando la función de la plaza principal y conformando así tres subsistemas característicos: el cívico, el comercial y el ferroviario. La mayor parte de estos pueblos desarrollan colonias en su entorno rural.

Modelo descolonización agrícola: trazados urbanos organizados a partir de las colonias agrícolas. Corresponde a los **prototipos 4 y 5**, conforme se desarrollen un trazado lineal o en retícula centralizado, registrando 9 casos en el territorio de estudio. En estos pueblos, el ferrocarril no se desarrolla, manteniendo comunicación y dependencia con otros centros para la comercialización de la producción.

Prototipo 1: modelo republicano. Los antecedentes del modelo republicano se encuentran en los trazados urbanos desarrollados a partir de la Ley de Ejidos de 1826, los postulados del Departamento Topográfico de

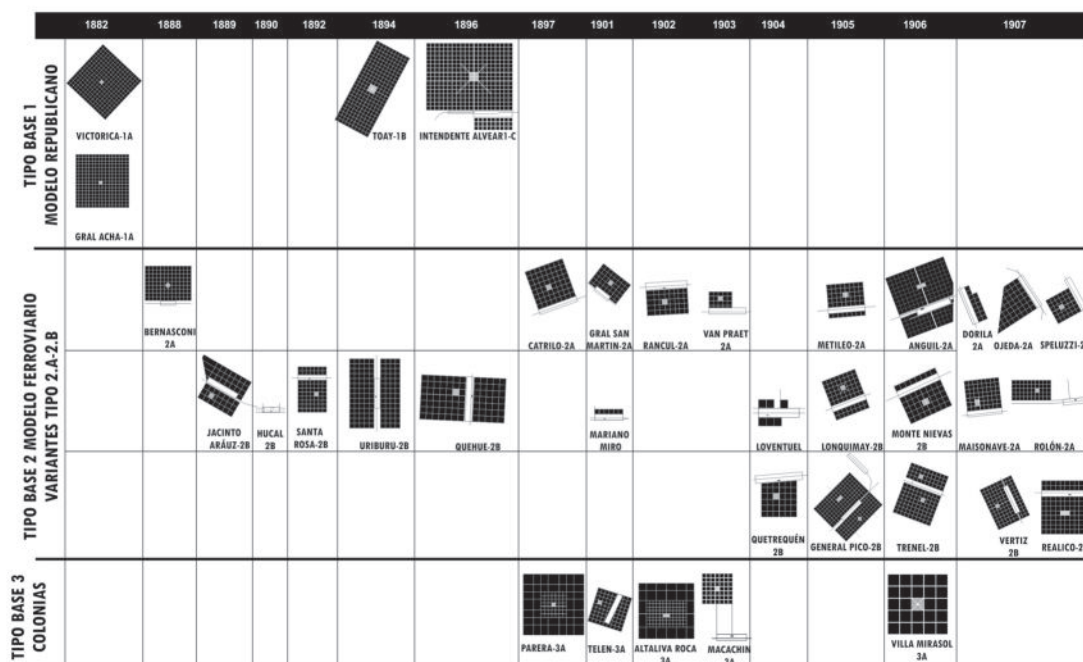


Fig.11. Tipos bases y variantes de tipos para todos los casos estudiados. Fuente: elaboración propia.

1828, la Ley de Ejidos de 1870 de la provincia de Buenos Aires, antecedentes todos del modelo concebido de la ley Nacional de Inmigración y Colonización de 1876.

En estos, se propone un modelo monocéntrico, donde la plaza ocupa el espacio central a partir del cual se deslindan 3 zonas concéntricas que conforman el ejido: la planta urbana, la zona de quintas y la zona de chacras. El trazado urbano plantea cinco plazas, una central y cuatro localizadas en cada cuadrante resultante de la subdivisión introducida por las dos avenidas principales de acceso a la plaza mayor, calles locales, circunvalación y manzanas cuadradas.

(...) una calle de circunvalación de cuarenta y ocho metros que separa el pueblo de las chacras...manzanas de cien metros por costado dejando calles de 20 metros de ancho...cuatro manzanas centrales formarán la plaza principal, frente a la cual se reservarán dos manzanas para edificios públicos (...) dos

calles de cincuenta metros de ancho que se cruzarán en el centro de la plaza principal... (y) ... en cada una de las cuatro secciones en que se divide al pueblo los caminos principales, se reservarán manzanas para plazas y edificios públicos. (Morosi y Vitalone, 1992, p. 53-54)

Su antecedente más directo se encuentra en la provincia de Buenos Aires, donde se disponen, la mayor parte de los centros bajo este tipo y sus variantes. Tanto en el caso pampeano bonaerense, como en del Territorio Nacional de La Pampa, estos pueblos se trazan sin integrarse territorialmente, hasta tanto se desarrolle el ferrocarril.

(...) tras mucho andar el pueblo que primero se encuentra parece el último, como si después de éste no hubiera otro más (...) Estos pueblos parecen aerolitos, pedazos de astros habitados, caídos en el campo. Al entrar se diría que otra vez entramos al centro que hemos dejado y que el viaje fue una ilusión (...) (Martínez Estrada, 1991, p. 72)

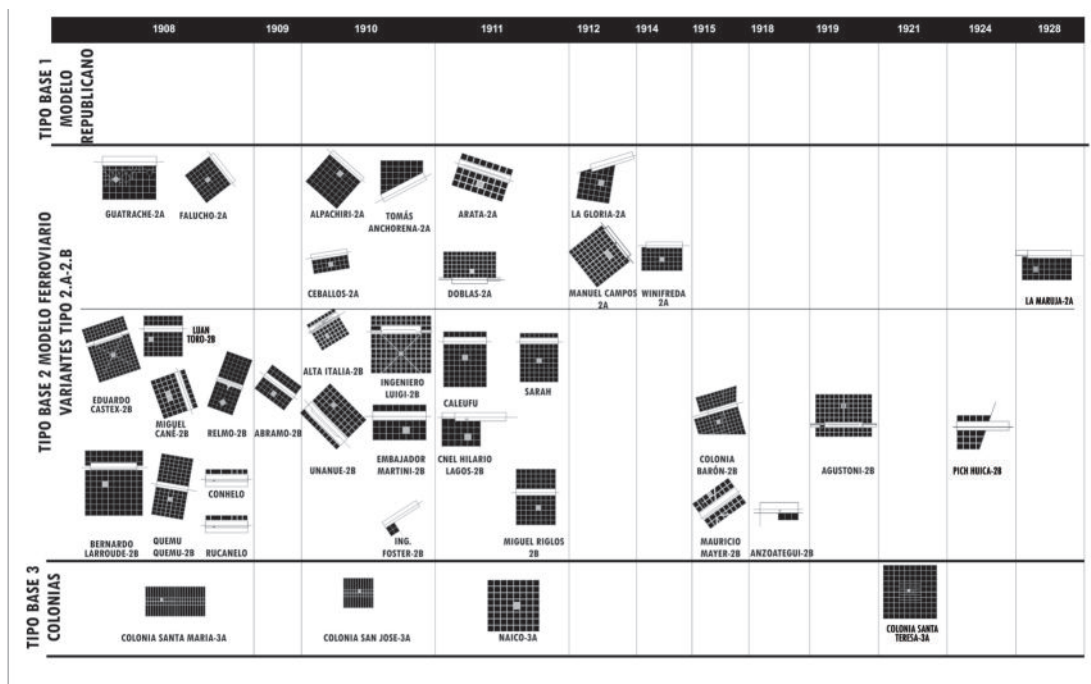


Fig.12. Tipos bases y variantes de tipos para todos los casos estudiados. Fuente: elaboración propia.

Más tarde, el ferrocarril como estrategia de integración al modelo agro exportador, une los centros ya existentes de la pampa, tocándolos tangencialmente y generando una nueva centralidad en el trazado urbano. (Randle, 1969)

En el caso de La Pampa, tras la Conquista del Desierto, se trazan los primeros centros urbanos con rasgos de este modelo. En 1882, al abrigo de los fuertes de las campañas militares se trazan **Victorica y General Acha** y, unos años después, **Toay** (1894) e **Intendente Alvear** (1896). El ferrocarril se anexa a estos pueblos con posterioridad modificando su estructura original. Según el Censo Nacional 2001, estas 4 ciudades se encuentran entre las 10 más pobladas del territorio de La Pampa.

Los rasgos de la configuración que están presentes en mayor o menor medida en estas ciudades son: la forma urbana cuadrada, la cuadrícula, la centralidad de la planta señalada por la plaza principal, la localización privilegiada de los edificios públicos, la disposición jerarquizada de la trama vial, en calles y dos accesos principales al centro urbano, la orientación a medio rumbo, entre otros.

Los casos de pueblos en el Territorio Nacional de La Pampa que se corresponden con el prototipo 1 presentan las siguientes características:

Variante prototipo 1A: General Acha y Victorica son pueblos trazados en el marco de acciones militares en 1882. Presentan el mismo tipo de trazado en cuadrícula con rasgos republicanos: un área urbana de forma cuadrada 16 x 16 manzanas; la plaza en el centro del trazado; una calle de circunvalación que separa el área rural de la urbana; la disposición a medio rumbo está presente sólo en el caso de Victorica. En ambas ciudades, la estación del ferrocarril se incorpora a la planta urbana más tarde.

Variante prototipo 1B: Toay trazado en 1894, es una fundación civil que adopta las características del modelo republicano: trazado en

cuadrícula a medio rumbo; vías jerarquizadas con bulevares perpendiculares tanto de acceso a la plaza principal como de circunvalación. Las perpendiculares que confluyen en la plaza central definen 4 cuadrantes de 12 x 5 manzanas. El trazado rural concéntrico al trazado urbano presenta quintas y chacras perimetrales. Dos estaciones de ferrocarril de diferentes compañías se localizan posteriormente en forma tangencial a la planta urbana.

Variante prototipo 1C: Intendente Alvear trazado en 1896, presenta características del tipo republicano de influencia haussmaniana, con calles diagonales que presentan bulevares en su diseño, además de las vías perpendiculares y de circunvalación. La zona urbana define un cuadrado de 8 x 8 manzanas. Sobre este diseño urbano se deslinda el trazado rural de chacras en zonas concéntricas. El ferrocarril se incorpora posteriormente.

Prototipos 2 y 3: en base al modelo originado en el tendido ferroviario

Mientras que en el caso bonaerense la mayoría de los pueblos han sido trazados cuando llega el ferrocarril, localizando este tangencialmente a la planta urbana, en La Pampa, el proceso urbanizador principal se desarrolla a partir del cuadro de estación.

A los fines de analizar las características de este modelo y el impacto de su aplicación en el territorio en estudio, se estudian como antecedentes del modelo ferroviario, el caso de ocupación y gestión de las colonias y pueblos de la Central Argentina *Lands Company* en Santa Fe (Martínez de San Vicente, 2003) cuyo antecedente principal, es el modelo de ocupación y gestión ferroviaria norteamericano de la *Illinois Central Railroad Company* (Reps, 1965).²³ El caso santafesino (1870) representa un tipo de ocupación que surge en Argentina como resultado de la unión entre una operación de colonización y urbanización ferroviaria en una faja de algo más de 10 Km de ancho y cientos de Km de largo que contiene el ferrocarril entre Rosario y Córdoba, y un conjunto de pueblos y colonias,²⁴ los que comparten un mismo prototipo

de trazado. La gestión del ferrocarril, el trazado de los pueblos y desarrollo de las colonias recae en manos de la compañía ferroviaria, la que nuclea otras empresas de tierras y colonias bajo su dominio.

Respecto del caso santafesino, el caso pampeano comparte diferencias y similitudes, como prototipo territorial-urbano y de gestión. Interesa destacar aquí que, mientras el caso santafesino presenta un mismo tipo urbano que se repite en tipologías de gran similitud en el territorio; en los pueblos pampeanos, aunque sutiles, existen gran variedad de tipologías atribuibles la gran cantidad de agrimensores independientes que participan del proceso urbanizador, contratados por los propietarios individuales o compañías colonizadoras.

Así mismo, en el casos pampeano, el tendido de las líneas ferroviarias genera diferentes tipos de configuraciones urbanas, definidas por la localización de la estación y su cuadro, combinadas con los diferentes trazados adaptados generalmente en cuadrículas, y la presencia de una o dos plazas constitutivas de situaciones nodales a uno o ambos lados del cuadro ferroviario. En base a estos antecedentes, es posible identificar dos variantes del tipo de pueblos ferroviarios pampeanos:

En el **prototipo 2** el cuadro de la estación actúa como límite de la urbanización por uno de sus lados y la localización de una plaza como núcleo significativo de la planta urbana. La plaza puede estar enfrente de la estación o alejada de ellas varias cuadras. La conexión entre plaza y estación queda definida por una o dos calles comunes de ancho homogéneo, o por una avenida destacada que, partiendo de la estación, desemboca en el eje de la plaza de manera perpendicular. Dentro de este prototipo, se registran treinta y un casos, tales como Rancúl, Catrilló, Manuel Campos, Alpachiri, Falucho, Dorila, Speluzzi y otros.

En el **prototipo 3** sus rasgos distintivos son similares al precedente pero, en este caso, el cuadro de la estación no actúa como límite de

la urbanización sino que se extiende a ambos lados del mismo, configurando una estructura doble que repite el mismo esquema de organización en cada lado, lo que origina dos núcleos configurados por la plaza a ambos lados. Aun cuando no resueltos idénticos ambos lados de la estación, en su consolidación posterior, las variantes de estructura quedan definidas por las mismas alternativas descriptas en el caso precedente. Dentro de este prototipo se registran treinta y cinco pueblos, tales como Eduardo Castex, General Pico, Realicó, Quemú Quemú, Jacinto Arauz y otros.

Los trazados urbanos ferroviarios se caracterizan por mantener una estrecha relación económica y de configuración con el territorio rural colonizado. El trazado de este tipo de pueblos en La Pampa está integrado al desarrollo de colonias las que se incorporan al dominio ejidal.

Del modelo de ejido, se hereda la organización de manzanas, quintas y chacras, que extienden la ocupación del territorio rural hacia el desarrollo de las colonias, pudiendo varias de éstas pertenecer a un mismo centro urbano. La disposición de la organización de las colonias se apoya en la cuadrícula del territorio dispuesta por la Ley de Fronteras. La aplicación de una cuadrícula a macro escala condiciona junto al trazado ferroviario, la forma que adoptan los trazados urbanos.

El modelo de pueblos ferroviarios se desarrolla masivamente en el territorio de La Pampa, como lo demuestran los sesenta y seis centros trazados con esta configuración:

Al cruzar los datos de las líneas de Ferrocarril con los de las Compañías Ferroviarias en el intento de encontrar relaciones posibles con el diseño de los trazados urbanos, se observan variantes en cuanto al tamaño del cuadro de estación y el número de manzanas que se deslindan por lado, así como la posición de la estación que puede ser central o excéntrica.

Prototipos 4 y 5: en base al modelo de colonización agrícola

Los pueblos que se trazan en las colonias se caracterizan por mantener una estrecha relación con el territorio rural. El trazado del ejido se amplía progresivamente a la extensión de la colonia, definiendo claramente dos prototipos:

En el **prototipo 4** una configuración monocéntrica, de trazado en cuadrícula o retícula, con o sin plaza central. Este modelo deriva también de la Ley de Ejidos:

(...) la coherencia geométrica en la ocupación del espacio físico donde, de la manzana al lote de tierra de labor, hay una progresión modular englobante que facilitará luego la expansión del núcleo urbano sobre las chacras sin dificultad para prolongar el damero (...) (Gutiérrez, Ramón, 1981:16)

Dentro de este prototipo, se dispone de dos variantes:

Variante prototipo 4A: adaptaciones del modelo propiciado por la Ley de Ejido de 1826 y el modelo republicano de 1876, en cuadrícula mono céntrico. Dentro de este tipo encontramos: Ataliva Roca (1902), Villa Mirasol (1906), Parera (1897). Otros centros como Telén (1901), Macachín (1902) y Naicó (1911). En estos dos últimos casos el ferrocarril se encuentra alejado.

Variante prototipo 4B: tipos particulares de trazado de manzanas rectangulares. Pueden responder a antecedentes del modelo santafesino (Martínez de San Vicente, 2003). Trazados urbanos o centros de servicios rurales: Colonia Santa Teresa (1921). (fig. 8)

En el **prototipo 5** una configuración de tipo lineal, cuyos antecedentes lo constituyen la forma que adoptan las colonias y aldeas de los alemanes del Volga en Argentina. Las raíces de este modelo se encuentran en el ordenamiento racional impuesto por la corriente migratoria de los antepasados alemanes a territorio ruso entre 1763 y 1767, en su inmensa colonia a orillas del río Volga (Vitalone, 1995). El agrupamiento de tipo lineal imparte una

característica de minifundio a la parcela, como una unidad espacial de grupos autosuficientes que garantiza la preservación de sus usos y costumbres. Este tipo particular reproduce la estructura física de organización arquitectónica y urbanística de sus pueblos natales, buscando fortalecer la identidad del grupo al reutilizar formas que les permiten preservar su historia y su cultura original. Este tipo lineal se concibe sobre el principio:

(...) de que las rutas de transporte deben ser el principal determinante de la forma del plano urbano, para cuyo desarrollo se dispone (...) a cada lado de la vía principal, que hace la función de espina dorsal (...) con un núcleo cívico en el centro, situado en el cruce del eje longitudinal con un importante eje transversal. (Vitalone, 1995:17)

En La Pampa, entre los casos de centros con estas características se encuentra Colonia Santa María (1908) y Colonia San José (1910).

El proceso de gestión de los pueblos en La Pampa

En la primera parte de este trabajo se pone de manifiesto el rol fundamental del Estado Nacional en la elaboración de un plan de conquista y primera ocupación del territorio pampeano utilizando la venta de tierra pública como medio de financiamiento de la Campaña militar de 1879, que termina con el peligro indígena. Iniciado el siglo XX, el Estado cede protagonismo en manos del sector privado; grandes terratenientes, compañías ferroviarias, compañías financieras, gestionan la urbanización y colonización de este territorio.

Los tendidos ferroviarios responden a iniciativas privadas de desarrollo en las que la participación del Estado se limita a la aprobación de los diferentes tramos de las líneas que van avanzando sobre el territorio pampeano. Los dueños ceden gratuitamente tierras al ferrocarril para la instalación de la red y la estación. De este modo, las vías férreas no se

trazan para unir centros de población sino para crearlos, valorizando grandes porciones del territorio. Los propietarios lotean en cuadras los terrenos que se encuentran en torno a la estación y obsequian lotes a comerciantes con la condición de que instalen almacenes y tiendas (Mayo, 1980).

Son los dueños de las tierras, los principales promotores de la valorización de su territorio mediante la atracción de la estación ferroviaria, la promoción de la colonización, el desarrollo de una urbanización y la puesta en producción del suelo. El trazado de los pueblos es una decisión de los propietarios de la tierra, respaldada comercialmente por las empresas ferroviarias a partir de la instalación de rieles y cuadros de estación. La ideación comienza a partir de un estanciero o compañía de tierras, que interesa a la empresa ferroviaria, para que prolongue las vías desde la provincia de Buenos Aires. Directa o indirectamente, los propietarios de la tierra aparecen vinculados al poder político e influyen en los permisos para la extensión de la líneas (D'Abreu, 1889). Asimismo, el trazado de los pueblos supone la donación gratuita al gobierno nacional de tierras para la iglesia, la municipalidad, el juzgado y la escuela (Bongiovanni, 2011). (tabla 1)

La urbanización del territorio recae en manos de verdaderos especuladores. Ser *especulador* en la Argentina de fines del siglo XIX y principios del XX es una actividad tan digna como cualquier otra, sin la connotación negativa que adquiere posteriormente. Especular es comprar a 10 y vender a 100, en el menor tiempo posible, incorporando muy poco esfuerzo o mejoras al bien. La puesta en producción es un negocio rentable pero riesgoso, mientras que la especulación permite enriquecerse sin trabajar. (Longoni y Galcerán, s/f)

A modo de reflexión

La urbanización de La Pampa se inicia sobre los principales elementos de construcción indígena del territorio. Los primeros pueblos se trazan próximos a las antiguas tolderías,

estratégicamente localizadas cerca de los caminos indígenas principales, las aguadas naturales y la protección del bosque de caldén. Mientras, los primeros pueblos militares, condicionan la disposición de los primeros ramales ferroviarios, que se apoyan en los antiguos caminos indígenas; los nuevos pueblos, surgen de la disposición que adoptan los nuevos trazados ferroviarios, conforme el desarrollo de las colonias.

El caso de la urbanización del territorio de La Pampa, constituye un caso de urbanización privada de una extensión nunca antes pensada: 80.000 Km² de tierras, 15.000 Km² de colonias, 1.500 km de vías con conexión a dos puertos, cerca de 80 pueblos y casi 100 estaciones, cuyo mayor desarrollo corresponde a la primera década del siglo XX, trazándose más de 50 pueblos entre 1901 y 1911.

Mediante este estudio es posible reconocer los tipos de estructura física con los que se lleva adelante el proceso urbanizador en La Pampa; las características principales de su trazado determinan los diferentes prototipos, los que se desprenden de los principales modelos de referencia analizados: en base a la Ley Nacional de Colonización de 1876 con rasgos del tipo republicano (simplificado), el originado en el tendido ferroviario de las principales compañías que entran a La Pampa (FCBBNO y FCO) y el modelo de colonización agraria.

Se concluye, que el proceso urbanizador desatado por el ferrocarril es dominante, ya que la mayoría de los pueblos se trazan a partir del ferrocarril, y se corresponden con los prototipos 2 y 3. Así mismo, los primeros pueblos trazados en base al prototipo 1, terminan incorporando posteriormente el ferrocarril, aunque en disposición tangencial a la planta urbana.

Mediante este estudio, es posible reflexionar sobre el rol regional de los pueblos en el Territorio Nacional de La Pampa. Mientras los primeros pueblos militares, se encuentran escasamente integrados al territorio productivo y poco comunicados, los pueblos

derivados del ferrocarril, se caracterizan por una fuerte relación con el territorio productivo, integrándose al desarrollo de las colonias. Colonias, pueblos y transporte, están recíprocamente interrelacionados, dependiendo uno de otros para su desarrollo. Así mismo, los avances de esta investigación, permiten suponer una estrecha relación entre la prosperidad de las colonias; su localización geográfica, aptitud del suelo, condiciones climáticas; y el desarrollo de los pueblos.

Con el nombre, los pueblos del desierto, se representa el rol del proceso urbanizador en la transformación acelerada del territorio de La Pampa, de su condición desértica a civilizatoria; y la dependencia de su desarrollo, ligada fuertemente a las condiciones del medio natural para el desarrollo de las colonias y la disponibilidad de transporte para la comercialización de la producción.

Con todo, es el Territorio Nacional de La Pampa, uno de los más significativos ejemplos en el caso argentino; que demuestran la capacidad privada, de urbanizar y poner en producción, en un corto plazo, un amplísimo territorio.

Referencias

¹ Territorio Nacional de La Pampa. La actual provincia de La Pampa es declarada Territorio Nacional tras su conquista en 1879, condición que se mantiene hasta su provincialización a mediados del siglo XX.

² La **configuración** como sinónimo de estructura física refiere a la forma urbana, la que está determinada fundamentalmente por el tipo de trazado que la ciudad presenta. Geisse (1987) utiliza el término estructura física para comparar con los cambios que se producen en las ciudades que afectan la estructura urbana en diferentes períodos históricos. Indica que en determinados períodos la estructura física permanece inalterable aunque se modifica la estructura urbana. El concepto de estructura urbana es más amplio, ya que refiere a los usos del suelo y las relaciones espaciales entre estos. Para Geisse:

Las diferencias entre ambos conceptos: estructura física y estructura urbana, no siempre presentes en la literatura especializada, aparecen con gran claridad en los acontecimientos históricos, particularmente cuando lo característico de él no fue el crecimiento económico ni demografía sino las decisiones políticas y sociales (Geisse, 1997, p. 107).

³ En esta investigación se adopta el término pueblos para referir tanto a los centros urbanos (la población supera los 500 habitantes conforme el Censo Nacional de 1935) como a los centros de servicios rurales (la población no supera los 500 habitantes conforme al Censo Nacional de 1935.).

⁴ La región pampeana húmeda de la República Argentina es una extensa llanura constituida por sedimentos modernos no consolidados, de clima templado húmedo y una vegetación natural de pradera. La combinación de estos factores la convierte en una de las áreas más propicias del mundo para la producción de granos y carne. Comprende una superficie total de 523.000 Km² lo que representa el 18.7% de la superficie continental de Argentina e incluye la mayor parte de las provincias de Buenos Aires y Entre Ríos, Centro y Sur de Santa Fe, Centro y Sudeste de Córdoba y Noreste de La Pampa. El 98,4% de las tierras son aptas para uso agropecuario: 70% para la agricultura y la ganadería en forma alternada, 16,5% para uso ganadero exclusivo, 13,5% con condiciones excepcionales para uso agrícola.

⁵ La superficie de la Provincia de La Pampa actual es de 143.440 km². La porción que se toma para este

estudio es de 80.000 km² aproximadamente, en correspondencia con la porción de territorio donde se trazan la casi totalidad de los pueblos de la provincia.

⁶ La Generación del 80 lidera el pensamiento político y económico de la conducción del país a fines del siglo XIX.

⁷ El territorio de la actual Provincia de La Pampa presenta características de 3 regiones geográficas: llanura pampeana al NE, región patagónica al Centro y Sur, región cuyana al Oeste. Esta distribución determina la existencia de dos espacios productivos: el espacio agropecuario -hacia el Este- y el espacio pastoril -hacia el Oeste-. La diversidad de regiones determina diferencias importantes en cuanto a clima, suelo, geomorfología, disponibilidad de recursos naturales, aptitud para la agricultura y ganadería. Las precipitaciones provenientes de vientos húmedos del NE y SE disminuyen hacia el S y SE. Las temperaturas oscilan entre máximas de 42° C en verano y mínimas de - 10° C en invierno. La carencia de ríos es compensada por la presencia de lagunas y abundante agua subterránea, salinizada en gran proporción.

⁸ La Pampa se refiere a la actual provincia homónima.

⁹ A la visión de atraso y barbarie del mundo rural, se opone la visión de desarrollo y civilización del mundo urbano. Uno de los principales influyentes de este pensamiento para el período en estudio es Sarmiento.

¹⁰ Campaña militar llevada a cabo en 1879, para alcanzar el dominio de las regiones pampeana y patagónica hasta entonces ocupadas por los pueblos ranqueles, vorogas, mapuches y tehuelches.

¹¹ La palabra *desierto* adopta diferentes acepciones según la bibliografía consultada: a) la de territorio no poblado y con escasos accidentes geográficos (sostenida por los diferentes científicos y personajes que se adentran en la pampa a mediados del siglo XIX); b) la de llanura promisoriosa y por ello la de territorio a conquistar de la ocupación indígena, sostenida por la Generación del 80 y sus representantes políticos (Roca, Sarmiento).

¹² Desde la referencia de la civilización.

¹³ Para dar un ejemplo de cómo se reparte la tierra, en la lista de los primeros adjudicatarios beneficiarios de la Ley de Frontera de 1878, los 100 lotes de la primera sección se adjudican a 30 familias, de las cuales a dos le corresponden la mayoría: Torcuato

de Alvear (100.000 ha.) y a Eduardo Cassey (210.000 ha).

¹⁴ Por pueblos se entiende a los centros de servicios rurales y urbanos.

¹⁵ Entre 1901 y 1911, se trazan 50 pueblos. En 1908, se trazan 9 pueblos; entre 1908 y 1911, se trazan 25 pueblos.

¹⁶ El trazado de las colonias adoptaba dimensiones de parcelas entre 20 y 200 hectáreas. Este tamaño no siempre es coincidente con la unidad económica productiva la que varía por zonas. Actualmente la mínima unidad productiva de La Pampa es de 250 hectáreas en el extremo NE.

¹⁷ Jurisdiccionalmente están contenidas en el ejido de un pueblo, del que pueden depender muchas colonias.

¹⁸ En algunos casos los propietarios contratan a compañías colonizadoras para ese fin.

¹⁹ Orientada a la colonización privada de la tierra. Se desarrolla sobre todo en el NE y N de La Pampa. Hacia el S y SE, *la Jewish Colonization Association*, la Compañía *Stroeder*, son ejemplos de compañías colonizadoras en La Pampa.

²⁰ En base al Censo Nacional de 1930.

²¹ En base a esto, es posible deducir que muchas de las colonias se trazan con fines simplemente especulativos, sin tener en cuenta la fertilidad del suelo y las condiciones climáticas. Interpretación en base a los estudios de Gagnard, Romain (1989)

²² Se adopta similar caracterización realizada por Foglia (2003) en sus estudios sobre el proceso de urbanización de la provincia de Córdoba. **Tipos bases:** en relación a las teorías y los modelos urbanos tomados en referencia. *Teorías y modelos: permiten una comprensión valorativa del ajuste de su aplicación a la diversidad geográfica del territorio y del reconocimiento de sus innovaciones y particularidades con su significado cultural para el habitante. Prototipos:* aplicación de los tipos en los casos estudiados. *La clasificación por prototipo tiene fundamentalmente en cuenta el trazado, definido como matriz de origen de la apropiación que la población realiza del medio natural para las funciones urbanas, y es el sustento del entramado resultante de su ocupación con la tipología de los edificios que configuran la ciudad, definiendo su morfología y paisaje.* (Foglio, 2003, p. 11)

²³ Iniciada la mitad del siglo XIX, recibe la concesión para la construcción del ferrocarril que une el Cairo con Chicago. Conjuntamente, le son cedidas tierras

para administración de dominio público a ambos lados de la vía, aunque se prohíbe a la empresa trazar ciudades en su línea, impidiendo con ello maximizar las ganancias. Dada la importancia de las ciudades como puntos de embarque de los productos agrícolas y distribución de los productos manufacturados, esta compañía decide participar de la empresa de urbanización, creando en paralelo una segunda empresa. La concentración de actividades en las estaciones aumenta el valor del suelo urbano e incrementa los procesos especulativos. (Reps, 1965)

²⁴ Roldán, San Jerónimo, Carcaraña, Correa, Cañada de Gómez, Armstrong y Tortugas del lado santafesino. (Martínez de San Vicente, 2003)

Bibliografía

Aliata, F. (2010). Las raíces del árbol de la libertad. El legado ilustrado en la fundación de pueblos en la pampa bonaerense durante el siglo XIX. *Revista Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Extraído el 10 enero, 2012, de <http://nuevomundo.revues.org/59222>.

Álvarez, J. (1992). *Los pueblos de La Pampa: apuntes sobre su nacimiento, su historia*. Santa Rosa: Secretaría de Información Pública.

Aráoz, F. (1988). *La Pampa central entre dos mundos*. Santa Rosa: Biblioteca pampeana.

Aráoz, F. (1991). *La Pampa Total. Aspectos geográficos. Apuntes para una Geografía humana de La Pampa*. Santa Rosa: Subsecretaría de Educación de la Provincia de La Pampa.

Belucci, A. (1994). *Quemú Quemú: evolución arquitectónica de un asentamiento pampeano*. Santa Rosa: Fondo Editorial Pampeano.

Bongiovanni, V. (2010). *Un caso particular de valorización del espacio de la zona noreste del Territorio Nacional de La Pampa*. Santa Rosa: Fondo Editorial Pampeano.

Bulgheroni, R. (1994). *Argentina imagen de un país*. Buenos Aires: Summa Pampeana.

Cazenave, W. (1971). *El ferrocarril en La Pampa (folleto)*. Santa Rosa: Dirección de Prensa del Gobierno de La Pampa.

Chávez de Festa, E. (s.f.). *La Colonización agrícola en La Pampa. Período 1880-1940*. Santa Rosa: Fondo Editorial Pampeano.

Cacopardo, F. (2011). *El Estado en la definición territorial de Argentina en el siglo XIX: construcciones legales, cuadrícula territorial y urbanística en la frontera de la provincia de Buenos Aires al sur del río Salado. Perspectivas urbanas*. Extraído el 20 diciembre, 2011 de <http://www.etsav.upc.es/urbspersp/num08/art08-3>

Comerci, M. (2008). Complejidades y diferenciaciones en el territorio pampeano. En: A. Lluch & C. Salmón Tarquini (compiladoras), *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización* (pp. 18-31). Santa Rosa: UNLPam.

D'abreu, L. (1889). *El ferrocarril de La Pampa Central: desde Bahía Blanca a Villa Mercedes San Luis y Río Cuarto de Córdoba*.

Ferrari, M. (2010). *Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. La línea Jujuy-La Quiaca*. Disertación doctoral no publicada. Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, España.

Foglia, M. E. & Goytia, N. (1991). Rehabilitación de poblados históricos del Norte Cordobés: el caso de Tulumba. *Cuaderno de la Maestría en Desarrollo Urbano*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.

Foglia, M. et al. (2003). Bases para una historia urbana. *Cuadernos de investigación urbanística CIUR*, 37, pp.7-18.

Folco, M. y Folmer, O. Eds. (2011). *Sembrando en la memoria: centenario de Colonia Santa María en La Pampa. 1908-2008*. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa.

Forteza, A. (1969). *A través de La Pampa*. Santa Rosa: Biblioteca Pampeana.

Gaignard, R. (1989). *La Pampa Argentina. Ocupación, poblamiento, explotación: de la Conquista a la Crisis Mundial (1910-1930)*. Buenos Aires Soler.

Garcés, E. (1999). *Las ciudades del salitre*. Santiago: Orígenes.

Geisse, G. (1987). Tres momentos históricos en la ciudad Hispanoamericana del siglo XIX (versión electrónica). *EURE* N° 38, pp. 7-33.

Gutiérrez, R. (1981) La política fundacional y la ampliación de fronteras. En *2c Construcción de la Ciudad* n.19, pp.9-19.

Lluch, A. (2008). La economía desde la ocupación capitalista a la crisis del 30 y los años posteriores.

- En: A. Lluch & C. Salmón Tarquini (compiladoras), *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización* (pp. 133-161). Santa Rosa: UNLPam.
- Longoni, R. y Galcerán, V. (s/f). Pueblos imaginarios. La especulación urbana en la campaña bonaerense, 1870- 1880. En *IDEHAB*. Extraído el 15 enero, 2012 del sitio web de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de La Plata: <http>
- Mayo, C. (1980). *Riel, Sociedad y Frontera. El ferrocarril de la Pampa central (1881-1887)*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.
- Martínez de San Vicente, I. (1994). La construcción del territorio de las colonias de la Central Argentine Land Company. Disertación doctoral no publicada. Universidad Politécnica de Cataluña, España.
- Martínez Estrada, Ezequiel (1993). Radiografía de la pampa. Argentina: Colección Archivos-FCE.
- Morosi, J., Vitalone, C. y Amarilla, B. (1991). La cuadrícula en las ciudades bonaerenses: Aspectos morfológicos, ambientales y económicos. *Anales LINTA Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente* 91 (CIC), pp.9-25.
- Morosi, J. & Vitalone, C. (1993). Perduración de las normas indianas en el urbanismo argentino. *Anales LINTA Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente* 93 (CIC), pp.9-25.
- Olmos, S. (2008). Estructura agraria: el camino hacia la espacialización espacial. A. Lluch & C. Salmón Tarquini (compiladoras), *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hacia la provincialización* (pp. 165-181). Santa Rosa: UNLPam.
- Parchappe, N. (1977). *Expedición fundadora del Fuerte 25 de Mayo en Cruz de Guerra, año 1828*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos
- Paterlini, O- (1987). *Pueblos Azucareros de Tucumán*, Facultad de Arquitectura. Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán.
- Pesoa Marcilla, M. (2012). Cien ciudades para la pampa. *RIURB*. 07, 01. Recuperado el 10 enero, 2012 de http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/12534/1/07_01
- Ramos, J. (1991). *La Aventura de la Pampa Argentina*. Buenos Aires: Corregidor.
- Randle, P. (1969). *La ciudad pampeana: geografía urbana, geografía histórica*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Reps, J. (1965). *The making of urban America. A History of city planning in the United States*. New Jersey: Princeton University Press.
- Sabaté, J. (2004). *Patrimonio y Proyecto Territorial. Colonias, Sèquia de Manresa y Delta del Llobregat*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Sabaté, J. (1996). *Forma del territorio y proyecto*. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya.
- Torrent, H. (2006). El elevador de granos y el paisaje de la Argentina moderna. En: Garcés (Editor) Seminario Internacional Red Alfa. Paisajes Culturales, Patrimonio y Proyecto. PUC/Alfa, Santiago, Chile. pp. 73-78.
- Vitalone, C. (1992). La ciudad en la identidad cultural bonaerense. *Anales LINTA Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente* 92 (CIC).
- Vitalone, C. (1995). Alemanes del Volga: Colonia Madre del Sur. *Anales LINTA Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente* 95 (CIC), pp. 27-38.