

La población rural en la provincia de La Pampa

Vestigios del pasado, singularidades presentes y alertas para el futuro de los pueblos rurales



Beatriz DILLON
(Coordinadora)

La población rural en la provincia de la pampa.

Vestigios del pasado,
singularidades presentes
y alertas para el futuro de
los pueblos rurales

Beatriz DILLON
(Coordinadora)

LIBROS DE TEXTO PARA ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS

La población rural en la provincia de La Pampa. Vestigios del pasado, singularidades presentes y alertas para el futuro de los pueblos rurales.

Coordinadora: Beatriz DILLON

Septiembre 2016, Santa Rosa, La Pampa

Edición: Melina Caraballo - EdUNLPam

Diseño y Diagramación: M. Florencia Mirassón - Diseño-UNLPam

Impreso en Argentina
ISBN 978-950-863-263-0

© Cumplido con lo que marca la ley 11.723
La reproducción total o parcial de esta publicación, no autorizada por los editores, viola los derechos reservados. Cualquier utilización debe ser previamente autorizada.

EdUNLPam - Año 2016
Cnel. Gil 353 PB - CP L6300DUG
SANTA ROSA - La Pampa - Argentina

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA

Rector: Sergio Aldo Baudino

Vice-rector: Hugo Alfredo Alfonso

EdUNLPam

Presidente: Ana María T. Rodríguez

Director de Editorial: Rodolfo Rodríguez

Consejo Editor de EdUNLPam

Pedro Molinero

María Esther Folco

María Silvia Di Liscia

Maria Estela Torroba

Celia Rabotnikof

Yamila Magiorano

Paula Laguarda

Rubén Pizarro

Mónica Boeris

Griselda Cistac

AGRADECIMIENTOS.....	11
PRESENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN	13
PRIMERA PARTE: Estado de la cuestión en el estudio de la población rural y su especificidad en La Pampa	17
CAPÍTULO 1. Los estudios de población rural: algunas cuestiones teóricas	19
1.1. A modo introductorio	21
1.2. El espacio rural: breves consideraciones teóricas aplicadas al recorte del problema	21
1.3. Los problemas en el territorio y el éxodo rural	27
1.4. Factores que intervienen en el proceso de movilidad espacial rural	29
1.5. A modo de síntesis final	33
1.6. Referencias bibliográficas	33
CAPÍTULO 2. El proceso de construcción espacial de La Pampa: La expansión agraria de fines del siglo XIX, el tendido ferroviario y el nacimiento de la mayoría de los pueblos	37
2.1. La configuración del espacio agropecuario en La Pampa: terratenientes ganaderos y colonos agrícolas	39
2.2. La red ferroviaria y la estructuración del Este de La Pampa	49
2.3. Los pueblos de La Pampa: génesis y nuevas territorialidades	57
2.4. Nacionalización, privatización y reestatización del sistema ferroviario. Su impacto en la provincia de La Pampa	80
2.5. Consideraciones finales	83
2.6. Referencias bibliográficas	84
CAPÍTULO 3. Evolución, realidad y futuro de la población rural en La Pampa	87
3.1. Introducción	89
3.2. Lo urbano y lo rural: ni tan separados ni tan juntos... ..	90
3.3. Lo rural y el análisis demográfico	91

3.4. Tendencias de la población rural en Argentina	94
3.5. Evolución y generalidades del proceso de poblamiento en La Pampa	97
3.6. La población rural -agrupada y dispersa- y los pueblos de La Pampa	105
3.7. Reflexiones finales	112
3.8. Referencias bibliográficas	113

SEGUNDA PARTE: Los pueblos rurales de La Pampa: los que ya no están, los que pueden dejar de ser y los que resisten a causa del despoblamiento rural. Estudios de casos	117
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

CAPÍTULO 4. Sarah Wilkinson...el amor, Sans Soucis y un pueblo en La Pampa	119
4.1. A modo introductorio: Los primeros tiempos	121
4.2. Ella Sara.....	124
4.3. Tras la historia...el ferrocarril y el nacimiento de un pueblo en La Pampa	126
4.4. Aspectos generales de la ubicación, las instituciones y el presente de Sara	134
4.5. Entre soja, maní, cotos de caza y turismo... Sarah edifica su futuro	135
4.6. A modo de cierre	141
4.7. Referencias Bibliográficas	142

CAPÍTULO 5. Entre rastrilladas, trenes y camiones: Chamaicó reconfigura su lugar	145
5.1. Chamaicó: aspectos locacionales y condiciones naturales del entorno	147
5.2. El Chamaicó de las rastrilladas	148
5.3. El Chamaicó forestal ferroviario	150
5.4. El Chamaicó dinámico...de las vías a la ruta	157
5.5. El Chamaicó del futuro: de lo global a lo local	160
5.6. Referencias bibliográficas	161

CAPÍTULO 6. Chanilao/Ojeda... encrucijada, relaciones de poder y olvido de un pueblo en La Pampa	165
6.1. Introducción	167
6.2. Desarticulación del territorio aborígen y el reparto de la tierra	168
6.3. Los pueblos de encrucijada del ferrocarril	172
6.4. De Mansilla a Borges, de Chanilao a Ojeda: el origen de sus nombres	173
6.5. El cambio de nombre y el nacimiento de la Comisión de Fomento ..	175

6.6. Aspectos jurisdiccionales, evolución del poblamiento y causas del despoblamiento	176
6.7. El futuro es hoy: realidad y vida cotidiana en Ojeda	184
6.8. Consideraciones finales	186
6.9. Referencias bibliográficas.....	186
CAPÍTULO 7. Boeuf: ferrocarril, explotación y abandono	189
7.1. Introducción	191
7.2. Contexto internacional, el país y la importancia del ferrocarril en La Pampa	192
7.3. La Estancia La Eugenia: multiactividad, organización y concentración de poder	196
7.4. La población a través del tiempo	202
7.5. Consideraciones finales	203
7.6. Referencias bibliográficas	204
CAPÍTULO 8. Villa Borgna... de las tierras de Pincén a un barrio de General Pico	205
8.1. A modo introductorio	207
8.2. Trebolares, entre colonias y estancias	208
8.3. Estación Trebolares, pueblo Villa Borgna	214
8.4. Villa Borgna ¿Un barrio de General Pico	218
8.5. A modo de cierre: un futuro esperanzador	223
8.6. Referencias bibliográficas	224
CAPÍTULO 9. Huelén: lugar desolado y de mala suerte... ambos sellaron su futuro	227
9.1. A modo de introducción: Localización y los inicios de un agrupamiento poblacional	229
9.2. Gastos excesivos derriban las economías familiares, pero continúa el poder y renombre. Proceso de ocupación y tenencia de la tierra	232
9.3. “El horizonte que nuestro pequeño ferrocarril abre hoy a la esperanza”: Llegada del Ferrocarril y auge en Huelén	238
9.4. La dinámica territorial de Huelén entre 1915 y 1990	239
9.5. La vida cotidiana en Huelén y sus servicios	241
9.6. La escuela como lugar de encuentro	244
9.7. “Todo lugar es inmortal si se lo ha amado mucho”: la desaparición de Huelén y la actualidad	245
9.8. A modo de Cierre	247
9.9. Referencias bibliográficas	248

CAPÍTULO 10. Vías que cuentan historias: Remecó, testimonios de un glorioso pasado	251
10.1. A modo de introducción	253
10.2. Acontecimientos y disputas previas a la fundación de Remecó	254
10.3. Los primeros en llegar	256
10.4. La Estación: Remecó punta de riel y centro de servicios del área rural	257
10.5. En Remecó se produce lo que se consume en Europa: las estancias y cabañas	259
10.6. Instituciones y comercios en las primeras décadas del siglo XX	262
10.7. Ocaso de Remecó: crisis y emigración rural	266
10.8. El espacio contiguo y la multiactividad rural actual	271
10.9. Palabras finales	272
10.10. Referencias bibliográficas	272
 CAPÍTULO 11. Utracán: mitos y realidades en el Valle Argentino ...	275
11.1. A modo de introducción	277
11.2. Utracán, su origen y el encuentro del ferrocarril en el gran valle	278
11.3. Utracán, centro de gravedad de lo rural	280
11.4. Utracán hoy	284
11.5. Consideraciones finales	286
11.6. Referencias bibliográficas	286
 TERCERA PARTE: Propuesta de actividades para trabajar los temas/ problemas abordados	289
12.1. Presentación	291
12.2. Propuesta de actividades posibles sobre la base de los contenidos esbozados en el Libro	297
12.3. Consideraciones finales	300
12.4. Referencias bibliográficas	300
 PALABRAS FINALES	303

AGRADECIMIENTOS

Las autoras y los autores de este libro agradecen especialmente a las instituciones que aportaron documentos y fuentes y a su personal por la predisposición mostrada ante nuestras demandas: al Archivo Histórico Provincial “Prof. Fernando Aráoz”; a la Dirección de Catastro de la Provincia de La Pampa y a las autoridades y empleados/as de las Comisiones de Fomento e Intendencias municipales.

A las voces de los pueblos, a los que permanecen, a los que ya no viven en sus lugares pero que expresan con nostalgia su pasado, con utopías el presente y con esperanzas, el futuro.

Un reconocimiento especial a toda la comunidad de Sarah, especialmente a Daniel Frencia, Presidente de la Comisión Vecinal desde 1983 a 2015 quien se brindara cordialmente a expresar sus proyectos para el futuro de la localidad. A Pedro Norberto Valfre, Dorila Mercedes Andrada y Nilda María Valfre por compartir sus historias de vida. A Iara y Rocío Balbo, esperanzas de futuro para Sarah.

A los pobladores de Chamaicó y Ojeda por brindarse a responder a las preguntas.

A Miguel Cuadrado, por su dedicación y colaboración en la recolección de información sobre Boeuf, a la profesora Stella Maris Cornelis y al profesor Hugo Alfageme que orientaron la búsqueda de la información sobre dicho poblado.

Un agradecimiento especial a Raúl Oscar Becher, Mónica Ferreyra, Marta Pérez y “Cacho” Pérez por brindarse cordialmente a la entrevista sobre Trebolares. A todos los vecinos de Villa Borgna, por sus amenas charlas sobre el pueblo. A Claudia Visbeek y Vanina Ré del Archivo Histórico Municipal “Andrea Videla”; al Museo Regional Maracó de General Pico. Al Sr. Wuz, ex gerente de CICAR-General Pico, quien brindó, desinteresadamente, información sobre Trebolares.

En el caso de Huelén, se agradece el tiempo dedicado por quienes con recuerdos, relatos, fotografías e información, hicieron posible la reconstrucción de las distintas etapas que formaron parte de la historia del asentamiento. Ellos son: familia Gurruchaga, Puiy, Martín, Reinhardt, Cortabarría y Farías.

Agradecimientos

En el caso de Remecó se agradece a los responsables para que este capítulo se concrete: Emilio Fernández, Ofelia Wiedemann y Juan Carlos Hermann, por aportar sus experiencias de vida y recuperar saberes compartidos.

Un agradecimiento especial al profesor Raúl Hernández, quien colaboró brindando información para el desarrollo del caso de Utracán.

A la Universidad Nacional de La Pampa y, particularmente, a la Facultad de Ciencias Humanas por acompañarnos en el proceso de formación permanente en un marco de libertad académica. A los compañeros y colegas del Instituto de Geografía por compartir la concreción de nuestros anhelos. A los y las estudiantes del Profesorado y Licenciatura en Geografía por la frescura con que emprenden cada desafío, el entusiasmo contagioso y las ganas con que estimulan a los/las docentes en el proceso de aprendizaje continuo.

Un especial agradecimiento a quienes fueron los evaluadores de este libro, cuya identidad se desconoce, por los valiosos aportes que han realizado, sobre todo aquellos referidos a las cuestiones teórico-metodológicas que se incluyen en los tres primeros Capítulos. Todos los aportes y sugerencias han sido atendidos aunque, seguramente, quedarán cuestiones por discutir, analizar e incorporar.

A nuestras familias por el acompañamiento, confianza y afecto.

Los y las autores/as
agosto de 2016

PRESENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN

El Programa *Libros de Texto para Estudiantes Universitarios de la Universidad Nacional de La Pampa* es una iniciativa que permite acercar a los y las estudiantes el trabajo y la producción de docencia e investigación que, a veces, circula de manera anárquica y descompilada como documentos de circulación interna de las cátedras. Mucha de esta rica producción se distribuye como apuntes de cátedra, sin posibilidades concretas para su publicación y distribución. Por ello, este programa, impulsado por la Universidad Nacional de La Pampa, resulta de inestimable valor.

Con respecto a la Geografía de La Pampa, aún espera el momento de realizar un compilado actualizado que reúna su inmensa Geografía. Mientras tanto, el abordaje de sus aspectos particulares permite alimentar y retroalimentar el trabajo compartido por docentes y estudiantes de distintas cátedras de manera integrada, relacionada y articulada y lograr producciones que aporten a su conocimiento y alimenten su aprendizaje.

Este libro, destinado principalmente a los estudiantes que cursan las carreras de Profesorado y Licenciatura en Geografía intenta recuperar el proceso de enseñanza y aprendizaje que se genera cotidianamente en las aulas y también en los trabajos prácticos de campo de las asignaturas.

En él se abordan temas y problemáticas de estrecha vinculación geográfica, útiles y aplicables a cualquier asignatura de los planes de estudio de Geografía, tanto de la Universidad Nacional de La Pampa como del resto del país, ya que si bien aborda temas específicos de La Pampa los mismos pueden resultar adecuados al momento de las comparaciones geográficas.

Este libro surge del entusiasmo de un grupo de estudiantes y docentes. Los trabajos prácticos de campo de la asignatura Geografía de La Pampa, aportan un rico material necesario de compilar para, también, ofrecer una devolución, a manera de extensión universitaria a todos los pueblos y a sus voces que participan, año tras año, activamente en el proceso de construcción de los aprendizajes significativos de nuestros estudiantes.

Es el resultado de varios años de trabajo e intercambio entre los profesores a cargo de las asignaturas, los docentes auxiliares, graduados, becarios, pasantes y adscriptos a las cátedras. Es una manera de plasmar la retroalimentación que se produce, cotidianamente, entre estudiantes y equipos de

cátedra y reconocer los valiosos aportes generados en las clases teóricas y prácticas.

De ese inmenso material sin publicar, rescatamos en este libro el estudio de la población rural en La Pampa, a partir de recuperar el proceso histórico, desde la perspectiva de la Geografía histórica para comprender el proceso de construcción de los espacios geográficos rurales y las múltiples territorialidades actuales, que allí se generan.

Los estudios de la población, desde una perspectiva comparada, permiten arribar a similitudes y especificidades de los distintos fenómenos sociodemográficos tomados en su triple dimensión demográfica, social y territorial. Se trata, básicamente, de presentar la información de manera que permita problematizar las realidades sociales a distintas escalas territoriales y niveles de análisis.

Al abordar el estudio de la población rural se fijó la mirada en varios pueblos que han sufrido los vaivenes de la economía, de la apropiación, del olvido; en fin de los cambios y las dinámicas del crecimiento y la movilidad de las poblaciones las que estuvieron acompañadas por su concentración en las ciudades a causa del despoblamiento rural.

Creímos, entonces, adecuado vincular estos procesos, a efectos de visibilizar las características, los cambios, los conflictos y las permanencias que la urbanización ha provocado, en los últimos años y a escala local, en el marco de las nuevas lógicas impuestas por la globalización.

Nuevos problemas y nuevas miradas que se plasman en un estado de la cuestión teórica y en trabajos empíricos realizados en recortes territoriales de mayor nivel de aproximación, con escala en la Provincia de La Pampa. Anualmente, los estudiantes de la asignatura Geografía de La Pampa aprueban la cursada con la contribución de un trabajo geográfico que retoma algunas de las problemáticas analizadas a lo largo del cursado. Los aportes resultan de extremo valor, tanto sea por el trabajo de campo que permite recuperar información actualizada, la voz de los actores y sujetos territoriales como por la necesaria vinculación teórica de las problemáticas abordadas.

De esta manera, el lector –estudiantes, docentes o público en general– encontrará en estas páginas consideraciones que permiten un recorrido desde lo general a lo particular y una permanente ejemplificación. Sin embargo, más allá de la escala de los trabajos empíricos presentados en este libro, nos interesa contribuir con herramientas teórico-metodológicas de abordaje espacial que permitan a nuestros estudiantes orientarlos en sus futuros trabajos de docencia, investigación y extensión.

El libro se organiza en tres partes: la primera de ella recoge los aspectos teóricos del estudio del espacio rural para luego abordar, de manera general, el comportamiento de la población en La Pampa y, específicamente, el de la población rural. En la Segunda parte, se recuperan trabajos específicos realizados entre el equipo de cátedra y los/las estudiantes, a modo de rescatar

la situación de algunos pueblos rurales (población rural agrupada de menos de 2000 habitantes) que presentan condiciones de estancamiento, creciente proceso de despoblamiento y/o crecimiento poblacional, en los últimos veinte años.

Otra característica de este apartado es que, algunos de los pueblos abordados presentan un ritmo de crecimiento demográfico descendente en los últimos tres o cuatro períodos intercensales, que los expone al peligro de desaparecer. Otros ya han desaparecido.

De la línea del antiguo Ferrocarril Oeste (luego Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento) que corre sobre el paralelo 35 al norte de la provincia y casi en el límite con la provincia de Córdoba, se analizan las realidades geográficas de dos poblaciones: Sarah y Chamaicó. En el caso del primero los documentos rescatados parten de un trabajo práctico en campo de la asignatura Geografía de La Pampa y de la voz de los habitantes actuales. El caso de Chamaicó, se trata de una investigación especial realizada sobre la conformación particular del *pueblo viejo* y del *pueblo nuevo* poniendo el eje en el rol ejercido por las vías de comunicación a lo largo del proceso histórico.

La localidad de Ojeda se analiza por su característica particular de encrucijada. Un nudo ferroviario cruce de las antiguas líneas Buenos Aires al Pacífico y Oeste, la primera con inicio en el puerto de Bahía Blanca y la segunda en el puerto de Buenos Aires.

Del conocido en La Pampa como el “ramal forestal” se analiza el caso del asentamiento forestal de Boeuf, el que tuvo su época de esplendor durante el desmonte del bosque de caldén a principios del siglo XX. Hoy ya no quedan vestigios de él.

Indudablemente los pueblos que surgieron a causa de la traza del ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (BBNW o Sur) son los que más han sufrido el impacto del decrecimiento poblacional. De esa línea ferroviaria, se analiza el antiguo pueblo/estación de Utracán, hoy desaparecido.

Se abordan también los pueblos de Huelén y Remecó (ya desaparecidos) y Trebolares, que crece a causa de la expansión urbana de la ciudad de General Pico.

La Tercera parte corresponde a la presentación de propuestas de actividades para trabajar los temas/problemas abordados en los espacios curriculares que pueden alcanzar los contenidos de este libro. Dichas propuestas se estructuran en ejes y dimensiones analíticas, que pretenden el abordaje de las temáticas que incluyen el estudio de los espacios locales, nacionales y regionales en un contexto de relaciones globalizadas.

Cada Capítulo cuenta con sus referencias bibliográficas. Específicamente, la bibliografía que integra los Capítulos de la Primera Parte da cuenta, sin agotarlo, del estado de la cuestión y sirve como referencia, al lector interesado, para profundizar las temáticas abordadas. La mayor parte de los títulos, integran la bibliografía de los programas de estudio de las asignaturas a las

Presentación y justificación

que este libro está dirigido, pero se sugiere completarla con otros títulos que actualicen, complementen y enriquezcan los temas planteados.

Por último, este libro está escrito en un lenguaje sencillo y accesible pero con la seriedad académica que nuestros estudiantes y colegas se merecen. Esperamos cumplir con las expectativas de los/as lectores/as.

Beatriz Dillon
Coordinadora

Estado de la cuestión en el estudio de la población rural y su especificidad en La Pampa



Área rural del departamento Chapaleufú (La Pampa). Beatriz Dillon, 2015.

Los cambios provocados por el proceso de modernización-flexibilización-precarización de las actividades rurales conforman territorialidades con tensiones en las relaciones sociales en un entorno local en permanente interacción con los procesos globales.

La mano de obra es afectada en sus aspectos cuantitativos y cualitativos, no solo por las estrategias empresariales que tratan de asegurar la productividad, sino también por los comportamientos laborales de los propios trabajadores que, en un contexto de creciente flexibilización laboral, buscan reducir los períodos de desocupación en su ciclo anual de trabajo (Tadeo, 2010: 5).

Los estudios de población rural: algunas cuestiones teóricas

Oscar Daniel FOLMER



Chacra en la zona de Mauricio Mayer en el departamento Conchelo (La Pampa). Oscar Folmer, 2015.

*...ensillé, gané el camino, pegué la última mirada,
al monte; al galpón; los bretes; el molino; las aguadas.
De arriba abrí la tranquera, eché el pañuelo a la espalda.
Naidés salió a despedirme cuando me fui de la estancia,
solamente... el ovejero... un perro... cosas que pasan.
(José Larralde, *Cosas que pasan*, Álbum: Pa' que dentre, 1969)*

1.1. A modo introductorio

Desde el punto de vista estructural, este libro pretende enmarcarse en los procesos que dan lugar a las transformaciones contemporáneas que tienen incidencia directa en la construcción de los espacios geográficos y sus territorialidades pero poniendo el acento en los comportamientos de la población rural y específicamente en los agrupamientos de población inferiores a los 2000 habitantes en la provincia de La Pampa.

No es este el lugar donde se pondrá en discusión los modos de abordaje que la teoría geográfica ha desarrollado en los últimos tiempos en un contexto de transdisciplinariedad y multiescalaridad con base en las transformaciones de los espacios rurales.

Sin embargo, es necesario detenerse brevemente en la perspectiva analítica que pone énfasis en lo relacional donde el lugar es concebido como punto de encuentro entre sujetos y agentes institucionales y empresariales y donde, en definitiva se concreta y decide la división social del trabajo; “en resumen, donde se configura el espacio de encuentro entre las fuerzas del mercado y las formas de regulación social” (Becattini, 2002 citado en Gorestein, 2015: 5).

A diferencia de los estudios urbano-metropolitanos, los aportes teóricos sobre la concepción y estudio de los territorios cercanos, íntimos y relacionales que remite a un variado universo de pequeñas poblaciones que apenas superan o ni siquiera alcanzan los 2.000 habitantes, no son tan fecundos.

En este caso, entonces, las breves referencias teóricas que siguen permiten dar un marco general al estudio de los espacios rurales aunque el recorte del problema analizado posteriormente esté más focalizado en el comportamiento demográfico de los pueblos de La Pampa desde una perspectiva histórica y geográfica.

1.2. El espacio rural: breves consideraciones teóricas aplicadas al recorte del problema

La mayor parte del planeta está comprendida por espacios rurales, aunque el sostenido crecimiento urbano tras la Segunda Guerra Mundial ha

modificado las relaciones entre estos espacios. En la actualidad, la mayoría de la superficie rural se organiza en función de las necesidades de los habitantes de las ciudades quienes establecen las normas de operatividad en las jerarquías territoriales (Ávila Sánchez, 2014).

El territorio rural desempeña un papel preponderante en la conservación de los ecosistemas y como proveedor de materias primas para la alimentación de la población mundial. Esta perspectiva hace que el mundo rural tenga múltiples y variadas funciones.

Las transformaciones territoriales de los últimos 20 años han otorgado una nueva dinámica al debate en el interior de la Geografía Rural, la que ha enriquecido su contenido a partir de la incorporación de un abordaje transdisciplinar a partir de categorías analíticas que expresan las relaciones multiescales como explicativas de dichas transformaciones territoriales.

Desde la perspectiva tradicional de la Geografía Rural francesa, los contenidos se orientaban a estudiar los géneros de vida -concepto elaborado por Paul Vidal de La Blache en 1911- que abordaban la vinculación entre el espacio rural, la población que vivía en el campo y las actividades que realizaban en dicho territorio. Por ello, es habitual encontrar en la bibliografía de época la contraposición entre la vida rural y la urbana y como consecuencia de ello los comportamientos de la población se estudiaban bajo la dicotomía de la sociología urbana y la sociología rural.

En esa forma de analizar la realidad, dominaba la agricultura de subsistencia hecho que ha cambiado profundamente en los últimos años ya que la actividad rural se ha convertido en un medio para obtener rentas, es decir, en una forma de vida mercantilista y no solo para la obtención de alimentos. En el mundo capitalista, la agricultura es una actividad más que sigue los dictados del mercado.

En este sentido, como expresa Héctor Ávila Sánchez (2014: 77) las transformaciones territoriales rurales han provocado “un cambio de paradigma productivo de la globalización” el que se hace mucho más evidente en los países latinoamericanos.

La Geografía Rural del pasado, orientaba sus estudios a la agricultura, la ganadería y la actividad forestal, principalmente; pero la urbanización ha transformado el universo de lo rural, pues integra actividades nuevas y complejas, en función de las renovadas demandas del ambiente urbano al que sirve. Este proceso, desarrollado en el mundo occidental ha afectado a todas las economías agrarias y las regiones más avanzadas han potenciado algunos de sus productos para obtener más beneficios. A partir de la Revolución Industrial, los países con menor nivel de desarrollo se convirtieron en abastecedores de materias primas agrícolas destinadas a la exportación resintiéndose, en parte, la demanda de alimentos de sus propios habitantes. Los cambios se han dado sobre todo en la comercialización y monetarización, llegando a modificar el comportamiento de los sujetos que actúan en el

mundo rural y sus bases sociales (prácticas, creencias, cultura, representaciones), aunque en ciertos lugares subsisten aún algunas características originarias de estas poblaciones.

En definitiva, la Geografía Rural ha abandonado la descripción de los procesos sectoriales para fortalecer los estudios analíticos que ponen el acento en los procesos territoriales que dan lugar a las profundas transformaciones que se vienen observando (Ávila Sánchez, 2010 y 2014).

De esta manera, es necesario reconocer que el espacio rural se organiza, en cada lugar, de una manera diferente aunque sus categorías analíticas pueden identificarse como estructurantes de una organización multifuncional cuyas relaciones intrínsecas establecen las particularidades locales. Así, se reconocen áreas más avanzadas frente a otras que evidencian mayor retraso, en consecuencia las infraestructuras son más o menos intensas, pudiéndose hablar de paisajes agrarios complejos. En su configuración espacial prevalecen dos tipos de elementos: unos que vienen dados por las condiciones naturales (el clima, suelo) y otros por el tipo de colonización u ocupación (factores humanos). Ambos, si bien inciden en la evolución del espacio rural, son condicionados por la dinámica social y económica cuyos flujos dan lugar a la conformación de sistemas agrarios diferenciados.

En el mundo rural, el análisis se centraliza en las diferentes modalidades de apropiación y puesta en producción de la tierra, las tramas sociales, el trabajo rural y agroindustrial, las regiones agrícolas, la expansión de las fronteras agropecuarias y la intensificación del uso del capital, como factores que inciden en la construcción de las territorialidades.

En ese sentido, se define al ámbito rural como aquel construido a partir del uso y apropiación de los recursos naturales donde se generan procesos económico-productivos, culturales, sociales y políticos. Por lo tanto, su estudio implica necesariamente incluir aspectos tales como la economía política, ambiental y ecológica, los mercados de servicios ambientales, la sustentabilidad de los sistemas productivos, las redes de solidaridad social y el empoderamiento de los grupos sociales, la cultura, la equidad de género, la inclusión étnica, como aspectos esenciales de una economía que supera lo agrario.

La revisión de estrategias de desarrollo para el mundo rural de los países pobres se analiza desde el reclamo que nace de los grupos sociales involucrados quienes ofrecen resistencia a seguir aplicando fórmulas perimidas y a mantener una actitud pasiva ante la profundización de la pobreza, la inestabilidad y vulnerabilidad comercial, la insostenibilidad ambiental y la inviabilidad económica.

Las nuevas concepciones de ruralidad se analizan en forma diferenciada, según los países y regiones, en algunos casos se relacionan con procesos tales como la contraurbanización o el mayor consumo de los espacios rurales por parte de las actividades turísticas y recreacionales, el incremento de las

actividades secundarias y terciarias y la necesidad de preservar las culturas, tradiciones y patrimonios locales.

En la actualidad, la importancia que ha adquirido el turismo como práctica social ha posibilitado su vinculación con el patrimonio, en tanto este último es considerado un recurso turístico disponible para activar procesos de valorización de diversos escenarios y lugares. El turismo entonces, es visto como una estrategia privilegiada para la difusión, el acceso y el conocimiento del patrimonio cumpliendo con el objetivo de ponerlo a disposición de toda la sociedad, se lo ve, además, como una fuente de recursos económicos importantes para garantizar la protección y preservación de dicho patrimonio.

En este contexto, los lugares que cuentan con algún acervo patrimonial se convierten en potenciales destinos turísticos donde se garantiza la preservación, el disfrute, el conocimiento de los turistas, el desarrollo económico, entre otros, a través de una adecuada gestión patrimonial y turística a efectos de evitar los impactos o consecuencias negativas sobre los territorios (Folmer y Bassa, 2015: 230).

En otros casos, es simplemente la permanencia de estructuras tradicionales y de situaciones de pobreza. La profundización de problemas como el deterioro ambiental y los daños ambientales a escala local y global, especialmente en los países latinoamericanos, se plantea a partir de la existencia de situaciones heredadas, acrecentados por el proceso de globalización y la liberalización de los mercados, cuya lógica es la búsqueda del beneficio inmediato.

Si bien existe un consenso acerca de que los espacios rurales constituyen el objeto de estudio de la Geografía Rural, una de las cuestiones en debate es cómo definir “lo rural”. Varios geógrafos ponen en duda la posibilidad de una definición de validez universal y encuadran su análisis en lo que José Estébanez (1995: 240) clasifica como “definiciones por negación”, vale decir, “el espacio rural es el que no pertenece a la aglomeración urbana, es pues un espacio interurbano”.

Para otros autores, lo rural se define a partir de ciertas especificidades, como la relativa mayor vinculación con la naturaleza y una relativa menor densidad poblacional (Abramovay, 2006) o bien, a partir de sus “funciones intrínsecas” (Estébanez, 1995: 240).

Más allá del reconocimiento de ese debate, se considera al espacio rural como una construcción social formada por un territorio económico y cultural en constante mutación. Esta perspectiva teórica plantea también un “acercamiento ético en la Geografía Rural” tanto por el agotamiento de las anteriores perspectivas, como por un “acercamiento hacia corrientes constructivistas de la realidad social, aplicadas al espacio” es decir, se tiene como dimensión principal lo social en la consideración de las investigaciones sobre el espacio rural (Paniagua, 2006: 79). Se adhiere entonces a pensar

el espacio geográfico como un producto social, histórica y geográficamente construido y en constante cambio.

“La Geografía Rural se ocupa de interpretar y valorar las estructuras rurales: los elementos que las integran, los factores que las animan, las funciones que desempeñan y la evolución histórica que han experimentado y que explica su situación actual” (Molinero, 1990: 5). Así, el grado de evolución y modernización del espacio rural se halla estrechamente relacionado con la capacidad técnica, la inversión de capitales y el sistema socioeconómico de la sociedad que lo ocupa.

Es así que los cambios en los países desarrollados, no han consistido tan solo en la producción de excedentes agrarios, sino que las modificaciones introducidas en los usos no agrarios del suelo se revelan tan importantes como las agrarias. Asimismo, la investigación en biotecnología está avanzando aceleradamente, hecho que puede modificar radicalmente los presupuestos de los espacios agrarios actuales.

En consecuencia, La Geografía Rural estudia los espacios, la sociedad y la actividad agraria; la cual tiende a satisfacer una demanda de productos obtenidos en el campo. Las estructuras de éste surgen de aquella actividad y sus elementos, factores y flujos constituyen el objeto de análisis de esta orientación geográfica.

El cambio de una economía de subsistencia por otra cada vez más comercial ha provocado un giro total en la organización de los espacios rurales. La organización actual de cada espacio rural concreto obedece al modelo socioeconómico que en él domina y al grado de desarrollo técnico y de integración económica que mantiene, tanto en lo que respecta a la estructura de los núcleos de poblamiento como a las formas de los campos de cultivo, a la propia densidad y distribución de la red viaria, así como a los flujos que genera con otros espacios rurales o con los núcleos urbanos inmediatos, que son los que abastecen una gran parte de los insumos agrarios.

Según Jorge Blanco (2007), cuando se realiza una mirada sobre los principales componentes del espacio geográfico, ésta sería incompleta si no se considera el movimiento, la circulación y la interacción; es este conjunto lo que se denomina redes.

La perspectiva de las redes coloca en primer plano las relaciones y los flujos que conectan distintos sujetos-actores-territorios formando un todo articulado. Desde la Geografía Rural interesan flujos de distintos tipos: de personas, de bienes, de ideas, de información, de capitales. La creciente aceleración y multiplicación de estos flujos es una de las características centrales del mundo contemporáneo. La perspectiva de las redes acentúa esa interacción y, al mismo tiempo, enfatiza la configuración de un espacio de relaciones, en el que interesan las posiciones relativas del conjunto de sujetos-actores-territorios considerados en la red, tales como la jerarquía, la

centralidad, la intermediación y el carácter periférico de cada uno de sus nodos (Blanco, 2007: 60).

La proyección de estas sociedades sobre el espacio valoriza modalidades particulares. Se pueden reconocer relaciones culturales con el espacio: desde los mitos, ritos y sacralizaciones hasta la impregnación de cultura por la aplicación de su trabajo y sus técnicas, por las formas de apropiación y explotación derivadas de sus necesidades y su modo de producir. Esa proyección que hace todo grupo social de sus necesidades, de su organización del trabajo, de su cultura y de sus relaciones de poder sobre un espacio geográfico es lo que transforma ese espacio de vivencia y producción en un territorio (Folmer y Otamendi, 2009).

Entonces, los cambios acaecidos en los espacios rurales del mundo han sido enormes. Al mismo tiempo que se ha producido y se produce un importante éxodo rural, el cual se desarrolla junto a una clara modernización del campo generada, desde una perspectiva estructural, por la Revolución Industrial, la Revolución Verde y la Revolución Biotecnológica.

Desde el punto de vista del recorte del problema de este libro, se retoma el planteo de Julio Berdegué y Felicity Proctor (2014: 3) para quienes:

(...) la transformación rural es un proceso de cambio social integral mediante el cual las sociedades rurales diversifican sus economías y reducen su dependencia de la agricultura; llegan a ser dependientes de lugares distantes en materia de comercio y en la adquisición de bienes, servicios e ideas; se mueven de aldeas o rancherías dispersas a pueblos y pequeñas y medianas ciudades, y llegan a ser culturalmente más similares a las grandes aglomeraciones urbanas

En consonancia con Ángel Paniagua (2013: 251-253):

(...) si la ruralidad (lo rural) es el determinante de la nueva ruralidad, ésta se entiende desde un complejo de relaciones sociales características ligadas a la comunidad rural que se advierte singular en la definición de la nueva ruralidad. El espacio o territorio rural queda expresado por la extensión de dichas relaciones sociales características (...) que contendría un conjunto de actividades (donde) la heterogeneidad es una característica intrínseca de la comunidad rural que se reproduce a través de las nuevas actividades rurales (...) Nuevas actividades, nuevos espacios y nuevas sociedades o microsociedades quedarían implícitamente ligadas (...) a la cristalización de procesos globales-locales en las comunidades rurales (...)

De todas maneras, la profusa bibliografía existente sobre los aspectos que cubre el estudio de la Geografía Rural y la ruralidad sería imposible

abordar en este Capítulo¹ y, más aún, de recuperar en los trabajos empíricos y descriptivos que se proponen. De esta manera se han delineado algunas categorías analíticas que tienden a sustentar el recorte del problema y los objetivos de este libro.

1.3. Los problemas en el territorio y el éxodo rural

La globalización trajo aparejada, en los países en vías de desarrollo, la desaparición de sus barreras comerciales, la instalación de las empresas internacionalizadas y del capital financiero que hacen sentir su influencia en los mercados internacionales; superproducción agrícola en los principales países productores-exportadores; retracción en la demanda de importantes centros de consumo (el mercado asiático); subsidios agrícolas a la producción y medidas proteccionistas de países desarrollados (Estados Unidos, Unión Europea, Japón, entre otros) y Brasil, principal socio de Argentina en el MERCOSUR, que mediante su política cambiaría se ha colocado en una situación de competitividad muy ventajosa.

La interacción de los aspectos antes mencionados han dado como resultado una variabilidad de los precios de los *commodity* y sus derivados agroindustriales sumado a otros hechos estructurales y coyunturales que actuando en forma combinada han impactado en la rentabilidad de la producción primaria de pequeños y mediados productores y empresas, generando situaciones de crisis.

Esta situación, impacta en el tejido social y productivo a través de la pérdida de fuentes de trabajo, lo que se manifiesta en los pueblos que se sostienen a partir de la economía agropecuaria-agroindustrial. Rentabilidad negativa, ruptura de la cadena de pagos, endeudamiento y quiebra económica son las principales causas de marginación, éxodo rural y empobrecimiento de las localidades que se desempeñan como centros de servicios locales del sector rural.

En este contexto, los espacios rurales -tanto de Argentina como de La Pampa-, sufren un proceso de despoblamiento marcado por la confluencia de múltiples causas las que se analizarán en los siguientes capítulos. Este fenómeno se acompaña generalmente de una mutación profesional (el éxodo agrícola), pues las poblaciones no solo abandonan el mundo rural, sino también los oficios ligados a la tierra. La modernización de la agricultura reduce efectivamente las necesidades de trabajo en el campo, en tanto que la industria y el sector terciario ofrecen empleos atractivos en la ciudad.

El éxodo rural comenzó a hacerse notorio en Argentina hacia finales del siglo XIX y, se agudizó, en las décadas de 1930 y 1940 a partir de las cuales

¹ Se incluye al final del Capítulo un listado de bibliografía complementaria para consolidar lo planteado. Ésta ha sido sugerida por uno de los evaluadores/as de este libro.

continuó de forma creciente. Entre quienes iniciaron el éxodo hacia las ciudades había muchas mujeres que, por diversas circunstancias, emigraron del espacio rural, en busca de oportunidades de empleo urbano.

Los desplazamientos no siempre se orientaron hacia las ciudades; muchos hombres buscaron un salario en calidad de peones rurales de zafra (corte de la caña de azúcar) o cosecheros estacionales, conocidos como “peones golondrinas”, dado que se movilizan siguiendo la estacionalidad y los distintos tiempos de maduración de los cultivos y plantaciones. Otras veces, se buscaba ese salario incorporándose por un tiempo en las cuadrillas que construían ferrocarriles y caminos o en las explotaciones mineras y yacimientos petroleros.

Simón Pachano (1986) propone comprender estos movimientos temporales como el resultado de estrategias familiares de reproducción o supervivencia y no solo como parte del proceso de acumulación o de producción. De esta manera, la movilidad estacional es una expresión de las estrategias para lograr la sobrevivencia familiar y es definida, por el autor, como el desplazamiento espacial en el cual los trabajadores mantienen su lugar de residencia habitual, pero permanecen ausentes durante un período variable de tiempo.

Entre las causales del éxodo rural debe considerarse, entre otros factores, el régimen de tenencia de la tierra, el empobrecimiento de ciertos suelos, la desvalorización de algunos productos en los mercados mundiales, las duras condiciones de vida de los trabajadores, la mecanización del campo y la consolidación de empresas agroindustriales que demandan escasa mano de obra.

En Argentina, hacia 1869 la población rural representaba el 72% del total; en 1895, alcanzaba el 63% y en 1914 el porcentaje había descendido al 47%. Según el Censo de 1947 la población rural alcanzaba el 38% y, finalmente, según el último Censo Nacional de 2010, el porcentaje de población rural se ubicó el 9,1% (3,29% para la población rural agrupada y 5,81% de población rural dispersa).

Generalmente, la emigración rural, en el caso argentino, se atribuye a la búsqueda de mejores condiciones de vida, a las crecientes dificultades de los pequeños y medianos productores y campesinos rurales y a las estrategias de las grandes empresas agroindustriales que reemplazan el empleo rural por la mecanización, la motorización y la automatización de los procesos.

Existe una conexión entre la urbanización, el crecimiento económico y el mejoramiento de los niveles de vida de algunos sectores de la población. La urbanización fue incentivada por el auge de las economías de exportación, que dejaba saldos suficientes de riqueza para distribuir. El desarrollo industrial en la periferia de las ciudades, la intensificación de la actividad comercial y el crecimiento de las funciones estatales, crearon fuentes de trabajo en las ciudades. Sumado a ello, el acceso a servicios básicos como

educación y salud se constituyó en un factor de atracción hacia los ámbitos urbanos.

1.4. Factores que intervienen en el proceso de movilidad espacial rural

En el proceso de movilidad de la población, existe una multiplicidad de factores que intervienen y le dan origen. Como todo proceso, su desarrollo es complejo y variado, involucrando a diferentes sujetos según su participación, problemática y motivación (Cuadro 1.1.).

En el espacio rural de La Pampa, el proceso tuvo diferentes comportamientos según los sujetos involucrados. En el caso del productor y su familia, se observan dos fases. En la inicial, los primeros en abandonar las explotaciones agropecuarias fueron/son los niños acompañados por sus madres, los jóvenes y los ancianos. Los motivos radicaron y radican fundamentalmente en una combinación de necesidades vinculadas con la escolaridad, la continuación de estudios secundarios y universitarios, por atención médica en el caso de los adultos mayores y por mayores posibilidades de empleo.

Cuadro 1.1. Sujetos involucrados en la actividad rural y su participación.

ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS		
PRODUCTOR Y SU FAMILIA	ASALARIADO	NUEVOS SUJETOS
<p>FASE INICIAL Niños, Mujeres y Ancianos. Jóvenes. Adultos a cargo de la explotación. (Movimientos pendulares, productor ausentista)</p> <p>FASE FINAL-ACTUAL Jóvenes y adultos a cargo de la explotación.</p>	<p>Empleo tiempo completo. Empleo temporal. Empleo ocasional, transitorio.</p> <p>Empleo especializado.</p>	<p>Contratistas rurales. Pool de siembra. Grupos inversores.</p>

Fuente: Elaboración propia

Durante el proceso de expansión agraria, entre 1850 a 1930, en La Pampa existieron un importe número de escuelas rurales de nivel primario, en coincidencia con el mayor número de población localizada en esta área. El despoblamiento rural, la falta de matrícula y la aplicación de criterios economicistas en el sostenimiento de estos establecimientos educacionales, ocasionó que muchas de estas escuelas fueran cerradas. El cierre de estas escuelas rurales obligó a trasladar a los niños a los centros poblados o a

escuelas hogares ruralizadas. Esto provocó un fuerte impacto en las familias rurales agravado por un temprano desgranamiento a causa de la emigración de los niños pequeños lo que ocasionó, inmediatamente, una reacción que llevó a la movilidad de las madres.

Por otro lado, las condiciones sanitarias y de atención de la salud, en el medio rural, nunca fueron adecuadas ni suficientes. Las tasas de mortalidad infantil fueron siempre elevadas y la mortalidad adulta a causa de accidentes rurales, eran frecuentes.

En cuanto a los jóvenes, el móvil principal de la emigración está dado, actualmente, por la obligatoriedad del cursado de los estudios secundarios. Es cierto que, salvo algunas escuelas agrotécnicas, este segmento educativo no tuvo presencia como para retener en los ámbitos rurales a los estudiantes. O sea que, casi obligadamente, los niños que terminaban la escuela primaria se veían forzados a trasladarse para continuar sus estudios.

Esta fase inicial se completa con la salida gradual de muchos productores que se quedaron solos a cargo de la explotación. El proceso combina productores que permanecen en el campo de lunes a viernes y se unen a su familia el fin de semana. En otros casos los productores van a diario a su explotación, cuando las distancias lo permiten, viajando hacia el campo por la mañana temprano y regresando al pueblo o ciudad al anochecer. A estos movimientos se los conoce como “movimientos pendulares”, asemejándose a un péndulo del reloj que realiza movimientos repetitivos constantes. Estos productores que no residen en la explotación son denominados también “ausentistas” y suelen tener en su campo a un empleado para cuidar las instalaciones.

En la fase final y actual, se observa el éxodo de jóvenes y adultos que se encuentran a cargo de las explotaciones. Aquí los factores que intervienen son más complejos y condicionados por las características micro y macro económicas. La salida de éstos productores del sistema deriva, en una primera instancia, en el arrendamiento u otra forma de explotación pero lo que se observa con el transcurso del tiempo es que, en la mayoría de los casos, se produce la venta de la explotación, engrosando así el porcentaje de población rural emigrada.

Paralelamente a los procesos descriptos, las condiciones del empleo rural han variado y sufren profundas transformaciones. Desde fines del siglo XIX y hasta la década de 1960, era común encontrar en el campo personas empleadas a tiempo completo, denominados “mensuales”, incluso con distintas jerarquías como el capataz, que organizaba y dirigía a los peones (trabajadores comunes), por orden del patrón (dueño de la explotación). Muchos de estos trabajadores pasaron toda su vida en un mismo lugar, tal como lo refleja la letra de un poema de José Larralde (“Cosas que pasan”): “...yo me había querenciado, nunca conocí otra casa y apegao a las costumbres me hallaba en aquella estancia...”.

Con la motorización y automatización de procesos, muchas de las actividades rurales que demandaban gran cantidad de mano de obra, comenzaron a ser realizadas por muy pocas personas, acortando los plazos de realización y generando tiempo vacante. Por ende, ya no era necesario el empleo permanente, dando paso al empleo temporal en función de la duración de la actividad (arada, siembra, cosecha, mantenimientos de infraestructura y equipamiento, entre otras). Para la realización de labores más acotadas en el tiempo (cambiar una tranquera, mantener un alambrado, podar árboles, esquila, entre otros) se produce el empleo ocasional o transitorio; y para los trabajos más cualificados aparece el empleo especializado, como por ejemplo la vacunación, inseminación artificial, arreglo de maquinaria agrícola moderna, realización de una perforación con colocación de bomba entre otras actividades para las cuales se requiere de profesionales (veterinarios, ingenieros agrónomos; técnicos especializados).

Como consecuencia de estos cambios, emergen nuevos agentes vinculado al trabajo y manejo de las explotaciones agropecuarias. La descapitalización, el atraso tecnológico y el ausentismo, entre otras causas estructurales, provocaron la aparición de los contratistas rurales quienes al portar mayor tecnología en maquinarias se adaptaron a los requerimientos del nuevo sistema de producción integrado. Para las pequeñas y medianas explotaciones, los contratistas rurales permiten evitar pérdidas por capital ocioso y contraer nuevas deudas para mantener la actualización tecnológica.

Otra de las figuras más sofisticadas la constituye el pool de siembra o grupo de inversores. Es una asociación de inversores de distintos sectores de la economía, que tiene como finalidad la obtención de un rendimiento económico mediante una explotación agraria. En un pool de siembra participan inversores de diferente tamaño de capital, englobando de este modo agentes financieros ajenos al sector agropecuario tradicional. Los actores intervinientes en un pool de siembra pueden ser varios, entre los que se pueden mencionar a: inversores procedentes de distintos sectores de la economía; administradores; propietarios de campos, contratistas rurales y entidades financieras. La evolución futura de este proceso dependerá de la actitud que asuman los actores involucrados por ejemplo el Estado, el productor, las empresas, las cooperativas, los grupos asociativos, entre otros.

Los desplazamientos rural-urbanos no son un fenómeno exclusivamente contemporáneo aunque se ha acentuado en las últimas décadas. Muestra de ello son los datos estadísticos para la provincia de La Pampa, tal como se analizará en el capítulo siguiente. La problemática que esta movilidad ocasiona, se manifiesta en las menores posibilidades colectivas de desarrollo, en la transformación de la estructura social de las pequeñas comunidades rurales y en la ralentización del ritmo de movilidad social ascendente y elevación de los niveles de calidad de vida; ya que al disminuir la cantidad de población las economías de escala local se ven continuamente transformadas

y reducidas, produciéndose un circuito en el que interviene el estancamiento y la reactivación, afectando principalmente a los pequeños productores agropecuarios.

Estos cambios han impactado en la conformación de la estructura agraria, modificando sustancialmente las relaciones entre espacio, tiempo y actividad, llevando al trabajador rural permanente a una situación de aislamiento en sus tareas, en perjuicio de aquellas actividades grupales tradicionales en las que se sustentan las solidaridades colectivas. Con este éxodo rural la sociedad local y provincial se urbaniza definitivamente, con las consecuencias que ello acarrea, y se asimila a cualquier otro país desarrollado, al menos en este aspecto.

Paradójicamente, la situación descrita se da en un marco productivo que evidencia señales claras de crecimiento económico: en el sector agrario hay importantes avances en los niveles de producción, producto del uso de una tecnología afianzada por insumos que potencian la capacidad productiva mediante nuevos híbridos de alto rendimiento, materiales transgénicos, aumento en la fertilización, utilización de equipos y maquinaria de última generación que hacen más eficientes las diversas labores, mejores métodos de almacenamiento y transporte, ocupación de mano de obra, servicio profesional en el asesoramiento para el adecuado manejo y conservación de los recursos.

Para acompañar el desarrollo del sector agroalimentario hace falta del compromiso y acción por parte del Estado, en sus distintos niveles, y de las entidades intermedias vinculadas al sector a efectos de generar políticas que tiendan a mejorar la infraestructura rural (caminera, ferroviaria, portuaria, almacenaje en chacra, fletes, electrificación rural, comunicaciones); políticas crediticias para la transformación de la empresa agropecuaria, que contengan la actividad agropecuaria vinculada a la extensión predial, tendientes a alcanzar la unidad económica y evitar la expulsión del sector por no alcanzar la escala adecuada; posibilidad de categorización de los productores; acciones que contemplen el esfuerzo y dedicación de quienes viven en el campo permanentemente y su única actividad es la agropecuaria; capacitación al productor en gestión, gerenciamiento y oportunidades de mercados; el desarrollo de sellos de calidad y marcas regionales; industrialización local de la producción para lograr valor agregado; consideraciones impositivas para quienes vivan en forma permanente en el predio rural trabajando; etc.

La situación financiera de las empresas es muy variada y a la vez complicada, sobre todo por la dificultad para acceder a líneas de crédito con tasas y plazos adecuados, tendientes a aumentar las superficies trabajadas y el capital de trabajo así como la renovación de máquinas y equipos.

Todas las acciones en pos del desarrollo de la actividad rural permitirán delinear un modelo de producción agroindustrial basado fundamentalmente en la *competitividad y la multifuncionalidad*. La competitividad entendida

como el reconocimiento por parte de la empresa de sus propias potencialidades que le llevarán a una gestión eficiente y la multifuncionalidad, que reconozca que lo agropecuario desempeña varias funciones, además de las clásicamente productivas, como generador de alimentos para la comunidad en general (Gudynas, 2001).

1.5. A modo de síntesis final

En síntesis, entre las razones del proceso de despoblamiento rural pueden enumerarse, entre otras, la falta de infraestructuras básicas (energía, agua potable, comunicaciones, viviendas rurales), ausencia de instituciones del Estado (correos, escuelas primarias y secundarias, centros de salud), desmantelamiento del ferrocarril, consolidación y falta de mantenimiento de caminos; avance de los agronegocios que conlleva el aumento de precios de insumos para el laboreo de la tierra, tecnología que deshecha mano de obra, el corrimiento de la frontera de la actividad ganadera y la reducción de los rodeos bovinos, el escaso desarrollo de la agricultura familiar, la desaparición de la economía doméstica, los problemas ambientales, la búsqueda de mejores oportunidades en las ciudades, entre otros fenómenos.

En la actualidad, los agronegocios avanzan con compras y alquiler de propiedades a pequeños y medianos productores, desmonte y fumigaciones descontroladas, cercando a los productores en general y contaminando sus cultivos.

De esta manera, los problemas en cuanto a la importancia de la disminución de la población en las áreas rurales han sido planteados y se han abordado sus causas y consecuencias. Por ello, es necesario pensar de manera urgente que se puede hacer al respecto. Probablemente, el punto de partida está contenido en la siguiente frase “diversidad en lugar de homogeneidad”, es decir investigar y apoyar a las diferentes regiones de acuerdo con sus necesidades planteadas por sus pobladores, invirtiendo el proceso en la toma de decisiones con una gestión de gobierno comprometida con el desarrollo territorial.

1.6. Referencias bibliográficas

Abramovay, R. (2006). Para una teoría de los estudios territoriales. En, Manzanal, M.; Neiman, G. y Lattuada, M. (comp). *Desarrollo rural – organizaciones, instituciones y territorios*. Buenos Aires: Ed. Ciccus, pp. 51-70.

Ávila Sánchez, H. (2014). Tendencias recientes en los estudios de Geografía Rural. Desarrollos teóricos y líneas de investigación en países de

- América Latina. En, *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, México: UNAM, núm. 88, pp. 75-90.
- Ávila Sánchez, H. (2010). La Geografía Rural en México. Antecedentes y desarrollos recientes. En, Hiernaux, D. (coord.) *Construyendo la Geografía Humana. El estado de la cuestión desde México*, Barcelona: Anthropos editores -UAM Iztapalapa.
- Becattini, G. (2002). Del distrito industrial marshalliano a la “teoría del distrito” contemporáneo. Una breve reconstrucción crítica. En, *Investigaciones Regionales*, 001, pp. 9-32. Disponible en, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28900101>, consultado el 29/09/2015.
- Berdegú J. y Proctor F. (2014). Ciudades en la transformación rural. En, *Documentos de Trabajo N° 130*. Rimisp, Santiago, Chile. Disponible en http://rimisp.org/wp-content/files_mf/1425041163Doc130Ciudades_en_Transformacion_rural.pdf, consultado el 16/04/2016.
- Blanco, J. (2007), Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico. En Fernández Caso, M. y Gurevich, R. (coord) *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas*. Buenos Aires: Biblos, pp. 58-60.
- Estébanez, J. (1995). Los Espacios Rurales. En, Puyol, R.; Estébanez, J. y Méndez, R. *Geografía Humana*, Madrid: Ediciones Cátedra, pp. 239-354.
- Folmer, O. y Otamendi, A. (2009). Ayer y hoy; las redes de comunicación: la cara de una misma moneda. En, *XIX Jornadas de Investigación de la Facultad de Ciencias Humanas*. UNLPam. General Pico: EdUNLPam.
- Folmer, O. y Bassa, D. (2015). El turismo y los nuevos usos sociales del espacio en el oeste de La Pampa. En, Dillon, B. y Comerci, M. (Comp.) *Territorialidades en tensión en el oeste de La Pampa. Sujetos, modelos y conflictos*. Santa Rosa: EdUNLPam.
- Gorenstein, S. (2015). Transformaciones territoriales contemporáneas. Desafíos del pensamiento latinoamericano. En, *Eure*, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales, Vol. 41, núm. 122, pp. 5-26. Santiago de Chile. Disponible en <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/566/749>. Consultado el 22/04/2016.
- Gudynas, E. (2001). Multifuncionalidad y desarrollo agropecuario sustentable. En, *Nueva Sociedad* n° 174. Caracas. pp. 95-106.
- Molinero, F. (1990). *Los Espacios Rurales*. Barcelona: Ariel.
- Pachano, S. (1986). *Se fue a volver... Seminario sobre migraciones temporales en América Latina*. México: El Colegio de México. pp. 19-40.

- Paniagua-Mazorra, A. (2013). Repensar el espacio (rural): entre la individualización y el campo global. En, *Economía, Sociedad y Territorio*. vol. xiii, núm. 41, pp. 245-267. Disponible en, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11124810008>. Consultado el 16/04/2016.
- Paniagua-Mazorra, A. (2006). Geografía Rural. En Hieraux, D., Lindón, A. (dirs.) *Tratado de Geografía Humana*. Barcelona: Anthropos, pp. 70-83.
- Tadeo, N. (2010). Los espacios rurales en la Argentina actual. Nuevos enfoques y perspectivas de análisis desde la Geografía Rural. En, *Mundo agrario* versión On-line vol.10 no.20 La Plata ene./jun. Disponible en <http://www.scielo.org.ar/scielo>, consultado el 30/08/2015.
- Vidal de La Blache, P. (1911). Les genres de vie dans la géographie humaine, En, *Annales de géographie*, París, pp.193-212.

Bibliografía recomendada para la profundización de los temas abordados en este Capítulo

- Cabo, S., Carricart, P. (2014). Transformaciones del mundo rural pampeano: nuevos tipos agrarios y territorios en competencia. En, Alabdajejo, Bustos Cara y Gisclard (comp.) *Transformaciones de la actividad agropecuaria de los territorios y de las políticas públicas: entrelazamientos de lógicas*. Bahía Blanca: EDIUNS.
- Fernández, R., Vigil, J., Seval, M. (2012). Explorando la región. Territorios, escalas y relacionalidades. En, *Revista de Geografía Norte Grande*, 51, pp.21-41.
- Hernández, R. Lasso, C. (2012). Revisión conceptual para una propuesta de desarrollo regional. En, *Revista Nacional de Investigación – Memorias* Vol. 10 N° 18.
- Lemos Alves V. (2014). Región centro-norte de Brasil: dinámicas territoriales recientes en el campo y en la ciudad. En, *Cuadernos de Geografía | Revista Colombiana de Geografía*, Vol. 23, núm 1.
- Méndez, M. (2005). Contradicción, complementariedad e hibridación en la relaciones entre lo urbano y lo rural. En, *Revista Mad*. N° 13. Chile. Disponible en, www.facso.uchile.cl/publicaciones/mad/13/paper02.pdf.
- Nogar, G. (2010). Los espacios rurales en transformación. Cambios y escenarios. Un abordaje teórico. En, Nogar, G. y Jacinto, G. (Comp) *Los espacios rurales. Aproximaciones teóricas y procesos de intervención*. Buenos Aires: Editorial La Colmena.

El proceso de construcción espacial de La Pampa: la expansión agraria de fines del siglo XIX, el tendido ferroviario y el nacimiento de la mayoría de los pueblos

Beatriz DILLON



Cercanías de la estación ferroviaria de Mariano Miró (Departamento Chapaleufú-La Pampa). Beatriz Dillon, 2015.

*...el ferrocarril fue el mecanismo esencial
de esa política de dominación mansa y de explotación sutil
que se ha llamado imperialismo económico
(Scalabrini Ortiz, 1983: 16)*

2.1. La configuración del espacio agropecuario en La Pampa: terratenientes ganaderos y colonos agrícolas

Los efectos, directos e indirectos del proceso de poblamiento generado a partir del trazado de las líneas ferroviarias en la Argentina, registra un acervo de contribuciones bibliográficas extensas y de calidad². En este Capítulo se pretende recuperar dicha bibliografía a efectos de construir un andamiaje que permita comprender los impactos provocados, principalmente, en las que se han denominado zonas de borde, es decir aquellas donde la mayoría de la red ferroviaria del espacio pampeano argentino registra su “punta de riel” o, lo que es lo mismo, la finalización del recorrido, tanto sea por planificación previa o por abandono del proyecto expansivo inicial a causa de una multiplicidad de factores.

En cualquier parte del mundo, el sistema ferroviario, significó cambios territoriales de extrema significación. Como manifiesta Mónica Ferrari (2010: 26) “el ferrocarril alteró la percepción del mundo como un todo, acumuló nuevas nociones en el espacio físico y temporal y una nueva dimensión cobró vida en el significado de su traslado”.

Horacio Capel (2007: 1), en un trabajo referido al tendido del ferrocarril en España manifiesta que el mismo ha sido esencial en la organización de los espacios geográficos y en la reestructuración del poblamiento y redes de ciudades y pueblos que se convirtieron en nodos del sistema ferroviario. Contrariamente, según manifiesta el autor, “las ciudades -o pueblos en nuestro caso- que quedaron al margen del trazado de la red tuvieron dificultades para competir con las otras en el desarrollo económico”.

Dice Horacio Capel (2007: 2):

2 Scalabrini Ortiz, R. (1983) Historia de los ferrocarriles argentinos. 8° Edición, Buenos Aires: Plus Ultra. Schvarzer, J. Regalsky, A. y Gómez, T. (2007) Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Ortiz, R. (1958) El ferrocarril en la economía argentina, Buenos Aires: Cátedra Lisandro de la Torre. Cazenave, H. (1971). El ferrocarril en La Pampa. Santa Rosa: Prensa Gobierno de La Pampa.

En general el ferrocarril se instaló por la actuación de grandes grupos económicos, organizados primeramente en los países más industrializados y en sus colonias y territorios dependientes. Actuó como integrador de mercados nacionales y pudo ser también la columna vertebral de los imperios: como, por ejemplo, en el caso británico, tanto en la India como en África.

En el caso de América Latina y particularmente de Argentina el entramado topológico de la red ferroviaria adquirió una morfología de carácter extractivo que oficiaba como vinculante entre los espacios productivos según la demanda internacional - particularmente la inglesa-, y los puertos de embarque de los productos del medio rural. La existencia de áreas productivas de especial interés (minas, sectores agrícolas para la exportación, entre otros) dio lugar a un entramado territorial expansivo con fuerte tendencia extractiva más que aglutinador de un proceso de poblamiento local.

El concepto de dominio territorial (político, económico, demográfico y cultural) a partir del trazado ferroviario, se hace evidente en la Argentina de mediados y fines del siglo XIX. La concepción discursiva basada en el ideario de la “supresión del espacio” (Alberdi, 1856: 48) contenía la materialización de una serie de cambios geopolíticos y económicos mediante el trazado de una red de ferrocarriles que permitió el nacimiento de una serie de asentamientos poblacionales que posibilitó la ocupación efectiva del territorio luego de la invasión y desarticulación de los territorios de control indígena ocurrida entre 1878 y 1879, autodenominada por la ideología liberal como “campana al desierto”.

Como señala Mónica Ferrari (2010: 26):

La cosmovisión basada en que el progreso conduciría a la prosperidad del país fue el impulso del que se valieron los que llevaron adelante la instalación del sistema ferroviario. Desde la perspectiva urbana (...), los poblados ferroviarios o, más aun, el urbanismo introducido por el ferrocarril (...) provocaron un fenómeno territorial-urbano-arquitectónico de gran relevancia en la ocupación del espacio y en la consolidación de un Estado desde el punto de vista físico (...).

Los cambios económicos y geoestratégicos que provocaron la creación del Virreinato del Río de La Plata en 1776, las particularidades de las contiendas políticas y la configuración del Estado Nacional en 1853, la reestructuración económica acaecida entre 1810 y 1870, la perpetración de la conquista a las tierras de control indígena entre 1878/79, el proceso de distribución de la tierra pública y la incorporación al modelo internacional de división del trabajo fueron el marco de consolidación del sistema ferroviario argentino.

En la Argentina, la denominada generación del '80, reafirma y consolida el modelo agroexportador, que se desarrolla con mayor vigorosidad durante el primer cuarto del Siglo XX. Durante este período, la dinámica político-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, y el desarrollo de una política de inmigración que aporta la mano de obra necesaria. Durante este período, nuestro país es abastecedor de Gran Bretaña, siendo los principales productos de exportación carnes y granos. Este modelo marca las diferencias importantes entre esta región y el resto del país, acentuando las diferencias sociales y la concentración de riqueza por parte de grupos terratenientes que forman parte de la oligarquía dominante (Martínez, s/f: 4).

Durante el período de formación del Estado nacional se configuró un marco político e institucional que consolidó la organización social de las nuevas formas capitalistas de producción. La Ley 28/1862 conocida como Ley de Nacionalización de los Territorios Nacionales se constituirá en el fundamento jurídico de la creación de los Territorios Nacionales, entre ellos el de La Pampa en 1884 (Ley 532/1884) (Lluch, 2008).

Simultáneamente a este proceso, este modo de producción se completó y materializó con el dictado de la Ley Avellaneda (1876) “que codificó y unificó para todo el país las legislaciones sobre tierras y propuso crear organismos estatales ocupados de desarrollar iniciativas y aplicar programas relacionados con la inmigración y la colonización de la tierra pública (Lluch, 2008: 134).

La invasión militar y la desarticulación de los territorios de ocupación indígena, se fundamentaron en la idea de progreso versus la de estancamiento que, a su vez, sentó las bases ideológicas de la asignación diferencial de valor entre la llanura fértil y el “desierto”.

Específicamente, en el territorio de La Pampa, la isohieta de 500 milímetros –límite ecológico del cultivo de secano- se configuró en el componente ideológico de la apropiación. Puso sobre la naturaleza la intencionalidad racional de la fragmentación entre lo “productivo”, al Este y lo “improductivo” al Oeste; la naturaleza primitiva frente a la naturaleza de la modernización. Esta fractura permitió la consolidación de un modelo territorial excluyente a partir de la apropiación privada de la tierra y la mercantilización de la “agricultura” mediante el extractivismo de nutrientes del suelo, con productos destinados al mercado externo (Dillon, 2012).

Según Mónica Martínez (s/f: 5) a fines del siglo XIX, el territorio se presenta “desértico de toda civilización blanca” y ocupado por población aborigen –ganaderos y salineros- de origen tehuelche (prototehuelche y/o pámpidos) con influencias araucano-mapuche. La actividad económica

principal eran las vaquerías, consistentes en la caza y desplazamiento del ganado cimarrón para su comercialización en Chile.

La ocupación indígena traza sobre el territorio de La Pampa, las rastrilladas o caminos, que unían las aguadas y áreas de abundantes pasturas naturales, así como las tolderías, asiento más o menos permanente de la población aborígen. La estrategia de conquista militar del territorio se apoyó en estos “caminos de indios” preexistentes a la conquista militar. 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, fueron desplazadas por fortines y campamentos militares.

Los asentamientos de pueblos originarios 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), Chilihué (1830-1873), Poitahué, entre otros. Tras la Conquista militar sobre sus proximidades y en la confluencia de los caminos indígenas, se asentaron fortines de defensa, que luego dieron origen a los primeros trazados militares: Victorica (toldería Leuvucó, fortín Resina) en febrero de 1882 y General Acha (tolderías próximas Chilihué, fortín Quetré Huitrú) en agosto del mismo año.

En síntesis, los primeros elementos de la configuración del territorio pampeano son de génesis aborígen y sobre ellos se apoyó el “avance civilizatorio” en los caminos o rastrilladas y en las encrucijadas de estos, en las tolderías o asentamientos, como postas de carácter más o menos permanente (Martínez, s/f):

Tras la Conquista del Desierto en 1879, se produce una segunda ocupación, que desplaza la población indígena. Las campañas militares avanzan sobre el desierto a conquistar, utilizando los caminos ya trazados sobre el territorio, asentando fortines, y tomando posesión de la tierra, la que en gran parte, ya ha sido vendida a extranjeros y latifundistas de la campaña de Buenos Aires. Para alcanzar el financiamiento de las campañas militares, se promulga la Ley de Fronteras (1878) mediante la cual se enajena la tierra de mejor aptitud para el desarrollo agropecuario, previa su conquista y ocupación (Martínez, s/f: 7).

La mensura de las tierras confirmó la enajenación y la división del espacio geográfico³. La apropiación quedó resuelta en un puñado de propietarios beneficiados por una serie de normativas. Según Anamaría Mayol (1995) el proceso de entrega de la tierra en La Pampa se remonta a la denominada

3 En el Territorio de La Pampa la mensura de la tierra se realiza adoptando el modelo norteamericano aplicando un sistema cuadrangular de 100 km de lado (Secciones) con células interiores de hasta 10.000 hectáreas (Fracciones) y Lotes (Aráoz, 1991). La Ley 1265 de 1882 establece que las Secciones serán de un millón de hectáreas (400 leguas de 2.500 hectáreas). Cada sección se dividirá en cuatro fracciones de 250.000 hectáreas (100 leguas de 2.500 hectáreas) y cada una de estas fracciones en 25 lotes de 10.000 hectáreas (cuatro leguas). Los lotes de 10.000 hectáreas tendrán la forma de un cuadrado.

Ley de Empréstito (Ley 947/1878) cuyo objetivo era obtener fondos para el financiamiento de la “campana al desierto”. Las tierras entregadas mediante esta ley ocuparon el Suroeste de la provincia de Buenos Aires, Sur de Córdoba y San Luis y Este de la actual provincia de La Pampa. Algunos artículos de la mencionada Ley, establecen:

Artículo 1° Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de un millón seiscientos mil pesos fuertes, en la ejecución de la ley del 13 de Agosto de 1867, que disponiendo el establecimiento de la línea de fronteras, sobre la margen izquierda de los ríos Negro y Neuquén, previo sometimiento por desalojo de los indios bárbaros de la Pampa, desde el río Quinto y el Diamante, hasta los dos ríos antes mencionados (...).

Artículo 6° La suscripción se hará por medio de cuatro mil títulos, de cuatrocientos pesos fuertes cada uno, emitidos nominalmente o al portador, a opción de los suscriptores y pagaderos por cuotas de cien pesos fuertes uno cada tres meses (...).

Artículo 8° A medida que avance la actual línea de fronteras, se harán mensurar las tierras a que se refieren los artículos anteriores y levantar los planos respectivos, dividiéndose en lotes de diez mil hectáreas (cuatro leguas kilométricas cuadradas) numeradas del uno en adelante, con designación de sus pastos, aguadas y demás calidades; todo lo cual se hará constar en un registro especial denominado: «Registro Gráfico de la Tierra de Fronteras».

Artículo 9° Una vez practicada esa operación, los suscriptores o tenedores de Títulos podrán pedir por solicitud dirigida a la oficina que el Poder Ejecutivo determine, la amortización de sus títulos, por adjudicación de lotes de tierra (...).

Artículo 10° La base para la venta de la tierra será de cuatrocientos pesos fuertes, o sea el valor de una acción por legua cuadrada; pero la enajenación no podrá hacerse sino por áreas de cuatro leguas cuadradas y tampoco podrán adjudicarse más de tres áreas a nombre de una misma persona (...).

Artículo 19° El Poder Ejecutivo reservará en las partes que considere más conveniente, los terrenos necesarios para la creación de nuevos pueblos y para el establecimiento de los indios que se sometán.

En 1882, es promulgada la Ley 1265 (Ley de Remate Público) la que establece límites a la extensión máxima por propietario hasta 40.000 hectáreas (con

base mínima de 2.500 hectáreas) y, a efectos de evitar la especulación, la ley obliga a colonizarlas. Mediante esta ley podían adquirirse, también, lotes agrícolas de entre 25 a 400 hectáreas por adquirente con la “obligación de cultivar dentro de los tres primeros años al menos un quinto de su superficie...” (Mayol, 1995: 21). Tal manifiesta la autora, la operación especuladora permitió la aparición de nuevos sujetos: los testaferreros o “palos blancos” que operaban para conocidos terratenientes y grandes compañías de tierras que luego traspasaban sin más trámite que una sesión de derecho. Así, la Ley establecía tácitamente:

Artículo 12° 7.a El comprador tendrá acción para adquirir hasta 40.000 hectáreas o sea cuatro lotes contiguos y ninguna persona o sociedad podrá comprar más de 40.000 hectáreas.

8.a Estas áreas solo podrán ser adquiridas por los que se obliguen a poblarlas, introduciendo dentro de los dos primeros años un capital en haciendas y poblaciones por valor de 500 pesos fuertes por cada lote de cuatro leguas.

En el caso de tierras destinadas a la agricultura, la Ley versaba:

Artículo 13° Declárense tierras de pan llevar los territorios de Misiones, en toda su extensión, y los que se destinen para la agricultura en los territorios de la Pampa, Chaco y Patagonia, y cuya enajenación se hará bajo las bases siguientes: 2.a Una persona o sociedad no podrá comprar menos de 25 hectáreas, ni más de cuatro lotes o sean 400 hectáreas, en una misma Sección.

La tercera Ley, de 1885 es conocida como Ley de Premios al Ejército Expedicionario, mediante la cual se distribuyeron, según rango y jerarquía militar, entre los partícipes de la mencionada empresa “sin especificar la localización exacta de los predios, pues aún no había finalizado la mensura del territorio” (Mayol, 1995: 21) y resolviéndose mediante la entrega de bonos⁴ de extensión de propiedad.

En síntesis, el régimen legal de distribución de la tierra en el Este de La Pampa configuró entre fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX, el siguiente panorama (Cuadro 2.1.):

4 Según Anamaría Mayol (1995: 21), los bonos especificaban: 15.000 has a los herederos de Adolfo Alsina; 8.000 a cada Jefe de Frontera; 5.000 a cada Jefe de Batallón; 4.000 a los sargentos mayores y jefes de frontera; 2.000 a capitanes y ayudante de regimiento y todo oficial que revista en las plantas mayores de frontera y 1.500 has a subtenientes, alféreces, abanderados y portaestandartes. Según la autora, “muchos de los beneficiarios de unidades menores enajenaron sus bonos, vendiéndolos a otros propietarios o comerciantes de tierras...” (Mayol, 1995: 22) lo que contribuyó aún más al proceso de concentración y generalización del latifundio.

Cuadro 2.1. El régimen legal y el reparto de la tierra en La Pampa 1878-1900
Fuente: Elaboración propia con datos de Mayol (1995) y Gaignard (1989).

Ley	Modo de aplicación	Intencionalidad de apropiación	Tierras otorgadas en propiedad	Principales propietarios entre 1881 y 1884 (más de 90.000 has)**
Ley 947/1878 <i>Sobre la línea de fronteras, en la margen izquierda de los ríos Negro y Neuquén (conocida como Ley de Empréstito)</i>	Venta de 4.000 títulos (bonos) en Buenos Aires y Europa con 10.000 has como unidad de medida	Intencionalidad latifundista ganadera resuelta mediante propiedad de grandes extensiones económicamente "rentable".	8.548.817 has distribuidas entre 391 propietarios. De ellas, 7.832.227 se localizaron en el Noreste, Este y Centro Este de la actual provincia de La Pampa	Martínez: 315.000 Drysdale: 270.000 Casey-South American Land Company: 240.000 Castex: 160.000 Del Carril: 130.000 Luro: 130.000 Penso: 130.000 Poviña: 120.000 Cambaceres: 120.000 T de Alvear: 105.000 Serantes: 92.000 Anchorena: 92.000 Entre otros.
Ley 1265/1882 <i>Sobre venta de tierras y división de los territorios nacionales (Ley de Remate Público)</i>	La venta de tierras en remate público, no pudiendo enajenar en una sola licitación una área mayor de 250.000 has. 40.000 has límite para pastoreo y entre 25 has a 400 has en una misma sección, para agricultura.	Define la venta de tierras destinadas al pastoreo y a la agricultura. Intenta evitar la especulación y la concentración de tierras "improductiva". Aparición de "Palos Blancos o testafellos"	Aproximadamente 6.000.000 has, de las cuales 2.400.000 corresponden al actual territorio de La Pampa	
Ley 1628/1885 <i>Sobre premios al Ejército expedicionario (Ley de premios).</i>	Bonos con derecho a la propiedad de la tierra según la jerarquía de los participantes en la Campaña Militar de 1878/79.	Las tierras más productivas, de acuerdo al valor diferencial del modelo de expansión agraria fueron otorgadas a los cargos de mayor jerarquía del ejército. A los soldados rasos les fueron otorgadas escasas extensiones de tierras en el Oeste de La Pampa.	733.701 has otorgadas en propiedad en el actual territorio de La Pampa.	Sánchez y Roca: 200.000 Entre otros.

Fuente: Elaboración propia con datos de Mayol (1995) y Gaignard (1989).

Según Romain Gaignard (1989), sobre 11 millones de hectáreas que comprende su estudio sobre la estructura agraria del Este de La Pampa, el reparto de la tierra pública avalado por la legislación mencionada, tuvo como beneficiarios a 344 propietarios los que pueden distinguirse en dos grupos: 230 pequeños suscriptores que accedieron a uno o dos lotes (10.000/20.000 hectáreas); 77 propietarios que accedieron a tierras de entre 20 y 70 mil

hectáreas y 40 propietarios que concentraron entre 70.000 a 325.000 has. De esta manera, las tres cuartas partes de los beneficiarios controlaron un tercio del territorio distribuido. Inversamente, el 11% de los propietarios concentraron casi el 63% de las hectáreas en La Pampa (Figura 2.1.).

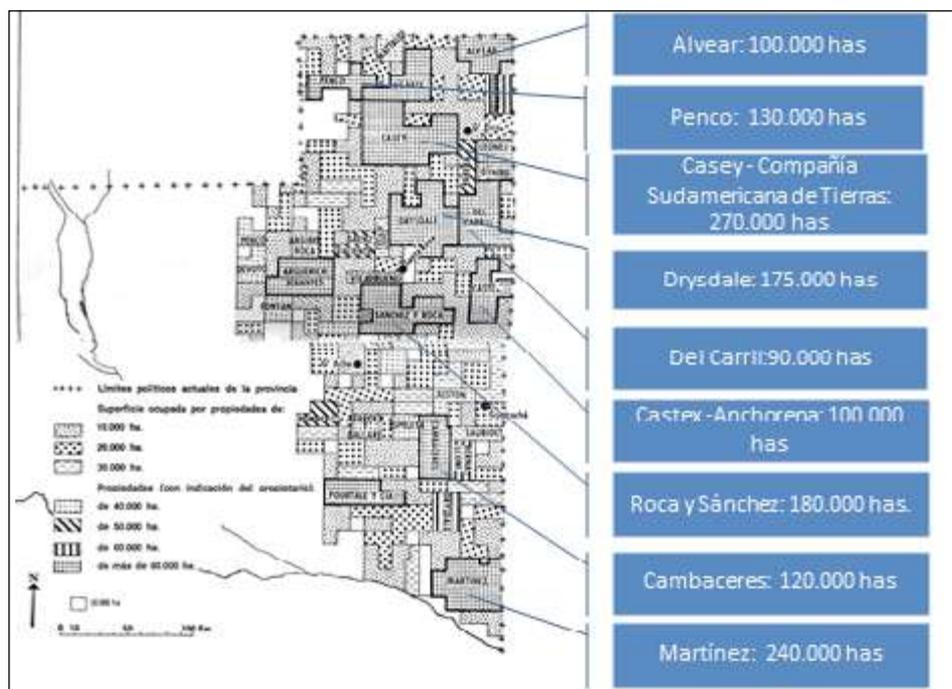


Figura 2.1. Distribución de la tierra pública entre 1880 y 1920.
Fuente: Elaboración Propia sobre el mapa de Gaignard (1989: 257).

En consecuencia, sobre un total de 14.244.000 hectáreas del espacio oriental del territorio pampeano pasaron a dominio privado 13.044.802 hectáreas (Mayol, 1995) y de 365 adjudicaciones iniciales de tierras, el grupo de mayor éxito y capacidad de instalación “parece haber estado constituido por 433 grandes propietarios cuyas tierras oscilaron entre 40.000 y 240.000 hectáreas. Estos grandes propietarios retuvieron el 34% de las tierras adjudicadas (...)” (Guérin, 1987: 7). En definitiva el reparto de la tierra en La Pampa generó un proceso de concentración de la propiedad fundado en la apropiación por beneficios oficiales, especulación desmedida y consentida, ineficacia y/o desinterés por generar el poblamiento por parte de la mayoría de los propietarios de la oligarquía. Si bien este proceso no se puede generalizar sirve para explicar la situación de muchos pueblos rurales en La Pampa.

Esta estructuración resultó fundamental para explicar el proceso ocurrido en los primeros años del Siglo XX. La generalización del latifundio

ganadero no consolidó el objetivo fundamental del poblamiento al que aspiraban las políticas de incentivo a la inmigración extranjera. El poblamiento interior del Este de la actual provincia de La Pampa se vio limitado, en principio, por el acceso a la propiedad de la tierra lo que, a su vez, reducía la capacidad del medio rural para absorber mano de obra.

Esta situación generó un proceso de polarización de la estructura agraria pampeana, la que por un lado provocó la consolidación de las grandes extensiones de campo frente a un proceso de subdivisión a causa de la generalización del arrendamiento entre 1900 y 1920, a niveles tales de provocar una fragmentación con características de minifundio (Mayol, 1995).

Según la mencionada autora, hacia 1910 se registraban 560 propietarios y 1.642 arrendatarios y para 1925 los, 3.217 propietarios y 5.727 arrendatarios. “El peso del arrendamiento capitalista tuvo una significativa importancia abarcando, de acuerdo al Censo Económico de 1937, al final del período, el 72% de los productores arrendatarios frente al 28% de los propietarios” (Mayol, 1995: 26).

La expansión de la agricultura y la inmigración hacia la zona rural propiciaron la difusión del arrendamiento a partir de un intenso proceso de división de la tierra y la aplicación de contratos de arrendamiento. Grandes propietarios, compañías colonizadoras y empresas ferroviarias conformaron una red de relaciones de poder diferencial que controlaba el factor productivo agrícola el que era resuelto por un nutrido grupo de inmigrantes extranjeros (españoles, italianos, “rusos”, judíos) arrendatarios y/o propietarios de parcelas de tierra de entre 50 a 200 has. La extrema subdivisión de tierras (arrendamiento o compra) fue avalada, además, por la aplicación de programas crediticios impulsados desde el Banco Hipotecario Nacional. Esta línea de créditos propició la subasta pública de tierras; los préstamos estaban dirigidos en un 50% a extensiones menores de 200 has. De esta manera, el proceso de asentamiento de colonias agrícolas generó hacia 1920 un cambio en el mapa de la estructura agraria pampeana⁵ (Figuras 2.2. y 2.3.).

En consecuencia, de acuerdo a la investigación de Gaignard (1989) la lectura del espacio geográfico entre 1900 y 1920 evidencia un cambio en la estructura agraria, según se aprecia en el Cuadro 2.2.:

5 Para ampliar este tema se recomienda la lectura de Romain Gaignard (1989); Anamaría Mayol (1995) y Lluch y Salomón Tarquini (2008).

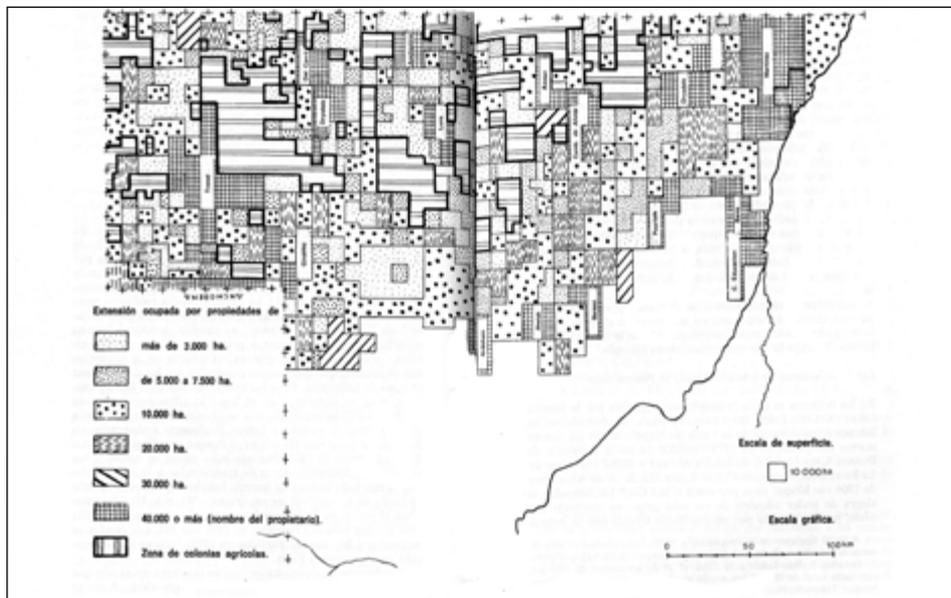


Figura 2.2. Estructura agraria del sector oriental de La Pampa.
Fuente: Adaptado de Gaignard (1989: 420 y 427)

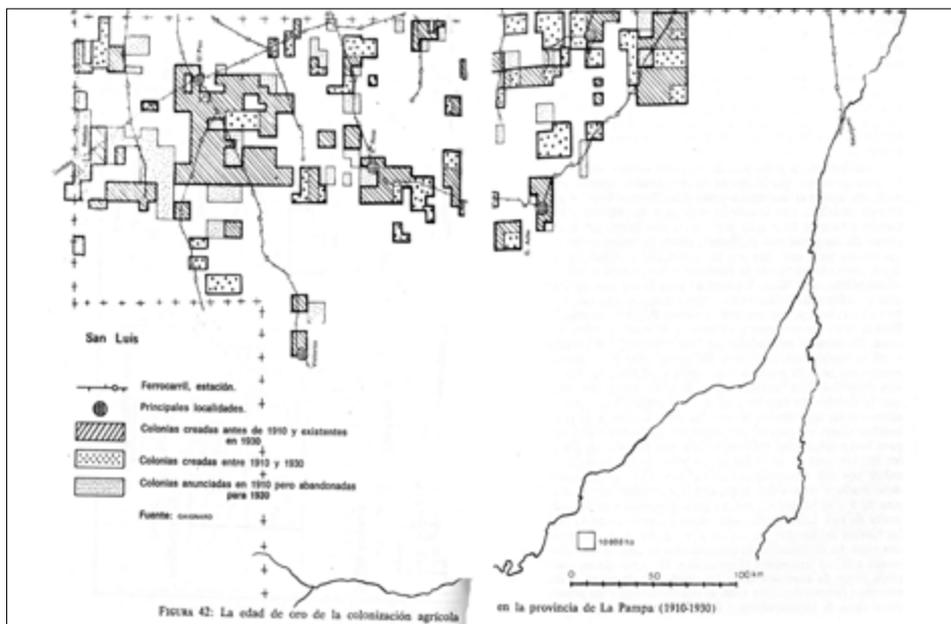


Figura 2.3. Colonias agrícolas en el Este de La Pampa entre 1910 y 1930.
Fuente: Adaptado de Gaignard (1989: 420 y 427).

Cuadro 2.2. El espacio rural Oriental en La Pampa entre 1900 y 1920.

LA PAMPA: el espacio geográfico oriental entre 1900 y 1920			
CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA AGRARIA	CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA	DESARROLLO DE LAS INVERSIONES EXTRANJERAS	CONSOLIDACIÓN DEL PROCESO DE DIFERENCIACIÓN ESPACIAL
Polarización latifundio-minifundio. Aumento del arrendamiento y de la transferencia del valor de la producción hacia los terratenientes. Expansión de la agricultura unida al proceso de colonización con extrema subdivisión de tierras.	Inmigración europea (españoles, italianos, “rusos”), arribados principalmente durante la década de 1920. El 96% de los inmigrantes se localizó en el Noreste, Centro y Centroeste del espacio oriental pampeano y, especialmente en el espacio rural. Inicio del proceso masivo de fundación de pueblos asociados al tendido del ferrocarril.	Tendido del Ferrocarril a cargo de empresas inglesas. Colonización de tierras a cargo de compañías colonizadoras	Se consolidan los desequilibrios espaciales entre el Este y el Oeste de La Pampa. La isohieta de 500 milímetros (límite ecológico de la producción de secano) se consolida como límite ideológico separando lo productivo de lo “improductivo”. Conformación de una Pampa dual.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Gaignard (1989), Mayol (1995) y Aráoz (1991).

2.2. La red ferroviaria y la estructuración del Este de La Pampa

Como se ha mencionado, la asignación de valor diferencial a las ventajas comparativas naturales propició la construcción de una diferenciación entre espacios adaptados y no adaptados al modelo de expansión agraria de fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX. La actual provincia de La Pampa, ubicada en un área de transición de la influencia de los dominios Atlántico y Pacífico integra el borde occidental del macro espacio pampeano argentino. La isohieta de 500 milímetros configuró una barrera de claras intenciones mercantilistas hacia el Este y Oeste de la misma. De esta manera, el actual territorio pampeano se estructuró, a lo largo del proceso histórico, con una fragmentación dual.

De esta manera, el Este de La Pampa conformó y conforma un espacio de borde y, por lo tanto de expansión de la frontera agropecuaria y el Oeste, de características semiáridas a áridas, se constituyó en el área “marginal” del

espacio pampeano argentino, según la clara intencionalidad en la valorización del territorio.

Sobre la configuración del reparto de las tierras en La Pampa, en la última década del Siglo XIX, el tendido de líneas férreas adquirió un carácter mercantilista con orientación hacia los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires. Su carácter extractivista dirigió su recorrido hacia las áreas productivas con punta de rieles en el corazón del bosque de caldén y hasta el límite de la producción de secano (Figura 2.4.).

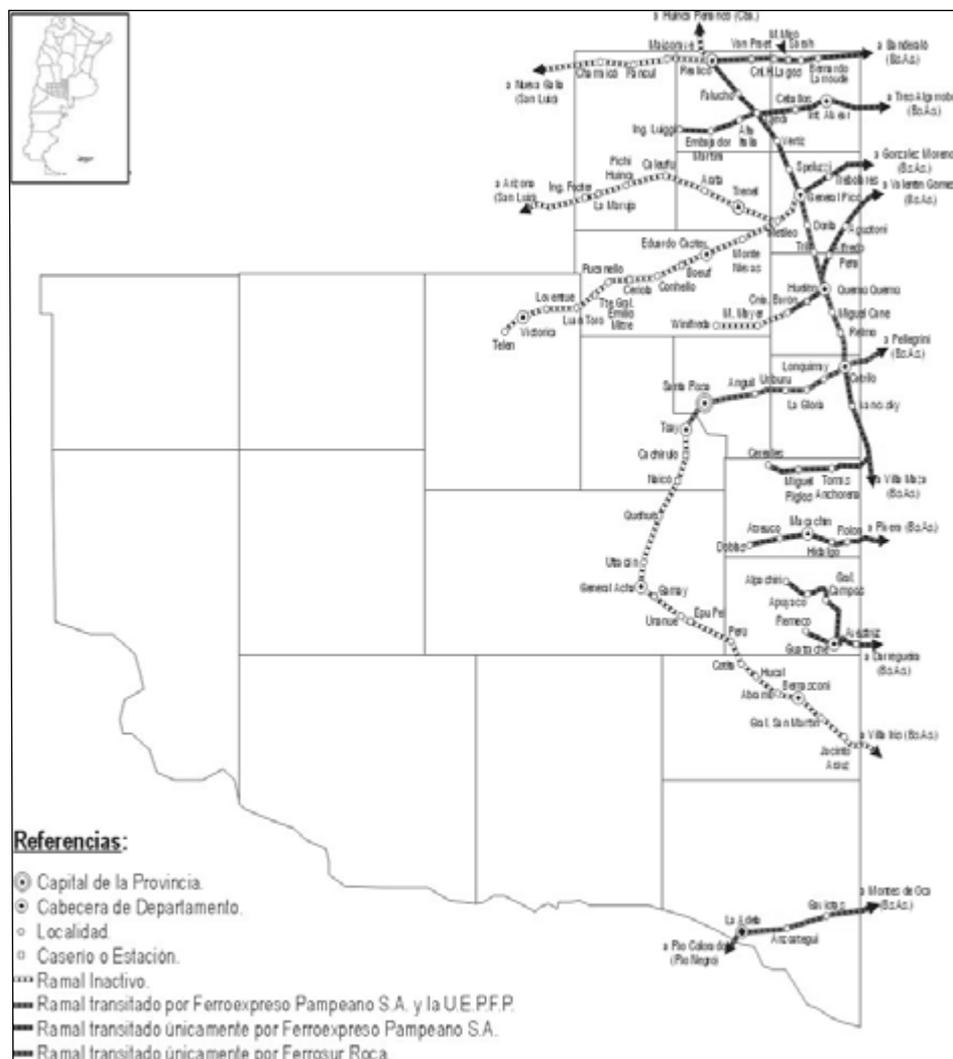


Figura 2.4. Traza ferroviaria en La Pampa.
Fuente: Atlas Geográfico y Satelital de La Pampa, 2014.

En 1891, el llamado Ferrocarril de Bahía Blanca al Noroeste (BBNO) se convirtió en la primera línea en traspasar el Meridiano V (límite entre Buenos Aires y el Territorio Nacional de La Pampa):

(...) el simple meridiano político no hubiera bastado para dar al Territorio cierto carácter de región. Lo tuvo, sin embargo a raíz de la mítica feracidad que se empezó a atribuir a los valles del sur del Territorio, en realidad anchos bajíos rodeados de médanos y de poca agua fluvial pero –se decía- rico en manantiales que asegurarían buenas cosechas justo en el momento en que la explotación del cereal parecía el nuevo milagro de una economía convulsiva y de dudoso futuro, pero de un auge tal que lo acallaba todo. Manantiales no ilusorios, si bien no suficientes y que fueron volviéndose cada vez más pobres. La pequeña capital del Territorio, General Acha, estaba justamente en uno de ellos: el valle Argentino (...) (Valeri, 1979: 2).

Amparados en esta presunción del mito de los valles pampeanos, la clara intención competitiva con el avance del Ferrocarril Oeste (entonces resuelto por capitales nacionales bonaerenses y posteriormente traspasado a capitales británicos) el ferrocarril BBNO se constituyó en el primer ferrocarril en hacer ingreso en La Pampa. Según Héctor Walter Cazenave (1971: 2):

(...) el 9 de agosto de 1887 -según datos del sacerdote Lorenzo Massa-Luis d'Abreu, Torres y Compañía presentaron ante el Congreso Nacional una solicitud para que se les concediera prioridad en una construcción ferroviaria que, desde Bahía Blanca, uniera la capital del territorio pampeano (General Acha) con Toay y los mercados de la región cuyana.

Por ley del 5 de octubre de 1887 fue autorizada la construcción de esa primera línea pampeana a su solicitante, pero poco tiempo después, el 1º de marzo de 1888, d'Abreu, Torres y Compañía transfirieron los derechos y obligaciones a John G. Meiggs y Cía. y éstos, a su vez, la enajenaron a favor de *The Bahía Blanca and North Western Company Limited* (Cazenave, 1971:2).

El ferrocarril BBNO, se resuelve en cinco secciones: (Cuadro 2.3.)

Cuadro 2.3. Sesiones del Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste en La Pampa.

Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste en La Pampa		
Primera Sección (1891)	Nueva Roma (Bahía Blanca) a Bernasconi (La Pampa)	Primer Ferrocarril en hacer ingreso al Territorio Nacional de La Pampa.
Segunda Sección (1891-1894)	Bernasconi a Hucal	Con estación intermedia en Abramo. Hucal se convierte en punta de riel durante cuatro años, dotada de amplios servicios ferroviarios (depósitos, talleres, zona de carga y servicios generales) (Fotografía 2.1 y 2.2.).
Tercera Sección (1895)	Hucal a Epupel	Con dos estaciones intermedias: Cotita y Perú.
Cuarta Sección (1896)	Epupel a General Acha (Fotografía 2.5.) y Utracán (Fotografía 2.6.)	Con estaciones intermedias en Unanue (Fotografía 2.3.) y Gamay (Fotografía 2.4.).
Quinta Sección (1897)	Utracán a Toay	Con estaciones intermedias en El Caldén (Quehué) (Fotografía 2.7.), Ministro Lobos (Naicó) (Fotografía 2.8.), Cachirulo y Toay que se convierte en punta de riel por abandono del proyecto de avanzar hacia la zona cuyana.

Fuente: Elaboración propia con datos de Valeri, 1979 y Cazenave, 1971.



Fotografía 2.1. Cartel indicativo del ferrocarril BBNO en Hucal y Fotografía 2.2. Talleres ferroviarios en la estación de Hucal.

Fuente: Beatriz Dillon, 2015.



Fotografía 2.3. Cartel indicativo en Unanue y *Fotografía 2.4.* Estación ferroviaria en Gamay.

Fuente: Beatriz Dillon, 2013.



Fotografía 2.5. Estación de General Acha, s/f y *Fotografía 2.6.* Estación de Utracán.

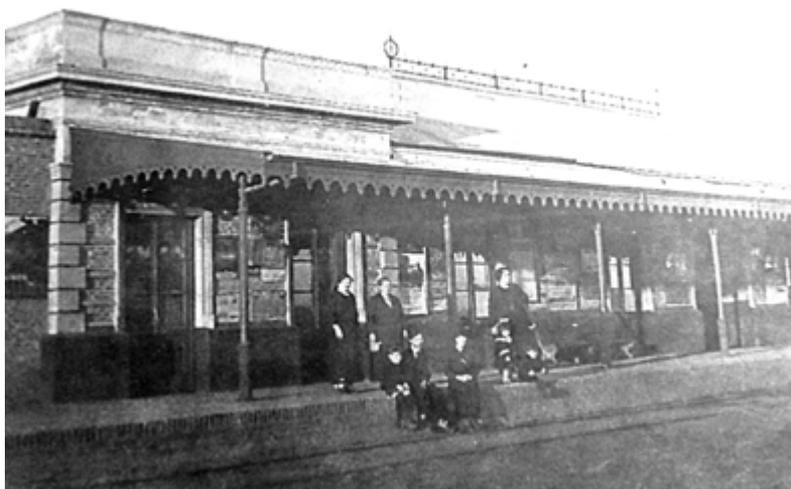
Fuente: Archivo Histórico Provincial y Beatriz Dillon, 2015.



Fotografía 2.7. Puente ferroviario entre Quehué y Naicó y *Fotografía 2.8.* Estación ferroviaria en Naicó.

Fuente: Beatriz Dillon, 2014.

La punta de riel hacia Toay, a pesar de atravesar por “campos bastante menos atractivos” fue construida “a un ritmo solo explicable a la luz de otros factores. En efecto desde el Oeste de Buenos Aires, cruzando el meridiano V, la empresa del Ferrocarril Oeste (constituida en Londres tras la liquidación del ferrocarril fiscal provincial del mismo nombre en 1890) avanza una sección hacia Toay” (Valeri, 1979:4). Toay pasa a conformarse en el nuevo “mito agrícola” previo paso por Santa Rosa. Apenas un mes después de la llegada del BBNO, en el mes de agosto de 1897, Toay se convierte en nueva punta de riel del Ferrocarril Oeste: “su intención competitiva resulta clara si se considera que Trenque Lauquen, mucho tiempo puntarrieles, a ciento setenta y dos kilómetros de Toay, es dejado atrás drásticamente” (Valeri, 1979:4) (Fotografía 2.9.).



Fotografía 2.9. Estación del Sur (BBNO) en Toay, s/f.

Fuente: Fototeca Bernardo Graff. Archivo Histórico Provincial (La Pampa).

En octubre de 1904 la empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) adquirió el Ferrocarril de BBNO, el que administró hasta el 1º de noviembre de 1924 en que es traspasado al Ferrocarril del Sud hasta el 1º de marzo de 1948, en que pasó a ser propiedad del Estado lo mismo que todas las demás vías férreas del país.

Con destino al puerto de Bahía Blanca el BAP, traza su línea Bahía Blanca a Huinca Renancó:

(...) El ferrocarril Pacífico, no tenía tradición alguna en la región pero avizoraba abrirse un nuevo puerto en Bahía Blanca. La empresa monopolizaba la zona vinícola de Cuyo y el transporte al litoral que consumía el vino y ahora pretendía desarrollar las zonas cerealeras para la agricultura (...). El mito de los valles ya era solo una fábula. Tan así

que de lo que estaba hecho el BAP valoró sobre todo la raíz bahiense y bonaerense; desde Nueva Roma (a solo treinta y ocho kilómetros de Bahía Blanca) arrancó la línea que buscaba cruzar, en su camino a Cuyo, zonas más indudablemente húmedas (Valeri, 1979:6).

La primera estación del BAP cuya punta de riel se ubicaría en Huinca Renancó fue la de Ivanowsky, siguiéndole Cayupán (luego Catrilo); Relmo, Miguel Cané; Quemú Quemú, Trilí, Dorila, Carlos Berg -General Pico- (Fotografía 2.10.), Speluzzi, Vértiz, Chanilao -luego Ojeda-, Falucho, Lavalle, Yacurú y Realicó.



Fotografía 2.10. Edificio auxiliar en terrenos de la ex estación Carlos Berg en General Pico.

Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

Traspassando el Meridiano V, desde el nudo ferroviario de Darregueira en la provincia de Buenos Aires, ingresarán a La Pampa varias secciones construidas por el BAP, el que generará varias puntas de rieles: En 1896 la sección Avestruz (Buenos Aires) hacia Guatraché, Remecó y, en 1911 desde Guatraché hacia General Campos, Apuyaco y Alpachiri. Desde la estación Rivera (Buenos Aires) en 1909 se generan las estaciones Rolón, Hidalgo (Fotografía 2.11.), Macachín, Atreucó (Fotografía 2.12.) con punta de riel en Doblas. Entre 1909 y 1911 desde Maza (Buenos Aires) ingresa la sección hacia Tomás de Anchorena y Miguel Riglos con punta de riel en Cereales.



Fotografía 2.11. Estación salinera de Hidalgo y Fotografía 2.12. Estación de Atrucó
Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

Desde finales de 1800 y sobre todo a partir de 1900, el ferrocarril Oeste, siempre se mostró “más inquieto” que el Pacífico (Valeri, 1979). Jaime Molins (1918: 5) por su parte expresó: “el Oeste es un ferrocarril afluente; el Pacífico un ferrocarril exportador”. De esta manera, el Ferrocarril Oeste penetró el territorio pampeano desde 1897 y, principalmente hasta 1911.

Sintéticamente, en agosto de 1857, el Ferrocarril Oeste, de capitales nacionales inicia su trayecto desde Parque (cercana al edificio actual del Teatro Colón) hasta Floresta, prolongándose en 1858 hasta la estación San Martín (luego llamada Ramos Mejía). En 1859 llega a Morón y en 1860 a Moreno. En 1864 llegó a Luján, en 1865 a Mercedes, en 1866 a Chivilcoy, en 1877 a Bragado, en 1883 a 9 de Julio y en 1890 a Trenque Lauquen.

En 1890, el Ferrocarril Oeste es vendido a la empresa inglesa *Buenos Aires Western Railway Limited*, propietaria además del Ferrocarril del Sud y del Central Argentino, pasándose a llamar *New Western Railway of Buenos Aires*. De esta manera, el trazado del FCO en La Pampa se corresponde con la ejecución por parte de la empresa inglesa mencionada.

Tres años antes de la ocurrencia de la primera Guerra Mundial se produjo la retracción de los capitales ingleses dando por fin a la euforia del riel.

En 1887 el Ferrocarril Oeste es ya un condenado a muerte (...) El abultamiento innecesario de gastos, en gran parte debido al aumento desproporcionado de personal, el crecimiento de los capitales invertidos en construcción no imprescindible, la merma consiguiente de los rendimientos y el encarecimiento de las tarifas configuran un decidido propósito de sabotaje: el Ferrocarril Oeste iba a ser rápidamente desacreditado ante la opinión pública (Scalabrini Ortiz, 1983: 38).

A modo esquemático el trazado del FCO en La Pampa se estructuró en las siguientes líneas (Cuadro 2.4.):

Cuadro 2.4. Líneas del Ferrocarril Oeste en La Pampa

Ferrocarril Oeste en La Pampa	
Tramo Trenque Lauquen (Buenos Aires) a Toay (La Pampa), 1897.	Ingres por Catrilo, constituyendo las estaciones de Lonquimay, La Gloria, Uriburu, Anguil, Santa Rosa y Toay (punta de riel) (Fotografía 2.13.).
Tramo Banderalo (Buenos Aires) a Bagual (San Luis), 1901,	Ingres por Bernardo Larroude, pasando por las estaciones de Sarah, Mariano Miró, Hilario Lagos, Adolfo Van Praet, Realico, Maisonave, Quetrequen, Rancul, Chamaico y Casimiro Gomez.
Tramo Gonzalez Moreno (Buenos Aires) a Telen (La Pampa), 1906-1909.	Ingres por Trebolares pasando por las estaciones de General Pico Metileo, Monte Nievas, Eduardo Castex, Boeuf, Conhelo, Ceriola, Rucanelo, Teniente General Emilio Mitre, Luan Toro, Loventuel, Victorica, Telen (punta de riel) (Fotografía 2.14.).
Tramo Villa Sauzal (Buenos Aires) a Ingeniero Luiggi (La Pampa), 1911.	Ingres por Intendente Alvear y recorre las estaciones de Ceballos, Ojeda, Alta Italia, Embajador Martini e Ingeniero Luiggi (punta de riel).
Tramo Metileo (La Pampa) a Arizona (San Luis), 1911 a 1927.	En Metileo, se desprende este ramal que atraviesa las estaciones de Trenel, Arata, Calefú, Pichi Huinca. La Maruja e Ingeniero Foster.
Tramo Valentin Gomez (Buenos Aires) a Winifreda (La Pampa), 1915.	Ingres por Agustoni, constituyendo las estaciones de Alfredo Peña, Quemú Quemú, Huelén, Colonia Barón, Mauricio Mayer y Winifreda (punta de riel).

Fuente: Elaboración propia.



Fotografía 2.13. Plataforma giratoria en el Estación del FCO en Toay y *Fotografía 2.14.* Plataforma giratoria de la Estación del FCO en Telen.

Fuente: Beatriz Dillon, 2014 y 2015.

2.3. Los pueblos de La Pampa: génesis y nuevas territorialidades

El tendido ferroviario es el gran estructurador del poblamiento de La Pampa en la época de la “modernización” (Aráoz, 1991). Según el autor, “loteos, subdivisiones, tendido del ferrocarril unidos en un proceso global

que transformó el aspecto y la organización del espacio geográfico de La Pampa” (Aráoz, 1991: 45). Los lineamientos típicos del funcionamiento territorial que tejen las relaciones de la fundación de pueblos en La Pampa Aráoz pueden resumirse, a modo general, en el Cuadro 2.5.:

Cuadro 2.5. Territorialidades en La Pampa 1880-1930

Sujetos, agentes, instituciones, funciones y relaciones de poder	Acciones estructurantes del territorio
Indios amigos, pobladores rurales pioneros, obreros vinculados al ferrocarril; ex combatientes del ejército	Desarticulado el territorio aborigen mediante la invasión militar de 1879, el sustrato poblacional pampeano se conforma de pequeños grupos de indígenas confinados en colonias pastoriles localizadas en áreas frágiles del Oeste pampeano; estancieros y peonada proveniente, sobre todo, del Oeste bonaerense; ex combatientes del ejército con acceso a tierras rurales y en pueblos de origen militar (Victorica y General Acha). Previo a 1890, el poblamiento inicial del Territorio Nacional de La Pampa registra un 84,9% de población de origen argentina localizada en el medio rural.
Estancieros, terratenientes, comerciantes, compañías de tierras, empresas ferroviarias, funcionarios públicos, profesionales ascendentes y altos cargos del ejército.	Estrechos vínculos por los cuales se logra que las líneas ferroviarias pasen por las propiedades mediante acciones que incluyen desde la sesión gratuita de tierras a las empresas ferroviarias o incluso pagando a la compañía ferroviaria para el tendido de las vías. En algunos casos, estos sujetos se vinculan entre sí por lazos comerciales, políticos y/o conyugales.
Empresas ferroviarias	Controlan el poder de exigir una cantidad considerable de fletes y cargas que amortice la inversión y que incluya cargas de ganado adicionales al transporte de cereales. La incidencia del movimiento de pasajeros es insignificante para las empresas.
Empresas y obreros ferroviarios	El tendido de las líneas férreas requirió de una cantidad considerable de mano de obra que incluyó obreros de vías, constructores de albañilería y operarios de la línea de telégrafo. Según Fernando Aráoz (1991: 46) cada empresa ferroviaria contrataba entre “mil a mil quinientos operarios” que se movían en consonancia con el avance del riel. Se instalaron los primeros campamentos ferroviarios y asentamientos en los alrededores de la estación separados, generalmente, del resto de la población del pueblo (comerciantes, vecinos, etc) dando origen a los primeros indicios de fragmentación en el tejido urbano de los pueblos pampeanos.

<p>Propietarios terratenientes Compañías colonizadoras, inmigrantes rurales/ chacareros, comerciantes “urbanos”</p>	<p>Una vez definido el lugar de localización de la estación ferroviaria, en la mayoría de los casos, el propietario de las tierras reserva una zona para loteo de solares, quintas y chacras aledañas a ella. Surgen los pueblos cuya fecha de fundación coincide, en general con la llegada del primer convoy ferroviario. La suerte de estos pueblos dependerá del poder, la intencionalidad y la capacidad de carga en los ferrocarriles. Se arriendan o venden las parcelas a, principalmente, inmigrantes rurales y comerciantes. Se valorizan las tierras de los estancieros propietarios y se concentra el poder tanto en el medio rural como en los pueblos. Éstos se constituyen en proveedores de servicios para abastecimiento de la zona rural y áreas de relaciones sociales y culturales. Almacenes de ramos generales, hospedajes, hoteles, bares, restaurantes, pulperías, herrerías, talleres mecánicos, áreas de acopio de cereales, provisión de combustible, entre otros; a la vez que servicios públicos: comisaría, escuela, estafeta postal, registro civil, parroquias, clubes, asociaciones de inmigrantes, etc.</p>
<p>Pueblos ganaderos: peones rurales, ganaderos, administradores de estancia, profesionales, entre otros.</p> <p>Pueblos agrícolas: conformación familiar; carreros, estibadores, bolseros, “migrantes golondrinas”, entre otros.</p>	<p>Los pueblos agrícolas se presentaron un tanto más dinámicos e incluso con mayor movilidad de población, a causa de trabajadores estaciones contratados para las tareas de cosecha. Los pueblos chacareros se constituyen de familias y de hombres solos que ocupan, generalmente, áreas ubicadas a “uno y otro lado de la vía”. Esto ocasionó la fragmentación territorial de la mayoría de los pueblos pampeanos surgidos a causa del ferrocarril. La estructuración del territorio generó dos grandes áreas agrícolas: el sudeste y el noreste. Otros se adentraron hacia la zona del caldenal en un área de extrema fragilidad ambiental, agravado por procesos de sobreexplotación y monocultivo. Hacia finales de la década de 1920 y sobre todo hacia 1930, una crisis generada por múltiples causas provocó profundos cambios en el proceso de poblamiento que se materializaron en el decrecimiento poblacional, en la direccionalidad de los desplazamientos de población y en la desaparición de muchos pueblos surgidos durante el período de expansión agraria. Esta crisis de capitalización y descenso de la productividad agraria generó el cese de la circulación de varias líneas ferroviarias. En definitiva no fue el ferrocarril el que terminó con los pueblos sino una variedad de factores que dieron fin a una cantidad considerable de pueblos/estaciones en La Pampa.</p>

Fuente: Elaboración propia con datos de Dillon (2012) y Aráoz (1991).

La localización de los pueblos surgidos a causa del tendido del ferrocarril presenta una dispersión geográfica acorde a las necesidades de abastecimiento de las locomotoras: agua y carbón establecieron que la distancia de abastecimiento fuera de entre 15 a 20 kilómetros para la ubicación de los tanques de agua y la zona de carga de combustible (leña o carbón de leña) (Fotografías 2.15., 2.16. y 2.17.). Los tanques de agua tuvieron diseños diferentes, de acuerdo a la Empresa constructora y el tamaño dependía del movimiento de locomotoras de la Estación. Muchos pueblos de La Pampa tienen hasta dos tanques de agua.



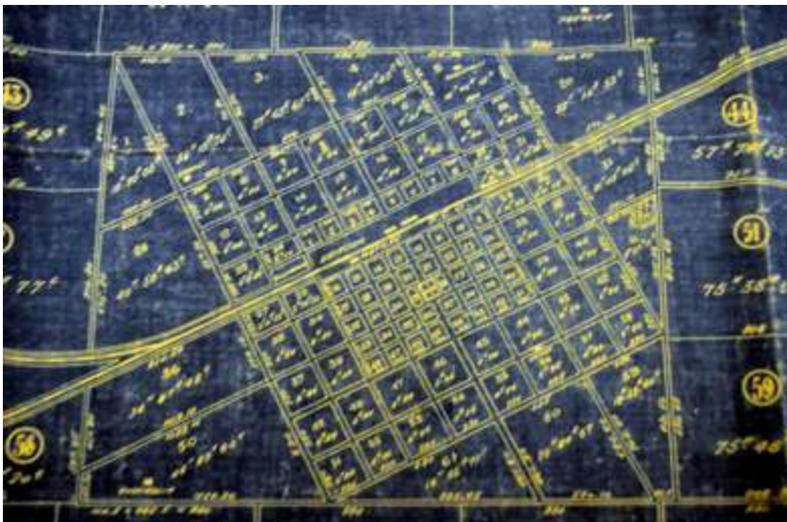
Fotografía 2.15. Tanque de agua de la Estación de General Acha (FFCC-BBNO).

Fotografía 2.16. Tanque de agua de la Estación Remecó (FFCC-BAP) y

Fotografía 2.17. Tanque de agua de la Estación de Telén (FCO).

Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

Es de destacar que muchos de los pueblos fueron diseñados por reconocidos profesionales porteños, sobre todo aquellos ubicados en tierras de compañías colonizadoras, mientras que otros se dispusieron de forma lineal siguiendo la calle tendida en forma paralela a las vías y a la Estación (Fotografías 2.18.).



Fotografía 2.18. Plano Original de la localidad de Metileo (Pueblo y Colonia Metileo).

Fuente: Estancias y Colonias Trenel, 1909. Disponible en Museo Histórico Trenel.

Seguidamente, se consignan en el Cuadro 2.6., el listado de pueblos surgidos como consecuencia del tendido ferroviario con algunas consideraciones generales⁶:

Cuadro 2.6. Líneas ferroviarias y pueblos con estaciones ferroviarias.

	Pueblo/ Estación	Año llegada del FC	Fecha de fundación	Origen/consideraciones generales
Bahía Blanca al Noroeste Origen: Bahía Blanca Punta de Riel: Toay Estado: Inactivo	Jacinto Arauz	1891	6/04/1889	Espontáneo, previo a la llegada del Ferrocarril y asociado a la actividad ganadera. Población 2010: 2.434 habitantes.
	Gral. San Martín (Villa Alba)	1891	17/08/1901	La Colonizadora Stroeder fue una de las responsables del proceso de poblamiento en la zona. Asociada a la actividad agrícola, puede considerarse la llegada del ferrocarril como el inicio del poblamiento en la zona. Población 2010: 2.576 habitantes.
	Bernasconi	1891	16/03/1888	Poblamiento espontáneo asociado a la actividad agrícola. Población 2010: 1.577 habitantes.
	Abramo	1891	27/03/1909	La fecha de fundación se asocia al proceso de conformación del pueblo y a la venta de solares. Puede considerarse a la llegada del ferrocarril como el origen del dinamismo rural en la zona. Población 2010: 312 habitantes.
	Hucal (Ramón Blanco)	1891	30/08/1890	Poblamiento original espontáneo, asociado a la actividad agrícola y ganadera en la Estancia Hucal fundada en 1883 y considerada como la primera estancia de La Pampa. La llegada del ferrocarril y su condición de punta de riel durante cuatro años le otorgaron mucho dinamismo. Población 2010: 3 habitantes.
	Cotita	1895	s/f	Apodo familiar de la señora Mariana Cambaceres, esposa de Ramón Blanco, quien donó tierras para la construcción de la estación. Si bien tuvo su época de dinamismo no logró conformar una población estable. Sin población en 2010.
	Perú	1895	7/05/1907	La fecha fundacional corresponde al informe de autoridades comunales enviados al Gobernador del Territorio Nacional de La Pampa en 1940 (Archivo Histórico Provincial - Fondo Pueblos). Para este libro su origen se vincula a la llegada del ferrocarril. Población 2010: 39 habitantes.
	Epupel	1895	s/f	No existen registros sobre el poblamiento de esta estación ferroviaria.

⁶ La mayoría de los pueblos pampeanos poseen libros que hacen referencia a su historia, geografía, habitantes e instituciones. En caso de querer ampliar las referencias a los pueblos puede consultárselos. El libro de José Álvarez (2007) Los pueblos de La Pampa, contiene una reseña de cada uno de los pueblos pampeanos, excepto aquellos que ya no cuentan con población.

<p>Bahía Blanca al Noroeste Origen: Bahía Blanca Punta de Riel: Toay Estado: Inactivo</p>	Unanue	1896	10/12/1910	Los primeros registros de poblamiento se remiten a la llegada del ferrocarril aunque la conformación del pueblo es posterior. Población 2010: 69 habitantes
	Gamay	1896	s/f	Gamay constituyó, entre 1925 y 1945, un núcleo poblacional de aproximadamente 300 habitantes. Zona de cargas de la producción agrícola de la zona y de la explotación forestal. No registra población censada en 2010.
	General Acha	1896	1882	Surge como Destacamento Militar y se constituye en la primera Capital del Territorio Nacional de La Pampa entre 1884 a 1900. Población 2010: 12.184 habitantes.
	Utracán	1897	s/f	Sin población censada en 2010. (Ver Capítulo 11)
	Quehué (El Caldén)	1897	07/11/1896	En tierras de Nazario Romero y Tomás Lunt surgió la localidad de El Caldén, en las cercanías de la estación. Ubicada en el corazón del valle homónimo la localidad de Quehué tiene un estrecho vínculo con la zona rural circundante cuya actividad principal es la ganadera y, hacia principios y mediados del Siglo XX, la explotación del bosque de caldén. Desde 1920 su población comenzó a decrecer a causas de sucesivas crisis de rentabilidad rural. En 2010, registró 422 habitantes.
	Naicó (Ministro Lobos)	1897	s/f	Si bien se registran datos de un poblamiento inicial espontáneo en tierras de Fortunato Anzoátegui y dedicados a la ganadería y explotación del bosque del caldén, la instalación de la estación ferroviaria y la llegada del ferrocarril se convirtieron en estratégicos a la hora de iniciar una dinámica poblacional intensa. Como muchos de los pueblos de este ramal la multicrisis de finales de los años '20 y '30 provocaron una intensa diáspora poblacional y el despoblamiento de las áreas rurales aisladas y concentradas. En 1927 se crea la Comisión de Fomento. Población 2010: 3 habitantes
	Cachirulo (Tres Botones)	1897	9/03/1901	Cachirulo fue parte de la Colonia San Antonio fundada por Santiago Ortiz, luego Don Pedro Phagouapé, de origen vasco-francés, la divide en parcelas más chicas, "chacras", dando origen al pueblo. Población 2010: 40 habitantes.
	Toay	1897	9/07/1894	Poblamiento inicial espontáneo asociado a la ganadería. Punta de Riel y Nudo Ferroviario. El nacimiento de Toay se asocia a la disputa por la capitalidad del Territorio Nacional de La Pampa en tierras de Benito Villanueva y fundado por Juan Guillermo Brown. La avanzada contra los territorios de pueblos originarios llevó al levantamiento del Fortín Toay hacia 1882. La importancia de Toay se asocia con el desarrollo de la actividad forestal y ganadera.

				La puja de las empresas ferroviarias determinó que en una diferencia de pocos meses dos líneas férreas tuvieran a Toay como punta de rieles: la proveniente de Bahía Blanca y el Ferrocarril Oeste desde Buenos Aires. Desde el punto de vista urbanístico Toay fue diseñada para ser la capital del Territorio Nacional de La Pampa, con amplias avenidas y una avenida de circunvalación. En la actualidad se encuentra unida a Santa Rosa conformando una conurbación. Para 2010 se censaron 11.626 habitantes conformándose en la cuarta ciudad de La Pampa.
Total de pueblos con Estaciones del FFCC BBNO				16
Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico/Sur (Línea Troncal y ramales) Origen: Bahía Blanca Punta de riel: Huinca Renancó Estado: Activo: completo para cargas operado por Ferro Expreso Pampeano. Realicó- Catrilo para pasajeros	Ivanowsky	1907	s/f	Entre 1908 y 1909 se resuelve la línea ferroviaria del BAP desde Maza a Huinca Renancó. La primera estación en La Pampa será Ivanowsky, con escasos registros de poblamiento concentrado. Sin datos censales para 2010.
	Catrilo (Cayupán)	1907	9/09/1897	Espontáneo asociado a la ganadería. Catrilo/Cayupán se constituye como encrucijada ferroviaria en el límite de La Pampa y Buenos Aires. La fecha oficial de fundación es el 9 de septiembre de 1897, día en que llegó el primer tren del FCO, pero el trazado urbano se llevó a cabo en 1904 y hubo algunos loteos y ventas en 1905. En 1908 se convierte en nudo ferroviario al quedar constituido el cruce entre el FCO y el BAP. En 2010 se registraron 3.955 habitantes.
	Relmo (De Marchi)	1907	19/05/1908	Su población está asociada al trazado del ferrocarril en la zona agropecuaria de La Pampa. Su mayor dinamismo ocurrió entre 1920 y 1935 en que llegó a contar con 653 habitantes incluida su zona rural. En 2010 se censaron 120 habitantes.
	Miguel Cané	1907	8/05/1908	Nombre impuesto en honor al autor de "Juvenilla" y dueño de las tierras donde se localizó la estación ferroviaria. Tuvo su apogeo entre 1920 y 1930. La población en 2010 fue de 803 habitantes.
	Quemú Quemú	1907	26/07/1908	Nudo Ferroviario del FCO y del BAP. El primer tren en llegar provino del sur en una zona plagada de colonias agrícolas en tierras donadas por Sara Unzué de Madero. En 2010 contaba con 3.714 habitantes.
	Trili	1907	s/f	Estación ferroviaria en zonas de alta producción agrícola. Sin datos de población para 2010.
	Dorila	1907	30/03/1907	Pujas de poder interno entre dueños de las tierras generaron ciertos conflictos a la hora de establecer la ubicación de la Estación. Luego del éxodo poblacional de la década del '30, se registró una importante emigración de población rural. En el Censo 2010 se registraron 377 habitantes.

<p>Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico/Sur (Línea Troncal y ramales) Origen: Bahía Blanca Punta de riel: Huinca Renancó Estado: Activo: completo para cargas operado por Ferro Expreso Pampeano. Realicó- Catriel para pasajeros</p>	<p>General Pico (Est. Carlos Berg)</p>	<p>1907</p>	<p>11/11/1905</p>	<p>Nudo Ferroviario. Sobre el Ramal del FFCC-BAP se erigió la Estación Carlos Berg. El nombre hace referencia al zoólogo Friedrich Wilhelm Karl Berg oriundo de la actual Letonia, quien en 1873 se radicó en Argentina a instancias de Carlos Burmeister, ocupando distintos cargos docentes en las primeras Universidades de Argentina. Entre 1980 y 1902 ocupó el cargo del Museo de Buenos Aires. Hoy queda solo una construcción en los terrenos donde estuviera localizada la Estación.</p>
	<p>Speluzzi</p>	<p>1907</p>	<p>11/11/1907</p>	<p>La primera estación ferroviaria fue llamada Ceballos, el que luego fue cambiado debido a que otra Estación del FCO recibió el mismo nombre. La Estación recibió el nombre de Speluzzi (en homenaje al sabio italiano) y el pueblo de Tomás Devoto ya que el mismo se erigió en tierras de la empresa Balvini y Cía., vinculada a Tomás Devoto y Cía. Cuenta para 2010 con 367 habitantes. Su cercanía con General Pico la convierte en un área de expansión urbana de esta ciudad.</p>
	<p>Vértiz</p>	<p>1907</p>	<p>20/09/1907</p>	<p>Aunque el pueblo recibió el nombre inicial de Agustoni, la Estación recibió el nombre de Vértiz, por Juan José de Vértiz y Salcedo, gobernador y uno de los primeros virreyes en el Río de la Plata, a fines del siglo XVIII. Para el Censo 2010 contaba con 688 habitantes.</p>
	<p>Ojeda</p>	<p>1907</p>	<p>15/10/1907</p>	<p>Nudo Ferroviario. La Estación recibió el nombre de Chanilao que luego fuera cambiado por el actual. Cuenta con 70 habitantes (Ver Capítulo 6).</p>
	<p>Falucho</p>	<p>1907</p>	<p>18/10/1908</p>	<p>Estación, pueblo y colonia surgida en tierras de Ricardo Lavalle. El nombre hace alusión al “negro Falucho” participe de las luchas por la independencia. Es común que las estaciones del Ferrocarril BAP tuvieran nombres indígenas y de personajes destacados de la época. Para el 2010 contaba con 177 habitantes.</p>
	<p>Lavalle</p>	<p>1907</p>	<p>s/f</p>	<p>Funcionó como apeadero para cargas en tierras de Ricardo Lavalle. Actualmente sin población.</p>
	<p>Yacurú</p>	<p>1907</p>	<p>s/f</p>	<p>Paraje/apeadero ubicado a 5Km de Realicó, sin población</p>
	<p>Realicó</p>	<p>1907</p>	<p>2/03/1907</p>	<p>Unos años antes a convertirse en nudo ferroviario debido al arribo del BAP, el FCO había llegado a Realicó el 25 de mayo de 1903. La dinámica de la producción rural y la importancia del nudo ferroviario instaron a Tomás Leopoldo Mullally y Ballestry, hijo de irlandeses a lotear y rematar campos y solares para el establecimiento del pueblo. Las tierras, originalmente habían pertenecido a Juan Todd. El 24 de abril de 1912 se conforma la Municipalidad siendo su primer presidente Tomás Mullally. El Censo de 2010 arrojó una población de 7.343 habitantes.</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"> Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico/Sur (Línea Troncal y ramales) Origen: Bahía Blanca Punta de riel: Huinca Renancó Estado: Activo: completo para cargas operado por Ferro Expreso Pampeano. Realicó- Catrilló para pasajeros </p>	Guatraché	1911	19/04/1908	<p>En 1883 junto al reparto de la tierra, la Ley 4.227 otorga al Ferrocarril del Sur, la construcción de ramales que provenientes del oeste de Buenos Aires se bifurcaron desde Guatraché hacia Remecó y hacia Alpachiri. Las tierras fueron vendidas por sus primeros dueños a la Compañía inglesa <i>Guatraché Land Company</i> quien organizó el espacio en numerosas colonias agrícolas en una de las zonas consideradas más dinámicas en el sudeste de La Pampa. En la actualidad (2010) Guatraché cuenta con 3.697 habitantes de los cuales, aproximadamente, 1300 pertenecer a la Colonia Mennonita Nueva Esperanza.</p>
	Remecó	1911	s/f	Punta de Riel. (Ver Capítulo 10)
	General Manuel J. Campos (Monte Ralo -Mari Mamuel)	1911	11/12/1911	<p>Surge hasta 1920 en el paraje Monte Ralo y vinculado con el lugar aborígen llamado Mari Mamuel (algunos montes) donde se ubica la Salina Chica. El pueblo se fundó en tierras cuya mayor parte pertenecieron a Manuel Jorge Campos, general expedicionario del desierto. Posteriormente las tierras fueron adquiridas por Lucía y Bernardo Otero quienes, luego de establecido el ferrocarril, las vendieron a la Compañía de Tierras que realizó el loteo por terrenos para el posterior asentamiento de la población.</p> <p>La estación de ferrocarril fue lo primero que tuvo el nombre de Campos. En 2010 contaba con 1.062 habitantes.</p>
	Apuyaco	1911	s/f	No se registran referencias ni datos de población de apeadero.
	Alpachiri	1911	1/05/1910	<p>Se la conoció originalmente con el nombre de Kilómetro 249 (distancia ferroviaria a Bahía Blanca) y se constituyó en punta de riel. Su origen se remonta a la colonización agrícola impulsada por <i>Guatraché Land Company</i>. Si bien el primer convoy ferroviario arribó en 1911, el origen del pueblo fue anterior con la llegada de importantes contingentes de obreros para el montaje de la infraestructura ferroviaria. Gran parte de ellos fueron originarios del norte del país (Santiago del Estero) y a ellos se les asigna la colocación del nombre definitivo del pueblo: Alpachiri, que en quechua significa “tierra fría”. La inmigración europea (alemanes en su mayoría, además de españoles e italianos) generó un intenso poblamiento rural y urbano el que se mantuvo hasta 1935. A partir de allí, el descenso de la población del pueblo es constante. Los tres últimos censos indican 1.859, 1797 y 1759 para 1991, 2001 y 2010, respectivamente.</p>

<p>Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico/Sur (Línea Troncal y ramales) Origen: Bahía Blanca Punta de riel: Huinca Renancó Estado: Activo: completo para cargas operado por Ferro Expreso Pampeano. Realicó- Catrillo para pasajeros</p>	Rolón	1909	30/04/1909	En 1907 por Decreto Nacional se habilita la estación ferroviaria, en tierras de Eduardo Castex, aunque los primeros trenes llegaron recién en 1909. En el mes de agosto de 1908, las tierras son escrituradas a nombre de Ramón Rodil quien había adquirido 100 hectáreas para dar nacimiento a un pueblo. De esa manera se rematan los solares, chacras y quintas del pueblo. Su cercanía a Salinas Grandes y a la estación salinera de Hidalgo. Sucesivas crisis de producción y capitalización de los colonos pusieron freno al desarrollo económico y demográfico de la zona. Población 2010: 784 habitantes
	Hidalgo	1909	s/f	El nombre de la estación responde a Bartolomé Hidalgo. Se reconoce por su condición de “estación salinera” puesto que allí se cargaban las vagonetas que transportaban sal a granel desde Salinas Grandes de Hidalgo administrada desde 1909 por la Compañía Introdutora de Buenos Aires (CIBA).
	Macachín	1909	20/11/1902	Hasta 1873 fue el principal asentamiento de los Calfucurá que controlaban Salinas Grandes. La sociedad de Jorge Moore, Luis Brunel y Jospe Fratini dan origen al pueblo. Su comportamiento demográfico fue similar al del resto de los pueblos del Este de La Pampa. Cuenta con 4.814 habitantes en 2010.
	Atreucó	1909	1908	Juan Goicoechea fundó el pueblo de Atreucó en 1908. Hoy está despoblado.
	Doblas	1909	4/06/1911	El dinamismo agrícola de principios del Siglo XX, dio lugar a varias Estancias, entre ellas “La Reforma” de Julio Doblas en cuyas tierras se construyó la estación del Ferrocarril. Doblas se convirtió en puntarriel. A la fundación, el pueblo recibió el nombre de Hipólito Yrigoyen. La gran crisis de los años '30 impactó fuertemente en el desarrollo de la zona causando la emigración de la población. Censo de 2010: 1.586 habitantes. El tren de pasajeros corrió hasta 1978.
	Tomas de Anchorena	1909	14/04/1910	En tierras de Tomas de Anchorena. 436 habitantes en 2010.
	Miguel Riglos	1909	11/11/1911	En 1882 el título de propiedad de las tierras pasó de Luis Castex a Tomás Salvador de Anchorena quien ocupó la Estancia La Merced donde funcionó la posta de la mensajería de chasquis desde Catrillo-a General Acha en el valle Argentino. Anchorena hizo mensurar los campos y comenzó su explotación. Tras su deceso en 1903, la propiedad quedó en manos de su esposa, doña Mercedes Riglos. Esta donó las tierras para la creación de un nuevo nucleamiento urbano que sugirió se llamara Miguel Riglos. Censo 2010: 2034 habitantes.

	Cereales	1911	s/f	Si bien se constituyó en punta de riel, la intención del BAP habría sido llegar a Santa Rosa. Esto lo demuestra el terraplén para la colocación de vías que se extiende hacia el NO. Toda la actividad se concentró en Miguel Riglos. Sin población en la actualidad.
Total de pueblos con estaciones				28
Ferrocarril del Sur. Origen: Bahía Blanca	Gaviotas	1897	s/f	Existen pocas referencias sobre esta Estación ubicada en el extremo Sudeste de La Pampa. Construido por la Empresa Ferrocarril del Sur, al nacionalizarse recibió el nombre de Ferrocarril General Roca en su ramal entre Bahía Blanca y Zapala. No presta servicios de pasajeros desde 1993 y las cargas están concesionadas a la Empresa Ferrosur Roca. En la actualidad las instalaciones de la Estación están derruidas.
	Anzoátegui	1897	1920	Según documentos del Archivo Histórico de la provincia de La Pampa, Fortunato Anzoátegui, fue un terrateniente con extensas propiedades en el sudeste pampeano. En la zona manejó 26.000 has en Naicó; 15.000 en Guatraché; 24.000 cerca de La Adela; y 20.000 en Estación Gaviotas, entre otros emprendimientos agropecuarios y forestales. En sus tierras implementó un sistema que consistía en que los obreros desmontaran los caldenes y destinaran esos terrenos a la agricultura, convirtiéndose en “hacheros-labriegos”. Fundó Anzoátegui como pueblo/obraje donde vivían sus trabajadores, varios de ellos dedicados a la actividad salinera en Salinas Grandes de Anzoátegui. En 2010 se censaron 68 habitantes, frente a los 8 registrados en 2001. Seguramente la coincidencia con la cosecha de sal, que ocupa trabajadores temporarios, debe haber impactado en este número.
Total de pueblos				2
	Bernardo Larroudé	1901	8/04/1908	Ubicada en el extremo Noreste de La Pampa en las cercanías del límite con las provincias de Córdoba y Buenos Aires. Se encuentra en el núcleo de la zona agrícola pampeana. Su nombre deviene de uno de los precursores ferroviarios (junto a Mariano Miró y Adolfo Van Praet). Durante la época previa a la “conquista militar de 1879” era un centro de intensa actividad circulatoria hacia asentamientos indígenas y luego utilizados para comercializar productos en la línea de fortines. La estación ferroviaria se levantó en tierras de propiedad de Carlos Torcuato de Alvear y la colonia agrícola recibió el nombre de Santa Elvira (en honor a Elvira Unzué de Alvear). Previo a la construcción de las vías y llegada del primer tren el pueblo se mostraba

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires				dinámico con casas de comercio, estafeta postal, escuela y policía, entre otros. En 1908 se produjo la donación de 120 hectáreas donde se ubicaría el pueblo. Su actual ubicación sobre la RN 188 y la presencia de aguas termales lo hacen un centro turístico y estratégico de La Pampa. En 2010 contaba con 1.499 habitantes
	Sarah	1901	6 /03/1910	(Ver Capítulo 4)
	Mariano Miró	1901	1901	Existen pocos datos de esta estación/pueblo Mariano Miró (Ver Foto de portada de este Capítulo). El censo de 1905 indica que el pueblo y su área rural contaban con 495 habitantes en tierras de José Santamarina. Al parecer el pueblo tuvo habitantes entre 1901 y 1911 y contó con servicios de Almacén de ramos generales, herrería, peluquería, hotel. En el Museo del Ferrocarril, en Capital Federal, se hallaron seis planos del pueblo de Mariano Miró, de 1902 a 1911. El pueblo se extendió sobre la calle que bordea el ferrocarril y nunca tuvo parroquia ni plaza. El desinterés de la familia Santamarina en renovar los contratos de arrendamiento o vender tierras hizo que la mayoría de la población se desplazara hacia otros centros poblados de la zona (Hilario Lagos y Alta Italia). Según se desprende de investigaciones recientes (Landa y otros, 2014) el pueblo de Alta Italia recibió dicho nombre a instancias de una Almacén de ramos generales existente en Mariano Miró y cuyos dueños emigraron hacia el lugar donde hoy se ubica. Desde 2013 y hasta fines de 2014, se reactivó el tren de pasajeros. La escuela N° 65 fue cerrada.
	Hilario Lagos (Aguas Buenas)	1901	19/02/1911	El pueblo y estación llamado originalmente Kilómetro 540 (distancia desde Buenos Aires) se llamó luego Aguas Buenas. Posteriormente Hilario Lagos en honor al Coronel del Ejército que participó en la campaña de 1879. Tempranamente contó con estafeta postal, registro civil, escuela y Comisión de Fomento en 1920. Según el Censo de 2010, se censaron 676 habitantes.
	Adolfo Van Praet	1901	4/10/1903	Surge como pueblo y colonia Aiassa en honor al dueño de las tierras donde se fundó el pueblo. Posteriormente fue cambiado por Adolfo Van Praet en honor a quien fuera el dinamizador del tendido ferroviario en la zona. La fecha de fundación se asocia a la llegada del ferrocarril y al loteo y venta de tierras y el decreto que reconoció la fundación data de 1907. El rol de su fundador Francisco Aiassa fue fundamental en la posterior dinámica del pueblo; ejerció además los puestos jerárquicos de la comuna. En 2010 registraba 279 habitantes.
	Realicó	1903	2/03/1907	Nudo Ferroviario.

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires	<p>Maisonave (Paraje El Tordillo- Estación Simson)</p>	<p>1903</p>	<p>9/07/1906</p>	<p>Inaugura la Estación ferroviaria en 1903, surgió la necesidad de fundar un pueblo que contuviera el poblamiento, principalmente de inmigrantes, que se ubicaron a los alrededores de la misma. Conocido como Paraje El Tordillo, la estación llevó primero ese nombre la que luego fue nominada Simson (funcionario ferroviario de destacada participación en el tendido de las vías). El fundador del pueblo fue Damián Maisonavé, oriundo de Francia y propietario de las tierras donadas para el pueblo, cuyo diseño urbano estuvo a cargo del ingeniero Luis Maisonavé. Algunos (Álvarez, 2007) adjudican coparticipación en la fundación a Noel Próspero Fourquet, uno de los primeros pobladores y presidente del Concejo Municipal en 1923. También se lo vincula a Antonio Acosta Pereira que en la Estancia "Pereira Iraola" de Mauricia Iraola, había fundado el primer almacén de Ramos Generales. En 1907 se crea la Escuela N°28. Para 2010, contaba con 300 habitantes.</p>
	<p>Quetrequén</p>	<p>1903</p>	<p>15/10/1904</p>	<p>Según la toponimia su nombre significa "bajada" "hondonada" "laguna cortada" "cañadón"; todos hacen referencia a la presencia de agua. Salvador Busso fue el fundador del pueblo en sus tierras y a instancias de la estación ferroviaria que fuera inaugurada en 1905. Recibió el nombre inicial de Pueblo y Colonias Busso. El pueblo tuvo su apogeo durante los primeros años de la fundación y la estación receiptaba las cargas de las zonas aledañas (Parera, Ingeniero Luiggi, Embajador Martini). En 1909 se creó la Escuela N°42 que funcionó en la casa del fundador del pueblo. Fue Comisión de Fomento y luego Municipio y en 1955 volvió a la categoría de Comisión de Fomento. Su actividad principal es la agrícola-ganadera. En 2010 se censaron 392 habitantes.</p>
	<p>Rancul (Villa Jardón)</p>	<p>1903</p>	<p>20/11/1903</p>	<p>La fecha de fundación de "Villa Jardón" corresponde al Decreto del Poder Ejecutivo Nacional que aprobó la donación de tierras realizada por José María Jardón para la fundación del pueblo. Sin embargo el poblamiento es anterior y el ferrocarril había arribado en el mes de mayo de 1903. Ubicada a la vera de esta línea ferroviaria que corre cercana al límite con la provincia de Córdoba tuvo una extensa actividad agrícola, ganadera y forestal. Según José Álvarez (2007) el nombre fue cambiado por el vocablo ranquel: Rancul (carrizo/carrizal que es una planta que vive cerca de los cuencos de agua e la zona). Es una zona sobre todo ganadera, aunque también con desarrollo de la agricultura. Para 2010 contaba con 3.322 habitantes.</p>
	<p>Chamaicó</p>			<p>(Ver Capítulo 5)</p>

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires	Intendente Alvear	1910	26/11/1896	El pueblo se erige originalmente en tierras de Carlos Torcuato de Alvear, lugar donde anteriormente se ubicó Fuerte Alsina y luego Estancia Alsina en 1876. El trabajo de agrimensura fue realizado por Luis Aubín quien también lo hizo en otros pueblos de La Pampa como General Pico. El origen del poblamiento se asocia a las primeras postas o boliches ubicados a la vera de los caminos de mensajería y comercio. La primigenia actividad se vinculó a la ganadería para luego convertirse en la zona agrícola más dinámica de La Pampa. Según Álvarez (2007) para el nombre para la estación del tren había sido asignado el nombre de Ojeda el que fue cambiado por Intendente Alvear al ser nombrada otra localidad con ese nombre (Ver Capítulo 6). En 1899 se fundó la Escuela N°17 y luego siguieron otras tanto en el pueblo como en la zona rural, intensamente poblada. En 2010 contaba con 7.510 habitantes y su actividad se vincula con la zona productora de oleaginosas (soja, maní, girasol) más importante de La Pampa.
	Ceballos	1910	13/03/1910	Pueblo y Colonia Atanasio, en honor a Atanasio Ceballos, se constituyó en el nombre de la Estación ferroviaria. El pueblo fue poblado por inmigrantes italianos, españoles, árabes, entre otros. Al principio el tren funcionó como tren de cargas llamados “balastros” (Álvarez, 2007). Se ubica a la vera de la Ruta Provincial 2. Como la mayoría de los pueblos rurales surgidos a causa del ferrocarril registra su mayor población en 1920, registrando un importante descenso en 1935. En 2010 contaba con 323 habitantes.
	Ojeda	1910	15/10/1907	Nudo Ferroviario (Ver Capítulo 6)
	Alta Italia	1910	22/09/1910	En el lugar denominado “El Arañao”, Sebastián Maggio y Antonio Berasategui, fundaron Alta Italia, cuyo nombre hace alusión a los contingentes de inmigrantes provenientes del Piamonte que se radicaron en él. Por Ley de Remate Público de 1882, Marcelino Ugarte adquiere las tierras y tras varias sucesiones son adquiridas por Maggio y Berasategui. Ambos conforman una sociedad y abren un almacén de ramos generales en Mariano Miró. Procedente desde Ojeda que hacia 1910 era puntarriales, el ramal del FCO se extendió hasta Alta Italia. Los mencionados propietarios lotean y rematan los solares que dieran lugar al pueblo. En 1914 se inauguró la Escuela y en 1923 se constituye en municipio. La actividad principal es la agrícola ganadera. Para 2010 contaba con 1350 habitantes.

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires	Embajador Martini	1910	10/06/1910	El nombre surgió de Ferdinando Martini, designado embajador extraordinario de Italia en nuestro país. Las tierras donde se ubicó el pueblo y la estación pertenecían a Antonio Devoto. La estación del ferrocarril fue el primer edificio del pueblo donde luego se ubicaron un almacén de ramos generales y otros servicios. En el Suroeste se localiza la laguna Chadi Lauquen (laguna salada) que representa un atractivo turístico. La comisión de fomento se creó en 1927 y la primera escuela (Escuela N° 30) comenzó a funcionar en 1915. Se ubica en una importante zona de producción agrícola y ganadera de La Pampa. Para el 2010 se censaron 1.336 habitantes.
	Ingeniero Luiggi	1910	20/09/1910	Formó parte de Estancias y Colonias Trenel de los hermanos Devoto que sumaron propiedades de 327.500 hectáreas en el Norte de La Pampa. La nutrida población rural firmaba contratos de arrendamiento con la empresa y poblaba la zona. La llegada del ferrocarril a instancias de los propietarios dinamizó la zona y entre el 17 y 20 de septiembre de 1910 se procedió a la venta de solares en el pueblo y de chacras y quintas en sus alrededores. La planificación urbana de Ingeniero Luiggi contó con 39 manzanas y 4 diagonales que confluyen en la plaza central. El ferrocarril gravitó decididamente en la economía y conformación social del pueblo con activa vida comercial. Fue y es receptora de la población rural de la zona conformándose en uno de los centros urbanos más dinámicos de La Pampa. En 2010 se censaron 4.659 habitantes.
	Trebolares			(Ver Capítulo 8)
	General Pico	1906	11/11/1905	Nudo Ferroviario. Breve referencia a la segunda ciudad en importancia de La Pampa que, para 2010, contaba con 56.795 habitantes. Con el apodo de la “Chicago Argentina”, el surgimiento del pueblo fue en tierras que primeramente fueron de Camilo de Alvear y luego de Eduardo Castex. Eduardo Chapeaurouge fue quien se encargó de la división y venta de tierras y solares. Recibió el nombre en honor al General Eduardo Pico ex gobernador de La Pampa. La actividad agrícola, ganadera e industrial fue el eje de su dinamismo.
	Metileo	1906	24/03/1910	Metileo se edificó en campos de Estancias y Colonias Trenel de los hermanos Devoto, aunque la tarea de colonización se adjudica a Grassi y Buscaglia. La fecha oficial de fundación es el 24 de marzo de 1910 (reconocimiento fundacional del presidente José Figueroa Alcorta y el gobernador Felipe Centeno), si bien se mencionan otras fechas previas que indican la presencia de poblamiento anterior a la llegada del ferrocarril o a su fecha de reconocimiento oficial. Se ubica a 20 Km de General Pico. Para 2010 contaba con 573 habitantes.

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires	Monte Nieveas	1906	01/09/1906	<p>Siguiendo las rastrilladas indígenas el tendido del ferrocarril se garantiza la provisión de agua de buena calidad. En ese sentido en campos de Estancias y Colonias Trenel el ferrocarril generó una estación siguiente a la de Metileo. Monte Nieveas surge como un pequeño poblado para abastecer a la nutrida población rural. Como ocurrió en los pueblos surgidos en tierras de Devoto el diseño del pueblo fue encargado a reconocidos profesionales porteños y los solares se vendían a precios muy elevados y de imposible adquisición para la población rural arrendataria. Asimismo las fuentes indican las dificultades para obtener los títulos de propiedad tanto en el medio rural como en el pueblo. Hacia 1942 logró una población 2596 habitantes los que emigraron masivamente entre 1945-1950 al no poder obtener la propiedad de las tierras. Los movimientos migratorios se produjeron en dos sentidos: del campo a la planta urbana, y del pueblo en su conjunto hacia otros centros más populosos, como General Pico y Eduardo Castex. Según el Censo de 2010 contaba con 470 habitantes.</p>
	Eduardo Castex	1908	20/09/1908	<p>El sitio comienza a poblarse antes de la llegada del ferrocarril y hacia 1905 se habían establecido algunos colonos. La "Colonia Castex" comienza a gestarse a partir de la venta de solares, dispuesta por el propietario de las tierras, Eduardo Castex. Hacia 1907 ya existía un boliche de Trifón Angulo y la herrería de Antonio Macario. Las fechas de fundación son inciertas. Por eso fue necesario una que, en definitiva, constituye el punto de arranque de su historia institucional. Para ello se coincidió en el 20 de septiembre de 1908, fecha en la que arriba a la entonces "Colonia Castex", en tren especial, el Gobernador del ex Territorio Felipe Centeno reconociendo el surgimiento del pueblo. La actividad agrícola y ganadera sostuvo y sostiene a este próspero pueblo de La Pampa. Censo de 2010: 9.253 habitantes, siendo la quinta ciudad de la provincia.</p>
	Boeuf	1908	1908	(Ver Capítulo 7)
	Conhella	1908	12/10/1908	<p>En medio de los caldenes se levantó este pueblo/obraje y estación ferroviaria cuya actividad principal se vinculó con la explotación del bosque de caldén y el transporte de leña. La fecha de fundación se estableció por resolución municipal aunque varios relatos expresan su surgimiento desde 1907. Actualmente, la ruta provincial N° 102 la vincula con el este y oeste de La Pampa. En la actualidad su área rural se vincula a la ganadería, principalmente, y también agricultura de forrajes. En 2010 se censaron 464 habitantes.</p>

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires	Ceriola	1908	s/f	No se encontraron referencias de esta Estación hoy sin población.
	Rucanelo	1908	23/10/1908	Surgida en el corazón del caldenal, la existencia del importante aserradero San José que funcionó entre 1937 y 1957 dio vida a este pueblo/obraje, conformándose en la empresa forestal más importante de La Pampa. Según José Álvarez (2007:147), en dicha “industria trabajaban cientos de operarios y no dejaba de planificarse una sólida estructura global, que comprendió incluso la atención social y sanitaria”. Toda la infraestructura del gran aserradero pampeano fue destruida en 1978 por fuerzas militares, quedando solo en pie el salón de uso social. Rucanelo significa caserío o lugar populoso, dando cuenta de la densa ocupación indígena en la zona. El pueblo se fundó en tierras de Pedro Lacau y Athos Isola y en 1909 se habilitó la estación. Para 2010 se censaron 219 habitantes.
	Teniente General Emilio Mitre	1908	s/f	Estación y obraje forestal que en 1947 contaba con 150 habitantes que fueron decreciendo paulatinamente hasta llegar hoy a ser totalmente despoblada. Alrededor de 1900 fueron trasladados al lugar un numeroso contingente de “indios amigos” que salvaron sus vidas de la conquista militar. La aridez de los suelos y el escaso desarrollo agrícola y ganadero impidieron su crecimiento y lograron su desaparición.
	Luan Toro	1908	15/03/1908	En territorio ranquel, la llegada del ferrocarril forestal modificó la estructura funcional de la zona. En tierras de Eduardo y Carlos Madero se comenzaron a vender solares, chacras y quintas siendo uno de los primeros adquirentes Alfonso Capdeville. La cría de ganado ovino y la explotación forestas fueron sus principales actividades. En la actualidad la ganadería es la actividad principal. Para 2010 se censaron 689 habitantes.
	Loventuel	1908	24/04/1904	Miguel Farías es considerado el fundador del pueblo, previo a la llegada del ferrocarril. Antes de la invasión militar a territorio ranquel fue sitio de localización de un importante número de tolдерías. En 1949 se crea la Comisión de Fomento. Funciona además la Escuela Hogar N° 56. En 2010, se censaron 111 habitantes.
	Victorica	1908	12/02/1882	Representa la materialización de la avanzada militar contra tierras de controladas por pueblos originarios. Fue fundado por el ejército argentino en las cercanías de Leuvuco y Poitahué, “capitales” del territorio ranquelino en La Pampa y uno de sus más numerosos asentamientos. En 1869 recorre el lugar Lucio V. Mansilla y años más tarde se instala el Fortín Resina (1879) que, desde 1882 pasó a llamarse Los Pisaderos.

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires				En ese mismo año Ernesto Rodríguez concretó la fundación con el nombre de Victorica (apellido de Benjamin Victorica, ministro de guerra y marina). En 1888 se retiran las fuerzas del ejército y en 1908 se produce el arribo del ferrocarril que culminaría en Telén. Hoy es una importante zona ganadera de cría de la provincia de La Pampa. Para 2010 se censaron 5.703 habitantes ocupando el noveno lugar de jerarquía urbana.
	Telén		26/10/1901	Se lo designa como la máxima avanzada del Ferrocarril en La Pampa, dando por finalizada las aspiraciones de unir las vías férreas pampeanas con la zona cuyana. Se constituyó como área de colonización francesa y vinculada a la explotación del caldenal. Las tierras fueron inicialmente escrituradas a nombre de la Sociedad Anónima Ganadera Nacional y luego transferidas a Alfonso Capdeville, el fundador del pueblo. Previa estadía en Epupel, Capdeville llega a la zona y diseña la planta urbana donde instala el primer comercio de ramos generales. A instancias de Capdeville, la flamante Colonia Telén recibió un importante contingente de población francesa (muchos de ellos retornaron luego a su país) así como otros de origen español, árabe e italiano. Se constituyó en un pueblo próspero y el primero en contar con luz eléctrica y teléfono en La Pampa. Adquirió la jerarquía de municipio en 1912. Su actividad principal, la lanar fue desplazada por la ganadería, la más importante actividad en la actualidad. El poblamiento adquirió su máximo número hacia 1942 cuando se censaron 3.030 habitantes, para esta época ya se había consolidado la emigración rural de fines de los años '20 y principios del '30. Para el Censo de 2010, Telén contaba con 1.240 habitantes, evidenciando una variación intercensal negativa con respecto al Censo de 2001.
	Trenel	1911	20/10/1906	Su nombre estaría referido a Trenel Lauquén (laguna oportuna o laguna a tiempo), tal vez vinculada a la laguna existente en la Estancia El Recado ubicada en tierras de la Compañía Estancias y Colonias Trenel de Francisco Devoto. Se coincide con que el fundador fue Juan Berisso quien dividió los solares y procedió al remate de tierras. En 2010 se censaron 3.387 habitantes. La actividad principal es la agrícola y ganadera.

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires	Arata (Naincó)	1911	1/07/1911	<p>La fecha de fundación coincide con la habilitación de la Estación ferroviaria. Es el rosario de poblaciones surgidas en tierras de Antonio Devoto en Estancias y Colonias Trenel. La estación recibió el nombre de Naincó (agua retirada o no hay agua). Posteriormente adquirió su nombre actual en homenaje a Pedro Narciso Arata, destacado químico argentino y profesor honorario de la Facultad de Medicina de la UBA. La Fundación es adjudicada a Antonio Viale, José Audisio y Natalio Rolfo “que habrían ampliado la acción de los Devoto, circunscripta fundamentalmente a la incorporación de la sede ferroviaria” (Álvarez, 2007:61). El alto precio de venta de los solares del pueblo, fue uno de los limitantes para que la población prosperara. Hacia 2010 contaba con una población de 1026 habitantes.</p>
	Caleufú	1911	29/10/1911	<p>Si bien la población de todos los pueblos ferroviarios es anterior al trazado de las vías, las fechas de sus fundaciones coinciden con la llegada del primer tren. En tierras de Colonias y Estancias Trenel de Francisco Devoto, el pueblo surge como consecuencia de la intensa actividad forestal, ganadera y agrícola. Fue punta de riel durante varios años hasta que se resuelve su continuidad hasta la provincia de San Luis. Para el 2010 se censaron 2.014 habitantes.</p>
	Pichi Huinca	1911	12/02/1924	<p>Surge inicialmente como colonia agrícola y forestal. Luis Villa y Rogelio López Álvarez subdividieron el terreno, por separado. Villa promovió esa tarea en el punto conocido como Kilómetro 627 y López Álvarez del otro lado de las vías del ferrocarril e ideó la fundación de un pueblo llamado Teniente General Durán, pero tras la subdivisión nadie compró y la iniciativa quedó trunca (Álvarez, 2007). En las tierras puestas a la venta por Villa el pueblo iba a llamarse Cristiano Chico y luego se optó por Pichi Huinca. Para 2010 contaba con 228 habitantes.</p>
	La Maruja	1927	28/10/1928	<p>Fundada por Modesto Caretto en tierras de su propiedad. En las tierras de Juan y Modesto Barale, la zona era conocida como Villa Barale. Mediante remate de tierras oficializado el día 28 de octubre de 1928 el lugar pasó a llamarse La Maruja en referencia a una Estancia del lugar. El ferrocarril llegó mediante un ramal que desde Metileo se extendió hasta Arizona en la provincia de San Luis. La actividad que atrajo el ferrocarril fue la explotación del bosque del Caldén. Dan cuenta de ello los aserraderos asentados en la zona durante los primeros años. En la actualidad la explotación ganadera y la agricultura son las principales. Para 2010 contaba con 1.168 habitantes.</p>

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires	Ingeniero Foster	1927	20/09/1910	Ubicada en el departamento de Rancul, se constituye en una estación ferroviaria ubicada en las cercanías del límite con la provincia de San Luis. Fue inaugurada por el ex FC del Oeste el 20 de Octubre de 1927, formaba parte del ramal Metileo - Arizona (hoy levantado). Lleva el nombre por el ingeniero Franck Foster quien fuera durante diez años presidente del Ferrocarril Oeste. Censo 2010: 52 habitantes
	Agustoni	1915	19/05/1919	Ubicada a 3 Km del límite con la provincia de Buenos Aires, en el Departamento Maracó, fue la primera línea del ramal que culmina en Winifreda. En tierras de Bernardino y Epifanio Agustoni se constituyó, la estación y en el medio rural la Colonia Agustoni compuesta, principalmente, por inmigrantes de origen suizo-italiano traídos por la familia Agustoni. Para el Censo de 2010 contaba con 284 habitantes.
	Alfredo Peña	1915	s/f	No se registró información sobre esta Estación, hoy sin habitantes.
	Quemú Quemú	1915	26/07/1908	Nudo Ferroviario
	Huelén	1915	s/f	(Ver Capítulo 9)
	Colonia Barón	1915	21/03/1915	En tierras de Vilfrid Barón, quien donó los terrenos al ferrocarril se erigió, luego del remate de tierras el pueblo de Colonia Barón. En el mismo año quedó conformada la Comisión de Fomento. Las colonias agrícolas que la circundaban tuvieron una fuerte impronta de inmigrantes alemanes (procedentes de Rusia). Como la mayoría de los pueblos de La Pampa tuvo su máxima población hacia fines de la década de 1920, comenzando luego un proceso emigratorio a causas de una multicrisis que afectó la productividad de los campos. En 2010 contaba con 2.804 habitantes.
	Mauricio Mayer	1915	14/11/1914	En campos de la familia Drysdale, surge a instancias del trazado del ferrocarril el pueblo de Mauricio Mayer cuyo nombre hace alusión al ingeniero ferroviario de origen húngaro que participó en la construcción del mismo. Los primeros años de su fundación fueron intensos en el poblamiento del área rural, registrándose una importante cantidad de colonias agrícolas (Inés y Carlota, Espiga de Oro, entre otras). En 1928 se constituye como Comisión de Fomento y posteriormente como Municipio. En 2010 contaba con 291 habitantes.
	Winifreda	1915	3/04/1915	El sitio fue un asentamiento ranquel del cacique Pincén: el Luan Mapú (tierra de guanacos). Luego del reparto de la tierra, las tierras pasaron a propiedad de Juan Drysdale quien tomó posesión en 1886. Conocida por la intensa subdivisión de los campos para arrendamientos precarios

Ferrocarril Oeste - Ferrocarril Sarmiento Origen: Buenos Aires				a colonos inmigrantes el pueblo comenzó a forjarse a partir de 1910 con los intentos de Lemán, otro propietario del lugar. El nombre del pueblo es en honor a Winifreda la hija de José Norman Drysdale, quien había heredado las tierras. Se constituyó en Punta de Riel y contó con numerosos contingentes de población de origen alemán (provenientes del río Volga en Rusia). Para 2010 contaba con 2.222 habitantes.
	Catriló	1897	9/09/1897	Nudo Ferroviario
	Lonquimay	1897	19/06/1905	Las tierras donde se levanta el pueblo pertenecieron a Francisco Madero (Vicepresidente de la Nación durante la primera presidencia de Julio A. Roca). Fueron transferidas luego a Suffern y Berro, quienes fundaron el Pueblo y Colonia Quintana. Surgió como una “media estación” con tanque de agua para aprovisionar a las locomotoras entre Catriló y La Gloria ubicada a 7 Km de la actual estación. El sitio se conoció con el nombre de “El Tanque”, luego, en 1905, la estación se trasladó a su lugar actual, a causa de la mejor calidad del agua. En 1923 eleva su jerarquía a Municipio. En 2010 contaba con 1.680 habitantes.
	La Gloria	1897	12/04/1912	En tierras de propiedad de Eduardo Gomersindo Moreno, hermano de Francisco P. Moreno, geógrafo y naturalista de estrecha relación con los integrantes de la conocida como “generación del 80”. En sus 2500 hectáreas se extendió hacia 1897 el FCO con una dinámica producción agrícola y ganadera. Hacia 1905 la actividad era fructífera en la Estancia La Gloria de Madero y hacia 1910 encomendó la división de la tierra y venta por remate realizado en Catriló. En 1948 adquiere la jerarquía de Comisión de Fomento; hoy es una dependencia de la Municipalidad de Uriburu. Según el Censo de 2010, contaba con 46 habitantes.
	Uriburu	1897	14/12/1894	El poblamiento fue espontáneo asociado a la actividad ganadera. Por Resolución Municipal, en 1970, se establece la fecha de fundación, día en que Eduardo Castex adquiere a Oscar Pearson las tierras que luego mensura y pone a la venta para fundar el pueblo. En 1895 transfiere la propiedad a su hijo, Alberto Eduardo Castex (Pérez, 1987). Las tierras fueron pasando entre varios propietarios (Maqueda, Bouwer, Dodds). Originalmente la zona recibió el nombre de Colonia Uriburu en homenaje a Napoleón Uriburu participante de la campaña militar de 1879. El pueblo prospero debido a la intensa actividad rural aunque entre 1920 (fecha de máxima población) y 1935 se registra una marcada emigración tanto del medio rural como del pueblo. En 2010 el pueblo contaba con 964 habitantes.

	Anguil	1897	2/12/1906	Ubicada en una zona de intensa actividad agrícola y ganadera, el medio rural estaba colmado de colonias. En 1882, la familia Cazaux había obtenido el título de propiedad de 1.250 hectáreas procediendo a su subdivisión, siendo Luis Cazaux un avanzado en el fomento ganadero y la siembra de maíz (Álvarez, 2007). La fundación del pueblo se asigna a Eduardo y Alberto Castex quienes subdividieron la planta urbana y procedieron al remate de las tierras. En 2010 contaba con 1705 habitantes.
	Santa Rosa (Est. General Hilario Lagos)	1897	22/04/1892	Fundada en tierras de Remigio Gil y en una zona de extrema circulación por los caminos de indios, luego utilizados para mensajerías (Trenque Lauquen a Toay). Mediante relaciones de poder Tomas Mason y Remigio Gil concentraron poder económico y político y lograron hacer prosperar el lugar mediante intensas gestiones políticas para lograr la capitalidad del Territorio Nacional. Los primeros pobladores, tanto de origen argentino como inmigrantes poblaron la zona antes de la llegada del ferrocarril dedicándose a actividades ganaderas, agrícolas y comerciales. Hacia 1914, Santa Rosa, contaba con 5.487 habitantes. Declarada en 1951 capital de la provincia de La Pampa, cuenta para 2010 con 102.860 habitantes.
	Toay	1897	1894	Punta de Riel y Nudo Ferroviario
Total de pueblos (se excluyen los nudos ferroviarios)				45

Fuente: Elaboración propia con datos de Álvarez (2007), Forteza (1974) y Aráoz (1991), www.lapampa.gov.ar e información de Municipalidades y Comisiones de Fomento. Dirección Provincial de Estadísticas y Censos.

De esta manera, sobre el Ferrocarril proveniente del Puerto de Bahía Blanca en dirección dominante Sur-Norte se trazaron en La Pampa 46 estaciones/pueblos en sus tres ramales. Del Ferrocarril Oeste proveniente del Puerto de Buenos Aires con dirección dominante Este-Oeste se trazaron 45 pueblos, haciendo un total de 91. De ese total, 24 pueblos/estaciones no registraban población hacia 2015. En algunos de ellos puede mantenerse -o no- en pie la estación y algún vestigio de construcciones pasadas. De los 65 pueblos restantes, 10 tienen menos de 100 habitantes⁷.

Por otro lado, es necesario considerar que el interior de La Pampa existieron ramales secundarios y de importancia local vinculados sobre todo con la extracción de productos que debían ser trasladados hasta las estaciones. La explotación del bosque de caldén (combustible para las calderas de las locomotoras), que tuvo su auge durante las dos guerras mundiales derivó en

⁷ El proceso de evolución del poblamiento de los pueblos rurales se verá en el Capítulo siguiente.

la construcción de varios ramales hacia las estancias ubicadas en el corazón del bosque de caldén. Según expresa Héctor W. Cazenave (1971: s/p) los ramales secundarios de los que se tiene registro en La Pampa, fueron:

- Desde Ceriola hasta Estancia El Seré: según Cazenave (1971: s/p.) “llegó a albergar más de cinco mil hachadores que constituían un pequeño poblado junto a esa curiosa punta de rieles que, pasado el auge, fue levantada”.
- Entre Caleufú y Pichi Huinca se extendía hacia el sur una vía leñera que culminaba en la estancia El Recado, una de las memorables de La Pampa por la intensidad de la explotación del bosque de caldén. Los restos del terraplén pueden observarse en la actualidad.
- Desde Naicó: en la zona centro-este del territorio, partía un ramal que conectaba el Ferrocarril Sud con las explotaciones madereras de Parque Luro.
- Desde Luan Toro: hacia el norte un ramal llegaba hasta la estancia La Blanca.
- Desde Salinas Grandes de Hidalgo hasta la estación Hidalgo se extendía un ramal ferroviario de 8 kilómetros para el transporte de vagonetas con sal.
- Desde el establecimiento La Porteña ubicado en la salina La Colorada Grande hasta General San Martín: un ramal para el transporte de sal de aproximadamente 30 Km.
- Desde el establecimiento salinero de Salinas Grandes de Anzoátegui se extendía un ramal de aproximadamente 52 km (Cazenave, 1971:s/p) hacia el norte, dirigido a la Salina El Chancho, resuelto mediante trocha ancha y sin durmientes (Cazenave, 1971:s/p).

Seguidamente se anotan, a modo referencial, los demás pueblos de La Pampa por los cuales no pasó el ferrocarril. Asimismo se consigna su población según el Censo de Población, Hogares y Vivienda de 2010.

Cuadro 2.3. Pueblos sin Ferrocarril

Pueblos	Fecha de fundación	Departamento	Población 2010
Parera	21/07/1897	Rancul	2.030
Colonia San José	19/07/1910	Quemú Quemú	32
Villa Mirasol	3/08/1906	Quemú Quemú	546
Colonia Santa Teresa	15/10/1921	Guatraché	466
Colonia San Rosario	Sin datos	Caleu Caleu	Sin datos
La Adela	26/08/1909	Caleu Caleu	1.904
Colonia Butaló			
Colonia Emilio Mitre	24/04/1899	Chalileo	Sin datos
Árbol Solo	24/12/1924	Chalileo	Sin datos

Pueblos	Fecha de fundación	Departamento	Población 2010
Puelén	14/11/1893	Puelén	357
25 de Mayo	26/07/1909	Puelén	7.878
Casa de Piedra	23/07/2004	Puelén	154
Algarrobo del Águila	5/02/1899	Chicalcó	329
La Humada	Sin datos	Chicalcó	657
Carro Quemado	5/10/1924	Loventué	301
Chacharramendi	20/06/1901	Utracán	226
Ataliva Roca	20/09/1902	Utracán	707
Colonia Santa María	8/09/1908	Utracán	289
Limay Mahuida	Sin datos	Limay Mahuida	75
La Reforma	14/05/1903	Limay Mahuida	221
Puelches (Colonia Curacó)	24/02/1900	Curacó	420
Gobernador Duval	Sin datos	Curacó	413
Cuchillo-Có	14/03/1899	Lihuel Calel	208

Fuente: elaboración propia con datos de los municipios y comisiones de fomento y de la Dirección Provincial de Estadísticas y Censos.

2.4. Nacionalización, privatización y reestatización del sistema ferroviario. Su impacto en la provincia de La Pampa

Entre 1946 y 1948 todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) que luego fuera llamada Ferrocarriles Argentinos. En la provincia de La Pampa recibieron los nombres de Sarmiento y Roca. Si bien el ferrocarril siguió prestando servicios, las casi nulas inversiones generaron progresivamente un deterioro en la infraestructura hasta el punto de que mucha de ella quedara en estado inutilizable.

Según un documento publicado en línea, por el Consejo Universitario Nacional (s/f), en 1958 comienza un periodo de regresión sumado a políticas públicas en favor del desarrollo de la red caminera, generándose, durante la dictadura militar (1976-1982) clausuras de ramales, suspensión de servicios de pasajeros sobre todo en el interior del país y levantamiento de vías.

De los 41.463 kilómetros de vías existentes en Argentina, hacia 1980 la red ferroviaria había descendido a 34.113 km y el 55% de la longitud de vías se hallaba en estado regular o malo.

En 1991, tras la frase “ramal que para, ramal que cierra”, Ferrocarriles Argentinos fue desarticulada y finalmente privatizada tanto en sus servicios de pasajeros como de cargas. Los servicios de pasajeros fueron transferidos a los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó los servicios. Como se mencionó, la mayoría de los servicios considerados “deficitarios” habían sido desarticulados durante las décadas de 1970 y 1980 y

la gran infraestructura ferroviaria, sobre todo del interior del país, había desaparecido.

Hacia la década de los noventa, ninguna línea férrea destinada al transporte de pasajeros circulaba por la provincia de La Pampa.

Sin embargo, el transporte ferroviario de cargas, se constituyó en fundamental para el traslado de los productos agrícolas hacia el puerto en el marco del nuevo proceso de economía internacional de la década de los noventa. Para las commodities productoras y comercializadoras de oleaginosas (girasol y soja, principalmente), el flete se constituyó en un elemento de peso a la hora del mantenimiento del precio en el mercado internacional⁸.

Es a causa de esto que el transporte de cargas fue concesionado a la empresa Ferro Expreso Pampeano que cubrió y activó el transporte ferroviario en la mayoría de las líneas con destino al puerto de Bahía Blanca.

En el año 2003, el gobierno nacional pone en marcha el Plan Nacional de Recuperación Ferroviaria (PLANINFER), por el cual se reactivó el ex ferrocarril Sarmiento, y luego de casi treinta años de abandono el ferrocarril de pasajeros recuperó su recorrido en la provincia de La Pampa habilitando la línea desde Lincoln a Realicó, mediante un servicio semanal. La capacidad de transporte de la formación, con dos vagones de clase turista y una de Primera, era de 260 pasajeros sentados. El servicio funcionó, a cargo del Estado Nacional, a través de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), quien financiaba la prestación del servicio, en acuerdo con el concesionario titular del corredor de cargas, Ferroexpreso Pampeano S.A. (Diario 26, 17 de junio de 2011) (Fotografías 2.18 y 2.19.).



Fotografía 2.18. El ferrocarril de pasajeros arribando a Realicó el 16/05/2015.

Fotografía 2.19. El ferrocarril de pasajeros arribando a Santa Rosa el 14/03/2015.

Fuente: Beatriz Dillon, 2015

⁸ Por su mayor capacidad de carga y, dado que los costos de explotación no son directamente proporcionales a la distancia recorrida, el ferrocarril es el medio de transporte ideal para el transporte de materias primas en largos recorridos. Un tren operativo de 1200 toneladas equivale a 50 camiones. Con un litro de gasoil: El tren puede trasladar una tonelada a 147 kilómetros; Un camión traslada una tonelada a 37 kilómetros. Esta diferencia se traslada a los fletes. El tren posee aproximadamente cuatro veces menos consumo de combustible que el camión, ofreciendo una mejor eficiencia energética. Asimismo, con una única carta de porte ferroviaria se puede despachar un tren con una carga equivalente a 50 camiones que requieren igual número de cartas de porte carretero (CIN, 2013).

Por su parte, los municipios atravesados por el servicio realizaban, con financiación propia, las distintas obras de seguridad y mantenimiento de la infraestructura de estaciones y sus entornos, de común acuerdo con la SOFSE.

Posteriormente, se incorporó el servicio Once- Santa Rosa; Realicó- General Pico: General Pico- Catriló que empalmaba con el servicio a Santa Rosa. De esta manera una serie de pueblos volvieron a estar conectados mediante el servicio al igual que el tramo Santa Rosa- General Pico. Se incorporaron nuevas formaciones mediante coches de fabricación nacional (Materfer en Córdoba) con una capacidad para 140 pasajeros, aire acondicionado, entre otros servicios de confort. Además las autoridades del consorcio continúan trabajando para incrementar la frecuencia desde y hacia Buenos Aires, así como para extender el servicio a otros pueblos y ciudades de La Pampa. Por su parte, el tren de pasajeros que llegaba hasta Realicó, tenía previsto extender su recorrido hasta la localidad de Rancul. Además, desde el sur de Córdoba, los concejales de Huinca Renancó habían presentado un proyecto para que este servicio arribara, también, hacia esa ciudad.

Según testimonios recogidos en los pueblos, el reingreso del ferrocarril era visto con dejos de nostalgias al perderse por tanto tiempo un servicio que cubría a la mayoría de los pueblos y que fuera desarticulado a partir de una visión mercantilista de conveniencia en la prestación del servicio en manos de empresas privadas. En muchos pueblos pequeños y en algunos de los desaparecidos las estaciones fueron ocupadas por familias rurales y en otras los municipios y comisiones de fomento se encargaron de su preservación y guarda de algunos de los materiales ferroviarios. Otras fueron saqueadas, sobre todo en su material de hierro, desapareciendo en la mayoría las campanas y los durmientes, entre otros elementos).

Al iniciarse en diciembre de 2015 la presidencia del Ing. Mauricio Macri, el servicio de trenes de pasajeros en La Pampa fue nuevamente desarticulado:

A través de una determinación del Ministerio de Transporte de la Nación, a cargo de Guillermo Dietrich, desde mediados de este mes la provincia de La Pampa se quedó nuevamente sin ningún servicio de tren de pasajeros. La triste noticia fue recibida como un baldazo de agua fría por parte de las autoridades locales y provinciales, además de los entusiastas de este popular medio de transporte que se ve interrumpido a un año y medio de su regreso, tras 14 años de ausencia. El motivo sería el escaso uso que tenía el “Cortito” que unía a General Pico con Santa Rosa. (<http://www.eldiariodelapampa.com.ar/> publicado el 26/01/2016).

Le enviamos una carta el 31 de diciembre al ministro de Transporte de la Nación Guillermo Dietrich con dos objetivos: por un lado

explicándole la intranquilidad para saber cómo estaban las obras de ambos puentes⁹, y si se están reconstruyendo, y solicitándole precisiones sobre el servicio que une General Pico con Santa Rosa (...). Le pedimos al ministro que ese servicio interno, que corría los sábados y domingos, empiece a correr los lunes y los viernes: vamos a luchar a fondo desde el municipio y desde el Gobierno pampeano para volver a tener el tren de pasajeros (Declaraciones del viceintendente de General Pico y dirigente vinculado a la recuperación del tren en La Pampa, José Osmar García. En, <http://www.laarena.com.ar/> 25/01/2016 3:49 am).

De esta manera, una nueva visión mercantilista puso fin a la lucha por la recuperación de los trenes de pasajeros en La Pampa. El servicio beneficiaba a los pobladores de pequeños pueblos de La Pampa quienes hacían uso de un servicio de calidad y a bajos precios en su comunicación con las dos ciudades más importantes de La Pampa. Si bien se continúa con los reclamos por la recuperación de los servicios, no hay noticias alentadoras sobre su recuperación.

2.5. Consideraciones finales

De lo analizado se advierte que, a partir de 1890 y hasta 1930 se tendieron la líneas ferroviarias en La Pampa, las que ocasionaron el nacimiento de la mayoría de los pueblos pampeanos. De esta manera se advierte que, excepto en los pueblos surgidos previamente al tendido ferroviario, la ocupación fue anterior a la llegada de los trenes y, por lo tanto, su población es anterior a fecha de fundación, ya que tanto la construcción de las vías como de las estaciones y otras dependencias generaron una afluencia de población que ocupó la zona de operaciones.

El tendido ferroviario en La Pampa, formó parte de un proceso expansivo de ocupación y estructuración territorial cuyo trazado estuvo asociado, por un lado, al proceso diferencial de valorización y reparto de la tierra y, por otro, al interés individual y mercantilista de los propietarios de tierras quienes mostraron su intención por ceder tierras para la fundación de pueblos.

Un elemento a destacar es que el poblamiento de muchos pueblos, surgidos a partir del trazado del ferrocarril, no prosperó debido al alto precio de base fijado para los remates de los solares. Asimismo el valor de base fijado para las chacras (entre 1 y 50 hectáreas) y quintas (entre 50 y 100 has)

⁹ Se refiere a dos puentes sobre el río Salado de Buenos Aires que sufrieron daños a causa de los temporales ocurridos a fines de 2015. Según los testimonios del funcionario, uno de ellos ubicado en el kilómetro 191 y el otro en el kilómetro 184 ambos en la provincia de Buenos Aires. Ambos puentes están entre Bragado y Mercedes. Al cortarse estos puentes, tres empresas resultaron afectadas: Trenes Argentinos (Sofse), de pasajeros y que une Capital Federal con Santa Rosa, Ferro Expreso Pampeano y Ferrobaires.

ubicadas a los alrededores de los pueblos, eran muy elevados. Esto significó que mucha población, aunque tuviera intención de quedarse debió emigrar, a causa de no poder acceder a la propiedad de la tierra.

Con respecto al trazado del primer ferrocarril en La Pampa –el Bahía Blanca al Noroeste- fue el que primero sufrió el impacto del escaso poder de generar ganancias. La ubicación en un área de labilidad ambiental (los valles pampeanos) sumado al monocultivo de trigo generó un proceso de degradación de los suelos cuyo resultado fue una baja progresiva de la productividad, hecho que no convenía a la empresa ferroviaria. La presencia de grandes compañías de tierras y de terratenientes individuales provocó que el proceso de venta de las tierras provocara el despoblamiento rural a causa de la descapitalización de los arrendatarios rurales y el alto precio de la tierra. De los 16 pueblos surgidos como estaciones ferroviarias, 6 no registran poblamiento y solo sus ruinas permanecen y dos tienen menos de 50 habitantes.

De los 28 pueblos trazados a partir del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, 9 no registran poblamiento y la emigración rural fue masiva.

De los 45 pueblos surgidos a partir del trazado del Ferrocarril Oeste, 6 de ellos no registran población en la actualidad.

Es de destacar que aquellos ramales ferroviarios surgidos a causa de la explotación forestal y de la extracción salinera, muchos de ellos se mantuvieron durante el auge de la actividad y posteriormente fueron levantados. El cese de la demanda o las crisis de productividad ocasionaron el despoblamiento y posterior desaparición de muchos de estos pueblos.

En definitiva se entiende que el despoblamiento de los pueblos pampeanos se produjo a causa de la crisis de productividad ocurrida hacia finales de 1920, la ocurrencia de la crisis mundial, la aplicación del modelo nacional de sustitución de importaciones, la sequías sucesivas durante la década de 1920 y el alto valor de las tierras lo que impidió el acceso a muchos productores, del título de propiedad.

Años más adelante el proceso de urbanización acompañó al despoblamiento rural y a la evolución del crecimiento de los pequeños pueblos pampeanos; este tema se desarrollará en el próximo capítulo.

2.6. Referencias bibliográficas

- Álvarez, J. (2007). *Los pueblos de La Pampa*. Santa Rosa: Fondo Editorial Pampeano.
- Aráoz, F. (1991). *La Pampa total*. Aspectos geográficos. Santa Rosa: Ministerio de Cultura y Educación de La Pampa.
- Capel, H. (2007). El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades. En, *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*,

- Universidad de Barcelona, Vol.XII, n° 717, Disponible en <http://www.ub.es/geocrit/b3w-717.htm>. Consultado el 30 de agosto de 2015.
- Cazenave, H. (1971). *El ferrocarril en La Pampa*. Santa Rosa: Prensa Gobierno de La Pampa.
- Dillon, B. (2012). *Geografía de La Pampa. Desigualdades y desequilibrios a nivel local y regional*. Documento de circulación interna de la cátedra Geografía de La Pampa, Inédito.
- Ferrari, M. (2010). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. En, *Apuntes* 24 (1), 26-43. Disponible en <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a03>. Consultado el 30 de agosto de 2015.
- Gaignard, R. (1989). *La Pampa argentina. Ocupación, poblamiento, explotación. De la conquista a la crisis mundial 1550-1930*. Buenos Aires: Solar.
- Guérin, M. (1987). *La oferta pública de tierras en el Territorio Nacional de La Pampa (1897-1919)*. Santa Rosa: UNLPam.
- Lluch, A. (2008). La economía desde la ocupación capitalista a la crisis del '30 y los años posteriores. En Lluch, A y Salomón Tarquini, C. (2008) *Historia de La Pampa*. Santa Rosa: EdUNLPam.
- Martínez M. (s/f) *Los pueblos del desierto. Conquista, urbanización y puesta en producción del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930)*. Tesis Doctoral. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña. Disponible en http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14130/MARTINEZ_Monica.pdf?sequence=1. Consultado el 13 de septiembre de 2015.
- Mayol, A. (1995). La captura de un espacio. Políticas, grupos de poder, colonización y estructura socioeconómica en La Pampa. En, Colombato, J. *Trillar era una fiesta. Poblamiento y puesta en producción de La Pampa territorialiana*. Tomo I. Santa Rosa: UNLPam. p 13 a 48.
- Molins, J. (1918). *La Pampa*. Buenos Aires: Gráfico Océano.
- Ortiz, R. (1958). *El ferrocarril en la economía argentina*. Buenos Aires: Cátedra Lisandro de la Torre.
- Pérez, E. (1987). Uriburu. En, Serie Fundación de Pueblos N°5. Edición de la Dirección General de Cultura de La Pampa, Santa Rosa: Talleres Gráficos Publivisión.
- Scalabrini Ortiz, R. (1983). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. 8° Edición, Buenos Aires: Plus Ultra.
- Schvarzer, J. Regalsky, A. y Gómez, T. (2007). *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Valeri, R. (1979). *Cronología crítica de los ferrocarriles en el territorio de La Pampa 1891-1927*. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa.

Evolución, realidad y futuro de la población rural en La Pampa

Beatriz DILLON



Al horizonte de un suburbio

Pampa:

*Yo diviso tu anchura que ahonda las afueras,
yo me estoy desangrando en tus ponientes.*

Pampa:

*Yo te oigo en las tenaces guitarras sentenciosas
y en altos benteveos y en el ruido cansado
de los carros de pasto que vienen del verano.*

Pampa:

*El ámbito de un patio colorado me basta
para sentirte mía.*

Pampa:

*Yo sé que te desgarran
surcos y callejones y el viento que te cambia.
Pampa sufrida y macha que ya estás en los cielos,
no sé si eres la muerte. Sé que estás en mi pecho.*

(Jorge Luis Borges, 1925)

3.1. Introducción

La evolución y los cambios en la dinámica y estructura de las poblaciones dependen de un amplísimo conjunto de factores demográficos y extrademográficos, por lo que su análisis representa un indicador de síntesis de las condiciones socioeconómicas y del desarrollo de los lugares.

Cualquier alteración en el modelo político-económico implica cambios -positivos o negativos- en el comportamiento de los fenómenos demográficos que componen la dinámica de la población, tanto en su crecimiento, distribución/redistribución y estructura demográfica como en las condiciones sociales y culturales. Según Hernán Otero (2007: 361), “el crecimiento económico, sumado a indicadores más generales e íntimamente asociados a la expansión de la economía, constituye un elemento predictor de innegable importancia para explicar los cambios en el comportamiento de la dinámica de las poblaciones”.

En el marco de las transformaciones rurales, Argentina atraviesa por un proceso donde se entrelazan diferentes condiciones y condicionantes que provocaron y provocan un desplazamiento de la población rural hacia las áreas urbanas y/o una situación inversa que permite apreciar una “vuelta al campo” aunque conservando condiciones de vida urbana.

De esta manera, los espacios geográficos pueden estar insertos en una dinámica de despoblamiento o de repoblamiento rural con particularidades en la movilidad espacial de la población y en la configuración/reconfiguración de los espacios y territorialidades rurales.

En ese contexto numerosos pueblos rurales de la región oriental de la provincia de La Pampa nacidos, principalmente, a causa del tendido del ferrocarril, atraviesan por períodos demográficos que alternan lentos crecimientos con otros de decrecimiento; muchos de estos pueblos manifiestan una tendencia a desaparecer. Además, como se ha explicado en el Capítulo anterior existen una veintena de pueblos que se han despoblado totalmente.

En la primera parte de este Capítulo se analizan, brevemente, las trayectorias conceptuales y operacionales, respecto del estudio de la población rural y los aportes vinculados con el proceso de redistribución de la población

y las formas en que afectan a pequeños pueblos rurales ubicados en el sector oriental de la provincia de La Pampa.

Los siguientes apartados tienen como propósito sintetizar las principales características de la evolución y distribución de la población en la provincia de La Pampa, desde una perspectiva que recupera aspectos estructurales, coyunturales, demográficos y geográficos que han afectado y afectan a los espacios rurales.

Finalmente, se pone el acento en el análisis del comportamiento de la población rural, tanto aislada como agrupada, en los últimos tres períodos intercensales (1991-2001-2010), a efectos de comprender el proceso de redistribución de la población rural así como las rupturas en las tendencias de su ocurrencia. Como se ha mencionado, para profundizar la escala analítica se pone especial atención en los agrupamientos rurales del Este de La Pampa, nacidos a instancias del tendido del ferrocarril, en consonancia con la orientación de este libro. Se recuperan los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la Nación, la Dirección de Estadísticas y Censos de la Provincia de La Pampa y aquellos procesados en la base de datos Redatam+SP de la CEPAL/ CELADE.

3.2. Lo urbano y lo rural: ni tan separados ni tan juntos

Como se ha manifestado en el Capítulo 1, distintas son las perspectivas analíticas del abordaje conceptual de lo urbano y lo rural. Desde esta mirada, actualmente se plantea la dificultad de mantener la dicotomía epistemológica, que propició durante muchos años la coexistencia de dos espacios separados por modos de producción diferencial y por una morfología social particular. Rural y urbano nacieron como categorías analíticas opuestas, o sea como formas de polarización de la ocupación de la población e incluso como oposición.

Algunos planteos, básicamente desde la sociología, tomaron al desarrollo de la revolución industrial como un proceso *civilizatorio*, uno de cuyos elementos fundamentales fue el proceso de urbanización: “si la revolución industrial traía el progreso económico a las sociedades, la urbanización conllevaba el progreso social (...) se estaba poniendo en lo alto de la escala a lo urbano y en lo más bajo a lo rural” (Baigorri, 1995: 1).

Varios autores (Clout, 1976, Echeverri y Ribero, 2002) coinciden en que:

(...) no existe una definición universal de lo rural, la mayoría de las definiciones vigentes realizan una caracterización de las regiones rurales como categoría residual de lo urbano, basándose en consideraciones demográficas y/o productivas. Es por ello que la “categoría rural” se aplicaba normalmente a aquellos asentamientos dispersos o de baja concentración poblacional, cuya base económica descansaba en las

actividades primarias y sus encadenamientos; donde el modo de vida era bastante homogéneo y diferente, a la vez, de la “categoría ciudad” (Pasciaroni, Olea y Schroeder, 2010: 1)

La evolución del crecimiento y expansión de las ciudades demuestra que éstas han sido lugar de destino de gran parte de la población mundial. El desarrollo del capitalismo intensificó dicho proceso de urbanización a costa de la desarticulación, en algunas áreas y/o Estados, de las bases de sustentación social rural.

Como se ha mencionado en el Capítulo 1, más allá de las particularidades locales y su idiosincrasia, la transformación rural comparte muchas características centrales en todos los países del mundo: una de ellas es parte del proceso general de urbanización que en sí mismo es un componente integral de la transformación estructural de los países:

La urbanización de las regiones rurales se refiere a una serie de diferentes tendencias. Económicamente, los hogares rurales diversifican su empleo e ingresos por medio de la participación en la manufactura y las actividades de servicios que solían ser parte de la identidad urbana. Demográficamente, muchos hogares ahora se pueden describir como multiubicación, pues sus miembros viven y/o trabajan a lo largo de la división urbano-rural. La cultura rural también está cambiando, para bien o para mal (o con elementos de ambos), debido a un acceso más fácil para las ciudades y los pueblos a la difusión de la radio, la televisión, y más recientemente a los teléfonos móviles y al Internet. Lo rural y lo urbano solían ser mundos diferentes, pero las distinciones se están difuminando. Este proceso de urbanización rural se desarrolla con la intensidad más fuerte en la (crecientemente porosa) interfaz de la antigua división rural-urbano. Pueblos y ciudades pequeñas están en la parte urbana de esta zona verdadera de cambio (Berdegú y Proctor, 2014: 3).

Los estudios sobre el tema son abundantes, sin embargo es necesario, de acuerdo al propósito de este libro detenerse en un análisis que aborde las particularidades espaciales en Argentina y, sobre todo, en La Pampa oriental, en el marco del proceso histórico de integración a la economía mundial y en los efectos sobre la distribución/redistribución de la población rural.

3.3. Lo rural y el análisis demográfico

Según plantean Julio Berdegú y Felicity Proctor (2014), la distribución de la población rural en el mundo no es una cuestión marginal ya que aproximadamente la mitad de la población mundial (3.400 millones de personas equivalentes al 46% de los habitantes del mundo) viven en zonas rurales; de

los cuales 700 millones reside en pueblos y ciudades pequeñas y medianas de hasta 300 mil habitantes. Alrededor del 23% de la población del mundo reside en pueblos con 2 mil habitantes o menos.

El declive la población rural, sobre todo en las tres grandes regiones en desarrollo, (África, Asia y América Latina), arroja un ritmo de entre el 1% y el 2% por año entre 1985 y 2015. En América Latina, menos del 20% de la población vive en zonas rurales, pero, como se interrogan Berdegú y Proctor (2014: 4) ¿dónde está el resto de la población?:

A menudo se asume que todos ellos se han movido a las grandes ciudades (...). Menos comentado es que numerosos pueblos y centros urbanos pequeños y medianos están creciendo vigorosamente (...), a un ritmo que es tanto o más rápido que la tasa de crecimiento de la población de las grandes aglomeraciones urbanas y megalópolis.

Si bien esto es cierto, es también necesario reconocer que el proceso de emigración rural ha afectado y afecta a un importante número de pueblos con menos de 2.000 habitantes que presentan una tendencia sostenida de decrecimiento y su futuro se perfila hacia la probabilidad de desaparecer.

Berdegú y Proctor (2014: 6) sostienen que es necesario evitar la dicotomía rural/urbano como categorías fragmentadas, sino que deberían ser abordadas en un “gradiente de condiciones que va desde localidades rurales profundas –muchas en número, pero con cada vez menos personas en ellas- hasta, en el otro extremo, aglomeraciones urbanas”. En el medio de dichas condiciones coexisten una infinidad de territorios rurales/urbanos con “arreglos socioespaciales” que involucran pueblos y ciudades más pequeñas que, “no son solo un conjunto de ubicaciones individuales distribuidas al azar en un espacio geográfico”, sino que conforman lugares con una identidad socialmente construida relacionados mediante flujos (personas, bienes, servicios ambientales, dinero, información) y que “comparten una historia social, política y económica, y como resultado se han enraizado instituciones formales e informales que son fundamentales en la formación de su vida social, así como las formas en que interactúan con las grandes fuerzas y tendencias del desarrollo nacional y la globalización” (Berdegú y Proctor, 2014: 6):

(...) todos estos cambios dan luz a coaliciones sociales y políticas que serían inimaginables en un paisaje puramente agrario. Los centros urbanos conectan a las sociedades rurales con el mundo exterior de una manera que simplemente no se produce cuando el lugar más poblado es un pueblo de unos pocos cientos o, a lo sumo, unos pocos miles de individuos. En resumen, la aparición y desarrollo adicional de los territorios rural/urbanos tiene el efecto de difuminar lo que alguna vez

fueron agudas distinciones económicas, sociales y culturales entre los lugares, las personas y las sociedades (Berdegúe y Proctor, 2014: 6-7).

En este contexto de transformaciones, las definiciones operacionales, la recolección de datos estadísticos y el análisis demográfico “siguen muy arraigadas en ideas, criterios y, muy a menudo, datos obsoletos”. Como se ha manifestado en Capítulo 1, en muchos países, lo “rural” se define como residual lo “urbano”. Esto provoca, a menudo, errores de clasificación y de medición de lo “rural” y muchas veces, desde la óptica político-institucional y a la hora de diseñar estrategias de desarrollo, los pueblos y pequeñas ciudades quedan contenidos en categorías de “tierra de nadie” (Christiansen y Todo, 2014).

Según la Base de Datos, elaborada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC, 2013) en Argentina se define operacionalmente a las áreas urbanas y rurales como aquellas que diferencian espacios según su forma de distribución. Se identifican:

Urbano	Rural agrupado	Rural dispersa
Población concentrada de 2.000 y más habitantes	Población asentada en sitios de menos de 2.000 habitantes	Población diseminada en el medio rural.

A efectos del abordaje de lo pretendido en este libro se adopta para el análisis una categorización que divide a la población rural agrupada en La Pampa, en tres categorías¹⁰:

Localidades muy pequeñas	Localidades pequeñas	Localidades grandes
0 a 499 habitantes	500 a 999 habitantes	1000 a 1999 habitantes

Sobre la base de esta categorización y según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010, se identificaron en La Pampa 12 localidades grandes (1000 a 1999 habitantes); 10 localidades pequeñas (500 a 999 habitantes) y 43 localidades muy pequeñas con menos de 500 habitantes.

Entre los centros urbanos (2000 habitantes y más) se contabilizan 15 pequeñas ciudades de 2000 a 4999 habitantes; 5 de 5000 a 9.999, 1 de entre 10.000 y 14.999 y dos de más de 50.000 habitantes: el Gran Santa Rosa

10 En el Rediseño del Sistema de Indicadores Socioeconómicos de Argentina, elaborado por el INDEC en 1997, a la definición operacional de la población rural, según tipo de asentamiento, se la desagrega en: rural dispersa; rural en localidades de 0 a 499 habitantes; rural en localidades de 500 a 999 habitantes y de 999 a 1999 habitantes.

(Santa Rosa-Toay) con 114.486 habitantes (Santa Rosa 102.860 habitantes y Toay 11.626) y General Pico con 56.795 habitantes.

En los párrafos precedentes se abordará detenidamente la situación de la población rural en La Pampa.

3.4. Tendencias de la población rural en Argentina

Según los estudios referidos a la temática (Pasciaroni, Olea y Schroeder, 2010; Murmis y Feldman, 2005, Manzanal, 2006, entre otros) la población rural de Argentina atraviesa un proceso de franca disminución desde hace más de un siglo. Entre 1895 y la actualidad la población rural cayó progresivamente desde el 62,6% al 9,1% en 2010.

Por su parte, la población rural agrupada representaba, según el último Censo, el 3,3% y la rural dispersa el % 5,8. De acuerdo con la distribución (Figuras 3.1 y 3.2.), tanto la población rural dispersa como la agrupada, presentan una concentración en el macro espacio pampeano, en el eje circulatorio que definió el trazado del ferrocarril hacia el Noroeste y el Noreste Argentino y que dio origen a un abanico de pueblos y población rural dispersa a causa de la actividad económica de base agraria.

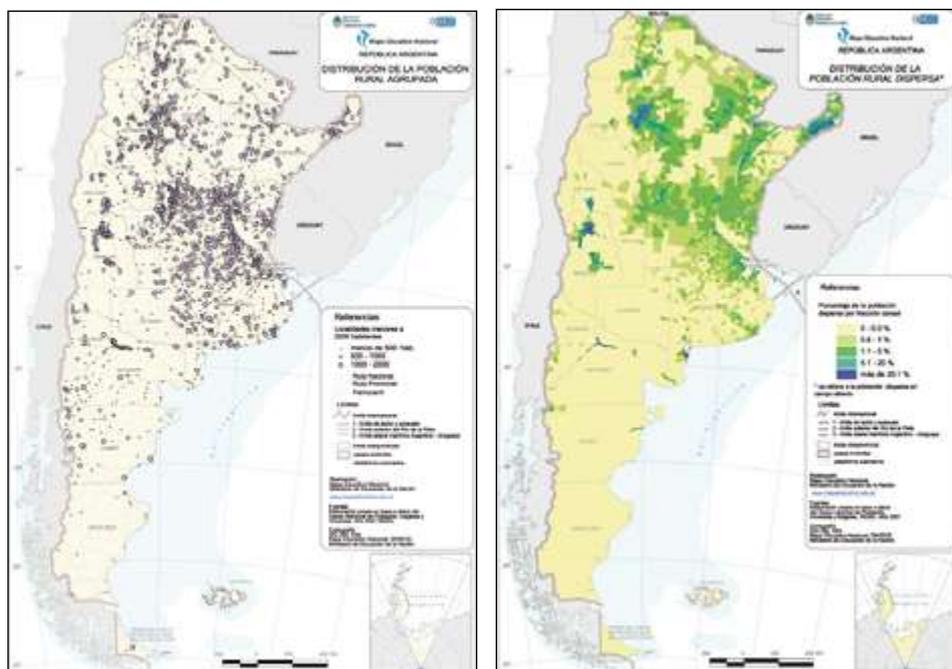


Figura 3.1. Distribución de la población rural agrupada, Argentina, 2010.

Figura 3.2. Distribución de la población rural dispersa, Argentina, 2010.

Fuente: <http://www.mapaeducativo.edu.ar/Atlas/Poblacion>

Como se ha expresado en Capítulos anteriores, factores asociados a la crisis de rentabilidad del sector agropecuario, a partir de la década de 1930, el cierre de los mercados internacionales graneros y el desarrollo de la industria favorecieron el proceso de emigración rural, la que se hizo mucho más evidente en el macro espacio pampeano.

En este sentido, los procesos urbanos generaron factores positivos para el asentamiento poblacional consistente en mejores condiciones de vida, mayor disponibilidad de empleo y servicios, entre otros. En las regiones extrapampeanas cuya producción agrícola está orientada hacia el mercado interno, si bien el porcentaje de éxodo rural fue menor varía en la época de ocurrencia, y se hace más evidente a partir de los años '60.

De esta manera, en Argentina, a lo largo del proceso histórico, los motivos de la emigración rural pueden asociarse con hechos estructurales como los efectos provocados en el empleo rural a causa de la disminución de la rentabilidad de las tareas agrarias. En coincidencia con Anabella Graffigna; Gilda Godoy y Ricardo Ovejero (2012: 5):

Tras la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo económico de la agricultura, fundamentalmente en los países industrializados, llevó consigo cambios espectaculares tanto en las formas de producción económica como en la tecnología aplicada. La transformación en la agricultura se traduce en: aumento del tamaño de las explotaciones agrarias con el fin de lograr economías de escalas, aumento del grado de especialización de la producción y la intensificación de inversiones de capital y las explotaciones agrarias constituyen una parte del sistema agroalimentario.

Durante la década de los noventa del siglo XX, la aplicación del modelo económico neoliberal, provocó fuertes cambios políticos, sociales, económicos, culturales y ecológicos que afectaron sustancialmente a las territorialidades rurales, particularmente a los sujetos y agentes intervinientes en sus múltiples actividades. El proceso de cambio y expansión de la frontera agropecuaria generó transformaciones no solo a nivel social sino también territorial alterando las condiciones que sostenían las actividades y generando un desplazamiento hacia zonas de bordes donde la vulnerabilidad natural y social provocaron y provocan alteraciones en la formación social rural, en los medios de producción, en la productividad y en la conformación de nuevas territorialidades.

Tal como lo expresa María Eugenia Comerci (2012: 191) estas reconfiguraciones redefinen las relaciones de poder en el campo social agrario:

(...) el corrimiento de la frontera agropecuaria en el interior del país, asociado con los procesos de agriculturización y pampeanización, obedece a una serie de cambios estructurales de tipo macroeconómico, generados en el contexto postdevaluatorio favorable para

la comercialización de oleaginosas en el mercado externo, y de tipo tecnológico-ambiental, asociados con el incremento de las precipitaciones y las nuevas tecnologías que posibilitan la producción en áreas marginales y agroecológicamente frágiles. Asimismo, esta expansión se vincula con un cambio en las prácticas y estrategias de los productores pampeanos con ganancias extraordinarias por la renta del suelo y la producción de oleaginosas, que se expanden vía arrendamiento o propiedad hacia tierras de bajo costo del norte, centro y Patagonia argentina. Producto del corrimiento de la frontera agropecuaria en la región pampeana y la consecuente valorización de los espacios que la bordean, extensas superficies de vegetación natural están siendo incorporadas a la producción agrícola-ganadera. Además del deterioro ambiental y la simplificación del paisaje, estos procesos implican una redefinición de las relaciones de poder dentro de la estructura agraria que fortalece procesos de expulsión de sectores campesinos, poseedores de tierras fiscales y privadas, comunidades indígenas y aparceros precarios.

Específicamente, por su ubicación, la provincia de La Pampa, experimenta desde la década de 1990 importantes cambios a partir del crecimiento de las hectáreas cultivadas con girasol, soja y maní, lo que provocó una disminución sustantiva y un corrimiento de la producción cerealera tradicional de trigo y maíz. Esto a su vez, impactó sobre la producción ganadera la que progresivamente va extendiéndose hacia el Oeste en zonas donde las condiciones ambientales generales, extreman los procesos de vulnerabilidad ecológica a la vez que afectan, sustancialmente, a las comunidades rurales pastoriles del Oeste pampeano.

La penetración del capital en Argentina mediante agentes vinculados al agro o no, ha facilitado el desarrollo de la agricultura por contrato, los pools de siembra y las grandes inversiones de capitales nacionales y extranjeros en los espacios rurales. Estas asociaciones y nuevas prácticas expresan lógicas territoriales empresariales que se manifiestan en el manejo de los recursos, dominadas por la búsqueda de ganancia en el corto plazo y provocando marcadas transformaciones que ocasionan serias secuelas en términos socio-ambientales y de soberanía alimentaria.

En este contexto, regiones con una organización preexistente campesina y/o indígena como el Oeste de La Pampa, se han valorizado por el avance del capital y empiezan a recibir distintas presiones que afectan de modo desigual a cada territorio (Dillon y Comerci, 2015). Además del deterioro ambiental, estos procesos implican una redefinición de las tramas sociales que devienen, en algunos casos, en procesos de expulsión de sectores campesinos poseedores de tierras fiscales y privadas, comuneros, pueblos indígenas

y aparceros precarios, ante la revalorización de amplios espacios del país puestos en producción para la exportación de productos.

La materialización de los profundos cambios rurales en La Pampa de las últimas décadas han generado la desaparición de los alambrados en el Este, a causa del avance de la producción sojera y un proceso masivo de cercamiento en el Oeste, que puso fin a los territorios abiertos que mantuvieron la producción pastoril familiar durante cientos de años. La aparición de propietarios ausentes, el cercamiento, las prácticas abusivas de desalojo, el comportamiento sumiso de muchas puesteras y puesteros oesteños, generaron un fuerte proceso de despoblamiento rural, población que se dirigió hacia las pequeñas localidades ubicadas en la zona (Dillon, 2012b y Dillon y Comerci, 2015).

3.5. Evolución y generalidades del proceso de poblamiento en La Pampa

Como se ha mencionado, el territorio comprendido por la actual provincia de La Pampa se ubica en un área de transición entre los dominios Atlántico y Pacífico configurando un área donde las características de subhmedad transitan hacia un ambiente árido de Este a Oeste. Se incorporó al Territorio Nacional luego de la campaña militar al “desierto” perpetrada entre 1878 y 1879 anexándose como área marginal al macroespacio pampeano argentino (Figura 3.3.).

En La Pampa, el modelo socioeconómico aplicado en Argentina, a mediados del Siglo XIX y la desigual valoración y apropiación de los recursos definieron la diferenciación espacial e influyeron en las características demográficas de los distintos espacios. Tal como se ha dicho, la isohieta de 500mm estableció un límite ecológico, pero sobre todo ideológico e intencional que fragmentó el espacio en un sector claramente agropecuario, ubicado al Este y un sector de economía pastoril extensiva hacia el Oeste.

De esta manera, la orientación productiva provincial presenta una conformación dual, donde el Este se orienta hacia la producción agrícola y ganadera con destino al mercado nacional e internacional. Como zona de borde del macro espacio pampeano argentino, la transición hacia los espacios donde predomina la semiaridez (conocida localmente como el caldenal) concentra una fuerte producción ganadera bovina la que se desplaza progresivamente hacia los espacios del Oeste, a causa del impacto del corrimiento de la frontera productiva de los últimos años. De esta manera, amplios espacios, otrora ocupados por puesteros pastoriles localizados en el ámbito rural aislado están siendo afectados por procesos estructurales que ocasionan su movilidad.

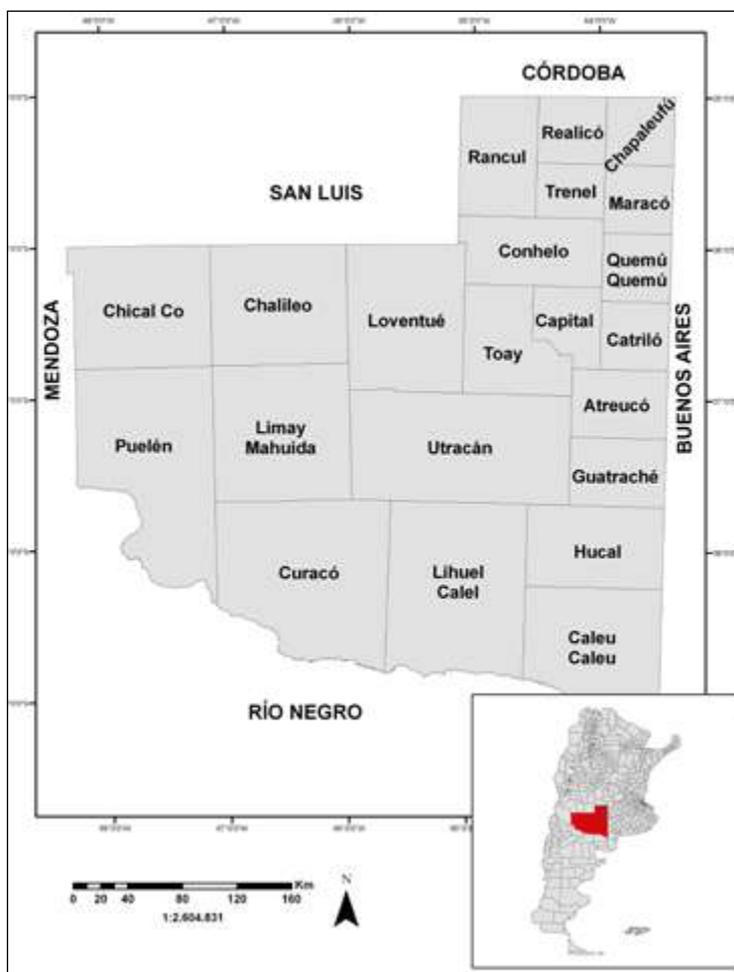


Figura 3.3. Localización de la provincia de La Pampa.

Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2014.

A partir de 1951, luego de la provincialización de La Pampa, comienzan a configurarse tres espacios geográficos con características socioeconómicas diferenciales. Dichos espacios persisten en la actualidad y son: al Este, el Espacio agropecuario; al oeste el Espacio pastoril y posteriormente, a partir de los años '70, el Espacio de agricultura bajo riego y producción de hidrocarburos, ubicado al sudoeste de la provincia, sobre la margen del río Colorado (Covas, 1998). Actualmente, este espacio, atraviesa por intensos cambios territoriales a causa de la intensa actividad hidrocarburífera la que ha afectado, profundamente, tanto el volumen y la localización así como los componentes socioculturales de la población (Figura 3.4.).

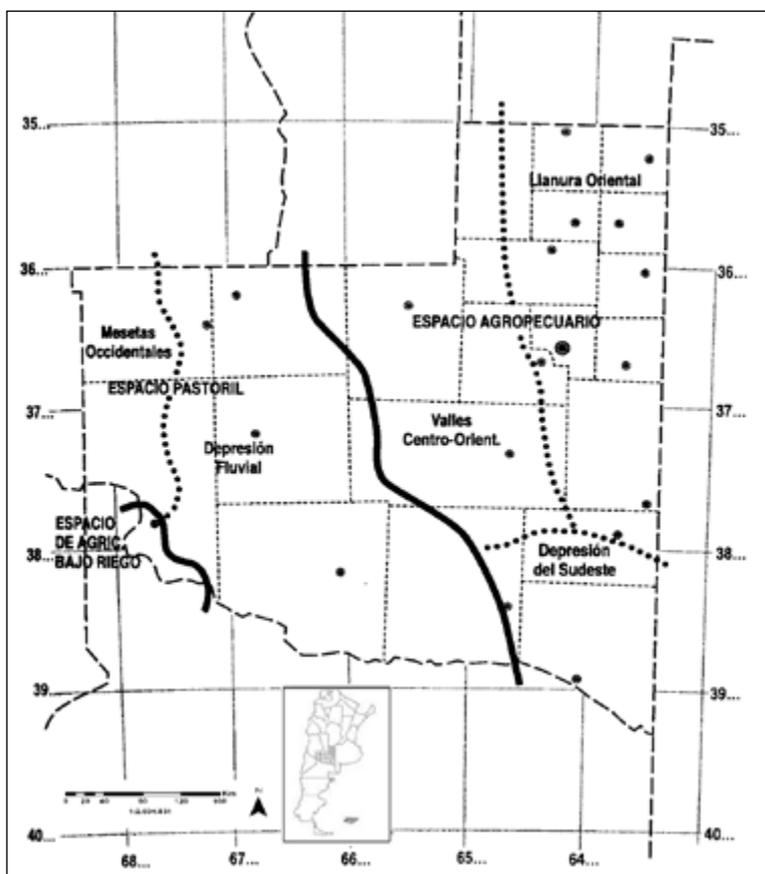


Figura 3.4. Espacios socioeconómicos de La Pampa
Fuente: Adaptado de Covas (1998: 21).

El espacio agropecuario concentra más del 95% de la población de la provincia, localizada, mayormente, en áreas urbanas y, principalmente, en las ciudades de Santa Rosa -capital de la provincia- y General Pico.

Por su parte, los departamentos del Oeste son los menos poblados: en una extensión que supera el 60% del territorio se localiza menos del 5% de la población provincial. En un ambiente de marcada aridez, la población del 'Oeste' se organiza en unidades familiares de producción/consumo basadas, principalmente, en la cría de ganado (vacuno, ovino y caprino) y la producción de artesanías. En estos departamentos, la población se localiza, en su mayoría en el medio rural. En los departamentos Caleu Caleu, Curacó, Chicalcó, Lihuel Calel y Limay Mahuida el 100% de la población habita en el medio rural. En el departamento Chalileo, la localidad de Santa Isabel (2.526 habitantes para 2010) ha sido una de las más dinámicas en el crecimiento intercensal (33,3% de variación intercensal entre 2001-2010).

El departamento Puelén, es un caso atípico dentro de los del ‘Oeste’. Al amparo de las políticas de planificación de los primeros años de la provincialización, se orientaron hacia el ‘desarrollo’ de áreas potencialmente productivas bajo la aplicación de riego sobre el valle del río Colorado. La localidad de 25 de Mayo (7.878 habitantes) ubicada en este departamento ha tenido, entre las décadas de los años ‘70 y ‘80 un ritmo de crecimiento diferente al resto de las localidades de los departamentos del Oeste. El descubrimiento y la explotación de petróleo, en esta misma área, marcan, en la década de los ‘90 y hasta la actualidad, otra de las diferencias demográficas de esta localidad sobre el resto.

Con respecto a la evolución del poblamiento, a partir de 1850, la aplicación nacional de políticas pro-migratorias significó, en el marco de un proceso internacional de movimientos de población, un “punto de partida” –por lo menos recomendable– para el análisis de los movimientos de población en La Pampa. Hacia fines del XIX, la Argentina se incorpora al mercado mundial como exportadora de productos primarios lo que derivó en la adopción de políticas “expansionistas” a efectos de incorporar los territorios que aún estaban bajo control indígena. La invasión en tierras ocupadas por pueblos originarios significó “la desarticulación de un espacio incompatible con la producción a gran escala para los mercados internacionales” (Lluch y Maluendres, 2008: 22) y la incorporación de un número significativo de hectáreas las que, en su mayoría ya se habían adjudicado previamente a “la campaña”. Según estos autores, el porcentaje de adjudicación de las tierras más aptas para la actividad ganadera se acercaba al 90%, mientras que en las zonas marginales y desérticas del Oeste pampeano descendía al 1,5%.

Hacia fines del siglo XIX la ganadería predominaba en el territorio de La Pampa. El ovino ocupaba las mejores tierras luego que el ganado bovino fuera desplazado hacia el Oeste. Para esta época, en la provincia de Buenos Aires se hacía cada vez más notorio el avance de la agricultura.

Como se ha mencionado, en 1884, la Ley 1532 de Territorios Nacionales da origen al Territorio Nacional de La Pampa. La organización del territorio significó el comienzo de lo que Fernando Aráoz (1991:24) denominó el “poblamiento de La Pampa moderna”, o mejor, el repoblamiento con indígenas “adaptados” o a causa de movimientos internos de población proveniente de provincias o territorios vecinos. Para finales del Siglo XIX, el peso de la inmigración extranjera era inferior al 20%. Para 1882, se registraban las fundaciones de Victoria y General Acha y algunos otros agrupamientos fruto de iniciativas particulares y vinculadas a la actividad ganadera.

Entre 1890 y 1920, el Este de La Pampa se cubrió de un abanico de redes ferroviarias, con base en los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca lo que reforzó la estructura productiva preexistente. Entre 1887 y 1895 la población del Territorio Nacional de La Pampa se duplicó con un crecimiento medio anual superior al 100%.

Durante los primeros treinta años del siglo XX, la fundación de pueblos estuvo asociada al desarrollo económico de la porción oriental y el trazado del ferrocarril es el fiel reflejo de ello. Específicamente, entre 1895 y 1914, el crecimiento medio anual de la población ascendió al 74‰, lo que implicó que en 27 años (1887-1814) el crecimiento medio anual ascendió al 174‰. Entre 1914 y 1920 el crecimiento medio anual descendió al 32‰ manifestando el freno a la movilidad impuesto por la ocurrencia de la primera guerra mundial (Figura 3.5.).

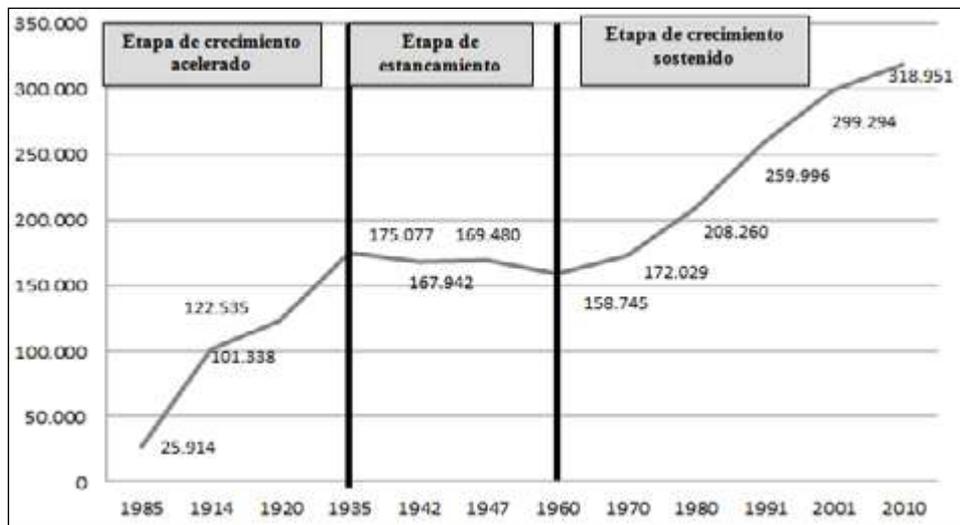


Figura 3.5. Evolución del crecimiento de la población de La Pampa 1895-2010
Fuente: Elaboración propia con datos de los Censos Nacionales y Territoriales.

Los estudios desde la demografía histórica para La Pampa permiten apreciar que el “máximo aporte de población migrante transoceánica se registró entre 1921 y 1924 con 34.562 migrantes” (Dirección General de Inmigración, 1925: 24-25; citados en Maluendres, 1995: 130). Según la misma fuente, entre 1881 y 1924 la afluencia total de ingresos de extranjeros a La Pampa, fue de 95.674 personas correspondiendo, en su mayoría a españoles e italianos y en tercer lugar a los llamados “rusos” correspondientes a población de origen alemán procedente de las riberas del río Volga (alemanes del Volga).

El largo período intercensal de 1920 a 1935 no permite ver la cima del crecimiento de la población de La Pampa ni el corte del inicio del descenso. Algunas estimaciones dejan entrever que la población hacia fines de los años '20 podría haber alcanzado los 200.000 habitantes (Maluendres y Lluh, 2008); el caso es que el Censo de Territorios Nacionales de 1935 arrojó para La Pampa una población total de 175.077 habitantes de los cuales el 49,6% vivía en el medio rural.

A finales de dicha década se inicia otro ciclo en la historia del poblamiento de La Pampa. La conjunción de factores macro y microeconómicos (crisis mundial y de rentabilidad coyuntural), físico-ambientales (sequías extremas y cobertura de cenizas volcánicas por erupciones producidas en la cordillera de los Andes) y de manejo de los recursos (desforestación intensa, monocultivo de cereales y degradación de los suelos por voladuras y pérdida de nutrientes) generó mecanismos que provocaron el inicio de un proceso de emigración/despoblamiento y redistribución espacial de la población pampeana (Dillon, 2012a) a causa de una marcada crisis de rentabilidad agraria.

El período intercensal entre 1935 y 1942 marcó un descenso, en números absolutos de 8.725 personas y por primera vez, desde la época censal, se evidenció una tasa de crecimiento anual negativa (-6 ‰).

El fenómeno de la emigración se acompañó del inicio del proceso de urbanización por lo que la mayoría de los desplazamientos se dirigieron hacia los pueblos y ciudades de La Pampa, hacia la provincia de Buenos Aires y hacia la provincia de Chaco. En síntesis, desde mediados de la década del '30, donde la población era de 175.077 habitantes (Censo Territorial de 1935) se evidencia un proceso de decrecimiento -en números absolutos- y una desaceleración del ritmo de crecimiento que se mantuvo con tendencia negativa hasta el período intercensal 1960-1970. El ritmo de crecimiento comenzó a tener valores similares a la media nacional recién en los períodos intercensales subsiguientes (1970/1980 y 1980/1991).

Asimismo, desde mediados de la década de 1930 y hasta los años '80 han ocurrido procesos sustantivos de cambio demográfico como la disminución del índice de masculinidad en consonancia con el aumento del ritmo de la urbanización/despoblamiento rural, la disminución de la participación de la población de origen extranjero y un comportamiento muy irregular de las tasas de natalidad y mortalidad. El descenso de las tasas de natalidad implicó efectos importantes en el descenso del crecimiento natural¹¹.

Los años comprendidos entre 1950 y la actualidad constituyen para la historia demográfica reciente de la provincia de La Pampa un período de características particulares, que si bien costó recuperar cuarenta años de estancamiento poblacional no está exento de efectos cualitativos y locacionales

11 Las tasas de natalidad y fecundidad, en el período intercensal 1980-1991 han disminuido en la provincia de La Pampa. Este descenso de la fecundidad es observable en casi todos los grupos etarios de mujeres en edades fértiles (14-49 años). Afecta especialmente a las de más edad y alcanza su máximo de disminución en uno de los grupos más prolíficos tradicionalmente: las mujeres de 25 a 29 años. La tasa bruta de natalidad para el año 1980 fue de 24,4 ‰ y para 1991 de 24‰, descendiendo en los últimos años al 17‰ en 2010 y al 15,5 ‰ en el 2013. La Tasa Bruta de Mortalidad se ha mantenido constante en los últimos 10 años en valores medios del 7,2‰.

(Aráoz, 1991). La provincialización (1951/52)¹² inicia una etapa de organización política y administrativa con cambios importantes en la conformación del espacio que expresa su correlato en una nueva estructura y dinámica demográfica con centro en la urbanización. El crecimiento de las principales ciudades pampeanas (Santa Rosa y General Pico), a partir de los primeros años de la década de 1950 es, en parte, consecuencia de la generación de una importante estructura de empleo urbano (independiente de la actividad agropecuaria predominante) a causa de la organización de los Estados provincial y municipales.

Durante este proceso se consolida el crecimiento de la ciudad de Santa Rosa constituyéndose en la más poblada de la provincia. Como se podrá comprobar más adelante, este proceso de redistribución de la población, generado por condiciones propicias para el poblamiento, ocasionó que parte de esos contingentes receptados en Santa Rosa, provinieran del interior de la provincia, entre ellos los habitantes del Oeste sumidos en un proceso de dificultades económicas y falta de perspectivas futuras a causa, entre otras, de la interrupción definitiva del escurrimiento de los ríos Atuel y Salado-Chadileuvú-Curacó.

Durante el período intercensal 1970-1980, se inicia un proceso de recuperación del ritmo de crecimiento de la población y se alcanza una población de 208.260 habitantes. Las causas del crecimiento pueden asociarse con la dinamización de la estructura productiva primaria y el impacto de los planes de desarrollo aplicados en la ribera del río Colorado al sudoeste de la provincia. Este crecimiento estuvo acompañado por la persistencia del proceso de concentración en el Este de la provincia.

Para 1991, la población ascendió a 259.996 habitantes, lo que representa un peso relativo del 0,8% de la población total del país. La tasa media de crecimiento anual en el período intercensal 1980-1991 ascendió al 21,2%, cifra ésta superior a la tasa media anual nacional (14,7 ‰).

Los cambios también se hicieron evidentes en la estructura demográfica. La composición por sexo equilibró la presencia de varones y mujeres (50,35% y 49,65% respectivamente). La proporción de la población femenina fue mayor en los dos departamentos que contienen a los centros urbanos más importantes de la provincia: Capital con 95,5 hombres cada 100 mujeres y Maracó con 96,9 hombres cada 100 mujeres. Los departamentos del Oeste siguieron mostrando la prevalencia masculina.

Los últimos dos períodos intercensales (1991-2001 y 2001-2010) evidencian que la provincia registra un ritmo de crecimiento anual lento, a causa del escaso aporte del crecimiento natural y del exiguo impacto de las

12 El 20 de julio de 1951, el Territorio Nacional de La Pampa se constituye en la Provincia Eva Perón. Por Convención Constituyente, el 29 de enero de 1952 se sanciona la Constitución Provincial la que queda sin efecto en 1955 y la provincia pasa a llamarse de La Pampa. En 1960 se sanciona la segunda Constitución (Maluendres y Lluch, 2008).

corrientes inmigratorias. Esta ralentización del crecimiento general se hace más evidente en aquellas áreas donde la población es reducida y localizada en ambientes rurales. La Tasa de Crecimiento Anual Media descendió a 13,5‰ en el período 1991-2001, y a 7,1‰ para el período 2001-2010. Asimismo, el saldo migratorio provincia anual período 2005-2010 fue de 89 personas y la Tasa de Migración Neta para el mismo período de 0,3‰, lo que indica que al escaso aporte realizado por el crecimiento vegetativo hay que agregar el casi nulo aporte de la migración lo que indica que las proyecciones del crecimiento demográfico seguirán siendo lentos.

Respecto de las condiciones sociales, para el 2010, el 3,9% de la población y el 5,7% de los hogares presentan Necesidades Básicas Insatisfechas, representado la provincia argentina con menores valores. Sin embargo los desequilibrios regionales son bastante marcados.

Desde el punto de vista departamental, aquellos ubicados en el Este provincial son predominantemente urbanos (Figura 3.6.).

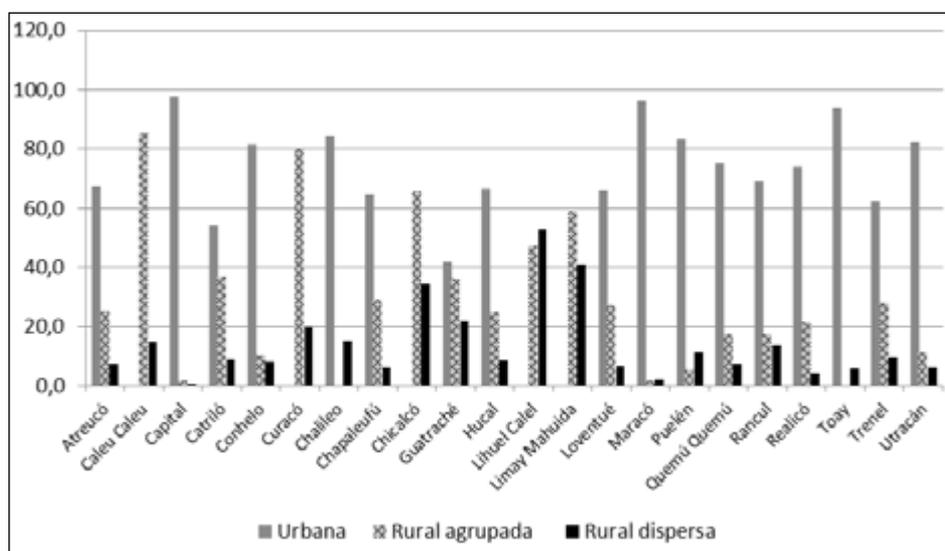


Figura 3.6. Evolución de la población urbana y rural (agrupada y dispersa) por Departamento. La Pampa, 2010 (en porcentajes)

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC; 2010 y Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa

Específicamente, en el extremo Oeste de La Pampa, el departamento Chicalcó posee toda su población rural (66% concentrada y el resto dispersa). En este departamento, la localidad de Algarrobo del Águila (cabecera departamental) presenta una ubicación estratégica en la intersección de las rutas nacionales 151 y 143 y para el Censo 2010 registró una población de 329 habitantes con una variación intercensal del 128% (segunda localidad de mayor

crecimiento en la provincia de La Pampa). En el mismo departamento, la localidad de La Humada, localizada a la vera de la Ruta Provincial 10, ha tenido un variación intercensal del 58% y su población aumentó de 419 habitantes en 2001 a 657 en 2010. El resto de la población rural dispersa se asienta en puestos conformados por unidades familiares de producción/consumo, los que pierden población de acuerdo a los resultados del último relevamiento censal. De esta manera, en este departamento se evidencia que mientras que la población total disminuyó de 1.595 en 2001 a 1.502 en 2010 los pequeños agrupamientos rurales crecieron exponencialmente a causa del despoblamiento rural disperso.

En Chalileo, la población urbana (85%) reside en la localidad de Santa Isabel que registró una variación intercensal del 33% y su población ascendió a 2.526 habitantes.

Los departamentos de Lihuel Calel, Curacó y Limay Mahuida registran, también, la totalidad de su población residente en el área rural. Lihuel Calel, es el departamento menos poblado de la provincia y además su población decreció en el último período intercensal (de 547 a 439 habitantes); en el caso de Limay Mahuida su población tuvo un pequeño crecimiento de 475 a 503 habitantes. Curacó, por su parte también registró un leve crecimiento en el período intercensal (de 886 a 1.040 habitantes) y Caleu Caleu un variación intercensal positiva de 11,5%.

3.6. La población rural -agrupada y dispersa- y los pueblos de La Pampa

Según la definición de la base de datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010, el área urbano-rural (URP) diferencia los espacios según constituyan agrupamientos en localidades cuyo tamaño varíe en: urbano de 2.000 y más habitantes; rural agrupado de menos de 2.000 habitantes y rural dispersa como aquella población que se distribuye en el campo.

El análisis evolutivo de la distribución de la población en La Pampa (Cuadro 3.1 y Figura 3.7.) indica que desde la provincialización hasta la actualidad la población urbana no ha dejado de incrementarse, tal como lo indica el crecimiento sostenido que se evidencia a partir de 1947.

Como se ha mencionado, en los cinco últimos censos (1970, 1980, 1991, 2001 y 2010) el aumento del peso de la población urbana ascendió de 49,8% en 1970 a 83,8% en el 2010. Por su parte, la población rural registró un marcado descenso en los últimos cuatro censos nacionales, pasando de un 35,1 % en 1980 a un 25,8 % en 1991, a un 18,7 % en 2001 y a un 16,8 % en 2010.

Cuadro 3.1. Evolución de la población urbana y rural (agrupada y dispersa). La Pampa 1947-2010

	Total	Urbana	Rural Agrupada	Rural Dispersa
1947	169.480	52.099	35.269	82.112
%	100	30,7	20,8	48,5
1960	158.746	62.883	36.736	59.127
%	100	39,6	23,2	37,2
1970	172.029	87.052	38.116	46.861
%	100	50,6	22,2	27,2
1980	208.260	135.110	35.130	38.020
%	100	64,9	16,9	18,2
1991	259.996	192.871	37.143	29.982
%	100	74,2	14,3	11,5
2001	299.294	243.378	34.556	21.360
%	100	81,3	14,3	11,5
2010	318.951	267.340	35.230	16.381
%	100	83,8	11,0	5,1

Fuente: INDEC y Dirección Nacional de Estadísticas y Censos de la Provincia de La Pampa.

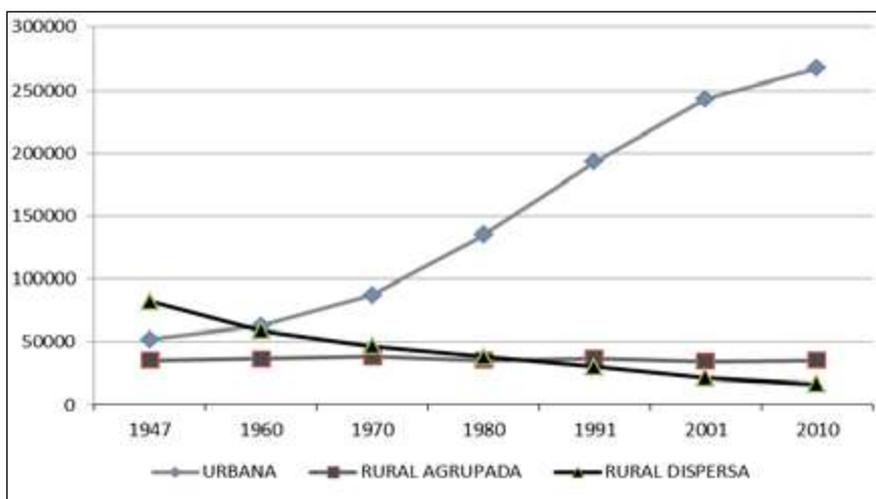


Figura 3.7. Evolución de la población urbana y rural (agrupada y dispersa). La Pampa 1947-2010

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC; 2011 y Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa.

Para el Censo de 2010, la población de La Pampa se distribuía en una ciudad de más de 100.000 habitantes: Santa Rosa (114.486 habitantes); una ciudad de más de 50.000 habitantes: General Pico (56.795); dos de más de 10.000 (General Acha con 12.184 y Toay con 11.626); cinco con más de 5.000 habitantes (Eduardo Castex, Realicó, Intendente Alvear, 25 de Mayo y Victorica) y 15 centros urbanos contaban con más de 2.000 habitantes.

Según el mismo Censo, las tres ciudades más pobladas concentraban el 57,5% de la población de la provincia y el 83,8% vivía en 24 centros urbanos. De ellos, 8 registraron una variación intercensal negativa.

El comportamiento de la población rural, más allá del impacto provocado por la urbanización, ha sido variable respondiendo, según se ha explicitado, a causas estructurales y a otras coyunturales obedeciendo al área de localización. Esto último, tiene mayor relación con la distribución y redistribución de la población rural.

En el caso específico del comportamiento de los pueblos rurales y la cantidad de pueblos registrados en La Pampa, según los distintos relevamientos censales a partir de 1947, se tiene (Cuadro 3.2.):

Cuadro 3.2. Número de pueblos de menos de 2000 habitantes. La Pampa 1947-2010

Censos	1947	1960	1970	1980	1991	2001	2010
Cantidad de pueblos	78	81	81	75	74	64	65 ¹

Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa, 2012.

1. El número de más corresponde a la creación de la Villa de Casa de Piedra en 2006

De acuerdo con la categorización utilizada en este libro, en el último período intercensal la cantidad de pueblos de menos de 2000 habitantes es el siguiente (Cuadro 3.3.):

Cuadro 3.3. Pueblos rurales en La Pampa, según categorías, 2001-2010.

Censo	2001			2010		
	0-499	500 a 999	1000 a 1999	0 a 499	500 a 999	1000 a 1999
Total de pueblos	41	11	12	43	10	12

Fuente: Elaboración propia.

Mientras que en 2001, 41 pueblos tenían menos de 500 habitantes, para el 2010 ascendieron a 43, uno de ellos correspondiente a Casa de Piedra (154 habitantes) y el otro a Cachirulo que registró 40 habitantes.

De los pueblos de 500 a 999, mientras que para el 2001 se registraron 11 pueblos, hacia el 2010 uno de ellos había bajado a la categoría inferior. El número de pueblos de 1000 a 1999 se mantuvo en 12.

Solo un pueblo, durante el período intercensal 2001-2010, pasó a conformar la población urbana: Santa Isabel (cabecera departamental de Chalileo), ubicada en el extremo Oeste de la provincia que registró una población de 1.895 habitantes en 2001 a 2.526 en 2010, lo que representó una variación intercensal de 33,3%, una de las más altas de la provincia.

El análisis particular de las localidades grandes ubicadas en el rango de entre 1000 y 1999 habitantes (12), tres (3) tuvieron una variación intercensal relativa (VIR) negativa: dos de ellos (Doblas y Alpachiri) se ubican en el Sudeste y el otro (Telén) en Centro-Oeste de la provincia. Alpachiri y Telén ya venían con crecimiento negativo durante el periodo intercensal 2001-1991. Del resto, el mayor crecimiento correspondió a la localidad de La Adela, ubicada en el Sudeste de la provincia en la margen del río Colorado (1.607 habitantes en 2001 y 1.904 en 2010) con una VIR de 18,5%. Del resto, la mayoría de ellos registró un crecimiento relativo inferior a la media provincial (Figura 3.8.).

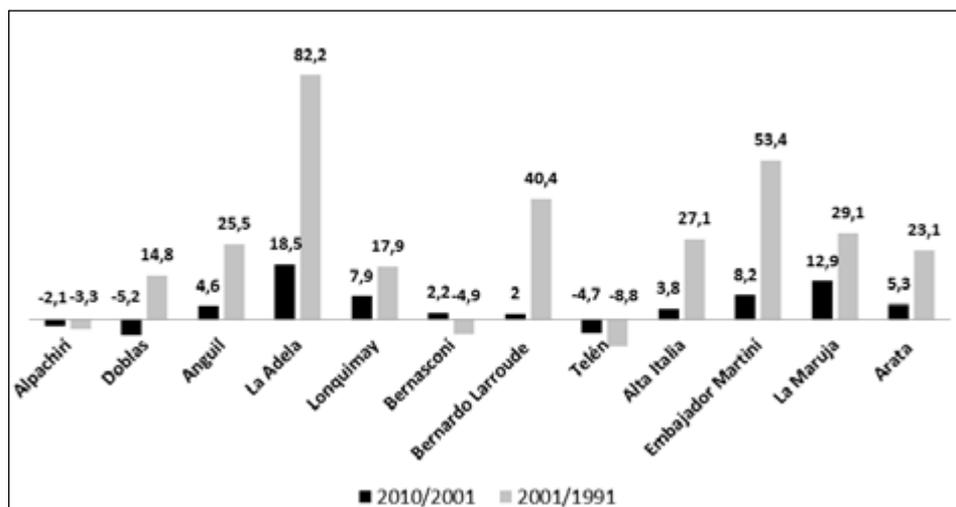


Figura 3.8. Variación Relativa de los pueblos de entre 1000 y 1999 habitantes. La Pampa 2010-2001 y 2001-1991.

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC y de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa.

Lo que es evidente es el descenso en el ritmo de crecimiento de todos los pueblos analizados; en aquellos donde la VIR fue positiva el ritmo descendió; donde fue negativo el ritmo de crecimiento se mantuvo estable.

Entre las localidades muy pequeñas (menos de 500 habitantes) el comportamiento en el último período intercensal (Figura 3.9) ha sido variable. La localidad de La Humada pasó a la categoría de localidades pequeñas con una VIR de 56,8% por las causas que ya se han explicado. Trece localidades tuvieron una variación negativa destacándose Hucal (-85%), Naicó (-62,5) Colonia San José (-28,9), Santa Teresa (-10) que bajó de la categoría de localidad pequeña a muy pequeña (518 a 466 habitantes), Trebolares (-11,5%), Mauricio Mayer (-10,7). Las tres primeras debido a su bajo número de población y su registro negativo durante más de un período intercensal presentan una tendencia a desaparecer.

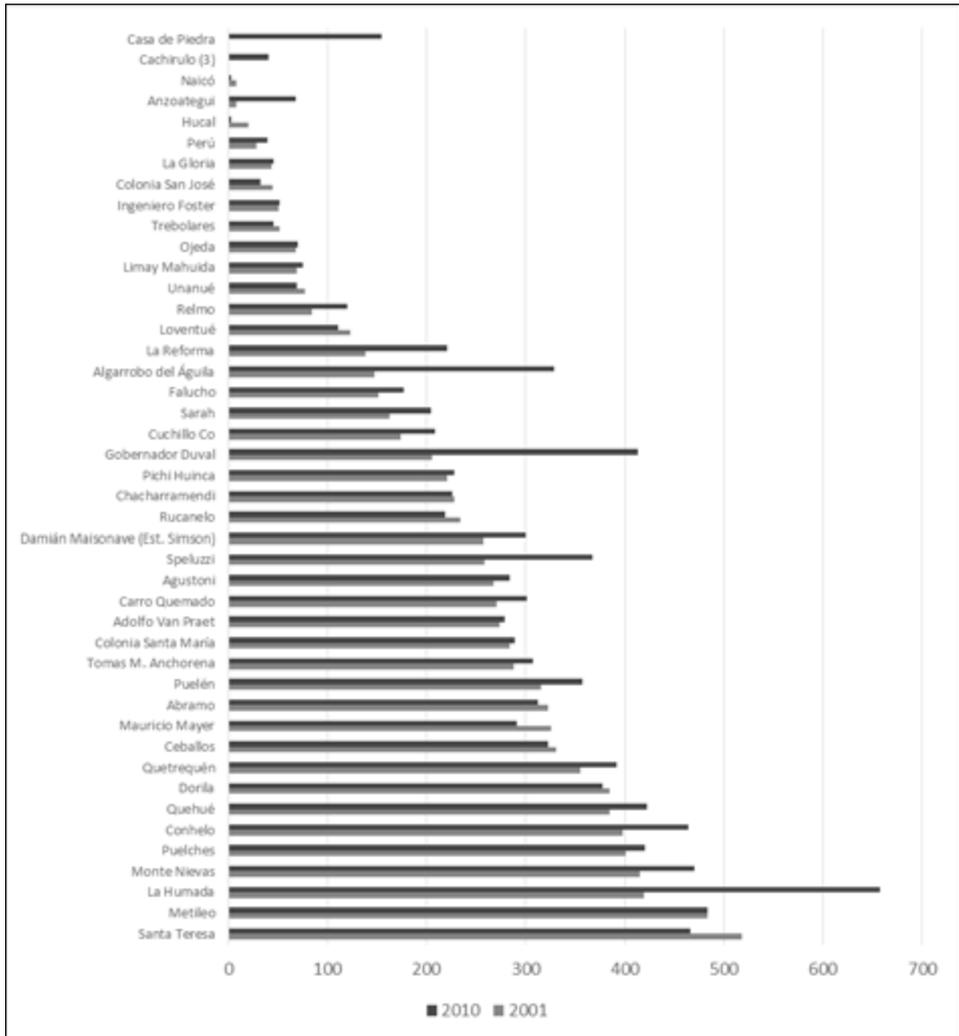


Figura 3.9. Variación Intercensal (2001-2010) de las localidades de 0 a 499. La Pampa-Argentina.

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC y de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa.

Con respecto a las localidades entre 500 a 999, la mayor parte de ellas creció durante el período intercensal (Figura 3.10), a excepción de Colonia Santa Teresa que tuvo una variación negativa (-10%) y bajó a la categoría de localidades muy pequeñas y de Villa Mirasol (-10,6%).

El mayor crecimiento, dentro de este rango de localidades correspondió a Ataliva Roca (26,9%). Esta localidad ubicada a 45Km de Santa Rosa ha tenido un importante desarrollo urbanístico con ventas de terrenos a precios moderados¹³ lo que permitió que un importante número de familias de la capital provincial construyera su casa en este lugar.

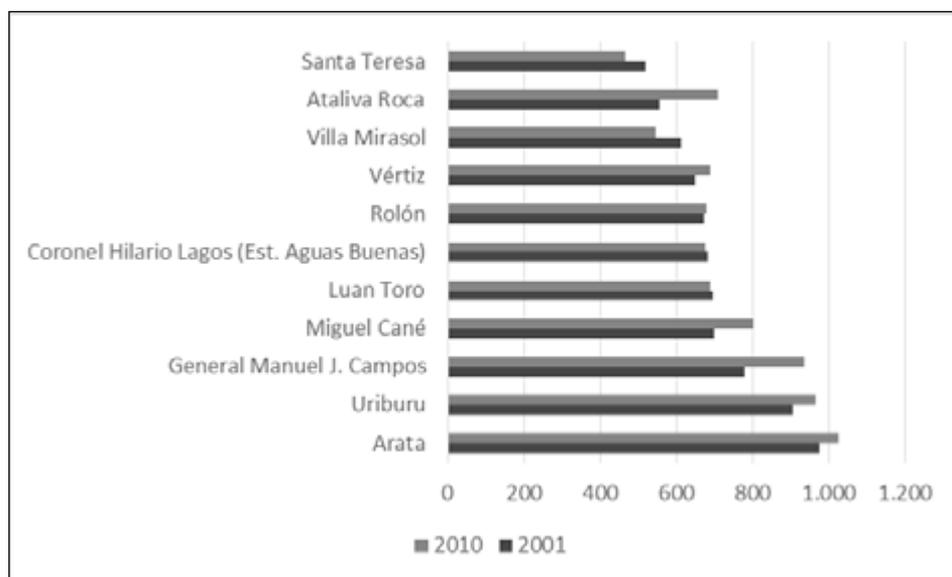


Figura 3.10. Variación Intercensal Relativa (2001-2010) de las localidades de 0 a 499. La Pampa-Argentina.

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC y de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa.

En definitiva, de los pueblos cuya población es inferior a 1000 habitantes, 16 registraron una Variación Intercensal Relativa negativa. De los que tuvieron un crecimiento positivo, agrupados según categorías se tiene que 22 pueblos crecieron entre 0 y 14,0%; 7 entre 15 y 29,9%; 3 entre 30 a 44,9% y 4 más de 50%. Del total, el 50% de los pueblos, incluidos aquellos con crecimiento negativo, tuvieron una evolución inferior a la media provincial.

13 El valor del suelo urbano en la ciudad de Santa Rosa, registra valores extremadamente elevados lo que impide que muchas familias puedan resolver por sus medios la construcción de una vivienda propia. Es por ello, que en muchos casos la solución adoptada sea comprar terrenos en localidades vecinas y resolver la vivienda. Asimismo, muchas familias han adoptado a estas localidades como sitio de segunda residencia o casas de fin de semana y construyen allí sus viviendas.

Al detenerse en los pueblos con crecimiento negativo en los tres últimos períodos intercensales se tiene (Figura 3.11.) que cinco pueblos (Abramo, Unanue, Colonia San José, Hucal y Naicó) mantienen un progresivo crecimiento negativo, lo que hace suponer que de continuar esta tendencia los mismos podrían desaparecer en los años venideros. La población que se desplaza lo hace hacia centros urbanos cercanos o directamente hacia los centros más poblados de la provincia (Santa Rosa y General Pico).

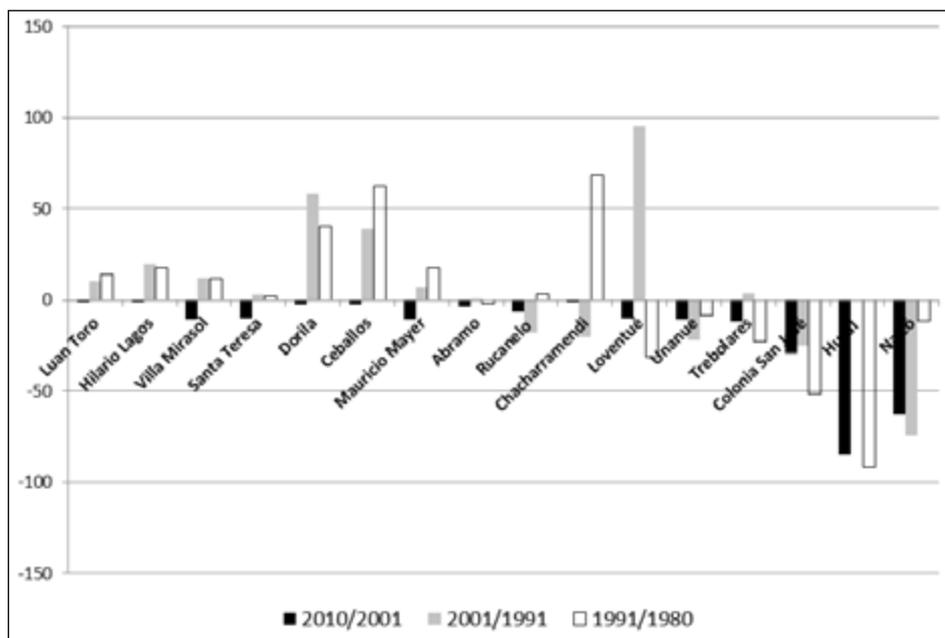


Figura 3.11. Pueblos con VIR negativa. La Pampa 2010-2001; 2001-1991 y 1991/1980.

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC y de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa.

En cuanto a la población rural dispersa, mientras que para el año 1991 representaba el 11,5%, para el 2001 había descendido al 7,1% y para el 2010 al 5,1% (Figura 3.12.). Esto pone en evidencia el desdoblamiento rural no agrupado, hecho que se mantiene sostenidamente desde 1947 hasta la actualidad. Los factores estructurales, mencionados anteriormente, sumados a algunas cuestiones locales pueden explicar la situación tanto de los pequeños pueblos agrupados como la de la población rural dispersa.

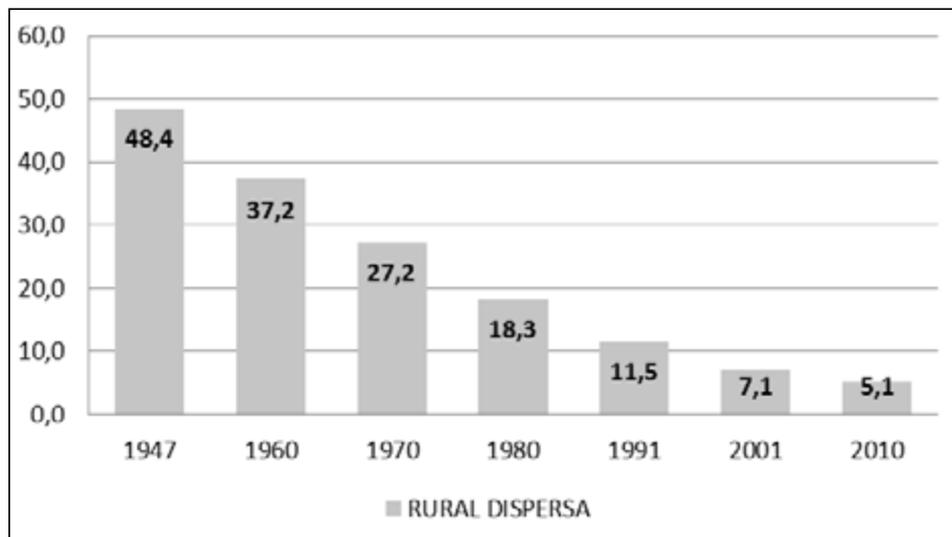


Figura 3.12. Evolución de la población rural dispersa en La Pampa 1947-2010 (en porcentajes)

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC; 2011 y Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa

En el Este de la provincia, el comportamiento de la evolución del poblamiento en los pueblos rurales no obedece, directamente, al cierre de los ramales ferroviarios para el transporte de pasajeros, sino que la emigración rural respondió a una serie de factores más estructurales vinculados a la actividad económica en el área rural y, sobre todo, a los factores asociados al proceso de urbanización.

3.7. Reflexiones finales

El despoblamiento de pequeños pueblos en Argentina y, específicamente, en la provincia de La Pampa no es una novedad. En La Pampa, si bien este es un proceso que se viene observando desde la década de los '50 –provincialización–, los dos últimos períodos intercensales indican que el proceso de urbanización afecta no solo la población rural aislada sino y, fundamentalmente, a los pequeños agrupamientos de población que actúan como centros de servicios rurales.

En este Capítulo se trataron de establecer, desde una perspectiva demográfica, las regularidades y discontinuidades que ocurrieron tanto a nivel espacial como cronológico a efectos de identificar los factores que originaron el éxodo rural.

Desde el punto de vista estructural, La Pampa no es ajena a los cambios ocurridos en los espacios rurales donde la mecanización y la mayor

capitalización han dado lugar a un proceso de concentración de la tierra, el crecimiento de actividades no agrícolas, un vínculo cada vez más difuso entre lo urbano y lo rural, entre otras causas.

El impacto provocado en los pequeños agrupamientos rurales genera por un lado, el despoblamiento progresivo de algunos de ellos, mientras que otros muestran signos de recuperación. Estos pueblos, la mayoría de ellos localizados en las cercanías de las grandes ciudades (Santa Rosa y General Pico).

3.8. Referencias bibliográficas

- Aráoz, F. (1991). *La Pampa Total. Aspectos Geográficos*. Santa Rosa: Subsecretaría de Cultura y Educación. Ministerio de Cultura y Educación.
- Argentina – Dirección Nacional de Estadística y Censos (s.f). *Censo Nacional de 1960*. Buenos Aires.
- Argentina – Dirección Nacional del Servicio Estadístico (s.f.) IV Censo General de la Nación 1947. Buenos Aires: Ed. Guillermo Kraft.
- Argentina – Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (1982). Censo Nacional de Población y Vivienda. 1980. Serie D. Población. Buenos Aires.
- Argentina (1898). Segundo Censo de la República Argentina 1895. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 2 Tomos.
- Argentina (1916). Tercer Censo de la República Argentina 1914. Buenos Aires: Talleres Gráficos de L.J. Rosso y Cía, 10 Tomos.
- Argentina (1923). Censo General de los Territorios Nacionales, 1920. Buenos Aires.
- Argentina- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (1982). Censo Nacional de Población y Vivienda. 1980. Serie E. Población. La Pampa. República Argentina. 1982.
- Argentina- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (1993). Censo Nacional de Población y Vivienda 1991. Buenos Aires.
- Argentina- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (1997). Los municipios de la provincia de La Pampa. Estadísticas básicas. Buenos Aires.
- Argentina- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2002). Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001. Buenos Aires.
- Argentina- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2013). Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda, 2010- Datos Definitivos. Disponibles en www.indec.gob.ar.
- Baigorri, A. (1995). De lo rural a lo urbano. Hipótesis sobre las dificultades de mantener la separación epistemológica entre Sociología Rural y Sociología Urbana en el marco del actual proceso de urbanización global. En, V Congreso Español de Sociología, Granada, España.

- Berdegú J. y Proctor F. (2014). Ciudades en la transformación rural. En, Documentos de Trabajo N° 130. Rimisp, Santiago, Chile. Disponible en http://rimisp.org/wp-content/files_mf/1425041163Doc130Ciudades_en_Transformacion_rural.pdf. Consultado el 16/04/2016.
- Christiansen, L. y Todo, Y. (2014). Poverty Reduction During the Rural-Urban Transformation. The Role of the Missing Middle. In, World Development, N° 63, pp. 43-58.
- Clout, H. (1976). Geografía Rural. Barcelona: Oikos-tau.
- Comerci, M. (2012). Fronteras, territorialidades y tensiones en espacios de borde. En, Geograficando, num. 8, pp. 189-211. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.5492/pr.5492.pdf. Consultado el 16/04/2016.
- Covas, M. (1998). Los espacios socioeconómicos de la provincia de La Pampa. En, Huellas N°3, Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa. pp. 11-27.
- Dillon, B. (2009). Movimientos territoriales y redistribución de la población en la Provincia de La Pampa (1980-2001). En Segundo Congreso de Geografía de las Universidades Nacionales. EdUNLPam, Santa Rosa.
- Dillon, B. (2012a). Geografía de La Pampa. Desigualdades y desequilibrios a nivel local y regional. Documento de circulación interna de la cátedra Geografía de La Pampa, Inédito.
- Dillon, B. (2012b) Comportamientos demográficos asociados con la labilidad ambiental y al campesinado en el oeste de la provincia de La Pampa – Argentina. En, V Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población, Montevideo: Universidad de la República.
- Dillon, B. y Comerci M. (2015). Territorialidades en tensión en el Oeste de La Pampa. Sujetos, modelos y conflictos. Santa Rosa: EdUNLPam.
- Echeverri, R. y Ribero, P. (2002). Nueva ruralidad. Visión del territorio en América Latina y el Caribe. Ed. IICA.
- Graffigna, A.; Godoy, G. y Ovejero, R. (2012). Procesos de despoblamiento rural y la nueva ruralidad como oportunidad de repoblamiento en Huaycama, localidad del departamento Valle Viejo, provincia de Catamarca. Universidad Nacional de Catamarca. Recuperado de http://www.isnsc.com.ar/Revista/Numero004/Eje2/EJE_02_06_Graffigna_Godoy_Ovejero, consultado el 20/10/2015.
- Maluendres, S. (1995). “El impacto migratorio en el Territorio Nacional de La Pampa”. En Colombato, J. (Coord.) Trillar era una fiesta. Poblamiento y puesta en producción en La Pampa territorialiana. Tomo I. Santa Rosa: IHR-FCH-UNLPam, pp. 125-138.
- Maluendres, S. y Lluch, A. (2008). “Indios e Inmigrantes. La ocupación del territorio pampeano. En Atlas Total de la República Argentina – La Pampa – Tomo 15. Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

- Manzanal, M. (2006) “Regiones, territorios e institucionalidad del Desarrollo Rural” en Manzanal, M.; Neiman, G. y Lattuada, M. (comps.) Desarrollo Rural. Organizaciones, instituciones y territorios. Buenos Aires: Ciccus.
- Murmis, M y Feldman, S. (2005). Pluriactividad y pueblos rurales: examen de un pueblo pampeano. En, Neiman y Craviotti, Entre el campo y la ciudad: desafíos y estrategias de la pluriactividad en el agro. Buenos Aires: Ciccus.
- Otero, H. (2007). El crecimiento de la población y la transición demográfica. En, Torrado, S. (compiladora) Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo centenario, Tomo I, Buenos Aires: Edhasa.
- Pasciaroni, C.; Olea, M. y Schroeder, R. (2010). Pequeñas localidades, entre el éxodo rural y la urbanización. Evolución de las localidades rurales en la región pampeana argentina: 1960-2001. En, VIII Congreso Latinoamericano de Sociología Rural, Porto de Galinhas. Brasil.
- Provincia de La Pampa. Dirección General de Estadísticas y Censos. Estadísticas Sanitarias –varios años- inédito.
- Provincia de La Pampa. Dirección General de Estadísticas y Censos (2013) Anuario Estadístico de la Provincia de La Pampa, 2013, 2014 y 2015.
- Territorio Nacional de La Pampa. *Censos Territoriales 1920, 1935 y 1942.*

SEGUNDA PARTE

Los pueblos rurales de La Pampa: los que ya no están, los que pueden dejar de ser y los que resisten a causa del despoblamiento rural. Estudios de casos



Estación de Boeuf (Departamento Conhelo- La Pampa). Beatriz Dillon, 2015.

“Ayer anduve en el pueblo:
desprecio y humillación
me hirieron en cada calle
con los ojos y la voz...
...no pases, me dije, no,
mareado de amargos vinos;
los ojos del policía
te persiguen los tobillos...”

*Cómo se estira el silencio,
y el río como chispea!...
esto que cuento lo vi,
no es mi boca que lo inventa*

(Juan Carlos Bustriazo Ortíz, 2008:43. Poema: Canción con sangre humillada, Canto Quetral, Tomo I)

Sara Wilkinson...el amor, *Sans Soucis* y un pueblo en La Pampa

Beatriz DILLON



*Si te miro desde aquí,
desde cualquier lugar del mundo,
eres un punto chiquitito:
errante, lejos de aquí
cuántas veces me subí
a los retiros más altos
entre ensueños a mirarte
y veía como embriagado
tus casas y callecitas
y caminaba embobado
gozando las tardecitas.
Cuando estaba en tu refugio,
en mi pequeñez de niños
¡Eras mi fortaleza!
Tus rieles del ferrocarril: ¡Mi trinchera!
Eres el centro de mi universo (...)*

Mi pueblo - Roal Néstor Pico, 2010

4.1. A modo introductorio: los primeros tiempos

El proceso de conformación espacial es relevante a la hora de comprender los espacios geográficos, las relaciones que se generan en los lugares y las particularidades de los vínculos entre los sujetos que, en distintos momentos de esos procesos, adquieren relevancia real y/o simbólica en la dinámica de los territorios.

La apropiación y construcción del espacio geográfico y de las territorialidades en el espacio pampeano argentino, es consecuencia del modelo productivo instaurado en el país a finales del Siglo XIX. La ocupación resultó de la interacción de factores sociales, económicos y naturales que fueron modelando el espacio rural donde la distribución de la tierra, la explotación agrícola-ganadera, sumado a la presencia del ferrocarril, conformaron un entramado de pueblos y asentamientos rurales con características particulares.

De esta manera, el proceso de fundación de pueblos en la porción oriental de La Pampa adoptó una configuración que se sustentó en un modelo de desarrollo territorialmente expansivo y vinculado con el mercado internacional, básicamente demandante de productos agrícolas, que propició la ocupación de espacios intersticiales con fines mercantilistas, hacia finales del siglo XIX.

En estos pueblos, el ferrocarril actuó como elemento aglutinante y concentrador de intereses particulares asociados con la producción, el comercio y la tenencia de la tierra. Es así que, un rosario de estaciones/pueblos surgió según las necesidades del ferrocarril -carga de combustible y agua-, el nivel de productividad de los campos aledaños que intensificaba el stock de cargas y el poder de negociación de los propietarios de tierras para lograr que la estación se ubicara sobre sus propiedades.

El modelo de implantación respondió, entonces, a una trama regular resuelta en un territorio extenso y horizontal, de baja densidad, donde los bordes entre los agrupamientos de población y el espacio rural circundante se configuraban como áreas de contacto entre las zonas proveedoras de

servicios básicos y actividades secundarias “urbanas” con las actividades productivas agrarias.

De esta manera, se estructuró un binomio donde el espacio rural y los asentamientos proveedores de servicios conformaron un par dialéctico que confirió sentido a la política de consolidación de fronteras y ocupación del territorio (Dillon y Cossio, 2011).

En este contexto, las relaciones establecidas entre el trazado de los pueblos, los marcos jurídico-administrativos de la apropiación de la tierra, los actores involucrados y los entramados productivos y de comercialización conformaron los ejes estructurantes del poblamiento rural agrupado y disperso en La Pampa. Estas relaciones y su comportamiento a lo largo del tiempo, resultaron relevantes a la hora de explicar la evolución, el crecimiento, el estancamiento y/o la desaparición progresiva de los pueblos pampeanos surgidos a causa del trazado del ferrocarril.

La distribución, dimensiones y tenencia de la tierra responden a factores históricos que vinculan la política y el capital privado en relación con la tierra pública cuya consolidación, luego de la creación del Territorio Nacional de La Pampa (1884) tuvo, en parte, sustento legal con la promulgación de la Ley 817 de Inmigración y Colonización de 1876.

El dominio efectivo del territorio generó un proceso de apropiación privada en el que el tendido de la red ferroviaria valorizó la tierra en forma proporcional a la distancia que las separaba de los rieles y de las zonas de carga. La estación del ferrocarril se erigió como un centro neurálgico concentrador de la población y de la dinámica económica. En definitiva, el surgimiento de la mayoría de los pueblos del espacio pampeano responde a un esquema impuesto por el capitalismo emergente más que a la propia dinámica interna de los agrupamientos poblacionales e incluso, de los propietarios de los campos. La fundación de pueblos fue, entonces, dirigida y estimulada por políticas oficiales con una visión utilitaria para contribuir a la expansión y consolidación de las fronteras de un estado nacional en formación (Dillon y Cossio, 2011).

Culminada la campaña militar de 1879 y realizada la mensura del territorio, la ocupación y apropiación de las tierras de “frontera” se materializó a partir de la organización de grandes estancias ganaderas, tierras destinadas a la agricultura, estaciones y pueblos. Hacia 1882, según consta en los expedientes de mensura de tierras de La Pampa, Carlos Torcuato de Alvear¹⁴ concentró 105.000 hectáreas ubicadas al Norte del Territorio Nacional de La Pampa (Lotes 1 al 9 de la Fracción B de la Sección I), sobre el límite con la provincia de Córdoba (Figura 4.1. y 4.2.). Por ser partícipe de la llamada “campaña al desierto”, resultó beneficiario de extensas propiedades pasando a conformar la oligarquía terrateniente argentina. La administración de las tierras estuvo

14 Carlos Torcuato de Alvear fue el primer intendente de la ciudad de Buenos Aires.

a cargo de su hijo, quien en 1896, funda en honor a su padre la localidad de Intendente Alvear¹⁵.

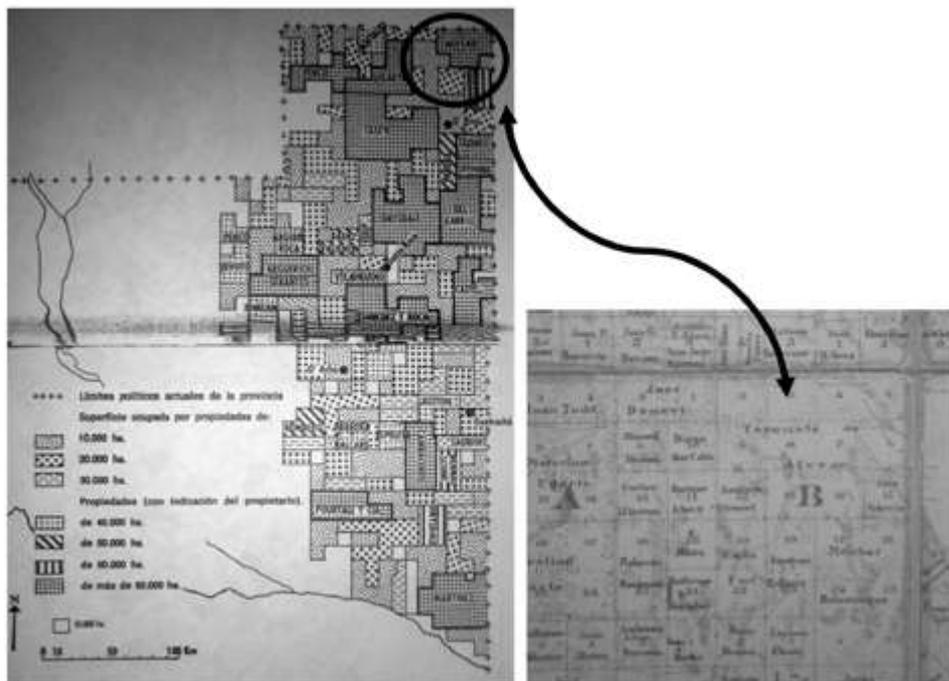


Figura 4.1. El reparto de la tierra en el Este de La Pampa, 1889 y Figura 4.2. Recorte del plano de mensura elaborado por Stiller y Lash en 1884.

Fuente: Gaignard, 1989: 257 y Dirección Provincial de Catastro, Expedientes de Mensura del Territorio Nacional de La Pampa.

Años más tarde, parte de las esas tierras eran adquiridas por Ramón Joaquín Manuel Cesáreo Santamarina, un ascendiente comerciante, nacido en Orense (España) en 1827 y huérfano desde los 7 años¹⁶. Llega a la Argentina a los 16 años y se instala en Tandil. Trabajó como peón de campo y, poco a poco fue capitalizándose a partir de la compra y venta de bueyes y carretas. La venta de carretas significó la edificación de su fortuna que invertiría en la compra de tierras. En sus dos matrimonios tuvo 17 hijos entre los cuales pudo distribuir su inmensa fortuna. Uno de ellos fue José Santamarina, el segundo hijo del

15 Según algunas referencias (http://luisroldan.blogspot.com.ar/2013_11_01_archive.html), la estación llevó por un tiempo el nombre de Ojeda, en honor a un empleado ferroviario. Dicho nombre fue, años más tarde, colocado a otro pueblo localizado a escasos kilómetros de Intendente Alvear.

16 Una vez huérfano Ramón Santamarina es internado por sus tíos en el Hospicio de Santo Domingo, en las afueras de Santiago de Compostela. En 1844, se escapó del hospicio y, en el puerto de Vigo (provincia de Pontevedra en Galicia), fue empleado como grumete en la corbeta La Española, que partía hacia Buenos Aires (Reguera, 2006).

primer matrimonio de Ramón Santamarina; José es el primer protagonista de la historia de Sarah.

4.2. Ella... Sara

Ella, Sara, era tan inglesa como el ferrocarril y al igual que los trenes había llegado desde el reino a estas lejanas tierras del confín del mundo. Su padre trabajaba en los Ferrocarriles del Sud, aquí en Tandil.

(González, 2009 en El eco de Tandil)

El tendido del ferrocarril formó parte de un proceso en el que confluyeron la conformación de un estado liberal vinculado al mercado externo de productos agropecuarios, la oligarquía terrateniente ganadera y una serie de relaciones de poder que se materializaban en alianzas comerciales, políticas y maritales.

Según relata Marcos González (2009), con la empresa ferroviaria inglesa llegaron varias familias provenientes de ese país, entre ellas la de Sara¹⁷ Wilkinson quien, a los 16 años contrajo matrimonio con José Santamarina, sin la anuencia de la familia de este.

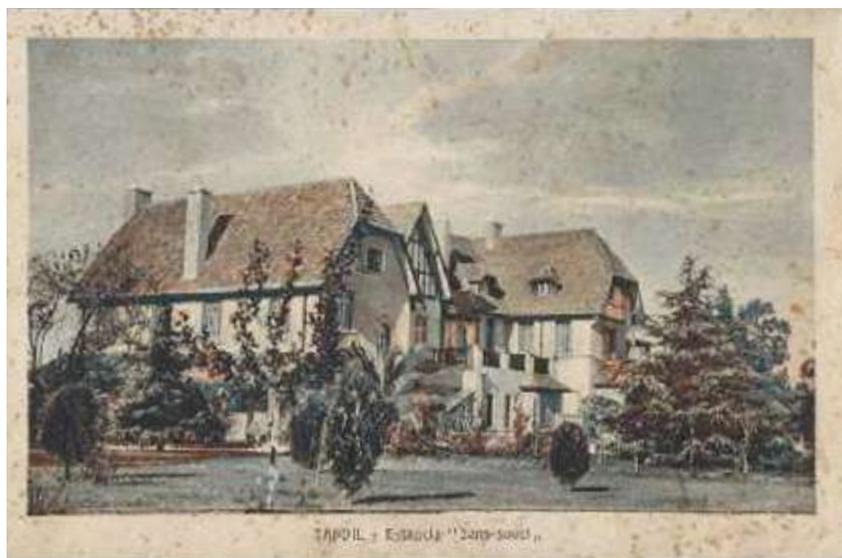
Tenía 16 años y una belleza británica y adolescente que deslumbró a José, un hombre maduro, adusto, de bigote riguroso. (...) Sara no tenía abolengo; José, tampoco, pero le sobraba riqueza. Por eso, don Ramón no veía con buenos ojos que su hijo (al que le costó la carrera de abogacía y con quien ya había emprendido rentables negocios en sociedad) se casara con la hija de un trabajador del ferrocarril, por más súbdito de la corona que fuese. Sucede que a esa altura el apellido Santamarina (...) ya había entretejido beneficiosas relaciones con los Alvear, los Avellaneda, los Echagüe (...) Relaciones que se formalizaban a través de lazos matrimoniales. José, enamorado hasta los huesos, desconoció el mandato tácito y paterno, para casarse en secreto con la muchacha de pelo renegrido y ojos vivaces (...). (González, 2009:2).

La pareja, y tal como era frecuente en las acaudaladas familias enriquecidas por los beneficios del modelo liberal de la generación del '80, ostentaba su riqueza entre suntuosos veraneos por Europa (más precisamente París, el segundo hogar de la aristocracia Argentina); por entonces la elitista Mar del Plata y en el famoso hotel de la localidad de Baden-Baden, en el valle del Rin: el *Sans Soucis*. Según relata el mencionado autor, "En 1909, cuando

¹⁷ Según fotos y postales de Europa firmadas por Sara Wilkinson de Santamarina, su nombre no llevaría la h final, tal como se consigna en el nombre del pueblo.

muere el hermano mayor de José, éste hereda una de sus propiedades. Eran poco menos de 70 hectáreas ubicadas en las afueras de Tandil. Sara y José deciden erigir allí una mansión a la que llamaron *Sans Soucis*¹⁸ (Fotografía 4.1. y 4.2.).

El fin de la Primera Guerra Mundial recuperó los frecuentes viajes a Europa de la familia de Sara y José Santamarina; en uno de estos él muere a causa de una neumonía. Años más tarde, Sara se volvería a casar con el general y aristócrata italiano, Mauricio Marsengo.



Fotografía 4.1. Pintura de la Mansión de Sans Soucis en Tandil

Fuente: Extraída de <http://ar.class.posot.com/>

18 Si bien no forma parte principal de este texto, resulta interesante mencionar que la Mansión de Sans Soucis en Tandil contiene parte de la historia Argentina: la de la oligarquía terrateniente y la del horror de la dictadura militar de la década de los setenta. La mansión contó con todas las comodidades de la época: un casco principal con decenas de habitaciones distribuidas en tres niveles y sus respectivas construcciones de servicios (viviendas de caseros, cocheras, galpones). La ambientación con materiales importados de Europa, constaba de piedra tallada, mármol de carrara, escaleras de cedro, mayólicas españolas y francesas, aberturas de calidad, grifería bañada en plata y un refinado mobiliario. Calefacción central, ascensor, usina propia, teléfono, alarmas con sirena completaban el lujo de principios del Siglo XX. Afuera los parques con rosales y flores completaban el lujo. Con la muerte de José Santamarina, Sara intentó deshacerse de la mansión, aunque sin éxito debido a su alto costo. Posteriormente, el predio fue expropiado por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, para convertirse en lugar de descanso de los mandatarios bonaerenses. Años más tarde fue restituido a sus dueños quienes, en 1949, durante el gobierno de Juan D. Perón, lo donan al Estado Nacional y en 1957 se creó allí la Escuela Hogar Agraria Femenina "Eduardo Olivero". Durante la dictadura militar de 1976-1983 el lugar funcionó como centro clandestino de detención, tal lo demuestran los relatos de algunos ex detenidos que reconocieron el lugar. Recuperada la democracia volvió a manos del estado nacional, pero el deterioro era avanzado y muchas de sus pertenencias habían sido profanadas. Finalmente, la municipalidad de Tandil se hace cargo del predio (González, 2009).



Fotografía 4.2. Estado de deterioro de Sans Soucis, Tandil.

Fuente: Extraída de latinofotografía.net. s/f.

Andrea Reguera (1999: 59-60) sostiene que:

(...) la trayectoria ascendente que algunas importantes familias propietarias pudieron tener, evolucionó según el dinamismo de los individuos, la singularidad de las situaciones familiares y las condiciones económicas del momento. ¿De dónde provienen los bienes? Del circuito familiar que reposa sobre la herencia y del mercado de tierras que supone disponibilidad monetaria.

Muchas de las fortunas cosechadas en tiempos relativamente cortos, fueron también dilapidadas bajo el lema de la competencia entre familias acaudaladas. Las deudas contraídas sumadas a cualquier impacto negativo en la producción repercutían directamente en la economía de las familias. Sin embargo, era casi imposible que las familias de la oligarquía argentina asumieran las consecuencias del descenso social y de la pérdida status ya que se debía mantener el honor al apellido (Reguera, 2006).

4.3. Tras la historia...el ferrocarril y el nacimiento de un pueblo en La Pampa

Los ramales se multiplican de modo que no dejan ninguna explotación agrícola a más de 20 km de una estación; la malla se hace menos tupida en las zonas exclusivamente pastoriles (...). Hacia el Oeste las líneas van a morir en la estepa, junto a un campo de médanos o una laguna, punta de rieles que marca el límite de la zona donde la aridez impide el cultivo (Gaignard, 1989: 292)

Hacia fines del Siglo XIX, el norte del Territorio Nacional de La Pampa se encontraba en posesión de dos familias de la oligarquía argentina: los

Alvear y los Santamarina, que habían adquirido tierras de los primeros. Ambas familias mantenían un estrecho vínculo con la compañía ferroviaria del ramal del Ferrocarril Oeste y, a partir de ellos, se gestionaron las estaciones de Bernardo Larroudé e Intendente Alvear en las tierras de los Alvear y la de Mariano Miró en tierras de José Santamarina¹⁹.

Como se ha mencionado el trazado de las redes obedecían a la necesidad del capital extranjero y su mallado condicionó el desarrollo del país en general y de La Pampa en particular. “No importaba la preexistencia de la pampa ni sus sutiles diferenciaciones: la lógica era la extracción del grano y de la carne” (Bengoa, 2005:1 08).

La generación del 80, construyó ideológicamente las estratagemas territoriales del poder (centralización, control de los puertos, caminos, vías férreas y fluviales, tenencia de la tierra, ostentación a partir del diseño arquitectónico, la construcción, la calidad de los materiales y la ambientación de sus mansiones).

Cuando Sarah se fundó el 6 de marzo de 1910 (Figura 4.3.), el paso del tren ya registraba varios años. Su arribo a la primera estación pampeana de la línea, Bernardo Larroudé, se produjo en 1901, y hacia 1903 completó el paso por La Pampa, donde en distintos momentos se fundaron las estaciones de Bernardo Larroudé, Mariano Miró, Aguas Buenas (ahora Coronel Hilario Lagos), Pueblo Aiassa (ahora Adolfo Van Praet), Realicó, Maisonnave, Quetrequén, Rancul y Chamaicó.

19 Como expresa Walter Cazenave (1971: s/p) el Ferrocarril Oeste fue el germen de los ferrocarriles argentinos, nacido el 12 de enero de 1854, fecha en que el gobierno de la provincia de Buenos Aires aprueba la ley acordando la concesión a un grupo de ciudadanos argentinos para construir una línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires hacia el oeste, indefinidamente. “En este último adverbio –indefinidamente– estaba todo el deseo de abrir un camino de hierro que atravesase el desierto pampeano, llegase hasta Cuyo y eventualmente, a Chile”. “En 1890, poco antes de que se enajenase, el FCO, en su rápida expansión hacia occidente, llega a Trenque Lauquen, algo así como la puerta de entrada al territorio recién conquistado. Poco antes, en 1889, el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Máximo Paz, ha enviado un mensaje a la Legislatura proponiendo la venta del FCO en pública subasta. El dato interesa por varias razones: hasta ese momento no había inconveniente financiero alguno que sugiriese la venta del ferrocarril; hasta entonces había servido como lo que era: una entidad de bien público que respondía a las necesidades del país; comenzaba el poblamiento por parte de la gran inmigración y la colonización de la tierra se transformaba en un pingüe negocio. A tal efecto hay que considerar lo que significaba el ferrocarril en el proceso: tierras por las que pasaba eran tierras que inmediatamente se valorizaban, centuplicando a veces su valor. Al conjuro de la vía férrea surgían poblados, producción, fuentes de consumo. El contrato que traspasaba el Ferrocarril Oeste a los ingleses se firma el 29 de abril de 1890” (Cazenave, 1971: s/p).

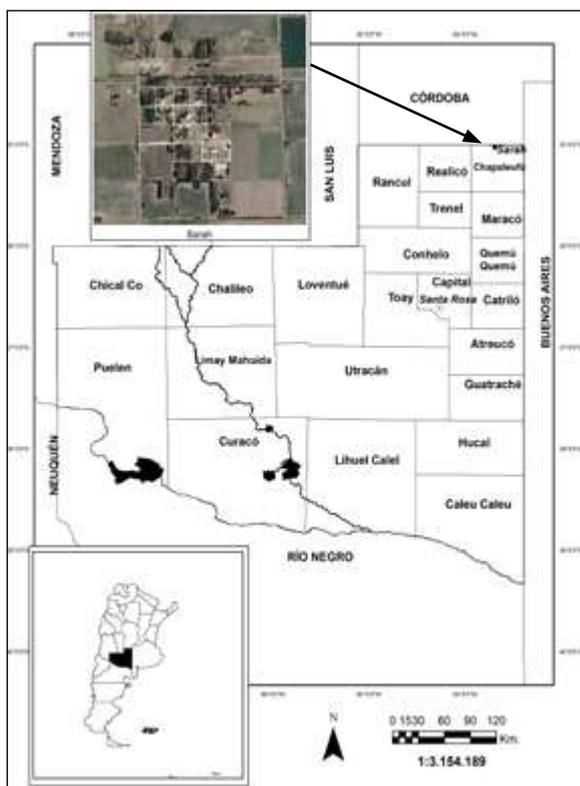


Figura 4.3. Localización de la localidad de Sarah (La Pampa-Argentina).
Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2015.

En 1909, José Santamarina gestionó la ubicación de la Estación Sarah del Ferrocarril Oeste y el 6 de marzo de 1910, se produjo el remate de solares en el terreno donde luego se ubicaría la plaza. El nombre del pueblo era en honor a su esposa: Sara Wilkinson.

Como sucedió con varios pueblos pampeanos, en Sarah los primeros habitantes fueron básicamente criollos e inmigrantes italianos y españoles dedicados a la construcción y a las actividades agrícolas y comerciales. Como se evidencia en la Figura 4.4., el mayor crecimiento ocurre entre los censos de 1920 y 1935; período en el cual se reconoce el mayor esplendor de Sarah. En 1920 la población rural ascendía a 119 habitantes, mientras que para 1935 se registraron 413 habitantes en el pueblo y 269 en el medio rural.

Según la Guía de La Pampa de 1914, para ese año existían en Sarah los almacenes de ramos generales de Valdis Corina y Martín Iglesias, el restaurante de Miguel Lizarralde, la verdulería de Feliciano Cuenllas y la herrería y carpintería de Francisco Albera. En el medio rural predominan los

chacareros y se consignan dos establecimientos de campo pertenecientes a Juan Etchelecu y Rafael Palacios (Fotografía 4.4.).

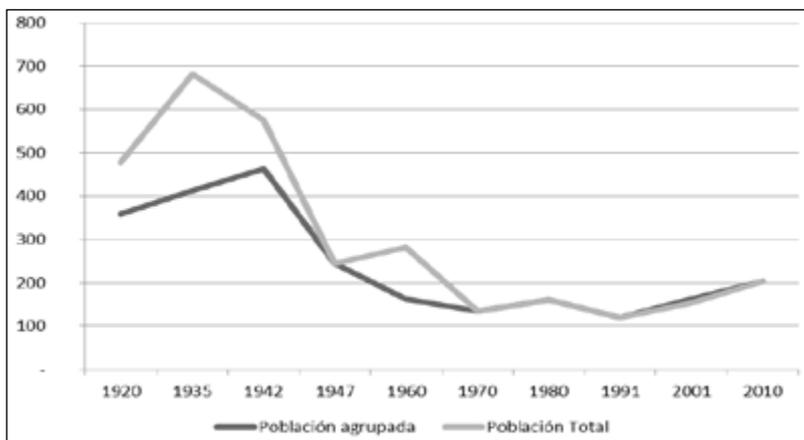


Figura 4.3. Sarah: Evolución de la población 1920-2010
Fuente: Dirección Provincial de Estadísticas y Censos, La Pampa.



Fotografía 4.4. Listado de comercios, oficios y establecimientos rurales de Sarah.
Fuente: Guía de La Pampa, 1914.

En el año 1917 se inaugura lo que se conoce como el primer frigorífico de La Pampa en la Estancia La Chispa, de propiedad de Carlos Fuchs que llegó a contar con más de cien empleados. En “La Pampeana”, la actividad industrial concentraba la elaboración de carnes, quesos, manteca, hielo, fiambres, derivados de granja, entre otros, contando con los certificados de

sanidad del Ministerio de Agricultura de la Nación. La comercialización de los productos se realizaba en Buenos Aires. “Constaba de varias cámaras frigoríficas, una de ellas tenía 210 metros de superficie, la cual estaba destinada para la conservación de carne embutida” (Sarah, *100 años de esperanza*, 2010: 64) (Fotografías 4.5., 4.6., 4.7. y 4.8.).



Fotografía 4.5. Vista de lo que fuera el frigorífico “La Pampeana” durante la década de 1930. Hacia el fondo a la derecha se observa el chalet del propietario, hoy el Hotel Rural La Pampeana.

Fuente: Extraída de Sarah, cien años de esperanza, 2010: 66.



Fotografía 4.6. Entrada al frigorífico La Pampeana. *Fotografía 4.7.* Vista actual de los edificios del frigorífico en La Pampeana Hotel Rural.

Fuente: Sarah, *100 años de esperanza*, (2010: 66) y Beatriz Dillon, 2015.



Fotografía 4.8. Escudo de Carlos Fuchs, en Hotel Rural La Pampeana.
Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

Según la Guía de La Pampa de 1933, se localizaban en el pueblo cuatro almacenes de ramos generales (Pazo y Huergo, Manuel Saud, Antonio Vicente y Antonio Aragón) y el café y confitería de Pelliza y Majul y la fonda de Pedro Rosseto. En el pueblo, además, se localizan dos carnicerías, dos cremerías, fiambrería, corralones, herrerías, panadería, peluquerías, lo que demuestra el dinamismo comercial del pueblo. Por su parte, en el medio rural, se reconocen acopiadores de aves y cereales, nueve agricultores, entre otros.

Según los datos de la Guía Comercial del FFCC Sud, Oeste y Midland de 1938, Sarah aparece como un pueblo próspero con Registro Civil, correo y telégrafo. La Escuela N° 70 (Hoy Escuela Ana Celia Balbo), cuya directora en ese momento era Aurestela D. de Pelliza, impartía la educación hasta el 5° año y tenía 100 alumnos, según la mencionada Guía. El Club Social y Deportivo Sarah, tenía en 1938, 50 socios. Según esta guía:

(...) La edificación es moderna, de material, y hay muy pocos ranchos y casas de chapa; las calles son abovedadas y arboladas. Hay donde hospedarse. Su población es de 682 habitantes. (...) el valor de los terrenos en el pueblo, solares \$200; chacras y quintas \$180 la hectárea; campos, convencional; arrendamientos para tambos \$16 la hectárea; para cereales 22% de la cosecha. En general los campos son buenos y el agua regular (Guía Comercial del FFCC Sud, Oeste y Midland, 1938: 876).

La prosperidad del pueblo durante la década de los '30 se evidencia en el movimiento comercial y en el poblamiento del medio rural. Se destacan, los almacenes de ramos generales de Manuel Saud y de los Hermanos Mateo; el de Pozo y Huergo quien además eran expendedores de combustible de la empresa Wico Standard; Amad Carin poseía almacén de ramos generales y tienda; las carnicerías de Francisco Antuña y Orencio Rodriguez; la confitería de Tomás Lezica; el restaurante de Julio Mateo y la panadería de David Andreani. Asimismo, existía un surtidor de nafta YPF de Manuel Saud y una empresa de mudanzas de propiedad de Pedro Zubiri e hijos.

En el espacio rural, predominaba la multiactividad: agricultura, ganadería, lechería y granja. De acuerdo a la fuente mencionada (Cuadro 3.1.):

Cuadro 3.1. Listado de actividades rurales en el ejido de Sarah, 1938.

Agricultores de cereales y lino	Invernadores	Estancias	Tamberos	Cremerías ¹
Caivano, Hnos	Francisco Fernández	“La Nena” de Francisco Fernández	Eduardo Seren	The River Plate Dairy Co Ltd
Lucia Vda de Garesio	Santamarina e hijos	“La Pampeana” de Santamarina e Hijos	José Vicente	Elowson y Wester
Andrés Costamagna	Ramón Santamarina	“15 de Mayo” de Ramón Santamarina	Juan Picco	
Frenchia, Hermanos	Mauro Herlitzka	“Santa Rosa” de Mauro Herlitzka	Pabla Vda. De Migliore	
Juan Picco		“La Sarita” de Harry Reynolds	Francisco Sánchez	
Caglieri Hnos		“La Emilia” de Juan Picco	Marcelina Cordino	
Balbo Hnos		“Eala” de Hernán Bottrich	Caivano Hnos	
			Pedro Garesio, Antonio Burcio y Francisco Fernández	

El programa no permite insertar notas al pie dentro de los cuadros

Fuente: Guía Comercial del FFCC Sud, Oeste y Midland; 1938: 876

1. Según la fuente, elaboran en invierno 3.000 litros de leche y en verano hasta 10.000.

Indudablemente, los años posteriores y los efectos de la multicrisis ocurrida en los años treinta, ocasionaron efectos estructurales y coyunturales sobre la producción y la comercialización de los productos agropecuarios lo que significó una merma importante de la población rural, tanto agrupada como dispersa, que recién pudo comprobarse en el período intercensal de 1935 a 1947, donde el descenso de la población fue de 682 a 244 habitantes.

El censo de 1960 otorga un breve repunte (282 habitantes) con 162 habitantes agrupados en el pueblo y 120 rurales dispersos.

Una de las principales actividades económicas de la zona configuró la cuenca láctea norte de La Pampa y la zona rural de Sarah registró una dinámica actividad tambera como se evidencia en el Cuadro 3.1. La significativa producción láctea de la zona dio lugar a la instalación de una quesería perteneciente a la familia Yaquina, posteriormente adquirida por la firma Aguirre, García y Ughetti, la que luego pasó a llamarse “La Primavera” de

Aguirre y García. La leche se trasportaba en carros y el queso se elaboraba en tinas de acero inoxidable cubiertas en madera. También se elaboraba crema y el suero se vendía a los productores de porcinos. La fábrica funcionó hasta los años de la inundación (1984-1985) donde se hizo imposible mantenerla (Fotografía 4.9.).



Fotografía 4.9. El Sr. Aguirre en la quesería La Primavera en Sarah
Fuente: Extraída de Sarah, 100 años de esperanza, (2010:30).

En el período intercensal 1980-1991 se produce un descenso de la población. Según recuerdan los pobladores, los conocidos como “años malos” hacen referencia a las inundaciones que sufrieron la mayoría de los pueblos del norte pampeano entre 1984 y 1985, con sus impactos posteriores en la salinización y deterioro de los suelos:

Sarah, fue en un momento el pueblo más castigado, sus campos se inutilizaron, hasta que más tarde recobraran su aptitud para la producción, pero lo vivido constituyó uno de los momentos más difíciles en su trayectoria pueblerina y en la historia de la zona. El 19 de febrero de 1984, llueve torrencialmente en la localidad, en menos de dos horas llovieron 200 milímetros. En los días posteriores se suceden nuevas lluvias, los pobladores observan como los médanos se han convertido en lagunas. Sarah había quedado aislada, todos los caminos de acceso fueron bloqueados por el agua (...) los vecinos salían o entraban al pueblo en una autovía enviada por el ferrocarril o en lanchas a motor (...) Luego de intensas gestiones, el 16 de noviembre de 1985 se inaugura el acceso pavimentado (...) (S/a. Sarah, 100 años de esperanza, 2010: 26).

La peor época fue la de la inundación, muy triste... todo se perdió, no teníamos nada. Ahí la gente se fue, del campo y del pueblo (entrevistada, mujer, 65 años).

Los dos últimos períodos intercensales 1991-2001 y 2001-2010 evidencian un pequeño aumento en el ritmo de crecimiento de la población. En 1991 se censaron 120 habitantes y en el 2001, 163 personas. Para el censo de 2010, Sarah registró 204 habitantes lo que significó una variación absoluta de 41 personas y una variación intercensal relativa del 25,2% una de las más altas de la provincia y muy superior a la media provincial (VIR – La Pampa 6,6%).

Con respecto a la distribución por sexo, se registraron 98 varones y 106 mujeres lo que equivale a un índice de masculinidad de 92,5 varones/mujeres.

4.4. Aspectos generales de la ubicación, las instituciones y el presente de Sarah

Desde el punto de vista administrativo, Sarah es una Comisión de Fomento. Se sitúa a la vera de la Ruta Nacional 188, a la cual está unida por un acceso construido en los últimos años. En su planta urbana (Figura 4.4.) se destacan la estación del ferrocarril, el edificio de la Comisión de Fomento, la estafeta postal, la posta sanitaria, la iglesia, la Escuela Hogar N° 77, el Club Deportivo Sarah y algunas construcciones donde funcionaron el Almacén de Ramos Generales y Hospedaje (Fotografías 4.10., 4.11., 4.12. y 4.13.).

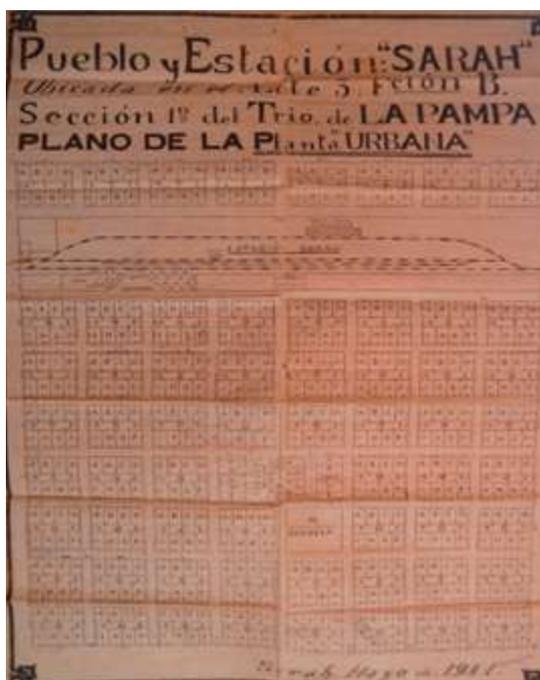


Figura 4.4. Plano del Pueblo y Estación de Sarah, 1941.
Fuente: Comisión de Fomento de Sarah.



Fotografía 4.10. Estación del Ferrocarril de Sarah. *Fotografía 4.11.* Edificio de la Comisión de Fomento.



Fotografía 4.12. Edificación frente a la estación y *Fotografía 4.13.* Capilla Santa Rosa de Lima, inaugurada en 1969.

Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

4.5. Entre Soja, maní, cotos de caza y turismo... Sarah edifica su futuro

Según Manuel Castells (1992), la globalización es un proceso que transforma el territorio, pudiendo interpretarse desde una dinámica escalar que trasciende desde lo local a lo global y viceversa. Para Edward Soja (2008) las interrelaciones entre las redes y flujos globales y locales permiten, al trasladarse a la microescala, apreciar las relaciones cotidianas y comprender la producción social que se genera en los territorios. Como menciona Álamo (2008), las relaciones de poder y conflicto atraviesan el espacio, imponiéndoles una dinámica propia, que se modifica permanentemente, generando períodos de desterritorialización y reterritorialización, es decir, la construcción de un nuevo territorio a partir de la destrucción del anterior (Abelairas, 2013).

Los territorios actuales se confrontan a partir de dos tendencias contemporáneas. Por un lado, la de expansión y consecuente imposición para todos los lugares del mundo de las relaciones capitalistas de producción (como por ejemplo el monocultivo y la concentración de empresas agrarias) –proceso de mundialización– y por otro, la tendencia a la homogeneización de las

costumbres y los usos, sobre todo con respecto al consumo individual del proceso de globalización (desde la tecnología móvil, indumentaria, como así también los paquetes tecnológicos agrarios) (Schneider y Peyré Tartaruga, 2006).

Sarah se encuentra localizada en la “zona núcleo” de la producción sojera y manisera del departamento Chapaleufú en el extremo Noreste de La Pampa. Los cambios recientes vinculados a la expansión del capital en los espacios rurales han impactado sobre la estructura agraria y los sistemas de producción favoreciendo la aparición de nuevos sujetos sociales (empresarios, agronegocios, pools de siembra, contratistas rurales) quienes tienen posibilidades de desarrollo productivo en condiciones ventajosas de productividad y competitividad. Coexisten con ellos los productores tradicionales, con menores recursos productivos, con menor poder de decisión y, en algunos casos, con empobrecimiento creciente frente a la imposibilidad de competir (Shmite, 2011). Los productores empresarios van consolidando su hegemonía al tiempo que ejercen una fuerte presión sobre el manejo del suelo. Los grandes propietarios demandan tierras para implementar una producción más intensiva, a mayor escala, por lo que la producción se convierte en un “negocio agrícola”, cuyo objetivo primordial es obtener la máxima rentabilidad (Shmite, 2011 y Abelairas, 2013).

Los cambios en el agro argentino comienzan a evidenciarse claramente a partir de la década de 1960 consolidándose en la de 1970. Las transformaciones se manifestaron en la adopción de innovaciones, en la mecanización de las tareas agrícolas, en el perfeccionamiento en técnicas de manejo de cultivos, en la incorporación de semillas mejoradas, en el uso de fertilizantes y plaguicidas, entre otras, lo que generó un incremento en la productividad. Todas estas innovaciones están vinculadas a una serie de cambios estructurales y macroeconómicos a causa de la reactivación de la demanda internacional de oleaginosas y los precios favorables en el mercado. A su vez, en los adelantos tecnológico-ambientales que permiten la generación de tecnologías que extienden las áreas productivas hacia zonas de borde agroecológico y en las prácticas y estrategias de las empresas agroindustriales que generan ganancias extraordinarias mediante la difusión del arrendamiento, el uso de paquetes tecnológicos y la intensificación del uso del suelo, entre otros impactos (Comerci, 2015).

La introducción de semillas mejoradas (transgénicas) y la difusión de las oleaginosas, en particular la soja, y, posteriormente, el maní, tuvieron un fuerte impacto durante la década de los ‘90 provocando un aumento considerable de la superficie sembrada y de los rendimientos alcanzados a partir de las técnicas aplicadas y del desarrollo de la agroindustria. Esto confluyó en un “proceso de agriculturización”, definido como el uso creciente y continuo de las tierras para cultivos agrícolas en lugar de usos ganaderos o mixtos.

La agriculturización también se asocia en La Pampa con cambios tecnológicos y la intensificación de la actividad ganadera a partir de la expansión

de la frontera agropecuaria hacia regiones de margen, todo fuertemente relacionado con la sostenibilidad y la tendencia de la agricultura hacia el desarrollo de producciones orientadas al monocultivo (Abelairas, 2013).

Este crecimiento del área destinada al cultivo de oleaginosas y el proceso de agriculturización y *pampeanización* de la agricultura argentina supone la necesidad de repensar las estrategias de uso del suelo las que, en los últimos tiempos, se orientan a la conformación de un país aceitero (Pengue y Morello, 2007).

De esta manera, desde el punto de vista social, territorial y ambiental, el proceso de agriculturización no es neutro; por el contrario, ha generado numerosos impactos territoriales y conflictos entre los sujetos intervinientes y las sociedades locales.

Un primer efecto es la fuerte expansión de la frontera agraria. Este fenómeno ha sido muy importante hacia el Oeste de la región pampeana, debido a la difusión de nuevas semillas adaptadas a áreas más marginales. En el caso del Este de La Pampa los efectos inmediatos fueron el reemplazo de cultivos tradicionales (trigo, maíz, sorgo, girasol), el desplazamiento de la ganadería hacia el Centro y Oeste provincial y la ruptura del equilibrio del tradicional ciclo agricultura - ganadería que permitía una cierta sostenibilidad de los suelos y los sistemas de cultivos²⁰.

En gran parte del país los tambos, las instalaciones, los alambrados y todo el equipamiento ganadero van desapareciendo dando lugar a campos sin límites dedicados a los nuevos cultivos. Cambian las actividades por consiguiente cambia el paisaje y el sistema natural que lo sostiene y, en líneas generales, cambia la territorialidad de los pueblos, sus infraestructuras y sus relaciones sociales (Abelairas, 2013).

Por su parte, el incremento del uso de fertilizantes, pesticidas y herbicidas ha generado efectos sobre los bienes y servicios ambientales como la contaminación de las aguas subterráneas, la acidificación de suelos por exceso de nutrientes y minerales y la pérdida progresiva de la fertilidad natural y la disminución la capacidad de recuperación natural. En varias regiones de Argentina, donde se cultiva maní ya se ha dado paso a la desertificación, destrucción de la fauna y el deterioro de la biodiversidad, entre otros.

Estos cambios paisajísticos se evidencian cada vez más en Sarah y los efectos de las transformaciones sociales y ambientales se hacen sentir en la vida cotidiana del pequeño pueblo rural pampeano. Entre cultivos de soja y maní intercalados con maíz y trigo y la presencia de la planta acopiadora de la firma Dreyfus, la tranquila vida de los habitantes del pueblo se ha visto alterada por la “aparición” de nuevos sujetos extralocales (contratistas rurales, arrendatarios, camioneros, agentes de comercialización, profesionales,

20 En efecto, el monocultivo de trigo y soja u otros cereales y oleaginosas desplazó a la ganadería, alterando las rotaciones tradicionales.

entre otros) que residen un tiempo más o menos permanente y que demandan servicios (alquileres, alojamiento, casas de comida, esparcimiento, etc.) que, en muchos casos la localidad no puede atender:

Acá anda mucha gente, gente desconocida, en camionetas, deben ser gente que trabaja en el tema de la soja o en la planta. Durante la cosecha del maní son los camioneros; ellos a veces cargan y se van y otras demandan comida o comprar cosas que acá no hay (Entrevistado, varón 72 años).

En la campaña 2011/2012 se registraron en La Pampa 4.190 has sembradas de maní las que aumentaron a 15.000 has en la campaña 2012-2013. La zona manisera pampeana se ubica en los departamentos nor-tesños siendo el departamento Chapaleufú el de mayor porcentaje de hectáreas sembradas durante la Campaña 2012-2013 con un 31% del total de hectáreas sembradas.

El cultivo del maní se asocia a la conformación de los *pool de siembra*, que arriendan campos y producen a altas economías de escala, creando competencia desleal (Abelairas, 2013). Estas asociaciones de capital aplican técnicas de cultivo a partir de la trilogía soja-maíz-maní y entre las más importantes se encuentran Agromaní SA, Pronut SA, Agropecuaria Catrilo SA y Aceitera General Deheza, entre otras (Abelairas, 2013). En el ejido comunal de Sarah se registraron para la campaña 2012-2013, 445 hectáreas sembradas de maní (Fotografías 4.14.).

Con respecto a las hectáreas sembradas con soja, La Pampa arrojó para 2013 el total de 352.335 has, siendo el departamento Chapaleufú el de mayor concentración con 68.271 has, siguiéndole los departamentos Maracó (45.934 has), Rancul (45.830 has) y Realicó (40.981 has). La evolución de la superficie sembrada registra un constante aumento (Fotografía 4.15.).



Fotografía 4.14. Cultivos en franja de maní-maíz en los campos que bordean el acceso a Sarah y Fotografía 4.15. Cultivos de soja, en el área rural de Sarah. Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

Según las autoridades comunales, la localización de la planta acopiadora de Dreyfus provoca impactos positivos en la generación de empleos, no solo de la localidad sino de otros pueblos cercanos (Bernardo Larroudé, Intendente Alvear, entre otros). En el año 2006, la empresa cerealera de Louis Dreyfus inaugura en Sarah una planta acopiadora de 16.000 toneladas. Dreyfus es una de las compañías internacionales de *trading con commodities* agrícolas con fuerte presencia en Argentina, que se instala en Sarah “por haberla considerado un punto estratégico fundamental para desarrollar la actividad en el norte pampeano, noreste bonaerense y sur cordobés” (Sarah, cien años de esperanza, 2010: 33).

El grupo LDC Argentina SA desarrolla actividades vinculadas con la producción sojera interviniendo en la comercialización, molienda de semillas, elaboración de aceites crudos, pellets y harinas de soja, siendo uno de los exportadores más importantes del país (Fotografías 4.16 y 4.17.).



Fotografía 4.16 y 4.17. Planta de LDA Argentina y cartel indicativo en Sarah.
Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

Otra de las actividades que impone la multiactividad rural en Sarah es el desarrollo de la actividad turística y la expansión de la actividad cinegética. La bonanza de las grandes estancias de la familia Santamarina permitió también la capitalización de muchos de sus empleados y encargados siendo uno de ellos Carlos Fuchs, oriundo de Alemania quien llegó a la Argentina en 1887. Trabajó de peón de la estancia “Bella Vista” en Tandil, propiedad de Ramón Santamarina y al ser nombrado administrador de la Estancia “Ramón Primero” la convirtió en una de las más prósperas del país. En dicho lugar tuvo la oportunidad de relacionarse con familias con alto poder económico y político de la época (Roca, Bernardo de Irigoyen, Figueroa Alcorta, entre otros). En 1903 fue designado por la familia Santamarina para la administración de 36.000 hectáreas ubicadas en la zona más productiva del noreste del Territorio Nacional de La Pampa. Con el tiempo logró adquirir una buena cantidad de hectáreas donde edificó el primer frigorífico de La Pampa y una casona que oficiaba de casco principal de la Estancia La Pampeana (Fotografía 4.18):

El establecimiento se ubicaba a tres leguas de la antigua estación de trenes de Sarah, y hacia allí se dirigió para organizar la estancia. Llegó en marzo de 1903, con varios peones, dos vagones de caballos y un vagón de pasto seco. (...) Con el tiempo fue comprando tierras: primero, media legua, situadas a unos diez kilómetros de la estación Cevallos, que alfalfó enseguida. Después siguió comprando en pequeños lotes, hasta completar 4.700 hectáreas, en las cuales se organizaron dos establecimientos: con mil doscientas cincuenta hectáreas se hallaba “La Constancia” y con las restantes tres mil cuatrocientas cincuenta hectáreas, “La Chispa” donde en el año 1915 instaló el gran frigorífico “La Pampeana”, dedicado a la explotación de queso, manteca, hielo, fiambres y derivados de la granja (...). (<http://www.hotellapampeana.com.ar/espanol/historia.htm>).

Actualmente dicha estancia cuenta con una extensión de 1.060 hectáreas y ha sido reacondicionada para el desarrollo del turismo rural. La inmensidad de llanura, los campos de cultivo, los atardeceres pampeanos, la tranquilidad del medio rural, la atraktividad de sus aspectos histórico-culturales, el desarrollo de la actividad cinegética en La Pampa, la calidad receptiva, los detalles arquitectónicos, el confort de sus instalaciones y un restaurante de categoría internacional son los principales atractivos del Hotel Rural La Pampeana, ubicado a 4 Km de Sarah y a 3 Km de la Ruta Nacional 188.



Fotografía 4.18. Vista del casco y Hotel Rural La Pampeana en las cercanías de Sarah. Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

El incremento de la actividad turística en La Pampa tiene a La Pampeana como uno de los lugares más visitados y de mayor calidad hotelera.

En una entrevista realizada al entonces presidente de la Comisión de Fomento de Sarah²¹, el 27 de julio de 2015, y en función del crecimiento poblacional de la localidad, el funcionario destacó que las principales obras, de los últimos diez años, fueron la construcción de viviendas, el asfalto de 22 cuadras con cordón cuneta, la remodelación de la plaza (iluminación, veredas), la edificación del Salón de Usos Múltiples, la construcción y mejoras del acceso desde la Ruta Nacional 188. Según los testimonios, la población actual superaría los 350 habitantes a lo que se suma el renovado dinamismo de la actividad rural donde se localizan importantes estancias: La Lucha, 15 de Mayo, el Jagüel y La Pampeana, entre otras.

Respecto de los proyectos para el futuro, las autoridades comunales pretenden continuar con el entoscado de las calles, la construcción de cordón cuneta y el asfalto del boulevard, desde la plaza hacia las vías del ferrocarril, además de la renovación del arbolado urbano. Una problemática importante y generadora de conflictos es el desplazamiento de mucha población (oriundos de Santa Fe y Córdoba, principalmente, residentes sobre todo en la estancias y las familias que viven en el pueblo) vinculada a las tareas del medio rural (contratistas, trabajadores golondrinas, camioneros, etc.) lo que provoca algunas dificultades con la población residente.

4.6. A modo de cierre

De los espacios de control indígena, del reparto de la tierra pública en manos de la oligarquía terrateniente de fines del siglo XIX a las grandes empresas agroindustriales, el proceso de conformación espacial ha sabido de cambios coyunturales y estructurales, en los espacios rurales de La Pampa.

Los pequeños pueblos como Sarah, ubicados en áreas de borde y, a su vez, en la zona núcleo de la producción de oleaginosas que demanda el mercado internacional actual (soja y maní). La reacomodación de los espacios rurales provoca reconfiguraciones territoriales y estrategias adaptativas que configuran una nueva ruralidad que, por un lado, provoca la adaptación de las cotidaneidades locales y modifica las vinculaciones extralocales a la vez que los integra a la nueva dinámica que exigen de estrategias productivistas y que redefinen la estructura territorial rural.

Los pueblos como Sarah, alternan la tranquila vida cotidiana con la presencia de conflictos emergentes a causa de la aparición de nuevos sujetos y agentes territoriales, lo que provoca relaciones de poder asimétricas.

Tal vez, el proceso temporal, permita comprender algunas analogías y cambios entre el proceso liberal de principios del Siglo XX y el neoliberal

21 Daniel Frenca fue presidente de la Comisión de Fomento de Sarah desde 1983 (retorno a la democracia) hasta su fallecimiento en 2015. En el momento de la entrevista era candidato a renovar su presidencia por otros cuatro años.

instaurado, principalmente, en la década de 1990. La agriculturación de la década de 1920 y la actual se basa en que los sujetos y agentes de intervención parecieran mantener relaciones de poder basados en el control del uso de la tierra: antes mediante la propiedad abusiva y ahora mediante el proceso de arrendamiento que minimiza los riesgos de producción al no transferir al valor de la producción, los efectos provocados en la degradación de los suelos. Esta nueva forma de extractivismo de nutrientes, tal vez menos visible que la provocada por la minería, se traduce además en la percepción de que cuánto mejor sea la productividad del campo mejor serán las condiciones de vida de los habitantes de los pueblos rurales.

En Sarah, se evidencia el dinamismo: la población crece pero a la vez es móvil. Los jóvenes no permanecen en el pueblo debido a la falta de oportunidades laborales o de estudio, por lo que la población se encuentra envejecida. Las escuelas cumplen un rol social y cultural importante al retener población por lo menos hasta los 19 años.

Un fenómeno que tal vez diferencie a Sarah de otras localidades muy pequeñas o pequeñas en La Pampa es la multiactividad rural que adiciona al turismo como complemento de las actividades tradicionales, sumado a la demanda de servicios que provoca el aumento de la circulación por la Ruta Nacional 188.

El hecho es que Sarah es de las pocas localidades pampeanas que ha aumentado su población, aunque la misma es estrechamente dependiente de la actividad agrícola con base en la comercialización de materias primas lo que supone la necesidad de atender otras actividades emergentes que puedan propiciar un mayor arraigo de población joven.

4.7. Referencias bibliográficas

- Abelairas, A. (2013). *La aventura manisera en La Pampa*. Trabajo final de la asignatura Geografía de La Pampa, inédito.
- Álamo, M. (2008). El proceso de concentración de la tierra en el sudoeste bonaerense. El caso del partido de Tres Arroyos. En, *Actas del XI Congreso Solar*, Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur y Universidad Nacional Autónoma de México.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1914*. Publicación anual, Año I, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1933*. Publicación anual, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía Comercial del FFCC Sud, Oeste y Midland de 1938*, Buenos Aires.
- Bengoa, G. (2005). Horizonte velludo: paisaje y poder en la pampa. En, *Nómadas* <http://www.ucentral.edu.co/images/editorial/nomadas/docs/>

- nomadas_22_8_guillermo_horizonte.pdf. P. 102-113. Consultado el 24/10/2015.
- Cazenave, W. (1971). *El ferrocarril en La Pampa*. Dirección de Prensa del Gobierno de La Pampa.
- Castells, M. (1992). *La ciudad informacional*. Madrid: Alianza Editorial.
- Comerci, M. (2015). *Múltiples territorialidades en el campo argentino. Geografías, procesos y sujetos*. Santa Rosa: EdUNLPam.
- Dillon, B. y Cossio, B. (2011) La apropiación del territorio y el diseño urbano. En Zink, Mirta y Moroni, Marisa (Ed) *Alpachiri. Tierra fría... que se ha vuelo abrigo*. Santa Rosa: EdUNLPam-Miño y Dávila, p. 93-116.
- Estancia Rural La Pampeana (2015) Página oficial. (<http://www.hotellapampeana.com.ar/espanol/historia.htm>). Consultado el 01/05/2015.
- Gaignard, R. (1989). *La Pampa argentina. Ocupación, poblamiento, explotación. De la conquista a la crisis mundial 1550-1930*. Buenos Aires: Solar.
- Gándara, A. (2004). *La Carreta, biografía novelada de Ramón Santamarina*. Buenos Aires: Emecé.
- González, M. (2009). *Del paraíso al infierno, ¿sin preocupaciones? La inexplicable historia de Sans Souci*. Disponible en <http://eleco.com.ar/interes-general/del-paraiso-al-infierno-sin-preocupaciones-la-inexplicable-historia-de-sans-souci/>. Consultado el 23/10/2015.
- Luna, F. (2011). *Alvear*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Pengue, W. y Morello, J. (2007). Procesos de transformación en las áreas de borde agropecuario, cambio climático y efectos de las nuevas demandas productivas. En, *Fronteras*, N° 6, Octubre, pp. 18-27.
- Reguera, A. (1999). Estancias pampeanas del siglo XIX. Estrategia empresarial para su funcionamiento: chacras agrícolas y puestos ganaderos. En, *Quinto Sol* Revista del Instituto de Historia Regional de la Facultad de Ciencias Humanas de la UNLPam, N 3,1999, p.51-82.
- Reguera, A. (2006). *Patrón de estancias, Ramón Santamarina: una biografía de fortuna y poder en la pampa*. Buenos Aires: Eudeba.
- S/A (2010). *Sarah, 100 años de esperanza*. Revista del Centenario. Sarah.
- Shmite, S. (Compiladora). (2011). *El territorio rural desde una perspectiva geográfica. La trama social y productiva en el Este de La Pampa*. Santa Rosa: EdUNLPam.
- Schneider, S. y Peyré Tartaruga, I. (2006). Territorio y enfoque territorial: de las referencias cognitivas a los aportes aplicados al análisis de los procesos sociales rurales. En, Manzanal, M.; Neiman, G. y Lattuada, M. (Org.). *Desarrollo Rural. Organizaciones, Instituciones y Territorio*. Buenos Aires: Ed. Ciccus, pp. 71-102.

Beatriz Dillon

Soja, E (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños.

Stiller & Laass (1884) *Plano de los territorios nacionales*. Santa Rosa: Dirección de Catastro de la Provincia de La Pampa. *Amigo, voy a contarle*

Entre rastrilladas, trenes y camiones: Chamaicó reconfigura su lugar

María Carolina DIHARCE



Edificio de la Escuela en el Chamaicó Viejo. María Carolina Diharce, 2015.

*Amigo, voy a contarle
que anduve allá, piedra y piedra;
iban los hombres sufriendo
la paga por las canteras.
Allá caían los días,
y eran de piedra rodando;
recuerdo las noches solas
y mis oídos, zumbando (...)
Ya lo veo al campamento,
Y era el dolor que goteaba;
abajo, manos de tosca
molían la mina brava.
Por eso me fui, buscando
un conchabito en la hachada,
y aquí me tienen ahora
sí, mi oficial, y por nada.
Ay, Lonco Vaca,
piedra sin sueño, lágrimas enterradas
toscal del indio, fin de la flor!...*

(Juan Carlos Bustriazo Ortiz, Poema: Canción del hombre de Lonco Vaca, 2008: 325-326, en *Canto Quetral*, Tomo I)

5.1. Chamaicó: aspectos locacionales y condiciones naturales del entorno

Chamaicó significa Agua Grande. Nada justifica en el lugar la presencia de este topónimo que el agrimensor Lagos encontró en 1881, pero es probable que los aborígenes nativos fueran oriundos del Chamaicó chileno, tratándose de un topónimo conmemorativo impuesto (Casamiquela, 2005). El pueblo de Chamaicó se encuentra ubicado en el departamento Rancul (Figura 5.1.), que pertenece a la región fisiográfica central con clima semiárido. El paisaje está compuesto de médanos, planicies y cordones arenosos intercalados con mesetas residuales. La región presenta suelos algo evolucionados, con cierta diferenciación de horizontes (predominan Entisoles), formados a partir de sedimentos arenosos (INTA – UNLPam, 1980).

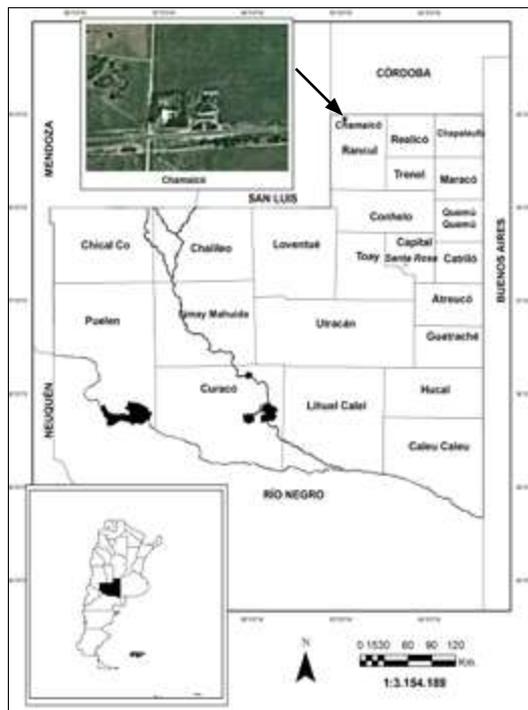


Figura 5.1. Localización de Chamaicó.
Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2015.

Se suma al paisaje el afloramiento rocoso de Lonco Vaca, en el Oeste del departamento mencionado, formado por rocas ígneas y metamórficas, incluida en la unidad geoestructural de las Sierras Pampeanas (Párica, 1986a y 1986b) (Fotografía 5.1.)



Fotografía 5.1. Vista actual de la cantera de Lonco Vaca en las cercanías de Chamaicó.

Fuente: Beatriz Dillon, 2011.

5.2. El Chamaicó de las rastrilladas

*Una rastrillada, son los surcos paralelos y
tortuosos que con sus constantes idas
y venidas han dejado los indios en los campos*

(Mansilla, Una Excursión a los Indios
Ranqueles, 1947: 19)

Como explica Lucio V. Mansilla, al conocer el territorio ranquelino, en la Pampa, no existían más caminos que las rastrilladas, estos surcos anchos y profundos, que constituían los medios de circulación indígena. Elaboradas por el andar de los aborígenes, a pie primero, y luego a caballo, conectando aguadas, lagunas y salinas, permitían la circulación de bienes a un lado y otro de la cordillera de los Andes y las tolderías entre sí (Ayala y Gette, 2008).

El sitio de Chamaicó se encontraba de paso en el camino que llevaba al asentamiento ranquel de Leuvucó; por eso Mansilla cruza y menciona el sitio cuando su expedición se dirigía a establecer contacto con Mariano Rosas. La rastrillada presente en el lugar se podría denominar “secundaria”, con respecto a otras más importantes (de las Pulgas, de las Víboras y la de los Chilenos o de la Sal); es la llamada Rastrillada del Cuero:

Mansilla toma por el camino de Bayo-manca y poco antes de llegar a Utatriquin pasa por la aguada de Chamalcó...; “describí la aguada de Chamalcó donde me demoraría un rato, lo bastante para mudar caballos, por si alguien llegaba a ella extraviado (...) Nadie se había quedado atrás. Según los cálculos del baqueano, Chamalcó tenía agua” (Della Mattia y Mollo, 2005: 229, citando a Mansilla, 1947).

El nombre de la rastrillada descrita por Mansilla, proviene de la importancia en el lugar de la Laguna del Cuero, (ubicada a 18 Km al norte del actual emplazamiento de Chamaicó), cuyos campos eran ricos en pastos y gramillas, con inagotables fuentes de agua, leña y montes inmensos de caldén (Mansilla, 1947).

Zona de frontera por excelencia, se observa en la Figura 5.2. la superposición de fortines militares (puestos militares de control) y tolderías (espacio de convivencia social y económica de los indios ranqueles). El avance de los primeros sobre las segundas se produjo rápidamente, provocando cambios en la estructura social indígena, en la movilidad y en la composición demográfica, hasta su desaparición.

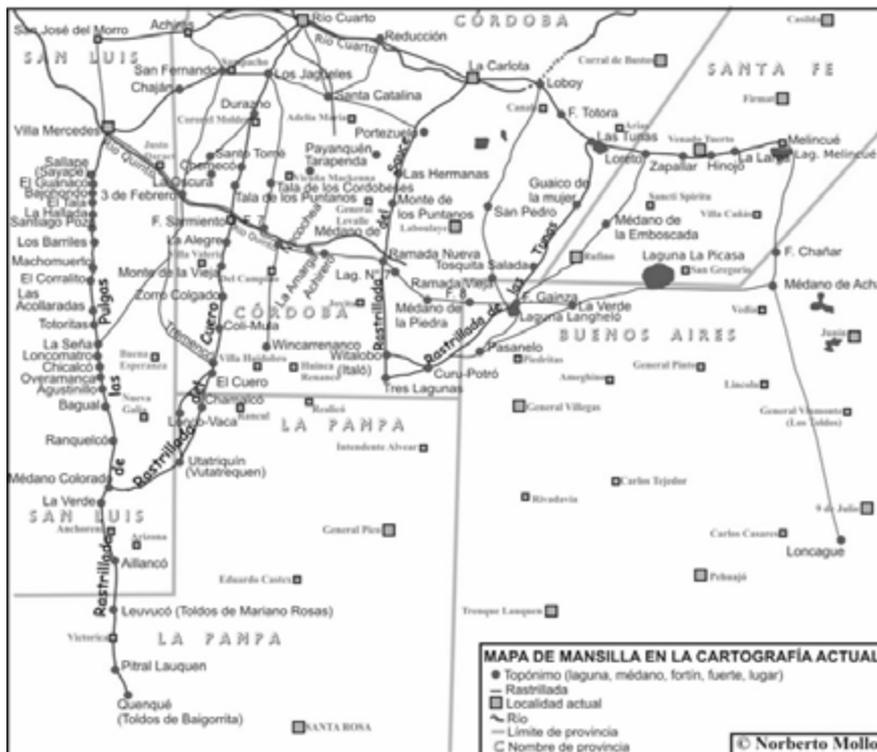


Figura 5.2. Reconstrucción en la cartografía actual del Mapa de Mansilla (Rastrilladas, tolderías Ranqueles y fortines militares).

Fuente: Extraído de Della Mattia y Mollo, 2005: 254.

De esta manera, territorios dominados por la circulación y comercio de ganado a través de las rastrilladas dieron paso a los territorios de control militar mediante la instalación de fortines, la nacionalización de las tierras y su posterior privatización, provocando una reterritorialización del espacio.

5.3. El Chamaicó forestal ferroviario

*El hacha de César ha declarado su guerra cruel
a los caldenes. Pero es la necesidad, la apremiosa
necesidad, no el fanatismo, lo que abre el tajo y allana la floresta.
Caen los árboles corpulentos, milenarios tal vez, reclamados
por las usinas, por las fábricas, por el ferrocarril
(Molins, 1918: 118).*

“A la expropiación y desafectación de los recursos naturales de las poblaciones indígenas, le siguió la conformación de un marco político e institucional que asegurase el desenvolvimiento de la nueva organización social, ahora vinculada a las formas capitalistas de producción” (Lluch, 2008: 133). Esta acción se materializó en el espacio geográfico a través del establecimiento de los límites administrativos que demarcaban los Territorios Nacionales según la Ley N°28 (1862), bajo la presidencia de Bartolomé Mitre. A esta le sucedió la creación del Territorio Nacional de La Pampa, regido por la Ley N°1532 (1884). De esta forma, se observa cómo la legislación va complementando las ideologías liberales del momento, con su correlato espacial.

Por la Ley N° 975 del año 1878, llamada de la “Conquista del Desierto”, el Estado Federal emitía un empréstito de guerra internacional garantizado por las tierras a conquistar, por lo cual había que conservar tierras para honrar los títulos de los suscriptores (Gaignard, 1989).

Hacia 1902, el plano oficial del Territorio Nacional de La Pampa era cartografiado por el Departamento Topográfico de Buenos Aires, señalando la división en secciones y lotes. La Ley Avellaneda (N° 817) del año 1876 indicaba una división de la tierra en lotes cuadrados que determina el diseño catastral definitivo de las tierras pampeanas: secciones de un millón de hectáreas (400 leguas cuadradas de 2.500 ha cada una); divididas en cuatro fracciones de 250.000 hectáreas (ha) cada una (100 leguas cuadradas); y divididas en 25 lotes de 10.000 hectáreas cada uno (4 leguas cuadradas) (Gaignard, 1989).

Una vez finalizada la cuadrícula y mensurado del terreno, el Estado se dispuso a otorgar sus propiedades, en lotes de 10.000 hectáreas, unidad de cuenta en La Pampa. De esta forma, mil lotes (diez millones de hectáreas) fueron otorgados para pagar a los suscriptores del empréstito de guerra. El resto de las tierras fue vendida en Buenos Aires, en las Embajadas de París y Londres, bajo la Ley de Remate de 1882, según la cual, en cada venta no se

podían exceder las 40.000 hectáreas. De esta forma, se asignaron 2.400.000 hectáreas más.

Finalmente, por la Ley de Premios (ley 1628 de 1885) se distribuyó entre los soldados y oficiales del ejército una parte del botín de tierras, según su rango jerárquico, por ejemplo: 8.000 has a los “jefes de la frontera”, y 1.500 al resto de los oficiales.

De esta manera, mediante la asignación de tierras en propiedad, el Estado saldó parte de las deudas a los proveedores del ejército y a los constructores del telégrafo. Por esta ley solo fueron distribuidas 708.772 has del Territorio Nacional de La Pampa (Lluch, 2008). Como se ha mencionado, en el Capítulo 2, mediante estas normativas se enajenó gran parte de la tierra pública incorporada al territorio nacional a fines del siglo XIX.

El pueblo de Chamaicó se ubicó en el Lote 1, Fracción B de la Sección VII del entonces Territorio Nacional de La Pampa, creado en 1884. En el año 1882, todo el Lote 1 (8902,5 has) y la mitad norte del lote 10 (5000 has) pertenecía a Olímpides Pereyra, quien compró las tierras al Superior Gobierno de la Nación. Luego, en 1884, estas tierras fueron adquiridas por Diego de Alvear (Documento Terrenos de la Sucesión de Juan de Anchorena, Dirección de Catastro Provincial).

En el mismo documento consta que el 24 de julio de 1895, Doña Teodelina Fernández de Alvear, como heredera de su esposo el Dr. Diego de Alvear, vendió a Juan Anchorena 173.767 has., dentro de las cuales se encuentra el pueblo de Chamaicó. Se desprende de las fuentes históricas que hacia 1899 las tierras eran propiedad de Anchorena, quien, posteriormente las vendió a Casimiro Gómez, un inmigrante español que llegó a la Argentina a los trece años de edad. Gómez figurará como dueño de las tierras, donde se localizó la estación ferroviaria de Chamaicó, en los mapas catastrales de 1902 a 1930.

Estos sucesivos traspasos de tierras dan cuenta de un intenso proceso especulativo que suponía, en cada operación de venta, el negocio inmobiliario que aportaba una buena cantidad de dinero en las huestes de los propietarios. Si bien el gobierno nacional intentó frenar la especulación mediante la sanción de la Ley de Colonización conocida como Ley Avellaneda de 1876, el proceso no pudo evitarse totalmente.

En *La Pampa Argentina*, Romain Gaignard (1989) expresa que la mencionada norma establecía que la venta y tenencia de la tierra estaba reservada a quienes la explotaran con fines agrícolas con la condición de que la cultivasen dentro de un plazo de dos años. De todas maneras, la heterogeneidad de las operaciones de venta autorizadas “dejaron las puertas abiertas al abuso y a las especulaciones” (Mayol, 1995: 17). La falta de control por parte del gobierno nacional -intencional o no- favoreció el abuso y se expresó en un proceso especulativo que se tradujo en valores de la tierra cada

vez más altos, restringiendo las posibilidades de acceso a los sujetos sociales menos capitalizados (Mayol, 1995).

Una vez instalado en Buenos Aires, Casimiro Gómez inauguró en 1878 la talabartería “La Nacional”, que se convertiría en una de las más importantes del país. Su fortuna le permitió adquirir tierras en las provincias de San Luis, Santiago del Estero y en los Territorios Nacionales de Río Negro, Neuquén y Chaco. En La Pampa, adquiere tres estancias, una de las cuales es Chamaicó, dedicadas a la cría de ganado vacuno, del cual se obtenía, entre otros, el cuero destinado a las curtiembres. Por estas, tierras pasó el Ferrocarril Oeste y su propietario donó el terreno para construir la estación.

Como expresa Walter Cazenave (1971), las tierras por las que pasaba el ferrocarril veían su valor multiplicado por cien. Fue este el caso de Chamaicó, que se va a desempeñar, en principio, como pueblo obraje dedicado a la explotación forestal del bosque de caldén, pero además se desarrolló la ganadería de vacunos y la extracción de piedra y granito en la cantera de Lonco Vaca.

El impulso de sus habitantes, a partir de su fundación en 1907, llevó a un dinamismo que otorgaba al lugar la escuela Nacional N° 116, la estafeta de correos, y un destacamento de policía. A partir de la creación de la Comisión de Fomento, en 1928, comienza a funcionar el Juzgado de Paz y el Registro Civil. Además, quedó fija su jurisdicción en los Lotes 1 y 2, Fracción B, Sección VII, según lo dispuesto por la Gobernación del Territorio de La Pampa.

Hacia 1933, Chamaicó contaba con una población de 700 habitantes. Según testimonios orales, parte de la población asentada en el agrupamiento ubicado en torno a la estación (Fotografía 5.2.), aproximadamente 100, eran hacheros, que circunstancialmente estaban en el lugar.

El espacio de socialización y descanso era el almacén de ramos generales, que controlaba Casimiro Gómez, residente en Buenos Aires y dueño de las tierras²². También donó las tierras para la construcción de la escuela y de la pista de aterrizaje que había sido solicitada por el Gobernador, pero no hay testimonios ni fuentes que acrediten su construcción en la zona.

22 Es recurrente, sobre todo en estos pueblos obraje, dedicados a la explotación forestal y minera, el control social ejercido por sobre los obreros mediante el endeudamiento en los propios almacenes de ramos generales propiedad de los propietarios de las tierras. Esta forma de control y dominación social establece territorialidades de dependencia y muchas veces ocasiona conflictos entre los obreros o entre éstos y los encargados de las Estancias.



Fotografía 5.2. Restos de la Estación de Ferrocarril Oeste, Chamaicó.
Fuente: María Carolina Diharce, 2015.

Junto con el auge demográfico se expandían los servicios y comercios urbanos como carnicería, herrería, ferretería, fonda, agentes de seguros, surtidor de nafta, tienda y viñedo. La mayor parte de estos servicios se encontraban en manos de la familia Gómez.

Hacia 1938, la población había descendido a 446 habitantes. La emigración había impactado, mayoritariamente, en el número de colonos agricultores. Por su parte, para esta época más de 80 trabajadores lo hacían en los obrajes de leña de caldén, cifra que se va a mantener aproximadamente hasta la década del setenta, aunque con ciclos de auge y descenso de la producción, característica propia de la explotación maderera (Garbarino, 2008). En el año mencionado se contabiliza una producción transportada de 5000 toneladas anuales de leña.

La cantera de piedra y granito de “Lonco Vaca”, ubicada a 15 km de la estación, se encontraba dentro del ejido de la Comisión de Fomento, por lo que figura en las estadísticas productivas del agrupamiento rural, con una producción de 100.000 toneladas de piedra, pedregullo y arena, y una mano de obra de 50 personas.

De esta manera, se fue construyendo un lugar basado en la explotación de la madera, que permitía la exportación de leña, postes, varillas, durmientes y carbón vegetal. Cuando la misma fue mermando en cantidad, el área pasó a convertirse en un importante centro zonal de acopio de cereales.

La actividad productiva que motorizó el crecimiento del poblado Chamaicó fue la explotación del bosque de caldén, causa por la cual llega el tren a la zona, en dirección hacia las zonas cuyanas:

El desmonte del bosque natural de caldén durante los primeros años del siglo XX se promovió con el fin de obtener nuevas tierras para la explotación agropecuaria, abastecer las necesidades de una industria incipiente, surtir la demanda de los nuevos centros urbanos y espacios socioeconómicos rurales, y por último, suplantar como fuente de energía las importaciones de combustible destinadas al ferrocarril en períodos de desabastecimiento (en especial durante la Primera Guerra Mundial) (Garbarino, 2008: 207).

A partir de la Figura 5.3 es posible llegar a la conclusión de que la zona estuvo signada, en particular, por el auge de la explotación del caldenal. Los años de mayor presencia demográfica así lo consignan: entre 1920 y 1933 la población superaba los 700 habitantes y entre 1933 y 1935, se observa un descenso demográfico atribuible a la crisis de rentabilidad que marcó la década, tal como se desarrolló en capítulos anteriores.

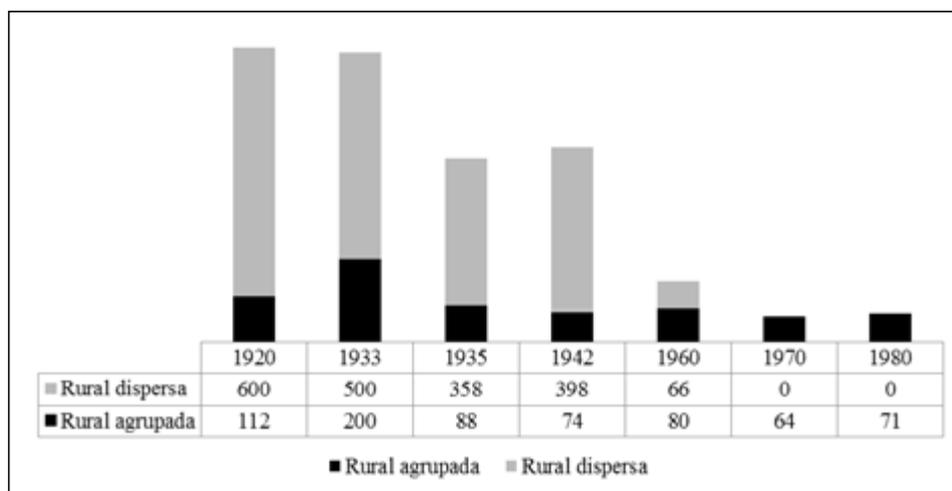


Figura 5.3. Evolución de la población rural agrupada y dispersa de Chamaicó -1920 a 1980-

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos, La Pampa, Censos Territoriales e INDEC, Censos Nacionales de Población.

Pero además, Garbarino (2008) reconoce dos etapas en la explotación forestal del bosque de caldén: la primera, representada por un auge de la actividad, se extiende desde 1914 a 1939, coincidiendo con el período de las grandes guerras. La segunda etapa, de vertiginosa decadencia, se produce a finales de la década del cuarenta y comienzos de los cincuenta (Garbarino, 2008), observándose un descenso demográfico del 30% entre los años 1942 y 1960.

Teniendo en cuenta que los empresarios se volcaron a la fiebre del caldén en las dos primeras décadas del siglo XX, se reconoce que la explotación fue totalmente extractivista, con bajas inversiones de capital y mano de obra, generando fuertes beneficios económicos sobre la base del despojo y apropiación de los excedentes de producción. Ante la rápida desaparición del bosque de caldén, la producción agropecuaria fue ganando importancia en la región del noroeste pampeano.

En un intento por conocer el espacio de vida de la población de Chamaicó, se recogieron testimonios que dan cuenta de la inexistencia en el lugar de energía eléctrica y caminos en malas condiciones, por lo que el transporte de pasajeros y correspondencia solo se llevaba a cabo por el ferrocarril. Hacia 1939, el poblado contaba con quince casas y alrededor de cien habitantes.

Por otra parte, según los testimonios recogidos *in situ*, se menciona la dificultad de la población para acceder a agua de buena calidad y se deben recorrer grandes distancias para conseguir agua dulce. Hacia 1940, se solicita a la Gobernación del territorio, una perforación para poder disponer a agua potable; mientras tanto el aprovisionamiento de agua era de lluvia, almacenada en aljibes (Fotografía 5.3.).

Durante meses, la Gobernación del territorio y la Comisión de Fomento intercambiaron una serie de actas donde constan las necesidades de la localidad, y se menciona como propietaria de las tierras, a la firma CRESUD SA, fundada en 1936 como subsidiaria de una empresa belga que otorgaba préstamos rurales en Argentina. Entre esa fecha y 1960 adquiere siete haciendas, controlando 20.000 hectáreas.

La pérdida de población y los escasos fondos de la Comisión de Fomento exponían al poblado a una vida de carencias. Las actas oficiales de la época permiten observar, por ejemplo, un nulo acceso a la salud, ya que la atención primaria se realizaba en Rancul, ubicado a 24 km de la localidad, sin otro medio de transporte que el ferrocarril o carretas tiradas por caballo. El diario La Capital (21/01/1941), retoma esta problemática: “Los enfermos necesitados de esta población deben trasladarse a Jardón (Rancul) en casos que requieran asistencia médica, debiendo soportar todos los inconvenientes propios de un molesto traslado”.

La escuela (Fotografía 5.4.) se menciona en varios textos oficiales, por la inadecuada infraestructura, alquilada a la firma propietaria mencionada. Además, no se contaba con vivienda adecuada para los maestros. “... Es necesario y de suma necesidad la construcción de una escuela con comodidades para la familia del Director y viviendas para maestros y otras necesidades para enseñanza” (Carta de Eduardo Reguero al Gobernador del Territorio Nacional de La Pampa, 7 de marzo de 1949).



Fotografía 5.3. Aljibe de la primera Escuela N° 116 de Chamaicó.

Fotografía 5.4. Edificio de la primera escuela de Chamaicó.

Fuente: María Carolina Diharce, 2015.

Chamaicó no fue más que una de tantas estaciones del rosario conformado para abastecer de combustible de leña, al ferrocarril. Walter Cazenave (1971: s/p) expresa que para estos pueblos “alineados junto a las vías, sin mayor importancia comercial o estratégica, el tren se constituyó en la conexión semanal con el resto del mundo, llevando y trayendo noticias, mercaderías, personas”.

Era de esperar, entonces, que el fin del paso del ferrocarril en la década de 1970, implicaría, también, el fin del poblado que paulatinamente fue perdiendo su población quedando aislado de los centros de decisión y de las vías de circulación, que le habían conferido una importancia relativamente importante. Al perder la categoría de Comisión de Fomento, pasa a depender de la Municipalidad de Rancul.

Hasta el año 1945, según registros testimoniales, funcionó la herrería y en uno de los comercios funcionaba una sodería con el nombre del dueño (Fotografía 5.5.).



Fotografía 5.5. Envases de soda elaborada en Chamaicó, 1945.

Fuente: María Carolina Diharce, 2015.

Era un pueblo-obraje y la presencia de un elevado número de hacheros lo convertía en un pueblo de elevada conflictividad social. Tales conflictos surgieron a causa de ser, los hacheros, los trabajadores rurales más precarizados insertados al mundo del trabajo en un contexto de explotación. Los hacheros vivían en el interior del monte, en condiciones muy precarias, con ranchos improvisados en el lugar y con escaso acceso al agua. A las malas condiciones laborales deben sumársele los excesivos fríos de invierno, las altas temperaturas de verano, las largas jornadas horarias sin topes máximos, la escasez de agua y la falta de comunicación por períodos prolongados (Ledesma y Folco, 2008).

La provisión de las necesidades materiales de estos obreros, en su mayoría, hombres sin familia o alejados de ellas, se realizaba en el almacén del pueblo, que, además, era del dueño del obraje. El patrón era también su proveedor, con lo que la situación de dependencia era extrema. Tal alienación, llevaba a conflictos, en la mayoría de los casos, promovidos por el alcohol que se vendía en el lugar. A veces las peleas eran tan importantes que la policía no podía hacerse cargo de imponer el orden, y se veía ayudada por otros hombres, incluso por el mismo dueño del lugar, trasladando a los heridos, o separando a los contendientes.

El pueblo nunca tuvo una iglesia católica, aunque se realizaban bautismos en misas de campaña cuando llegaba algún sacerdote. Las familias de hacheros eran las más numerosas, según los testimonios orales.

Ante la pregunta, qué proceso fue primero, el fin del caldén o el fin del tren, los entrevistados hicieron una pausa similar, pero la respuesta fue la misma, “sin caldén, en la zona, el tren ya no tuvo razón de ser”. En un área ecológicamente frágil, los suelos ya estaban “gastados”, por lo que la agricultura tampoco era tan importante en la zona. “El fin del ferrocarril, fue el fin del pueblo”.

La Comisión de Fomento funcionó hasta tres años después que dejara de pasar el ferrocarril, pero pasados los años, la pérdida de población hacía insostenible su continuidad.

5.4. El Chamaicó dinámico...de las vías a la ruta.

Es, pues, función importantísima del Estado, facilitar en todas las formas posibles el transporte automotor en esas regiones del país que lo reclaman imperiosamente, y a ello responde la ponencia presentada por la Gobernación de La Pampa

(Memorias de los Gobernadores, Ayala y Gette, 2008: 229)

En la década de 1970, según las entrevistas realizadas a pobladores, todavía se llevaba adelante la actividad forestal y servicios agropecuarios en los alrededores. La escuela continuaba siendo la institución más importante

y recibía a todos los niños de la zona rural circundante. Las viviendas registraban un alto índice de hacinamiento, llegando a vivir en una casa hasta tres familias. Si bien contaban ya con agua corriente, no existía luz eléctrica y la iluminación se realizaba con faroles a kerosene, luego a gas envasado o velas. Con el tiempo la población adquirió un grupo electrógeno para abastecer a algunas de las familias, y su uso estaba bastante racionado y limitado. Se encendía para lavar y planchar y se apagaba para restringir su uso.

Con respecto al agua corriente, ya desde los años sesenta el poblado contaba con una bomba a nafta y una perforación que abastecía a los habitantes del pueblo y a los vecinos de los campos, pero en verano, la salinidad del agua causaba problemas de salud, por lo que debían adquirir agua mineral en Rancul.

De las entrevistas se desprende que en esta década el dueño de las tierras era Pío Gianinetto, quien controlaba el almacén de ramos generales en el que se comerciaba todo lo necesario para los pobladores de la localidad, la población rural y los hacheros.

Al contar con la balanza, Chamaicó era un centro de acopio de cereales muy importante y las tierras fueron vendidas por CRESUD S. A. la empresa LITOMAR S. A., cuyo Presidente del Directorio era Pedro Baiocchini, aunque se reconoce a Pío Gianinetto como el “dueño del pueblo”.

En el año 1981 la empresa Ford Motor Argentina SA, donó una escuela a la Provincia de La Pampa, localizada en Chamaicó, pero no se emplazó en el sitio original del pueblo, sino a 7 km, sobre la Ruta Nacional N° 188, (construida en la década del sesenta), en tierras de la firma LITOMAR Sociedad Anónima, Agropecuaria, Inmobiliaria y Comercial: Lote 2, Fracción B de la Sección VII. La cesión del terreno se efectivizó en 1982.

La localización de la escuela fue estratégica en la puja de poder que se estableció entre los medios de circulación terrestres: trenes y camiones. Como expresan Ayala y Gette, ya desde los años treinta el equilibrio entre ferrocarriles y carreteras comenzaba a inclinarse en favor de éstas últimas, así como el monopolio estadounidense en el concierto internacional (Ayala y Gette, 2008).

Por otro lado, la donación de la escuela, respondiendo a una acción competitiva de la empresa debía hacerse “visible”, lo que era imposible de haberse instalado en las inmediaciones de la estación.

Esta decisión económica, pero también política, generó mayor aislamiento a la población del ahora “viejo Chamaicó”, puesto que los pocos kilómetros que separaban el poblado de la escuela se encontraban en mal estado. Según los pobladores entrevistados, los días de lluvia eran días sin clases. Era muy difícil llegar, porque además la gente del pueblo no tenía automóviles con los que trasladarse.

En los años posteriores, ante los reclamos y necesidades del pueblo, se planifica un barrio de diez viviendas (Fotografía 5.6.), en torno al nuevo

edificio de la Escuela N° 116, sobre la ruta N° 188. En la actualidad, dos de las viviendas se hallan deshabitadas y una se destina a un Centro de Salud y el Estado provincial se hace presente, además, con la presencia del puesto caminero policial.

La escuela, en la actualidad constituye el motor dinamizador del poblado de treinta habitantes, cifra que fluctúa en función de los vecinos que se trasladan durante meses a otras ciudades, a trabajar en el campo y a los/as maestros/as que permanecen durante el año escolar y luego regresan a sus lugares de origen.

La localidad cuenta con una gomería, un almacén, torre que provee internet y una bomba de ósmosis inversa que funciona en la escuela, para distribuir agua potable a la población. Abastece también a los campos cercanos, que llegan a la escuela en busca de este recurso vital y escaso. La escuela ofrece educación primaria y secundaria hasta tercer año, cuenta con docentes itinerantes y una estructura edilicia muy buena (Fotografía 5.7.).



Fotografía 5.6. Viviendas de operatorias estatales en la actual localización de Chamaicó y *Fotografía 5.7.* Edificio escolar en el Nuevo Chamaicó
Fuente: María Carolina Diharce, 2015.

El hecho de contar con educación secundaria hasta tercer año, hace que los jóvenes deban completar sus estudios de bachillerato en otro lugar, por lo general viajan a Rancul. Los habitantes valoran la formación humana y ciudadana por parte del colegio que los prepara para enfrentar el resto de sus estudios secundarios.

Los pobladores que vivieron en el *viejo Chamaicó*, reconocen la amplitud de los terrenos y las viviendas en su antigua residencia, que no se ve en el nuevo barrio.

Como explica Doreen Massey (2004: 77), “la identidad de cualquier lugar no está arraigada simplemente dentro de éste sino que se construye en buena parte a través de las relaciones de interdependencia con otros lugares”. Justamente, los pobladores de Chamaicó han re-construido sus

espacios de vida y sus redes de socialización a partir de nuevos impulsos, nuevas dinámicas, otorgadas en forma de verticalidades, que son otras de las de principio de siglo.

Entre las verticalidades, mencionadas por Milton Santos (1996) como parte de los rasgos estructurales que se cuelan en los intersticios de las relaciones espaciales, la primera fue la territorialidad ranquelina, con sus redes comerciales, recursos ganaderos y espacios de vida localizados en el Chamaicó viejo. Las rastrilladas que pasaban por el lugar dan cuenta de un dinamismo relativamente importante, con agua y pasto para los animales lo que indicaba la significación del lugar. A principios de siglo, la verticalidad hegemónica va a tener como vector el capitalismo mundial y su esquema de división internacional del trabajo. Más tarde, con la crisis de este modelo, las verticalidades se vuelven ausencias, aislamiento. La verticalidad es evidente, aun cuando no se puede ver. Se materializa en no respuestas, en a-sinergias.

Otra verticalidad, es la puja internacional entre el monopolio del tren (y las correspondientes inversiones extranjeras, que fueron hegemónicas hasta 1930), y el transporte automotor con las inversiones cada vez más importantes y presentes, de Estados Unidos. En esta relación de poder “tren versus automóvil”, es éste último el que gana, con un fuerte impacto en los lugareños, los habitantes de Chamaicó. De a poco van comprendiendo la necesidad de vivir más cerca de la escuela. Esa era su mayor necesidad, y así van construyendo, primero mentalmente, y luego en forma de pedido explícito a las autoridades, el nuevo Chamaicó. Menos extenso, más cercano a la ruta y por lo tanto más lineal, más conectado, más inseguro, más cercano a la escuela y al abastecimiento de agua potable, es decir, con sus cosas valoradas a veces, y depende de quién lo mire, como positivas o no tanto.

Por todo esto, es que no se puede concebir el Chamaicó de la población, que es la que en definitiva une el nuevo y el viejo, con los procesos globales, es decir, con las verticalidades.

5.5. El Chamaicó del futuro: de lo global a lo local

...Y acá quedamos los viejos, los que ya no podemos irnos
(Mujer, 63 años, residente en Chamaicó).

Si hay algo que apasiona a los geógrafos es la capacidad de cambio que tienen los lugares; un dinamismo otorgado por la misma sociedad, que pone en valor nuevos y viejos recursos, algunos materiales, pero otros no tanto.

En el caso de Chamaicó, cuando leemos su historia, todo parece un “terminando...”, como un lugar sin demasiado futuro. Incluso su población, a veces no es muy optimista al respecto, añorando el tiempo pasado, o bien, añorando un futuro en otro lugar que no sea el suyo. Ven a la población joven y no tan joven, partir.

Pero también ven llegar mucha gente a su lugar todos los días. A la escuela, que aglutina niños y jóvenes de las más variadas edades y de los campos cercanos, llegan a dar un espíritu nuevo al lugar, que a veces parece silencioso. Ese es un rasgo característico de Chamaicó, los niños y niñas jugando en el parque de la escuela o en las calles.

Las perspectivas de futuro de Chamaicó están puestas en la conectividad. En el marco de Programa Internacional Pehuenche, específicamente con la construcción de corredor ferroviario Paso Internacional El Pehuenche – Ferrocarril Unión Pacífico, que uniría los océanos Atlántico y Pacífico, se firmaron acuerdos con Mendoza para recuperar 23 kilómetros de vías férreas del ramal Chamaicó-Colonia Alvear Oeste. La inversión de la vecina provincia de 2 millones de pesos implicaría un nuevo impulso al nuevo-viejo Chamaicó, con la reposición de durmientes, vías, los anclajes y toda la tarea previa de desmalezado y limpieza del terreno.

Doreen Massey (2004) expresa que es necesario superar el sentido “romántico” de lugar (un sentimiento nostálgico y de evocación a una situación pasada) y del mismo como “víctima de la globalización”, en tanto que cada “lugar” forma parte de relaciones desiguales de poder, entendiendo que alguien toma decisiones de gran impacto, pero ese impacto es diferente y se acomoda de acuerdo a las particularidades de cada sociedad, y por consecuencia, de cada lugar. Como expresa Milton Santos (1996), la difusión o propagación de las técnicas es desigual, con una implantación selectiva sobre cada espacio.

El lugar y Chamaicó, en este caso, es un recorte espacial que presenta una dinámica particular dada por el proceso histórico, por las acciones e intencionalidades de sus habitantes, como también por los procesos sociales, económicos, políticos y culturales a diferentes escalas (regional, provincial, nacional y mundial).

5.6. Referencias bibliográficas

- Alonso, F. (2009). En el país de los caldenes: incorporación productiva y expansión económica en La Pampa. En *Huellas* N° 13, Santa Rosa, pp. 204-236.
- Ayala, J. y Gette, S. (2008). Caminos y Transportes. En, Lluch, A y Salomón Tarquini, C. (Editoras) *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Santa Rosa: EdUNLPam.
- Bustriazo Ortiz, J (2008). *Canto Quetral*. Tomo I. Santa Rosa: Ediciones Amerindia.
- Casamiquela, R. (2005). *Toponimia Indígena de la Provincia de La Pampa*. Cooperativa Popular de Electricidad. Ministerio de Cultura y Educación. Gobierno de La Pampa. Santa Rosa.

- Cazenave, H. (1971). *El ferrocarril en La Pampa*. Santa Rosa: Prensa Gobierno de La Pampa.
- Della Mattia, C. y Mollo, N. (2005) *En tiempos de Eduarda y Lucio V. Mansilla*. Congreso de Historia y Literatura. Córdoba.
- Gaignard, R. (1989) *La Pampa Argentina. Ocupación-Población-Explotación. De la Conquista a la crisis mundial (1550-1930)*. Buenos Aires: Ed. Solar.
- Garbarino, S., (2008). Los inicios de la explotación y el comercio forestal en el Territorio Nacional de La Pampa, 1900-1925. En: Lluch, A. y Salomón Tarquini, C. (Editoras) *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Santa Rosa: EdUNLPam, pp. 205-218.
- INTA, Gobierno de La Pampa y Universidad Nacional de La Pampa (1980). *Inventario Integrado de los Recursos Naturales de la Provincia de La Pampa*. Buenos Aires.
- Ledesma, L. y Folco, G. (2008). Trabajo, condiciones materiales y resistencias en el mundo obrero rural del Territorio Nacional de La Pampa. En, Lluch, A. y Salomón Tarquini, C. (Editoras) *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Santa Rosa: EdUNLPam.
- Lluch, A. (2008). La economía desde la ocupación capitalista a la crisis del '30 y los años posteriores. En: Lluch, A. y Salomón Tarquini, C. (Editoras) *Historia de La Pampa. Sociedad, política y economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Santa Rosa: EdUNLPam, pp. 131-162.
- Mansilla, L. (1947). *Una excursión a los indios ranqueles*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Massey, D. (2004). Lugar, identidad y geografías de la responsabilidad en un mundo globalizado. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, N° 57. pp. 77-84.
- Disponible en <http://publicacions.iec.cat/repository/pdf/00000019/00000025.pdf>, consultado el 3 de junio de 2014.
- Mayol, A. (1995). La captura de un espacio. Políticas, grupos de poder, colonización y estructura socioeconómica en La Pampa. En, Colombato, J. *Trillar era una fiesta. Poblamiento y puesta en producción de La Pampa territorialiana*. Tomo I. Santa Rosa: UNLPam, pp. 13-48.
- Molins, J. (1918). *La Pampa*. Buenos Aires: Gráfico Océano.
- Párica, P. (1986a). *Geología, petrología y geocronología de la sierra de Lonco Vaca en el área de la Cantera Lonco Vaca, Departamento Rancul, provincia de La Pampa*. Trabajo Final de Licenciatura, Universidad de Buenos Aires. Inédito.

- Párica, P. (1986b). Petrología y geocronología del sector central de la Sierra de Lonco Vaca, La Pampa. En, *Revista de la Asociación Geológica Argentina*, N° 41, pp. 270-289.
- Santos, M. (1996). *La Naturaleza del Espacio. Técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ed. Ariel.

Chanilao/Ojeda...encrucijada, relaciones de poder y olvido de un pueblo en La Pampa

Beatriz DILLON



Empalme ferroviario en Ojeda (Departamento Realicó-La Pampa). Beatriz Dillon, 2015.

*Chañilao es el célebre gaucho cordobés Manuel Alfonso,
antiguo morador de la frontera de Río Cuarto.
Vive entre los indios hace años.
No hay un baquiano más experto ni más valiente que él.
Tiene la carta topográfica de las provincias fronterizas en la cabeza.
Ha cruzado la Pampa en todas direcciones millares de veces,
desde la sierra de Córdoba hasta Patagones,
desde la Cordillera de los Andes hasta las orillas del Plata.*

(Lucio V. Mansilla, *Un excursión a los indios ranqueles*, 1940: 289).

6.1. Introducción

Generalmente, las vías de comunicación cambian la vida de los pueblos. Hacia principios del siglo XX constituir un nudo ferroviario adquiría una significación particular que otorgaba cierto privilegio, ventajas en la apropiación de la tierra y en las relaciones de poder de quienes podían ostentar el hecho de que dos líneas ferroviarias llegaran o, a partir de la construcción de la Estación, dieran origen a un pueblo.

Según los registros oficiales, Ojeda fue fundada el 15 de octubre de 1907 con el nombre de Chanilao. Como muchos pueblos de La Pampa el día de la fundación coincidió con la llegada del primer *convoy* ferroviario. La fundación fue adjudicada a Primitiva Molina de Salvá, propietaria de las tierras, quien las había heredado de su hermano.

Hacia principios de 1900, el Ferrocarril Oeste (FCO) y el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) pujaban por la penetración en tierras recientemente incorporadas al sistema nacional e internacional en aquellas zonas factibles para la producción agropecuaria, ganadera y la explotación del bosque de caldén.

En este Capítulo, se intenta desmenuzar el proceso histórico que dio lugar al nacimiento de un pueblo rural: la localidad de Ojeda cuyo sitio de emplazamiento coincidió con la confluencia de dos ramales ferroviarios – Oeste y del Sur– provenientes el primero del puerto de Buenos Aires y, el segundo, desde Bahía Blanca.

Asimismo, se rescatan las causas y consecuencias de su poblamiento y posterior estancamiento demográfico a la vez que se pretende desestimar, mediante un estudio de caso, el carácter estratégico de la posición de encrucijada (ferrocarril, caminos) como único elemento contenedor de la población rural y de la pujanza de los pueblos ferroviarios en La Pampa.

Finalmente, junto con la percepción de sus pobladores, se pretende *imaginar* un futuro para la población a partir de construir y reconstruir algunas estrategias que otorguen sostenibilidad a la permanencia de la actual población residente en el pueblo.

Estas consideraciones, de ninguna manera, agotan la construcción del proceso histórico de 108 años de vida del pueblo, pero sí pretenden dejar plasmado un material sustentado en fuentes oficiales y mediante la voz de sus actuales pobladores.

6.2. Desarticulación del territorio aborígen y el reparto de la tierra

En 1899, se realiza la mensura de los Lotes 6 y 16 de la Fracción A y del Lote 20 de la Fracción B de la Sección I del Territorio Nacional de La Pampa, cuya propiedad se adjudica al señor Samuel Molina. Esta se correspondía con 30.007 hectáreas y 50 áreas. En el registro de la mensura original puede leerse:

Extracto de títulos: Según consta de la anotación autorizada por el Sr. Presidente del Banco Hipotecario Nacional, don Samuel Molina compró por ante el escribano Dr. Felix Sagasta en Octubre 14 de 1898, dos lotes de campo en los Territorios Nacionales, designados con los números 20 Fracción B y 16 Fracción A, ambos de la Sección I (...). El lote N° 16- A se compone de 10.000 hectáreas (Archivo de Mensura, 1899: 2).

Este último lote sería, posteriormente, el de la localización de una estación ferroviaria llamada Chanilao y posteriormente, Ojeda (Figura 6.1.).

Un recorrido por los planos y mapas del Territorio Nacional de La Pampa, permite apreciar el proceso de apropiación del territorio y las particularidades que los dueños originales otorgaron a las tierras ubicadas en el espacio geográfico de mayor producción agropecuaria de La Pampa. Según se registra en el Plano de Territorios Nacionales de 1884, el lote 16-A de la Sección I, tuvo como propietario original a Roberto Runciman y el Lote 20 a F. Raas. Por su parte, el lote 6, según el mapa de los Territorios Nacionales de 1884 (Fotografía 6.1.), fue registrado a nombre de “Manuel” Molina²³, el cual según el Expediente de Mensura, fuera cedido por el Poder Ejecutivo Nacional, el 28 de septiembre de 1883, al Dr. Samuel Molina.

23 Seguramente se evidencia un error de registro en el nombre. Según el Expediente 595/folio 471 de fecha 28 de septiembre de 1883 las tierras del Lote 6- fracción A – de la Sección I del Territorio de La Pampa Central son cedidas al Dr. Samuel Augusto Molina Segura, de profesión médico y soltero, hijo del gobernador de Catamarca Samuel Molina Bazán (1812-1880) y Primitiva Segura Augier. Tuvo 10 hermanos siendo la menor de ellos Primitiva Molina Segura. Las tierras donde se localizaría la estación y pueblo de Chanilao/Ojeda fueron heredadas a la muerte de su hermano por Primitiva Molina Segura de Salvá.

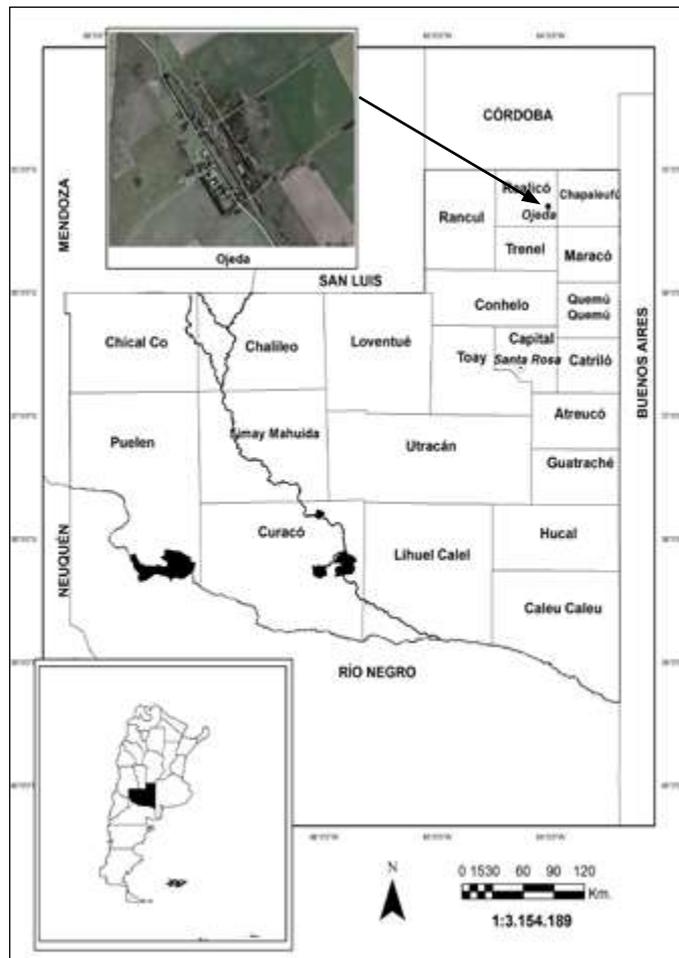


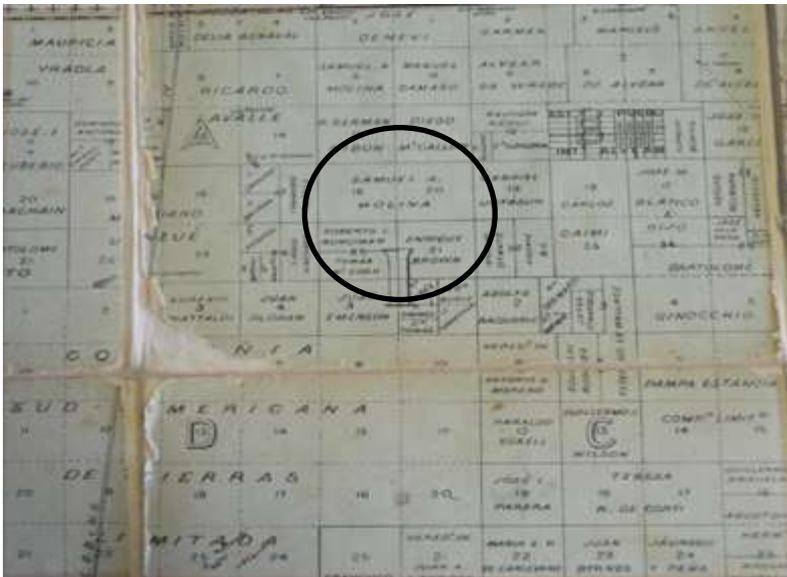
Figura 6.1. Localización de la localidad de Ojeda (La Pampa – Argentina).
Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2015.

En el plano de 1902, los lotes ya se encuentran referenciados a nombre de Samuel A. Molina y se registra la adquisición de dos nuevos lotes en la fracción B: el 16 y el 20 (Fotografía 6.2.).

En los Planos de 1911 y 1919, ya aparece referenciada la Estación de Chanilao (Fotografía 6.3.), por lo que ambos indican el trazado de los ramales del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) luego del Sur, arribado en 1907, y del Ferrocarril Oeste, arribado en 1910.



Fotografía 6.1. Recorte de la Sección I del Territorio Nacional de La Pampa, 1884
Fuente: Stiller & Laass: Plano de los Territorios Nacionales, 1884.



Fotografía 6.2. Recorte de la Sección I del Territorio Nacional de La Pampa, 1902
Fuente: Castellanos, W. Plano de La Pampa Central, 1902.



Fotografía 6.3. Recorte de la Sección I del Territorio Nacional de La Pampa, 1919
Fuente: Instituto Cartográfico Argentino, 1919.

De esta manera, una vez desarticulado el territorio aborigen, luego de la campaña militar de 1879, las tierras pertenecieron a Samuel Augusto Molina Segura. A su muerte, y debido a su condición de soltero y sin hijos las tierras entran en sucesión entre sus hermanos correspondiendo a Primitiva Molina Segura de Salvá el Lote 16-Fracción A de la Sección I del Territorio Nacional de La Pampa (Fotografía 6.4.).



Fotografía 6.4. Recorte del Lote 16 – Fracción A de la Sección I del Territorio Nacional de La Pampa, 1930.
Fuente: Alberto Lefrancois y Pablo Porri, Plano del Territorio Nacional de La Pampa, 1930.

Primitiva Molina Segura era oriunda de Catamarca. El 22 de mayo 1894, contrae matrimonio con Saturnino José Salvá Echagüe de profesión abogado, nacido en Santa Fe en 1863. De dicho matrimonio, son hijos Celestina María Salvá Molina nacida en 1896; Samuel Salvá Molina en 1898; Saturnino Salvá Molina 1899, Margarita Salvá Molina y Federico Salvá Molina (Extraído de <http://gw.geneanet.org/>, consultado el 5/07/2015).

De esta manera, las territorialidades se configuran a partir de relaciones que concentran poder económico, en general materializado a través de la adquisición de tierras, y poder político o fuerte pertenencia institucional, tal lo demuestra la dilatada actividad profesional y política de Saturnino Salvá en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe.

Posteriormente, los herederos de la familia Salvá Molina tuvieron una activa participación en la conformación y organización político-institucional del pueblo de Chanilao/Ojeda. Adviértase que para 1930, el sitio de localización del pueblo aparece referenciado con el nombre de Ojeda, situación que se explicará en los párrafos siguientes.

6.3. Los pueblos de encrucijada del ferrocarril

El 17 de septiembre 1853, la Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste -una agrupación de comerciantes argentinos- solicitó la concesión para la construcción de un ferrocarril de carga y pasajeros que, progresivamente, fuera introduciéndose hacia el Oeste en el marco del proceso de “modernización del país”. Pese al éxito inicial de la sociedad ferroviaria nacional, capitales ingleses presionaron fuertemente al Estado nacional para obtener la propiedad y primacía en la construcción de las nuevas líneas férreas a trazarse en el país, lo que daba cuenta de que la empresa era comercialmente rentable para las arcas del estado inglés.

En su discurso de asunción a la presidencia de la nación Juárez Celman (1886-1890) manifestaba: “Pienso vender todas las obras públicas, reproductivas, para pagar con ese oro nuestra deuda, porque estoy convencido de que el Estado es el peor de los administradores” (Celman, 1886: s/p).

La puja de poderes, las decisiones políticas, los intereses mercantilistas, los beneficiarios internos dieron lugar a una nueva realidad ferroviaria. A principios de 1890 el llamado Ferrocarril Oeste de Buenos Aires es vendido, a partir de una propuesta del gobernador de Buenos Aires, Máximo Paz, a la compañía *The Buenos Aires Western Railway Limited*, dueña a su vez de ramales del Ferrocarril del Sud y el Central Argentino. Una vez obtenido este monopolio ferroviario la empresa comenzó a llamarse *New Western Railway of Buenos Aires*. Por su parte, el ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, es el primero en tender sus vías en lo que hoy es la actual provincia de La Pampa:

El ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico debe contarse en primer término, hoy que serenamente se juzga el mérito de los que hace treinta años se aventuraron a invertir capitales en esta Pampa, en cuyo porvenir, pocos tenían fe (...). La línea Nueva Roma a Huinca Renancó que desde Ivanowsky cruza la zona más fértil de La Pampa -obra realizada en los últimos años- es la arteria obligada por la que nuestros productos corren hacia el océano en busca del trasatlántico que ha de conducirlos a puertos del extranjero (...). Y en todas las cuestiones de interés para La Pampa, siempre que se ha recurrido a la empresa del Pacífico se ha hallado en ella a una potencia amiga dispuesta a la ayuda desinteresada y leal (Guía de La Pampa 1914:15)

Las líneas ferroviarias denominadas FCO y BAP, provenientes la primera desde el puerto de Buenos Aires y la segunda desde el puerto de Bahía Blanca, generaron -en su penetración en el territorio pampeano- una serie de nudos ferroviarios, entre ellos la estación de Chanilao ubicada en las tierras de Samuel Molina. El convoy ferroviario, proveniente del puerto de Bahía Blanca, llegó por primera vez a la Estación de Chanilao el 15 de octubre de 1907 (Fotografías 6.5 y 6.6.).



Fotografía 6.5. Señoritas posando en el cartel de la Estación de Ojeda, 1949

Fuente: Foto de Fernando Mantese, extraída de <http://www.panoramio.com/photo/21075151>

Fotografía 6.6. Encrucijada ferroviaria en Ojeda (La Pampa)

Fuente: <http://www.tripmondo.com/argentina/la-pampa/ojeda/>

6.4. De Mansilla a Borges, de Chanilao a Ojeda: el origen de sus nombres

Sobre el pueblo de Chanilao/Ojeda, todo está por conocerse e investigarse. Las fuentes consultadas hacen referencia a no conocer, a ciencia cierta, el origen de sus nombres; algunos (Garello y Fumagalli, 1971) refieren a que su nombre actual puede deberse a un propietario de la zona, mientras otros (Udaondo, 1942) indican que el nombre puede hacer honor a un ingeniero ferroviario de apellido Ojeda.

Según José Álvarez (2007), el lugar de emplazamiento de la primera estación ferroviaria recibió el nombre de Chanilao o Chañilao; esto se reproduce en todas las fuentes consultadas y según se desprende de los planos publicados en este capítulo. Descifraremos el origen de los nombres del pueblo.

En *Una excursión a los indios Ranqueles*, Lucio V. Mansilla (1870) dedica un capítulo a quien fuera un “baquiano” conocedor de toda la zona de nombre Chañilao:

Chañilao, es el célebre gaucho cordobés Manuel Alfonso, antiguo morador de la frontera de Río Cuarto. Vive entre los indios hace años. No hay un baquiano más experto ni más valiente que él. Tiene la carta topográfica de las provincias fronterizas en la cabeza. Ha cruzado la Pampa en todas direcciones millares de veces, desde la sierra de Córdoba hasta Patagones, desde la Cordillera de los Andes hasta las orillas del Plata. En ese inmenso territorio, no hay un río, un arroyo, una laguna, una cañada, un pasto que no conozca bien. Él ha abierto nuevas rastrilladas y frecuentado las viejas, abandonadas ya (...) Sus constantes correrías, de noche, de día, con bueno o mal tiempo, llueva o truene, brille el sol o esté nublado, haya luna o esté sombrío el cielo, le han hecho adquirir tal práctica que puede anticipar los fenómenos meteorológicos con la exactitud del barómetro, del termómetro y del higrómetro. Es una aguja de marear humana; su mirada marca los rumbos y los medios rumbos, con la fijeza del cuadrante (Mansilla, 1870: 289-290).

Muchas de las estaciones ferroviarias correspondientes al ramal Buenos Aires al Pacífico, sobre todo aquella que, proveniente de Bahía Blanca llegara hasta Huinca Renancó en la provincia de Córdoba, recibieron nombres indígenas²⁴ o de conocedores del territorio de dominio aborígen.

Por otra parte, en 2008, en un artículo publicado en el diario La Reforma (General Pico, 19/10/2008), el investigador Carlos A. Rodrigo publicó “Borges en Chanilao” en el cual se certifica el viaje realizado por Jorge Luis Borges a La Pampa, específicamente a lo que denomina Chanilao. Según las fuentes que se citan se hospedó en la Estancia Uncoyén y también por las cercanías de Vértiz. Las principales dudas se ciernen sobre el año de la visita las que podrían rondar entre 1921, a su regreso desde España.

“Y los recuerdos de Borges, que tanto sorprendieron a sus interlocutores, señalaban con insistencia la estación de trenes de Chanilao” (Carlos Rodrigo en Diario La Reforma, 19/19/2008):

La pampa es única. Su visión es sustancialmente igual en los más alejados lugares: una e indivisible la he visto en la gobernación de su

24 Así, Cayupán fue la estación que se ubicó en las cercanías de la Estación del FCO en Catriló, también se registran Falucho, Yacurú (apeadero en las cercanías de Realicó) entre otras.

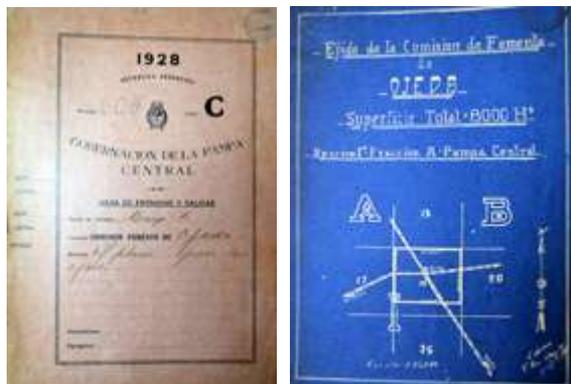
nombre y en nuestra provincia y en la puntita del suburbio. Estuvo en el corredor de una chacra y en todas las tardes redondas sobre el Quequén y en una caminata por la noche dura y desgarrada de Puente Alsina y en muchas caminatas por las tardecitas lacias de Urquiza y en toda lejanía de Buenos Aires y en el Chubut. Desde la plataforma de un Lacroze (Triunvirato abajo) la he visto, con sentimiento no menos reverencial que cerca de Chanilao, desde un galpón frente a la lluvia, en plena efectuación de tormenta. Yo sé que cualquier lugar de la pampa es congregación de todo el cielo y toda la tierra. El concepto general de “sierra” es falsísimo: un monte es tan distinto de otro monte como de un llano. La pampa sí que existe, la pampa tiene la omnipresencia fácil de Dios (Jorge Luis Borges, La Pampa. Editado en La Prensa, Buenos Aires, 27 de marzo de 1927.)

La pequeña localidad conservó el nombre de Chanilao hasta 1928, año en que cambia de nombre por el de Ojeda.

6.5. El cambio de nombre y el nacimiento de la Comisión de Fomento

La Comisión de Fomento de Ojeda fue creada por Decreto de la Gobernación del Territorio Nacional de La Pampa, el 12 de enero de 1928. Sin embargo no se le asignó ejido y su aprobación por parte del Poder Ejecutivo Nacional se produjo recién en 1932. Conjuntamente con la creación de la Comisión de Fomento se le cambia el nombre al pueblo: Chanilao por Ojeda.

Samuel Salvá, presidente de la primera Comisión de Fomento, remite a la gobernación un plano donde figuran las 8.000 hectáreas que se solicitaba fueran destinadas a la conformación del ejido comunal (Fotografías 6.7 y 6.8.).



Fotografías 6.7. y 6.8. Portada del Expediente y Plano del primer ejido de la Comisión de Fomento de Ojeda.

Fuente: Fondo Tierras, Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa.

Esto demuestra la engorrosa burocracia que debían sortear los territorios nacionales para conseguir resultados sobre las iniciativas de pobladores y gobernantes. A causa de la demora entre el decreto territorialiano de creación y la aprobación por parte del Estado Nacional, significaron la pérdida de importantes sumas de dinero, a cuenta de “patentes” que los pueblos recibían para su desarrollo.

El 7 diciembre de 1934, a solicitud de la Comisión de Fomento y por decreto 52.842²⁵ del entonces Presidente de la Nación Agustín Pedro Justo (1932-1938) se amplía el ejido de la localidad, el que se establece en “una superficie de 10.000 has, constituido por la totalidad del Lote 16, Fracción A de la Sección Primera del Territorio Nacional de La Pampa”. Por esta norma se deroga el decreto del 31 de julio de 1931.

Años más tarde se solicitó una nueva ampliación del ejido, la que se correspondía a 15.000 hectáreas, incorporándosele la mitad sur del Lote 15, Fracción A, de la Sección I, el cual es denegado debido a que “no se desprende de la información solicitada, la expansión natural ‘del municipio’ que es el requisito al efecto previsto por el decreto del 8 de noviembre de 1933”²⁶. Seguidamente se analizarán las causas y consecuencias de esta decisión.

6.6. Aspectos jurisdiccionales, evolución del poblamiento y causas del despoblamiento

Los pueblos surgidos a partir de estaciones ferroviarias presentan algunas características comunes. En principio, y al surgir como centros proveedores de servicios del ámbito rural, contienen las instalaciones destinadas a atender estos servicios y a los de la población que se trasladaba de un pueblo a otro en el ferrocarril. Sin embargo, el origen de los poblados se remonta a los años previos a la llegada del ferrocarril, debido al asentamiento de los primeros peones y constructores pertenecientes a las empresas ferroviarias. De hecho en Chanilao, como en otros pueblos pampeanos la policía de territorios nacionales es una de las primeras instituciones en asentarse en correspondencia con las primeras habitaciones de peones o empleados ferroviarios.

Hacia 1914 y según consta en la Guía de La Pampa, (Fotografía 6.9.) el pueblo cuenta con destacamento policial desde los primeros años de su fundación y el edificio se construyó en las cercanías de la estación ferroviaria (Fotografía 6.10.). También, la Escuela N° 50 fundada en 1908 (Fotografía 6.11.) y la oficina de correos fueron instaladas tempranamente.

25 Extraído del documento original archivado en el repositorio Fondo de Gobierno del Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa.

26 Extraído del documento original Expediente 204 Letra T de 1937 de la Gobernación de La Pampa, que se dispone en el Fondo de Gobierno del Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa.



Fotografía 6.9. Edificio del destacamento policial de Ojeda S/f. *Fotografía 6.10.* Edificio de la Estación del Ferrocarril, S/f.
Fuente: Archivo Histórico Provincial.



Fotografía 6.11. Primer edificio de la Escuela N°50
Fuente: Archivo Histórico Provincial.

Junto con las instituciones públicas, surgían los comercios que abastecían a la vasta zona rural. Así, hacia 1914, el pueblo contaba con almacén de ramos generales, tiendas y la ferretería de José Kalafatovich; el café y billar de Juan Micol, la carpintería y herrería de Domingo Paggi; el hotel y restaurante de Adolfo Sato, la fonda de José De la Bianca, Juan Dicenzo y Juan Giacomino; además de la panadería de Hugo Cambieri y la peluquería de Juan Dicenzo. En el medio rural predominaban, especialmente, los chacareros agricultores y los establecimientos ganaderos: los de Adolfo Petersen, Salvador Pucheu y de los Hermanos Petersen (Fotografía 6.12.).



Fotografía 6.12. Listado de instituciones, comercios y chacareros de Chanilao, 1914. Fuente: Extraída de Guía de La Pampa, 1914.

La agricultura y la ganadería fueron las principales actividades de la próspera Colonia Salvá de principios de siglo XX. La evolución del poblamiento registra cuatro momentos: la época de auge de la actividad agrícola y de la colonización; la etapa de fuerte descenso poblacional y de emigración; la etapa de estancamiento demográfico y la situación actual de leve recuperación del ritmo de crecimiento (Figura 6.2.).

El Censo General del Territorio Nacional de La Pampa de 1942, arrojó para la localidad de Ojeda una población agrupada de 256 habitantes que significaron un crecimiento con respecto a los 232 registrados en el Censo de 1935. El Censo de 1942 no indica la población rural dispersa la que en 1935 ascendía a 221 habitantes. En 1943 existían 256 habitantes en el pueblo, registrándose, según lo indican las fuentes un intenso movimiento de carros y camiones que conducían los productos hacia la estación.

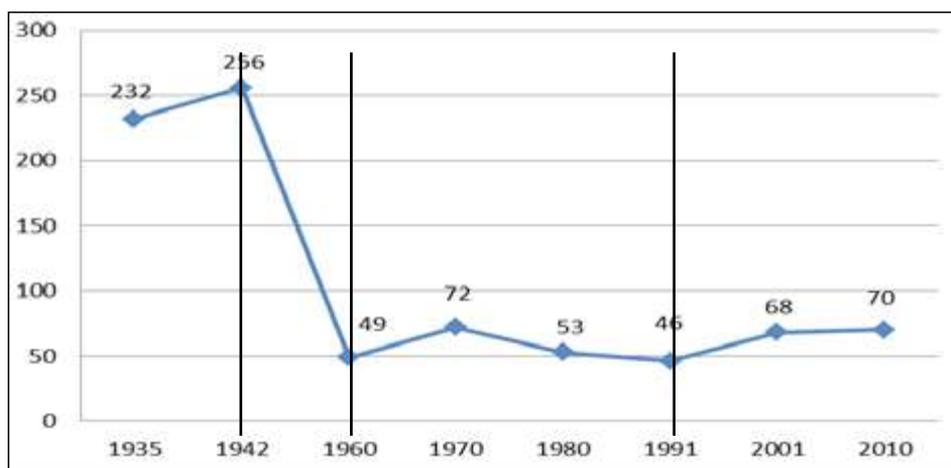


Figura 6.2. Ojeda: Evolución de la población, 1935-2010

Fuente: Elaboración propia en base a datos censales de Territorios Nacionales, Dirección Provincial de Estadísticas e INDEC.

En el año 1947, la sucesión de los hermanos Samuel, Saturnino y Margarita Salvá y la señora Celestina Salvá de Peacan del Sar, proceden a un remate de solares y quintas en el pueblo de Ojeda. De acuerdo con las “bases ínfimas”, que se publicaron en los afiches informativos, el precio de los solares era de 250 a 300 pesos, por solar de 1.800 metros cuadrados, es decir 0,14 a 0,17 pesos el metro cuadrado. Por su parte las quintas tenían una base de 250 a 300 pesos la hectárea.

Según se muestra en la Fotografía 6.13, los solares se orientaron hacia el Oeste de la estación del ferrocarril; se estableció una traza en damero con la ubicación de la plaza y se reservaron los terrenos para el “edificio municipal”, la comisaría y la Escuela.

Entre los fundamentos que se esgrimen a la hora de promocionar la venta de las tierras se pone el acento en la ubicación del pueblo: “ubicado en el centro de la zona norte del territorio, la más productiva y donde las tierras han adquirido mayor valor. Donde se ha concentrado, en mayor proporción, el comercio y la industria de La Pampa”.

Además, se destaca la localización en el cruce de las líneas ferroviarias: “que lo comunican con los grandes mercados y puertos. Todos los pueblos fundados, con ubicación similar, han tenido rápido y gran desarrollo, transformándose en centros urbanos importantes (General Pico, Quemú Quemú, Realicó y Huinca Renancó)”²⁷.

²⁷ Las citas se corresponden con el afiche de venta de solares de la localidad de Ojeda de 1947 (Archivo Histórico Provincial).



Fotografía 6.13. Lotero de solares y quintas del pueblo de Ojeda
Fuente: Ministerio del Interior. Gobernación del Territorio Nacional de La Pampa.
Registro N° 10745/1950.

Lejos de generar un atractivo inmigratorio, la venta de tierras resultó un fracaso. Según la información censal, a partir de 1942 se produce una abrupta caída de la población de la localidad, la que encuentra su punto inferior hacia el Censo de 1960 con 49 habitantes. Intentaremos analizar las causas que provocaron esta estrepitosa caída.

Como se ha mencionado en los capítulos iniciales, la conjunción de factores macro y microeconómicos (crisis mundial y crisis de rentabilidad coyuntural), físico-ambientales (sequías extremas y cobertura de cenizas volcánicas por erupciones producidas en la cordillera de los Andes) y de manejo de los recursos (desforestación intensa, monocultivo y degradación de los suelos) generó mecanismos que provocaron el inicio de un proceso de emigración y redistribución espacial de la población pampeana desde fines de la década de 1920 (Dillon, 2012). Sin dudas, el efecto de la crisis se hizo más evidente en el ambiente rural y en los pequeños poblados surgidos y dinamizados por impulso de la rentabilidad agraria y de los transportes de cargas del ferrocarril.

En Ojeda, más allá del impacto estructural provocado por la crisis económica mundial de 1930; las condiciones naturales influyeron aunque fueron sus efectos indirectos aquellos que indujeron los mayores efectos sobre la población. Un análisis de los registros históricos de precipitación de la localidad de Ojeda, indica la sucesión de ciclos húmedos y secos, lo que

expone a la región más productiva de la provincia a una situación transicional entre las zonas húmedas a las subhúmedas-secas. La historia hidrológica indica que entre los años 1927 a 1939 se registraron años de inestabilidad en las precipitaciones que pudieron haber afectado la productividad y la rentabilidad agraria, pero sin duda el manejo de los recursos, el monocultivo y la degradación de suelos sumados a años de sequía resultaron una combinación negativa para los chacareros rurales, la que, por ende, influyó directamente sobre las actividades comerciales y de carga en la estación del pueblo.

Sin embargo, el hecho no es determinante de la situación, puesto que dichas condiciones afectaron, también, al resto de los pequeños poblados pampeanos, sin embargo algunos de ellos sobrevivieron a la multicrisis mencionada.

Según un informe realizado en febrero de 1949 por las autoridades de la Comisión de Fomento a solicitud del Gobernador del Territorio, para dicho año en las 10 mil hectáreas que ocupa el ejido, la población “no alcanza a 150 habitantes” por lo que se estima la venta de tierras no dio resultado y el proceso emigratorio se hacía cada vez más evidente. En el mismo informe se escribe:

Este vecindario que lleva más de 42 años de formación; en los primeros quince años, la mayoría de los campos colindantes se dedicaba a las explotaciones agrícolas y los pobladores de la zona urbana tenían que pagar un alquiler por los solares en los que edificaban sus casitas, siguiendo aún este sistema, aunque quedan tan solo dos casas con dos pequeños negocios, el edificio ocupado por esta Comisión y el que ocupa la policía y el edificio ocupado por la administración de la sucesión Salva Hermanos. (Carta firmada por el Presidente de la Comisión Vecinal Domingo Luisetti dirigida al Gobernador de La Pampa, de fecha 2 de febrero de 1949, disponible en Fondo Tierras del Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa).

Luego de realizado el remate de tierras, las edificaciones fueron menores y, por el contrario, el proceso de despoblamiento acrecentó su tendencia descendente. De acuerdo con lo expresado en la mencionada misiva, las causas del desinterés por permanecer en el pueblo fueron las siguientes:

Primera: la falta de agua potable;

Segunda: la carestía y altos precios de los materiales de construcción;

Tercera: la falta de subdivisión de chacras y quintas en la zona rural;

Cuarta: la demora en la entrega de las escrituras de los solares vendidos;

Quinta: las condiciones de pago al contado y el precio elevado para la venta en las parcelas para quintas; el total de lo vendido es tan solo de 20 solares y una sola quinta;

Sexta: la necesidad de que se iniciara la edificación en los terrenos donados para los edificios para la Comisión de Fomento, Policía y Escuela Nacional la que actualmente ocupa un edificio en condiciones completamente ruinosas (Archivo Histórico Provincial, Fondo de Gobierno).

En definitiva, las causas esgrimidas indican, por un lado, la situación de precariedad de la población rural para acceder a la propiedad de la tierra y, por otro, los problemas burocráticos vinculados con la tenencia y el dominio de las tierras adquiridas.

En 1950, se licita la construcción del edificio de la Comisión de Fomento, el cual es culminado en 1952 con fondos propios (Fotografía 6.14.). Este, según los planos, contaba con las siguientes dependencias: entrada con jardín al frente, un salón despacho, una sala de espera, una dependencia privada para el personal, un cuarto de baño, una galería cubierta, un archivo fichero, un aljibe con capacidad para 10.000 litros de agua con su brocal, tapa y cañería para el desagüe del techo (Nota de la Comisión de Fomento de Ojeda del 4 de julio de 1950- Fondo Tierras, Archivo Histórico Provincial).

Según informes posteriores, el edificio fue construido alejado de la zona “más urbanizada”, destacándose que el plan de urbanización previsto a principios de los años '50 nunca fue realizado, de allí que se solicitó la construcción de un nuevo edificio (Nota del Departamento de Construcciones y Conservación de la Dirección de Arquitectura de La Pampa, dirigida al Ministro de Obras Públicas, 22 de julio 1965 – Expediente 5994/1965).



Fotografía 6.14. Edificio de la Comisión de Fomento de Ojeda, construido en 1952. Fuente: Fondo Tierras. Archivo Histórico Provincial, La Pampa.

Con la organización del Estado provincial –La Pampa se constituye en provincia en 1951– las actuaciones para la construcción de un nuevo edificio vuelven a activarse recién a partir de 1965, cuando la Dirección de Arquitectura de la Provincia vuelve a solicitar los planos del edificio a construir. En el año 1964, según los informes provenientes de la Comisión Vecinal indican que uno de sus mayores problemas es no contar con un edificio para su funcionamiento:

Esta Comisión se está desempeñando en el local denominado garaje del destacamento policial, cedido en forma precaria por la Jefatura de Policía, por lo que el vecindario vería con agrado se incluyera en el presupuesto de 1965 un local adecuado para sus funciones; dado que transitoriamente puede cumplir sus funciones donde se halla pero no por tiempo indefinido, pues en este local se carece de servicio sanitario para empleados y demás condiciones mínimas (Carta del Presidente de la Comisión de Fomento de Ojeda, Raúl José Icardi dirigida al Ministro de Obras Públicas de la Provincia del 28 de diciembre de 1964).

Si bien la situación jurídica era viable para la construcción del edificio comunal en los solares B y C de la manzana 5 del pueblo, para el año 1967 aún persistían las dificultades para la autorización de construcción, sumado a un informe del Director General de Asuntos Municipales de la Provincia Jorge Enrique Thomas, quien entiende que si bien es necesario concretar la construcción, la Comisión de Fomento no cuenta con fondos propios para solventarla “ni se cree conveniente que la Provincia le otorgue un préstamo con ese fin, dado que su situación financiera hará muy difícil que pueda restituirlo”, sugiriendo destinar una partida específica para el ejercicio financiero del año 1967 (Nota de la Dirección General de Asuntos Municipales, dirigida al Subsecretario de Obras Públicas de fecha 20 de julio de 1966). Tampoco el presupuesto provincial de 1967 contó entre sus prioridades el edificio de la Comisión Vecinal de Ojeda.

El período intercensal del 1960-1970 registra un leve crecimiento de la población del pueblo de 49 a 72 habitantes. Las cosas no serían fáciles para Ojeda y el edificio construido en 1952 nunca pudo ser habitado y para esa fecha se encontraba en muy mal estado de conservación (el techo derrumbado por una tormenta, los revoques caídos, los sanitarios habían sido quitados por personas desconocidas y en parte se había prendido fuego). Se desconocen las causas del porqué de la no ocupación del edificio.

Una nueva caída poblacional en el período intercensal del 1970-1980 (de 72 a 53 habitantes) esgrime la fundamentación del Decreto 112/77 por el cual se crea la Junta de Fomento de Ojeda cesando en su categoría de Comisión de Fomento y pasando a depender de la Municipalidad de Alta

Italia. La población siguió cayendo hasta lograr sus guarismos más bajos durante las décadas de los '80 y '90.

Los dos últimos períodos intercensales dan cuenta del estancamiento. Si bien el ferrocarril de cargas se ha reactivado, la población permanece inerte con un alto porcentaje de envejecimiento, aunque la Escuela Hogar N° 50 albergue a más de 100 niños, en su mayoría provenientes de otras zonas.

Consultados los habitantes de Ojeda, rescatan la tranquilidad de la vida en el pueblo y la importancia de la escuela como institución de relevancia y cohesión social.

6.7. El futuro es hoy: realidad y vida cotidiana en Ojeda

En la actualidad, setenta personas viven, en forma permanente en Ojeda. A partir del 26 de julio de 2014, la empresa Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria²⁸ reactivó el servicio de trenes de pasajeros que en su recorrido desde Realicó a General Pico, pasaba por la estación de Ojeda una vez por semana (Fotografías 6.15. y 6.16.). El servicio fue nuevamente suspendido en enero de 2016. Por su parte, el transporte de cargas se encuentra concesionado a la empresa Ferroexpreso Pampeano que opera desde Bahía Blanca a Huinca Renancó. La línea es muy activa y presenta mayores frecuencias, ya que traslada la importante producción agrícola de la zona.



Fotografía 6.15. Estado actual de la Estación ferroviaria de Ojeda, ocupada por un particular.



Fotografía 6.16. Cartel indicativo en la Estación de Ojeda.

Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

En la actualidad, una de las instituciones más importantes que aún prevalece es la Escuela Hogar N° 50, fundada como se ha mencionado en 1908

28 La ley 26352 de febrero de 2008 reorganiza la actividad ferroviaria en la Argentina creando dos sociedades del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Operadora Ferroviaria SOFSE (hoy Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria). Posteriormente, el Decreto 752 del 6 de mayo de 2008 complementó la ley por lo que a partir de fines del año 2008 SOFSE comenzó a desarrollar su tarea.

(Fotografía 6.17.). En 2008 la escuela contaba con 110 alumnos, 15 docentes y 10 personal no docente. Los alumnos concurren de primero a sexto año. Asimismo, en el pueblo existe el Ciclo Básico Ruralizado Hilda Chenna (Fotografía 6.18.), por lo que los jóvenes pueden realizar los tres primeros años de la educación secundaria obligatoria. Este logro, altamente demandado por la comunidad permite que los jóvenes permanezcan en el lugar durante más tiempo aunque, según indican los pobladores, esto demora pero no soluciona el problema de la emigración de jóvenes.

En el mes de abril de 2015, desde el gobierno de la provincia de La Pampa se inauguraron obras para el pequeño pueblo de Ojeda: la iluminación para el acceso al pueblo (Fotografía 6.19.); el que lleva el nombre del último Presidente de la Junta Vecinal Sr. Carlos Rasilla, la Biblioteca Popular “Sebastián Dalmasso”, la construcción de cordón cuneta y la colectora al Barrio Sara Racilla (Fotografía 6.20.) y el parque Federico Salvá.



Fotografía 6.17. Vista de la Escuela Hogar N°50 de Ojeda y *Fotografía 6.18.* Edificio Ciclo Básico Ruralizado Hilda Chenna.



Fotografía 6.19. Acceso a la localidad de Ojeda y *Fotografía 6.20.* Barrio Sara Racilla. Fuente: Beatriz Dillon, 2015.

6.8. Consideraciones finales

Cualquiera diría que Ojeda, desde el mismo momento de su fundación, tuvo una ubicación de privilegio frente a otras localidades pampeanas. Como nudo ferroviario de dos importantes líneas que la conectaban con los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires, debería haberse erigido como uno de los principales asentamientos pampeanos.

Sin embargo, las particularidades de su conformación, los efectos estructurales y coyunturales que influyeron sobre la actividad agropecuaria hicieron que el pueblo tuviera la misma suerte que otros pequeños pueblos originados por el tendido del ferrocarril.

La crisis de rentabilidad de los años '30, provocó un fuerte proceso de emigración a lo que se sumaron las desavenencias institucionales que postergaron la consolidación del proceso de poblamiento y su afianzamiento como Comisión de Fomento.

La variabilidad de su comportamiento demográfico, pero sobre todo los escasos registros obtenidos a partir de la abrupta caída registrada en 1942, sumado al precio elevado de los solares urbanos durante la primera etapa impidieron el arraigo de la población la que emigró, principalmente, hacia los pueblos cercanos más dinámicos. Entre las razones del estancamiento poblacional, según consta en recopilaciones existentes en el Municipio de Alta Italia, dan cuenta que Ojeda era una población destinada a un mayor perfil, pero dos circunstancias lo impidieron: por un lado, que en el lugar del trazado urbano faltara agua de calidad, y que los dueños de las tierras no tuvieran interés en promover un pueblo, limitando su desarrollo. Hoy es una dependencia de la localidad de Alta Italia y su institución más importante es la Escuela Hogar.

Otro elemento a destacar es que Ojeda es encrucijada de dos importantes rutas pampeanas; la N° 2 y N° 101. La primera corre junto al ramal del ferrocarril que va de este a oeste y la 101, entre Realicó y General Pico y también bordea el trazado ferroviario.

Ubicada en una zona altamente productiva de la provincia de La Pampa, su futuro dependerá de la provisión de servicios básicos, viviendas e instituciones comunitarias. Sin duda la instalación del Ciclo Básico Ruralizado de la Escuela Secundario ha sido un elemento clave para el lugar.

6.9. Referencias bibliográficas

Alvarez, J. (2007). *Los pueblos de La Pampa. Apuntes sobre su nacimiento, su historia*. Santa Rosa: Fondo Editorial Pampeano.

Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1914*. Publicación anual, Año I, Pampa Central.

Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Fondo Tierras*. Santa Rosa.

- Borges, J. (1997). *Textos recobrados (1919-1929)* Buenos Aires: Ediciones Neperus.
- Dillon, B. (2012). *Geografía de La Pampa. Desigualdades y desequilibrios a nivel local y regional*. Documento de circulación interna de la cátedra Geografía de La Pampa, Inédito.
- Garello, M. y Fumagalli, E. (1971). *Ferrocarriles en La Pampa. Homenaje al Ferrocarril Civilizador. Semana de La Pampa, 1971*. Santa Rosa: Consejo Provincial de Difusión Gobierno de la provincia de La Pampa.
- Mansilla, L. (2003). *Una excursión a los indios ranqueles*. Biblioteca Virtual Universal. Disponible en <http://www.biblioteca.org.ar/libros/10068.pdf>, consultado el 21/06/2015.
- Gobierno de la Provincia de La Pampa (2000) *Boletín Informativo N° 194 - Dirección de Prensa*. Fecha: 13-10-2000. Disponible en www.lapampa.gov.ar/images/stories/Archivos/, consultado el 5/07/2015.
- Udaondo, E. (1942). *Significado de la nomenclatura de las estaciones ferroviarias de la República Argentina*. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

Boeuf: Ferrocarril, explotación y abandono

Nadia Anahí FIORI



Cartel indicador en la Estación de Boeuf (Departamento Conhelo – La Pampa).
Nadia Anahí Fiori, 2015.

Sí, el ferrocarril daba el acta de fundación de muchos pueblos.

La estación, el tanque y los galpones bastaban para que las casitas, con el infaltable almacén de ramos generales, comenzaran a agruparse. Más allá el tiempo y en el campo las colonias, miles de hectáreas arrendadas por algún rico propietario, muchas veces en condiciones viles, mejoradas por el esfuerzo de inmigrantes, las mismas gentes que sentaron uno de los precedentes étnicos actuales. Rusos, españoles, italianos, alemanes, judíos, haciendo fructificar la tierra y convergiendo en el pueblo, que era decir el ferrocarril.

(Cazenave, 1971: s/p).

7.1. Introducción

Después de la Batalla de Caseros, la República comienza a expandirse, a tomar cuerpo y conciencia de su condición de país enorme, despoblado y desconectado. Los avances técnicos del medio siglo reclamaban una mayor comunicación entre regiones y ciudades, lenta por lo general, condicionada, en un país como el nuestro, por el tiempo y la distancia. La elección era clara: el ferrocarril un medio de transporte que se imponía aceleradamente en todo el mundo.
(Cazenave, 1971: s/p).

Como se ha mencionado, a finales del siglo XIX y principios del XX, el tendido ferroviario configura el territorio de La Pampa. El tendido del Ferrocarril Oeste partió desde Buenos Aires, el 12 de enero de 1854 con un “destino indefinido”. Ya se ha mencionado, la importancia de este ferrocarril tanto en la dimensión del tendido de las vías como en el proceso de poblamiento y fundación de pueblos. Sin embargo, en toda su extensión pampeana es necesario destacar un ramal particular conocido como el “ramal forestal” que penetró el bosque de caldén y generó una territorialización particular a partir de la incorporación de un nuevo sujeto social: el hachero. Este ramal formaba parte de la línea que se extendía desde General Pico hasta Telén; específicamente los pueblos obrajes surgidos de esta intensa explotación forestal se extendieron desde Eduardo Castex hasta Telén.

Una de las estaciones fue la de Boeuf, ubicada entre las localidades de Eduardo Castex y Conhelo. Tanto el agrupamiento poblacional que se conformó en torno a la estación como el área rural circundante, adquirieron una preeminente significatividad económica en sus comienzos, la que, posteriormente y por una multicausalidad fue perdiendo importancia hasta terminar por desaparecer sumido en el abandono.

Se conoce que la relevancia de este ramal fue fundamental a principio del siglo XX por la explotación del bosque nativo y más precisamente de la zona conocida localmente como el caldenar. La madera de allí extraída tuvo diferentes destinos y usos.

En este capítulo se intenta estudiar la génesis de este poblado y su etapa de apogeo así como las causas que ocasionaron su desaparición y abandono. Se pretende recuperar las múltiples dimensiones que conforman los territorios y las territorialidades, ya sean económicas, sociales, culturales y políticas a través del tiempo. Conocer las causas de la génesis, el desarrollo y la desactivación de la Estación de Boeuf significa inmiscuirse en el proceso de conformación del espacio geográfico pampeano en Argentina y, especialmente, en su condición de zona de borde en la provincia de La Pampa.

A efectos de lograr este objetivo, el trabajo se estructuró a partir de una serie de interrogantes: ¿A qué se debe su nombre? ¿Cuál fue el motivo de la desactivación del ramal donde se encuentra la Estación Boeuf? ¿Cómo evolucionó la población desde su fundación hasta la actualidad? ¿Hacia dónde se trasladó la población cuando se comenzó a despoblar? ¿Qué otras actividades se desarrollaban además de la explotación forestal? ¿Cómo fue el desarrollo económico del lugar en las diferentes etapas, teniendo en cuenta el contexto nacional e internacional?.

De esta manera, los objetivos planteados son: conocer los motivos por los cuáles se produjo el abandono de una importante zona agrícola, ganadera y forestal; analizar la evolución de la población de la zona e identificar las causas y consecuencias de la explotación del bosque nativo de la zona, teniendo en cuenta las actividades económicas desarrolladas.

La investigación consistió en reconstruir las territorialidades del agrupamiento y su zona rural a partir de los testimonios de antiguos pobladores y un somero rastreo de información secundaria disponible en los repositorios (Dirección Provincial de Catastro y Archivo Histórico Provincial). Para recuperar la territorialidad pasada se recurrió a las dimensiones de análisis que proporciona la geografía histórica además de combinar métodos cuantitativos y cualitativos, que se corresponden con las denominadas fuentes primarias. Los primeros a través de datos estadísticos y las segundas a partir de entrevistas a ex pobladores.

La geografía histórica, permite establecer la génesis y evolución de un espacio a través de los procesos sociales, económicos, culturales y demográficos y lograr, a partir de ello, reconstruir los espacios geográficos tal y como se fueron conformando en el pasado en sintonía con las decisiones y cambios generados a escala local, nacional como internacional.

7.2. Contexto internacional, el país y la importancia del ferrocarril en La Pampa

Hacia 1850, el Territorio Nacional de La Pampa, se encontraba desconectado de los grandes centros de comercialización externa de materias primas de origen agrario. Tras la apropiación de la tierra pública, el ferrocarril surcó el territorio pampeano con un claro perfil mercantilista-extractivo. La

conectividad requerida por el modelo económico liberal de fines del siglo XIX dio lugar al tendido de diferentes y variadas líneas férreas que penetraron hacia territorios diversos y aún desconocidos.

La valorización intencional del territorio dependió del poder político y económico ejercido por los propietarios de las tierras quienes no siempre mostraron un interés productivo sino, muy por el contrario, se aferraron a un proceso especulativo que condicionó, por un lado el poblamiento y, por otro, el desarrollo de la actividad agrícola en manos de chacareros inmigrantes sujetos a contratos de arrendamientos que exigían un alto precio frente a posibilidades, muchas veces, casi inexistentes de capitalización (Dillon, 2012).

Entre 1905 y 1906, el Ferrocarril Oeste avanza en el trayecto Trebolares hacia General Pico, siguiendo ese año, hasta Metileo. Entre 1907 y 1908 se libran las vías férreas que unirían Monte Nieves, Eduardo Castex, Boeuf y Conhelo para, seguidamente, constituir las estaciones y pueblos de Rucanelo, Teniente General Mitre, Luan Toro, Loventuel, Victorica y Telén. Esa última se constituye como la localidad de mayor avanzada del Ferrocarril en el Oeste del territorio pampeano. En palabras de Walter Cazenave:

La expansión violenta, rápida y optimista de las redes ferroviarias se debió a un optimismo desmesurado en el crecimiento del país y, para las compañías británicas inversoras, la posibilidad de un neto incremento en sus ganancias. Las vías atravesaban tierras feraces, nunca cultivadas capaces de una elevada producción primaria. Junto con el patriotismo que presuponía conectar los puntos aislados del territorio aparecía también el negocio de los fletes ya que ser vínculo entre compañía y ciudad presuponía un transporte constante de materias primas y productos elaborados (Cazenave, 1971: s/p).

La importancia del bosque de caldén a principios del siglo XX tuvo como principal referente al abastecimiento de los ferrocarriles, los cuales utilizaron enormes cantidades de leña, sobre todo durante el proceso de sustitución de importaciones del carbón mineral de procedencia inglesa ocurrido durante la Primera Guerra Mundial. Luego, antes y durante la Segunda Guerra Mundial, se utilizó para reemplazar al roble europeo y norteamericano, para la elaboración de pisos de *parquets* de muy buena calidad. Estos dos tipos de aprovechamiento fueron luego sustituidos por combustibles fósiles y en el caso de los *parquets* por pisos sintéticos o de otros materiales. Cabe destacar, que esta explotación significó la deforestación y limpieza de miles de hectáreas destinadas, luego, a la producción agrícola-ganadera.

El mayor auge de la explotación forestal en la zona, ocurrió entre 1910 y 1940 y generó una destrucción irracional, no solo del recurso forestal sino por el impacto colateral de la erosión de los suelos tanto por la remoción

a causa de los escurrimientos en las laderas de los valles pampeanos, como por el uso irracional de los mismos tanto sea por monocultivo como por sobrecarga ganadera.

La Estación de Boeuf, se ubica en el centro del departamento Conhelo en la Provincia de la Pampa (Figura 7.1. y Fotografías 7.1. y 7.2.).

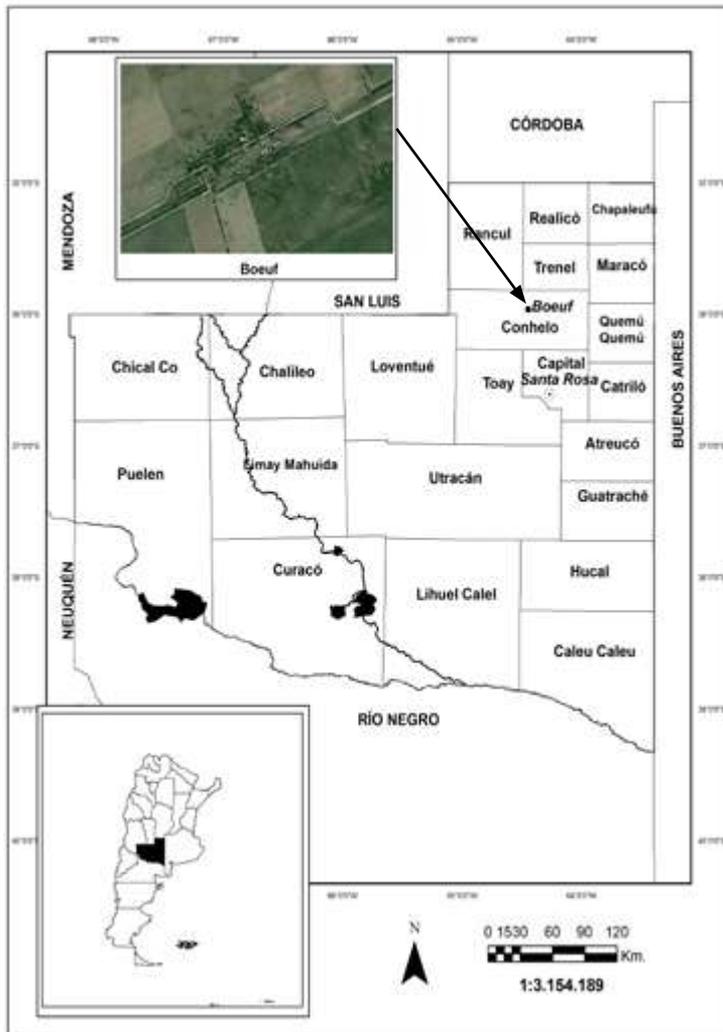


Figura 7.1. Localización de la Estación de Boeuf – Departamento Conhelo – La Pampa. Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2015



Fotografía 7.1. Vías del Ferrocarril y cartel indicativo de Boeuf y *Fotografía 7.2.* Estación de Boeuf.

Fuente: Nadia Anahí Fiori, 2015.

El pueblo más cercano hacia el Noreste es Eduardo Castex, con el que se encuentra unido por un camino no pavimentado, o bien por la ruta Provincial N° 102; hacia el Suroeste se encuentra la localidad de Conhelo.

En el Departamento Conhelo, la actividad preponderante es la agrícola-ganadera. En la agricultura se destacan la producción de granos gruesos y finos y, en la ganadería, importantes stock de ovinos, bovinos, equinos, caprinos y porcinos. La unidad económica de producción se corresponde entre las 600 y 700 hectáreas. Fisiográficamente, Boeuf se ubica en el límite que divide la estepa pampeana y la región del caldenal en el área de transición entre la llanura y los valles pampeanos²⁹.

Antiguamente esta “estación abandonada”, como se la ve y conoce en la actualidad, era una gran estancia, propiedad de Luis Scala, y allí se funda lo que se podría denominar un “pueblo” o “asentamiento poblacional” en el año 1908. Si bien nunca tuvo servicios básicos ni jerarquía institucional, supo localizarse allí una estafeta de correo, una comisaria, una escuela y una central de telefonía. Los campos lindantes a los de Scala correspondían a Antonio Devoto hacia el Norte; hacia el Este a Eduardo Castex; hacia el Sur a Carlos Lokwood y hacia el Oeste a Tomas Drysdale.

²⁹ Los valles pampeanos conforman una unidad geomorfológica particular que disecta la planicie de La Pampa con dirección SW-NE y W-E, fraccionándola en mesetas, pendientes, depresiones y cerrilladas de médanos. Sus dimensiones varían entre 5 y 17 Km de ancho y entre 100 y 300 Km de largo. La morfodinámica es de origen, inicialmente, hídrico y el modelado es producto de la erosión eólica. El perfil esquemático de la geoforma de un valle pampeano permite apreciar la presencia de tres ambientes: la planicie o parte más elevada donde se produce el afloramiento de la costra calcárea (tosca) a distintas profundidades con presencia de horizontes de suelo de variado espesor: es el área de cultivos y actividad ganadera; la pendiente o faldeo presenta un gradiente variable ente 1 y 10% y es el área de acarreo de materiales (limos y arenas finas) a causa de la erosión. Es el área donde se desarrolla el ecosistema del caldenal; por último en el fondo de los valles se concentra el área de depósito de los materiales productos de la erosión que resultan en importantes cerrilladas de médanos a causa del accionar eólico. Esta zona es rica en agua de buena calidad debido a la recarga que permite el material arenoso de los médanos. Debido a la profundidad de estos bajos, las napas freáticas puede aflorar formando lagunas con agua de buena calidad (Calmels, 1996 y Dillon, 2015).

A partir de las Guías Comerciales de La Pampa (1914 y 1933) y la del Ferrocarril Oeste (1938), se rastrearon una serie de datos, que muestran algunas características de Boeuf en los respectivos años. En 1914, existían, tal la constante en los pueblos proveedores de servicios al medio rural, un almacén, tienda, ferretería y fonda todos pertenecientes a Luis Scala; y una carnicería. Respecto a los productores en estos años se contaban 21 chacareños agricultores arrendatarios y dos establecimientos ganaderos.

Hacia 1933, los servidores eran un jefe de estación y el jefe de correos, además del encargado del destacamento policial. Respecto a la educación, tempranamente había sido instalada la Escuela N° 97 dependiente del Estado Nacional, además de dos rurales, N° 167 y 211. Relacionado con la producción las guías comerciales registraban dos acopiadores de aves, dos de cereales, uno de frutos; además de tres almacenes, una ferretería, cuatro trilladoras, cuatro obrajes de leña de caldén, surtidor de nafta, tienda y verdulería.

Por último, en 1938, la autoridad era solo policial; los servicios públicos eran el correo, el ferrocarril Oeste y el telégrafo; para la instrucción, la Escuela Nacional N° 97 que contaba con 40 alumnos y una cooperadora escolar con 30 socios. Además, la Sociedad Deportiva “Club Atlético La Eugenia” que contaba con 70 socios daba cuenta del dinamismo comercial y social del poblado. Los comercios presentes en ese año eran: acopiadores de cereales, almacenes minoristas y trilladoras así como agricultores, tamberos y cremerías. Un dato importante que se muestra en esta guía, es el valor de la propiedad, los campos costaban de \$30 a \$70 la hectárea y el arrendamiento para la producción de cereales era del 15% del valor de lo cosechado.

El nombre de Boeuf, se debe a un astrónomo de origen francés, quien fuera uno de los responsables de la construcción del Observatorio Astronómico de La Plata; y participante de la mensura del Territorio de La Pampa.

7.3. La Estancia La Eugenia: multiactividad, organización y concentración de poder

Noguè i Font entiende al lugar como “aquel concebido como un área limitada, como una porción concreta del espacio con una gran carga simbólica y afectiva. Los lugares dan carácter al espacio y encarnan las experiencias y las aspiraciones de los individuos, ya sea individual o colectivamente” (Noguè i Font, 1989: 69). Cuando se habla de lugar en el espacio estudiado, se hace referencia al lugar del “Caldenal” como área delimitada, y como carga simbólica y afectiva se entiende a todos aquellos sucesos, procesos, personas, actividades, actores, entre otros que configuraron el espacio que se observa actualmente, con profundos cambios y que hace que hoy sea un lugar abandonado desde todos los puntos de vista, pero con un valor social muy importante.

Como se ha mencionado, las tierras donde se ubica la estación eran de propiedad de Luis Scala quien, según consta en el Expediente de Mensura, realizada en 1907 y aprobada el 18 de mayo de 1908, concentraba una propiedad de 9.911 hectáreas 27 áreas y 50 centiáreas o lo que es lo mismo, un lote completo (Fotografía 7.3.). Obtenido del título de propiedad del Lote 1 – Fracción A de la Sección II de La Pampa, Scala procede a la división de la tierra y a la posterior venta de quintas, chacras y campos en la zona denominada “Pueblo y Colonia Luis Scala”.



Fotografía 7.3. Pueblo y Colonia Scala en el Lote 1 de la Fracción A-Sección II de La Pampa.

Fuente: Dirección General de Catastro (La Pampa): Expediente de Mensura, 1908.

Anteriormente, hacia 1886 las tierras pertenecían al Territorio Nacional de La Pampa las que se transfirieron, mediante venta, a diferentes propietarios en el marco del fervor especulativo canalizado en excedentes de liquidez generadas en el traspaso y la simplificación de los trámites de enajenación

del dominio³⁰. Entre ellos: el 13 de febrero de 1886 el Gobierno Nacional emite el título de propiedad a nombre de Francisco Luitans; el 22 de mayo de 1886, estas tierras son adquiridas Manuel Duran; el 22 de abril de 1887 pasan a manos de Carlos Rodríguez Larreta; el 5 de julio de 1888, Rodríguez Larreta vende al Señor William H. Meigg, quien traspasa la propiedad, el 30 de diciembre de 1889, a Carlos Rayder. Este último el 2 de noviembre de 1905 vende las tierras a José Soldavi, quien finalmente el 24 de enero de 1906 las vende a Luis Scala.

Como se puede observar en la fotografía anterior, la línea del ferrocarril Oeste cruza por el centro de las tierras de Scala cuya estación recibió el nombre del propietario. El tendido ferroviario se justificó, en principio con la extracción de materias primas, básicamente de madera de caldén. Posteriormente, las cargas ferroviarias se fueron reacomodando a las diferentes etapas económicas, ya que luego del desmonte del bosque de caldén, el uso de la tierra mutó hacia la agricultura y la ganadería, principalmente vacuna. Sumado a esto, también tenía como función “el transporte de pasajeros, que pasaba dos veces por semana en la década del ‘70”. “El final del paso del tren en la Estación de Boeuf, y todo su recorrido fue en el año 1985” (Testimonio de MC, masculino, 55 años).

La explotación del bosque de caldén fue indiscriminada ya que no existía una legislación que regulara el desmonte. Esta deforestación tuvo objetivos diversos. En palabras de Cuadrado y Maschio (2014: 5):

En torno a la explotación del bosque de caldén se formaron variados circuitos comerciales para satisfacer tanto la demanda interna –postes y varillas para alambrados- como externa impulsada esta última por las grandes empresas ferroviarias, que convirtieron a las estaciones de los primeros poblados pampeanos, en centros de distribución de leña. Uno de los propósitos fue el avance de la frontera productiva. Esto implicó un proceso de “limpieza” de campos para incrementar luego las actividades agrarias.

En realidad, tal vez no es posible identificar la presencia de un pueblo ya que la población asentada en el lugar perteneció siempre a la Estancia “La Eugenia”, siendo todos empleados y/o contratistas de la misma a lo que se sumaba una serie de servicios que proveía el mismo propietario, para atender las necesidades de los trabajadores y sus familias. Incluso la Escuela N°

30 “El consenso en torno a la conveniencia de incrementar las garantías sobre la propiedad y facilitar los cambios en la titularidad, se consolidó bajo la idea de que por esta vía se incentivaría la inversión en la actividad agraria y la circulación de la tierra. Invertir a ésta con las características de una mercancía y someterla a las leyes del mercado se pensó como el procedimiento más eficaz para potenciar la producción y, también, mejorar la distribución del suelo. Pero, las suposiciones de los hombres públicos de la época no tuvieron en cuenta que el aumento en la liquidez era una condición necesaria pero no suficiente para alcanzar ambos objetivos” (Tognetti, 2001: 111).

97 se ubicó dentro de la Estancia para garantizar la asistencia de los hijos de los trabajadores (Fotografías 7.4. y 7.5.); había también un teléfono, en el cual trabajaban dos operadores, un almacén de ramos generales del propietario y como único servicio, un destacamento policial donde solo un policía se encargaba de mantener el orden en la Estancia.



Fotografías 7.4. Restos de la Escuela N° 97 y *Fotografía 7.5.* Restos de las construcciones de los sanitarios de la Escuela N° 97 en Boeuf.

Fuente: Nadia Anahí Fiori, 2015.

Todo se disponía alrededor del casco de la Estancia “La Eugenia” (Fotografías 7.6. y 7.7.).



Fotografía 7.6. Entrada y patio del Casco de la Estancia “La Eugenia” y *Fotografía 7.7.* Estancia “La Eugenia”: adelante la casa de los trabajadores solteros y detrás la casa la casa del encargado general.

Fuente: Nadia Anahí Fiori, 2015.

Durante el modelo de expansión agraria, las estancias se convirtieron en la unidad base para esa expansión y se consolidaron como unidad productiva mixta –agrícola y ganadera–, en constante transformación y con orientación prioritaria hacia el mercado. Las estancias contaban con un número

relativamente fijo de trabajadores permanentes, además de empleos ocasionales, estacionales y/o temporarios. La estancia se constituyó como una unidad económica y social compleja cuya organización laboral, comercial y de producción eran similares según se tratara de extensiones de 5.000 hectáreas o de 20.000 (Reguera, 1999). Según la autora, lo que diferenciaba a las Estancias de la época no era su tamaño sino “el control que ejercen sus propietarios sobre la asignación de los diferentes factores de la producción y la información y el conocimiento que tienen sobre el acceso a los medios y el funcionamiento del sistema” (Reguera, 1999: 57).

La organización de la Estancia “La Eugenia” respondía a una cierta homogeneidad estanciera que incluía una cierta diversificación, espacial y productiva entre productos destinados al mercado y otros destinados al autoconsumo (huertas, granjas).

La administración era controlada por su dueño o por un encargado; mientras que a los capataces se les delegaba el control de las labores agrarias y de los empleados:

Yo era el hijo del policía y viví en Boeuf entre 1972 y 1978, vivía en el destacamento. En la Estancia había un encargado general, un capataz y algunos empleados que eran aquellos que se encargaban de realizar todas las tareas del campo; la mayoría eran solteros. En la época que yo viví, eran pocos los niños que había en ese momento (MC, varón, 55 años).

A principios de la década de los ‘70, en la Estancia se producía solo ganado vacuno: Uno de los entrevistados relató:

(...) el dueño solo trabajaba con vacas, tenía 8000 vacas que le daban 1 ternero cada una por año y esa era la única producción que se obtenía del campo; era todo muy natural (MC, masculino, 55 años).

Con base en la información brindada por el entrevistado, se confeccionó un plano del asentamiento durante la década del ‘70, donde se observan tanto las edificaciones ferroviarias como las casas de los que allí vivían y la función de cada uno en el lugar (Figura 7.3. y Fotografías 7.8. y 7.9.).

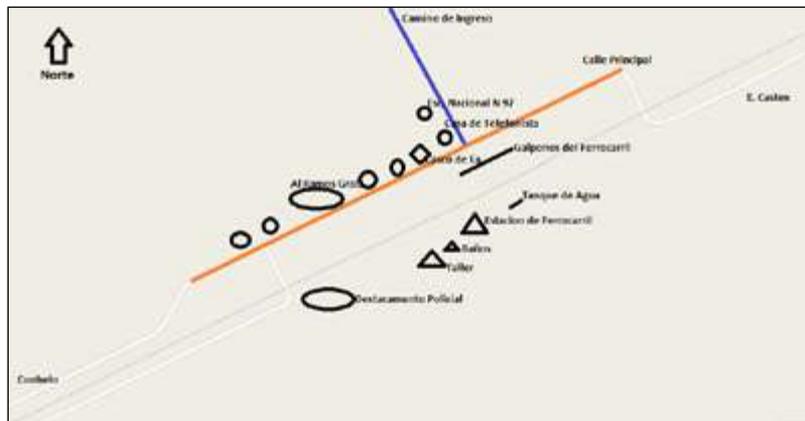


Figura 7.3. Boceto de Boeuf de la década de 1970 y localización de las principales construcciones.

Fuente: Elaboración Nadia Anahí Fiori, 2015, con datos del entrevistado.



Fotografía 7.8. Almacén de Ramos Generales y Fotografía 7.9. Restos de lo que fuera el destacamento policial

Fuente: Nadia Anahí Fiori, 2015.

Hacia finales de la década de los '70, se procede a la subdivisión de las 8000 has, en parcelas de 800 y 1000 hectáreas para ofrecerlas a la venta. El alto valor de la tierra impidió que muchos residentes pudieran adquirir campos, lo que generó un proceso de desocupación y emigración tanto del poblado como del medio rural. Según los relatos:

(...) en esa época quedaba el policía, el jefe de la estación y el telefonista; los empleados tuvieron que salir a buscar trabajo, de hecho los tomaron los mismos que compraron. El marido de la telefonista se vino a trabajar de tractorista con su hijo a “Rancho Nuevo” de uno de los nuevos propietarios.

Otro se fue a trabajar a Caleufú. Otros a campos cercanos a Castex. Otro se fue a trabajar a 25 de mayo. Otro con el despido que le pagaron se fue a trabajar a Castex a refaccionar baterías (MC, hombre 55 años).

Simultáneamente, el Gobierno de La Pampa adquirió 2000 de las 8.000 hectáreas en venta, en las cuales sembró trigo, con carácter demostrativo, obteniendo buenos rendimientos.

7.4. La población a través del tiempo

Si bien no son muchos los datos que se pudieron rastrear sobre el volumen de población de Boeuf, se puede realizar un breve análisis a través de los datos que se obtuvieron de los años 1933, 1938, 1960, entre 1972 y 1978 y actualmente. Los primeros datos pertenecen a las Guías Comerciales del Ferrocarril Oeste; los del año 1960, corresponde a un Censo realizado en forma particular y los datos de los últimos años fueron suministrados por los ex pobladores (Figura 7.2.). Además, en las Guías Comerciales del Ferrocarril muestran datos sobre la población rural donde en 1933 se registraron 700 habitantes y en 1938, 600 habitantes. Como se observa en la Figura mencionada y teniendo en cuenta los números absolutos, la población fue decreciendo progresivamente hasta llegar al despoblamiento definitivo en los últimos años³¹.

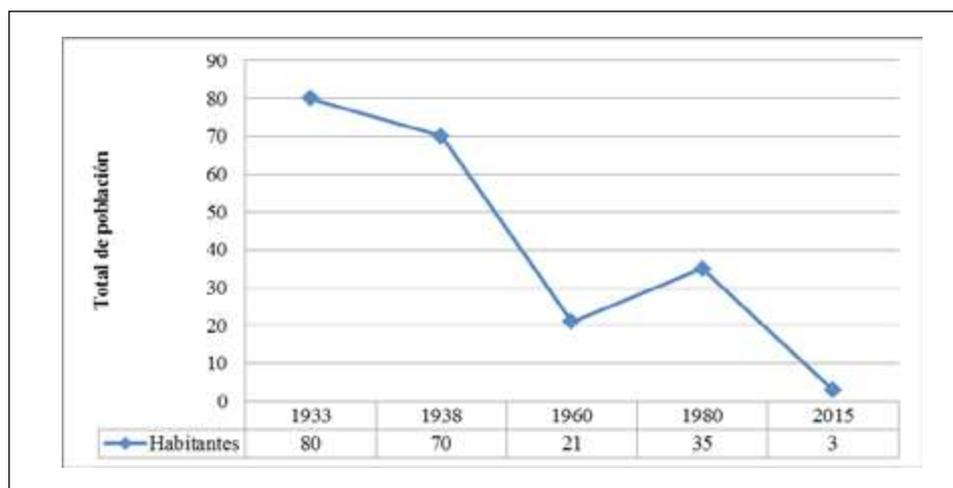


Figura 7.2. Evolución de la Población de Boeuf 1933- 2015.

Fuente: Elaboración Propia en base a Censos, Guías comerciales del ferrocarril e información brindada por los entrevistados y de campo.

31 Los Censos Nacionales de Población contabilizan a la población del lugar como rural dispersa, sin hacer referencia a localidad alguna.

El descenso poblacional puede explicarse a partir de la variabilidad de las condiciones de ocupación de la Estancia; la demanda de mano de obra era variable y en caso de producirse años de baja rentabilidad la variable de ajuste se aplicaba al empleo. Como se ha mencionado, con la puesta en venta de las tierras a principio de los años '70, comenzó la emigración ya que los empleados poseían poca capacidad para convertirse en propietarios.

En la actualidad viven 3 personas en forma permanente. Algunas de las casas que aún quedan en pie pertenecen a familias que residen en la ciudad de Eduardo Castex y concurren asiduamente al lugar. De las personas que viven de forma permanente, una de ellas es el encargado de cuidar lo que quedó de la estación de Boeuf, ya que hubo actos de vandalismo en los cuales se robaron varios elementos y se produjeron destrozos en las antiguas instalaciones ferroviarias.

7.5. Consideraciones finales

Bernardo Mançano Fernandes, entiende que el territorio es “el lugar donde desembocan todas las acciones, todas las pasiones, todos los poderes, todas las fuerzas, todas las debilidades, es donde la historia de las sociedades se realiza a partir de las manifestaciones de su existencia” (Mançano Fernandes, 2008: 2). En este sentido, el territorio es un ámbito de apropiación y de aplicación de políticas cargadas de intencionalidad que se materializan en los campos, en las ciudades, en los bosques, promovidos por empresas, por gobiernos y por múltiples territorialidades.

En el caso de pueblo de Boeuf, las políticas aplicadas durante el proceso histórico fueron definiendo necesidades (nacionales e internacionales) que impactaron directa e indirectamente en la conformación espacial. La distribución de la tierra, la organización empresarial estanciera, la explotación masiva del bosque de caldén, los vaivenes de la economía agraria provocaron tanto el surgimiento como el abandono de asentamientos poblaciones rurales.

Se puede concluir que el dinamismo de este asentamiento perduró mientras la organización de la Estancia “La Eugenia” lo hizo. En este caso, el tendido del ferrocarril desempeñó un rol puramente extractivo sin generar mayores impactos territoriales. Por lo tanto, el cierre de ramales ferroviarios fue solo la consecuencia de la caída de la productividad del área rural y cuando el proceso emigratorio ya se había iniciado.

En la actualidad, Boeuf muestra los signos del abandono, solo es posible imaginar la dinámica adquirida durante los primeros años del Siglo XX, pero además es posible comprender la desarticulación de una organización territorial basada en relaciones de poder desigual y con base en el mercantilismo expansivo del modelo liberal.

7.6. Referencias bibliográficas

- Aráoz, F. (1991). *La Pampa Total. Aspectos Geográficos*. Santa Rosa: Subsecretaría de Cultura y Educación. Ministerio de Cultura y Educación.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1914*. Publicación anual, Año I, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1933*. Publicación anual, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía Comercial del FFCC Sud, Oeste y Midland de 1938*, Buenos Aires.
- Calmels, A. (1996). *Bosquejo geomorfológico de la provincia de La Pampa*. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa.
- Cazenave, W. (1971). *El Ferrocarril en La Pampa*. Santa Rosa: Dirección de Prensa del Gobierno de La Pampa.
- Cuadrado, N y Maschio, F. (2014). Explotación e indiferencia del Bosque Nativo el Caldenal: Reflejo de una Provincia Olvidada. En, *Seminario de Opción Curricular: Historia y Geografía de La Pampa*, General Pico: Inédito.
- Dillon, B. (2015). *Los valles de La Pampa. Mitos y realidades para una geografía única*. Documento de circulación interna de la Cátedra Geografía de La Pampa. Inédito.
- Dillon, B. (2012). *Geografía de La Pampa. Desigualdades y desequilibrios a nivel local y regional*. Documento de circulación interna de la cátedra Geografía de La Pampa, Inédito.
- Dirección General de Catastro. Gobierno de La Pampa. *Archivo de Mensura (1881)*. Santa Rosa.
- Dirección General de Catastro. Gobierno de La Pampa. *Archivo de Mensura (1907)*. Santa Rosa.
- Maçano Fernandes, B. (2009). Sobre las tipologías de los territorios. San Pablo: UNESP
- Noguè i Font, J. (1989). Espacio, Lugar, Región: Hacia una nueva perspectiva Geográfica Regional. Disponible en <http://age.ieg.csic.es/hispengeo/documentos/nogueespacio.pdf>, Consultado el 25/10/2015.
- Reguera, A. (1999). Estancias pampeanas del siglo XIX. Estrategia empresarial para su funcionamiento: chacras agrícolas y puestos ganaderos. En, *Quinto Sol*, N° 3, p. 53-82.
- Tognetti, L. (2001). Derechos de propiedad, latifundio y circulación de la tierra de la región pampeana cordobesa, en la segunda mitad del siglo XIX. En, *Estudios Rurales*. Bernal: Centro de Estudios de La Argentina Rural. Vol. 1 N° 1, pp. 108-137.

Villa Borgna...de las tierras de Pincén a un barrio de General Pico

Gustavo Gastón PÉREZ



Estación ferroviaria de Trebolares (Departamento Maracó – La Pampa). Gustavo Gastón Pérez, 2015.

*La estrella del poniente me va alumbrando
por esa huella larga que voy andando,
me apuran las nostalgias, tal vez por eso
se estiran las distancias en el regreso.
No afloje mi estrellero que su alegría
venteándolo al pampero también es mía.*

*Voy galopeando, Pampa, por Trebolares
que cerca estoy del pago, no hay quien me pare...*

Roberto Palmer (s/f) “Como los cardos rusos” (huella)

8.1. A modo introductorio

Estación Trebolares o Villa Borgna, si se considera a la localidad fundada en las tierras inmediatas al norte de las vías del ferrocarril, es un pueblo rural que, como muchos otros del Este pampeano, inició su historia al ritmo de las actividades agropecuarias, entre colonias y estancias, cultivos y cabañas, inmigrantes y criollos.

En tierras de ranqueles ocupadas por tribus del cacique Pincén³², y tras las campañas militares a territorios indígenas, las líneas ferroviarias penetraron presurosas al reciente delimitado territorio pampeano, entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX, con el propósito de poner en producción las amplias llanuras, cuyos frutos serían destinados a los mercados de exportación.

La estación de Trebolares fue implantada en septiembre del año 1906, pero la localidad denominada Villa Borgna se fundaría, llamativamente, recién dos décadas más tarde, conformándose como uno de los pueblos de más tardía constitución entre los del Este de La Pampa. Sin embargo, que la fundación ocurriera en 1927 no significó que la zona no contara con poblamiento inmigrante, inclusive desde fines del siglo XIX.

Si bien la llegada del ferrocarril, proveniente desde la provincia de Buenos Aires, traería consigo el arribo de importantes contingentes de inmigrantes, la presencia de grandes estancias en el entorno primero, y en la Colonia Trebolares después, contribuyó a la consolidación de un núcleo poblacional debido a la alta demanda de mano de obra y los servicios propios de un pueblo rural.

La historia de Trebolares indica que luego de su apogeo, el pueblo y su medio rural comenzaron un lento despoblamiento influido, entre otros motivos, por la cercanía con la ciudad de General Pico y la menor presencia de trabajadores en los campos, dedicados en su mayoría a “una agricultura sin agricultores”, cada día más tecnificada, aunque con una importancia relativa

32 En la página 33 del libro de Carlos Martínez Sarasola (2012), *La Argentina de los caciques o el país que no fue*, Buenos Aires: Editorial Del Nuevo Extremo, puede observar un mapa de los principales cacicazgos y sus asentamientos durante el siglo XIX, entre ellos los ranqueles y mapuches en el actual territorio pampeano.

de la cría de ganado y la presencia de tambos, actividades que sostienen el trabajo agrícola actual.

Esa cercanía a General Pico que ayer fue su desventura, en la actualidad se puede convertir en una oportunidad para Trebolares, en contextos en los que se valora la vida en entornos menos modificados. La proximidad con la ciudad más importante del norte de la provincia puede significar para algunos habitantes su lugar de residencia habitual o, incluso, una segunda residencia para visitar en vacaciones o fines de semana.

La profundización del proceso de disminución en el número de habitantes o el inicio de un repoblamiento derivado de nuevas prácticas residenciales es el interrogante que se abre en el futuro de Trebolares. El tiempo otorgará la respuesta para un pueblo que, como tantos otros, se resiste a desvanecer en la vastedad de la llanura pampeana entre cultivos y alambrados.

8.2. Trebolares, entre colonias y estancias

Trebolares, en el departamento Maracó, es la primera estación pampeana, respecto al meridiano V, de uno de los ramales del Ferrocarril Oeste proveniente del puerto de Buenos Aires (Figura 8.1). Se ubica, aproximadamente, a 15 kilómetros de General Pico y a 20 kilómetros de la localidad bonaerense de González Moreno, trayectorias referenciadas a partir de las distancias otorgadas en las vías ferroviarias. La línea proveniente de Olascoaga finalizaba en Telén, como punta de riel, conformando la avanzada y máxima penetración del ferrocarril en territorio pampeano, vías que se conocieron con el nombre de “ramal forestal”, por la importancia del recurso obtenido a partir del bosque de caldén. En la actualidad, el tren de cargas que llega y parte de General Pico atraviesa la localidad con una frecuencia diaria.

En la Guía Comercial de 1933, se subraya que la localidad de Trebolares debe su nombre a que su emplazamiento se localiza en el ex campo Los Trebolares de Reid Estancias Ltda., llamada así por la abundancia, en el lugar, del trébol de olor.

Las tierras en las que se erige Trebolares, y en toda la denominada llanura oriental³³ de la provincia de La Pampa, estuvieron pobladas históricamente por diversos grupos aborígenes. Una de las referencias que se poseen al respecto es la presencia de Pincén en la región. Según las historiadoras Mirta Zink y Claudia Salomón Tarquini, Pincén, “de padre borogano y madre cautiva (proveniente de San Luis) nació en territorio argentino en Carahué (o Carhué)” (Zink y Salomón Tarquini, 2008: 79). Este cacique, que se destacó en el intercambio, hacia Chile, de ganado tomado de las estancias

33 La llanura oriental, es una de las tres subdivisiones que conforman el espacio socio-económico denominado Espacio Agropecuario por la geógrafa María Regina Covas (1998). La llanura oriental abarca, entre otros, los departamentos del cuadrángulo noreste donde se localiza Maracó.

bonaerenses, se estableció hacia 1865/1870 en La Pampa. Su territorio era un amplio dominio “cuadrilongo ubicado entre los 35° y 37° de latitud Sur, y 7° y 3° de longitud Oeste del Meridiano de Buenos Aires” (Zink y Salomón Tarquini, 2008: 80). El área se caracterizaba, naturalmente, por sus tierras fértiles para el desarrollo de buenos pastos para la ganadería y la presencia de agua, como elemento vital para el asentamiento de las poblaciones.

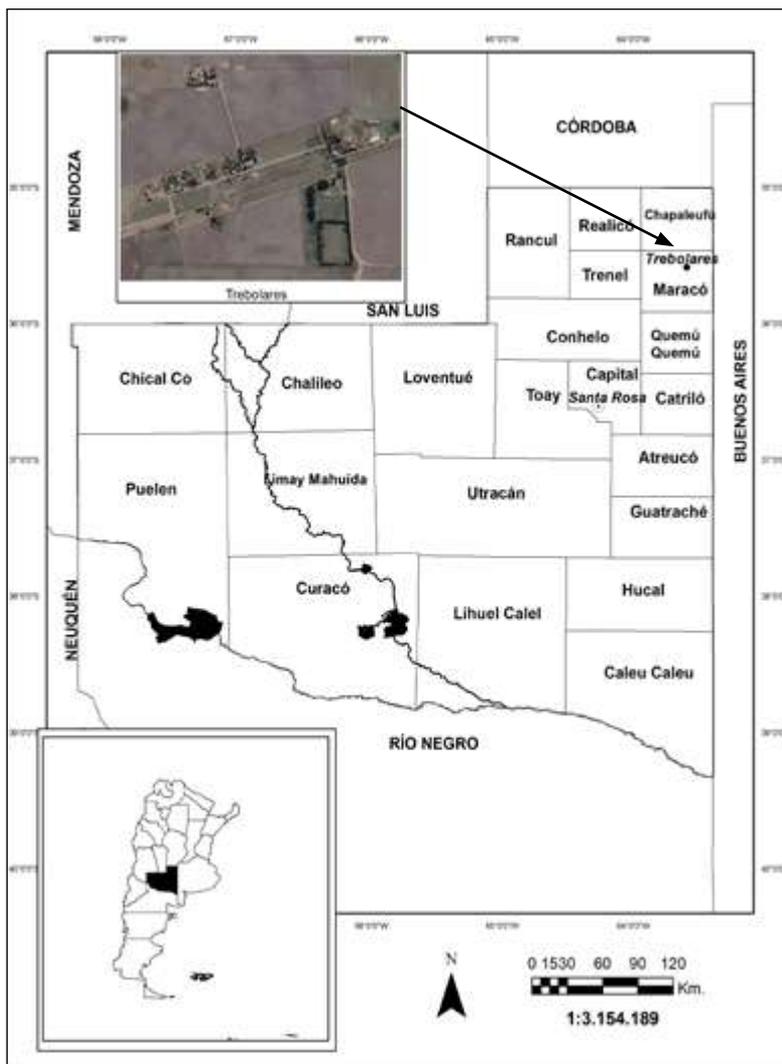


Figura 8.1. Localización de la localidad de Trebolares (Departamento Maracó – La Pampa)

Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2015.

Narra Alberto Vúletin sobre el cacique:

Pincén, cuyo nombre de adopción era Vicente Rodríguez [...] alcanzó en su juventud el rango de cacique por sus excepcionales dotes de guerrero valiente y hombre generoso, especialmente con los de su raza [...]. Fue hecho prisionero con toda su familia [...] y trasladado a Buenos Aires después de un breve encierro en Trenque Lauquen. Conducido a Martín García como prisionero, fue liberado condicionalmente por la familia Roca y llevado a Junín, donde se desempeñó como peón de estancia hasta su muerte. Pero además de ser guerrero, Pincén era un poeta, o sea un *genpin*, como dicen los araucanos (“dueño del decir”), título que tenía gran valor en este pueblo tan imaginativo. Gran narrador con una retentiva singular, solía repetir a menudo largas historias oídas en su niñez a *machis* centenarias que él conociera. Por ese motivo lo llamaron Pincén, o sea “el que dice de los abuelos” (*pinthen*), prevaleciendo este nombre adoptivo al de Vicente, que era su nombre verdadero (Vúletin, 1978: 156-157).

Luego de las campañas militares hacia territorios indígenas de 1879, y una legislación propicia a la división de las tierras se inició el proceso de mensura. El nuevo territorio se denominaría Territorio Nacional de La Pampa, conformado por ley del Estado Nacional en 1884. Como sostiene Fernando Aráoz, en este período, los titulares de las tierras hicieron posesión, al menos nominalmente, de las áreas más fértiles, aunque “la distancia al litoral y sus puertos inhibió la colonización agrícola, hasta el tendido de los ferrocarriles una década después” (Aráoz, 1991: 43).

Con respecto a la particular configuración espacial del nuevo territorio, sostiene Aráoz:

Las condiciones mediterráneas de La Pampa, permitieron únicamente, antes de la llegada de las puntas de rieles, una difusa y muy extensiva economía ganadera, cuando no pastoril [...]. Un investigador bastante severo con el latifundio, Romain Gaignard, toma como referencia las unidades que superan las 40.000 ha., ubicándose correctamente en el contexto geográfico de la época. No puede negarse que la *South American Land Co. Lted.*, con 327.500 ha y algunas otras posesiones, representan concentraciones latifundiarias, aunque algunas posteriormente hayan sido dedicadas a importantes colonizaciones y subdivisiones privadas (Aráoz, 1991: 43).

La referencia más antigua que se tenga del Lote 7, Fracción C de la I Sección, donde se encuentra Trebolares, la otorga el expediente de mensura de 1886, la que fuera llevada a cabo por el agrimensor Wenceslao Castellanos. En él se menciona como propietaria de las 40.000 hectáreas conformadas por los lotes 6, 7, 14 y 15 a la Sociedad Anónima “Pampa Estancia Company” (Fotografía 8.1.), que comprara los dos primeros lotes a Jorge Read y los restantes a Guillermo Ricketts. Según el extracto de los títulos pertenecientes a

dicha compañía que constan en los Archivos de Mensuras, la propiedad de los lotes siguió el siguiente derrotero:

En la Ciudad de Buenos Aires a 6 de Octubre de 1882: ante el Escribano Mayor de Gobierno Don Félix Romero: El Presidente de la República Don Julio A. Roca en uso de las facultades que le acuerda la Ley del 13 de Octubre de 1879: Vende a Don Guillermo V. Ricketts un terreno ubicado en los lotes 14 y 15 fracción C de la I Sección de Territorios Nacionales compuesto de 20.000 hectáreas [sic] igual a ocho leguas cuadradas kilométricas [...] (Archivo de Mensuras de Pampa Estancia Company, 1886: 1).



Fotografía 8.1. Plano del expediente de mensura.

Fuente: Dirección General de Catastro de la Provincia de La Pampa. Expediente de mensura de la Sociedad Anónima “Pampa Estancia Company”, 1886.

De la misma manera sucedió con los lotes 6 y 7 vendidos por el Estado Nacional a Jorge H. Read. En 1883, tanto Ricketts como Read vendieron sus lotes a Federico L'E. Wallace, quien dos años más tarde, el 14 de marzo de 1885 declaró ante escribano que los cuatro lotes comprados por él fueron adquiridos para la Sociedad Anónima denominada *The Pampa Estancia Company Limited* (Archivo de Mensuras de Pampa Estancia Company, 1886: 2).

En la zona de la actual Estación Trebolares, se destacaron desde fines del siglo XIX, inclusive en años anteriores a la llegada del ferrocarril, la presencia de tres grandes estancias, que aún permanecen, aunque con menor superficie, debido al proceso de subdivisión de las tierras. Ellas son Estancia Trebolares, en cuyos primeros documentos aparece con el nombre de “Los Trebolares” [N. del A.: con “v” corta, se conserva la grafía original], Estancia

Santa Aurelia, actualmente subdividida en Santa Aurelia y La Aurelita, y Estancia La Gwenita.

En la Fotografía 8.2. se puede apreciar en un plano la configuración espacial de una serie de lotes de la Sección I alrededor del año 1905.

En el plano, archivado en un expediente³⁴ correspondiente al Fondo de Gobiernos del Archivo Histórico Provincial, se observa el establecimiento “Los Trevolares”, ocupando los lotes 6, 7, 14 y 15, Fracción C, de la Sección I de la Pampa Central, es decir una superficie equivalente a 40.000 hectáreas³⁵. Los dueños del establecimiento se identifican en el expediente con el nombre de Compañía “Las Barrancas Estancia Company Limited”, y solicitan al Gobernador autorización para desviar el camino que cruza el establecimiento, “para el bien del estado y para el bien público” por el camino demarcado entre las dos estaciones, paralelo a las vías férreas del Ferrocarril Oeste, con el fin de evitar el cañadón que surca el campo. Las estaciones que se visualizan en el plano son la Estación Meridiano Quinto (actualmente donde se asienta la localidad bonaerense de Gonzáles Moreno) y una Estación Proyectada que alude a la Estación Trebolares, que será emplazada en el año 1906. Hacia el norte de “Los Trevolares” se puede apreciar la referencia a las tierras de Bartolomé Ginocchio, propietario de Santa Aurelia y en el lote 8 la referencia a Wallace, propietario de la Estancia La Gwenita.



Fotografía 8.2. Plano de la Estancia “Los Trevolares”

Fuente: Expediente N° 1.757/D (18/08/1905). Fondo de Gobiernos. Archivo Histórico Provincial.

34 Expediente N° 1757 del 18/08/1905, los dueños del establecimiento “Los Trevolares” (sic) solicitan al Gobernador de la Pampa Central autorización para desviar un camino.

35 Estos mismos lotes aparecen en el mapa de La Pampa de fines de siglo XIX como propiedad de “Pampa Estancia Cía.”. En el texto del Plano de la Pampa Central de 1902 de los agrimensores Thamm y Castellanos se encuentra la referencia a “Pampa Estancia Compañía Limitada”. La misma referencia exhibe el mapa del Territorio de La Pampa de 1919 (Dirección Provincial de Catastro).

La importancia de las estancias se vislumbraba en la primera mitad de siglo XX por los resultados obtenidos en sus producciones. Por ejemplo, en la edición del diario La Capital de 1941, ya se destacaba a las cabañas presentes en la Exposición Rural de General Pico, entre las mencionadas estaba Santa Aurelia, de Bartolomé Ginocchio y Cía., como uno de “los mejores establecimientos cabañeros de la región” (Diario La Capital, 24-09-1941), que en 1889 ya tenía fundada la cabaña. Por su parte, también se distinguía, un año antes, la calidad de la lana producida en la estancia “La Gwenita”, de Wallace Hnos. En una publicidad del Diario La Reforma de la época y en ocasión de una venta de tierras, se subrayaba el valor alcanzado por la lana (\$16 los 10 kilos) obtenida de la raza Merino Australiana, que a su finura característica se le agregaba la prolijidad de la esquila dando como resultado una limpieza óptima del producto (Diario La Reforma, 24-10-1940).

Con respecto a la vida cotidiana en las estancias, el testimonio de una antigua pobladora de Trebolares, ahora radicada en General Pico, da cuenta de la dinámica propia de estas grandes explotaciones pero también de las duras condiciones laborales a las que eran sometidos los trabajadores rurales:

Cuando yo nací venía la partera de González Moreno. Mi papá nació en Santa Aurelia. Estaban las matronas en esa época, cómo fue modificándose el ambiente rural. Y mi abuelo trabajaba en los puestos. Las estancias tenían puestos, cada puesto tenía un número o tenían nombres. Las estancias eran pueblos [...] a la hora de la comida había peones de a pie que le decían, arreglaban bebidas o lo que fuera, ellos comían en la estancia, otros eran mensuales, los que andaban a caballo por el campo, se hacía comida para todos, 30 o 40 personas eran [...] trabajaban de sol a sol, sin vacaciones ni jubilaciones, nada de eso. Los dueños de las estancias eran ingleses, venían cada 2 o 3 meses, tenían sus mayordomos, capataces, gente de muchísimo dinero que vivían en Buenos Aires [...] La Gwenita, por ejemplo, tenía teléfono y todos los puestos comunicados (MP, mujer, 67 años).

En la Guía Comercial del Ferrocarril del Oeste de 1933, se describen sucintamente los nombres de los principales agricultores y ganaderos de Trebolares. Entre los primeros se puede destacar, entre muchos otros, a José Borgna, quien cediera las tierras para la fundación de la localidad de Villa Borgna. Entre las cabañas se indica la del mencionado Ginocchio y los establecimientos ganaderos de “San Guillermo” de Guillermo Seré, “La Mahuida” de Wallace e hijos, “Santa Teresita” de Adolfo Inciarte y un tambo de Severino Sabaté.

Al norte de las vías del ferrocarril del reciente pueblo fundado se desarrollaría la Colonia Trebolares, en tierras de la antigua estancia “Los Trebolares”. La feracidad de los suelos resultaba un atractivo para los

colonos que llegaron en un número significativo para adquirir las tierras de la naciente colonia.

En esa época había tres almacenes en Trebolares. El boliche de Martínez, el boliche del otro lado de la vía de Joaquín Juan, que buscábamos nafta y kerosene, y otro de Battaglia, que le decían ‘Bataín’ [...] Al no haber camiones, todo el paisanaje, el criollaje, los puesteros de las estancias, Trebolares, La Gwenita, Santa Aurelia, todos cargaban hacienda los domingos, traían la hacienda el sábado a la tarde y la encerraban en los corrales. A la mañana cargaban los especiales y a la tarde salía el tren para el mercado de Liniers (RB., varón, 68 años).

En este testimonio se observa, paradójicamente, cómo una zona que se convertiría en un espacio dinámico en las siguientes décadas, con los cambios en los modos de producción actuales se fue despoblando progresivamente hasta constituir en la actualidad un desierto verde de agricultura sin agricultores.

Acá donde compró mi padre era Colonia Trebolares, compró 150 hectáreas en 1940 [...] Ellos estaban allá [en Colonia La Pampeana, una colonia entre Monte Nieves y Metileo] con mi abuelo y se enteraron de estas tierras y mi padre vino para acá [...] Acá yo nací en 1946. Hasta hace unos años atrás hubo tambo, ordeñábamos a mano, desnatábamos, nosotros vendíamos la crema y la manteca en Pico [...] teníamos chanchos, ovejas también [...] hasta hace 25 años atrás estaba lleno de gente; dueños de campo se fueron todos, los han vendido, o alquilado o se han ido a Pico (...) (RB., varón, 68 años).

Trebolares vivió un tiempo en que las grandes majadas de ovejas, los importantes planteles ganaderos y los cultivos de forraje ilustraban el paisaje del lugar con una dinámica que le otorgó significativa popularidad hacia mediados del siglo XX.

8.3. Estación Trebolares, pueblo Villa Borgna

El proyecto de crear un pueblo hacia el norte de la estación Trebolares tuvo en José Borgna al más interesado impulsor. Por ese motivo, este descendiente de italianos cedió parte de sus tierras para la fundación de una nueva localidad, Villa Borgna. El remate de las tierras se programó para el día seis de marzo de 1927. Aunque este día no constituye la fecha precisa de su fundación, se toma como la referencia ineludible de todos los habitantes del lugar.

En la siguiente propaganda (Fotografías 8.3. y 8.4.) del remate de tierras que se llevara a cabo en 1927 se puede apreciar un discurso interesado en

destacar los aspectos más atractivos de la región, con un cierto matiz mítico sobre un progreso natural de los pueblos, propio del contexto que se desarrollaba en la época.

En 1930, tres años después de la fundación de Villa Borgna, los vecinos del novel pueblo remitieron al Gobernador de la Pampa Central una nota en la que solicitan la creación de una Comisión de Fomento. En ella, firmada entre otros por José Borgna, se manifiesta que:

Los abajo firmados, vecinos y arrendatarios de la zona estación Trebolares, Departamento de Maracó; solicitan al Señor Gobernador, quisiera disponer lo necesario, para que sea nombrado en este pueblo en formación una comisión de Fomento para poder atender debidamente sus necesidades e intereses. No escapará al criterio del Señor Gobernador lo justo del pedido y que al mismo tiempo es en progreso del mismo territorio, y en beneficio de los vecinos; causas todas; que nos hacen esperar una resolución favorable (Fragmento de la foja 1 del Expediente 8/V del Registro 4.058 del Fondo de Gobiernos).



Fotografía 8.3. Afiches de difusión del remate de tierras en el pueblo de Villa Borgna.

Fotografía 8.4. Detalle donde se aprecia la localización del nuevo pueblo.

Fuente: Expediente 8/V-Registro 4.058 del Fondo de Gobiernos. Archivo Histórico Provincial.

Lamentablemente, para los pobladores de Villa Borgna el pedido fue desestimado en diciembre de 1930 en términos muy duros. La solicitud de los vecinos, tuvo en segunda instancia la elevación de un informe por parte del agente Emilio Díaz, solicitado por el Comisario de Policía del Departamento, Cipriano Retolaza, a instancias del Gobernador, con el fin de definir la importancia comercial, social y edificaciones con que contaba Trebolares a la fecha.

El informe de la planilla demostrativa de los solares vendidos (edificados y sin edificar) del pueblo “Trebolares FCO Pampa Central”, constaba en el resumen general con la siguiente información: tres casas de comercio, solo una de importancia, la casa de negocios de ramos generales de Raymundo

Rodríguez; una carnicería, dos herrerías, dos surtidores de nafta, una casa de pensión y veinte familias en total.

Las conclusiones referidas por Díaz en su declaración fueron un anticipo de la decisión que tomaría la Gobernación. Acerca de la importancia comercial de Trebolares, el informe señalaba que, exceptuando la casa de comercio de Rodríguez, “no existe en la localidad otra digna de mención”. Respecto a la edificación, se destaca “lo insignificante de lo edificado, máxime que la mayor parte de las viviendas son destinadas a familias y construidas al mínimo costo”. En relación con la planta urbana, las expresiones del agente Díaz son severas: informa que muchos solares vendidos no se han edificado y que en el pequeño perímetro que existe edificación “está todo lo comprendido que se designa por pueblo, pues lo demás está alfalfado y sembrado de maíz por su propietario Sr. José Borgna”.

Cierra Díaz el relato dirigido al Comisario con las siguientes aseveraciones:

En resumen a mi escaso criterio, creo, que la creación de una “Comisión de Fomento”, en un pequeño villorio como lo es “Trebolares” solo serviría para manzana de discordia, entre sus habitantes, cuya mayor parte, gente de trabajo, no está de acuerdo con eso, además su fuente de recursos sería tan limitada, que su desenvolvimiento normal es casi imposible; según informes que he recojido [sic] esta idea fue originada por el Sr. Juan Verri, exjefe de la estación local, quien en la actualidad ya no se encuentra en esa por haber sido trasladado a otro punto por la Empresa del Ferro-Carril Oeste. Esto es cuanto puedo informar a Vd. al respecto de la misión encomendada. (Fragmento de la foja 5 del Expediente 8/V del Registro 4.058 del Fondo de Gobiernos).

Ante el informe emitido la resolución del Gobernador Interino fue categórica, “La información producida por la policía del lugar establece la falta de cohesión social en ese pueblo”. Por lo tanto, resuelve no hacer lugar al pedido formulado, del cual días más tarde se anotarían los habitantes de Trebolares en las figuras de José Borgna y Francisco Gil, que debieron comparecer en representación de los demás vecinos para dar lectura a la disposición emitida por la gobernación. Vale decir, que la denegación al pedido de los vecinos por lo menos llama la atención teniendo en cuenta que la población de Trebolares por aquellos años se encontraba creciendo y oscilaba los 450 habitantes, y en su entorno se manifestaba la presencia de una colonia agrícola, además del movimiento propio de las tres estancias con sus actividades agrícolas y ganaderas.

En la Figura 8.2., puede observarse la progresión de la población de Trebolares, con un crecimiento notable durante la primera mitad del siglo XX, situación que se revierte a partir de la década de 1950, hasta caer por debajo del centenar de habitantes en la década del ‘70.

La disminución demográfica se acentuó en los decenios siguientes, con una breve estabilización en 2001, que mostró una nueva caída en el último censo llevado a cabo en 2010. Según los testimonios de los pobladores en la actualidad habitarían entre 30 y 40 personas en la localidad.

Según la Guía Comercial del Ferrocarril Oeste de 1933, Trebolares contaba con una población urbana de 100 personas y una población rural de 900 aproximadamente. Mientras, que en la Guía Comercial del Ferrocarril Sud, Oeste y Midland de 1938, se contabilizan 475 habitantes, 111 correspondientes a la planta urbana y 364 a la rural. Además, en esta guía se añade que la escuela nacional N° 213 cuenta con 90 alumnos hasta tercer grado, que la localidad cuenta con veinte casas de material y “hay coches de alquiler y donde hospedarse a la llegada de cualquier tren”.

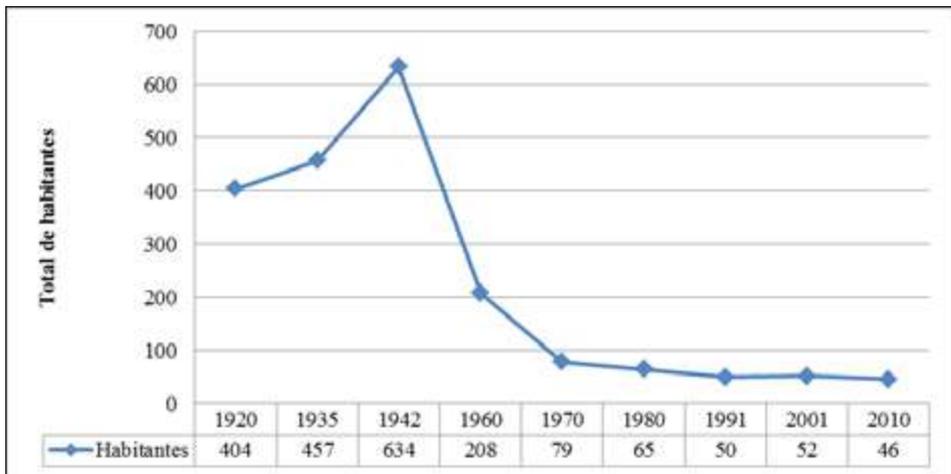


Figura 8.2. Evolución de la población. Trebolares, 1920-2010.

Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la provincia de La Pampa.

Asimismo, en la Guía Comercial del Norte Pampeano de 1943-1944, la breve reseña que alude a Trebolares indica que la población de la planta urbana y zonas adyacentes ascendía a 462 habitantes. Para la zona agrícola y ganadera se destaca la producción de trigo, maíz, avena, centeno y alfalfa en más de 40.000 hectáreas. Por otro lado, el ganado vacuno alcanzaba las 50.000 cabezas, el lanar 55.000 y 3.000 los yeguarizos. Se destaca que no hay autoridades municipales en la localidad. Al destacamento policial y jefatura de estación se le suman dos almacenes. Por su parte, la Guía Comercial del Ferrocarril Sud, Oeste y Midland de 1947, carece de referencias sobre Trebolares, lo que llama la atención ya que tampoco se poseen datos para la localidad durante el censo celebrado ese mismo año.

La dinámica poblacional se ve reflejada en los testimonios sobre la vida cotidiana de un pueblo floreciente que hacía de los bailes populares el espacio propicio para establecer relaciones sociales:

Íbamos en sulky a Speluzzi, a los bailes, por un camino que pasa por unos silos, atrás de La Gwenita, que pasaba por una colonia que le decíamos La Jorobada. Ahí estaba una escuela que tenía salón de baile. Si nos habremos cagado de frío con las heladas, en sulky íbamos, en sulky!” (RB, varón, 68 años).

En los galpones [del ferrocarril de Trebolares] se hacían grandes bailes [...] Carreras cuadreras también se llevaban a cabo ahí, en González Moreno también. Había muchísima gente en el campo, por las grandes estancias, había escuelas, en Santa Aurelia, y la escuela de la Estancia Los Trebolares que cerró” (MP, mujer, 67 años).

En definitiva, más allá de la variación de los datos según las fuentes, el comportamiento evolutivo de la población de Trebolares, responde a un esquema similar a la de muchos pueblos del oriente pampeano. La suma de la población residente en el medio rural y en el agrupamiento se mantiene en alza hasta 1942, año en el que se inicia un marcado proceso de emigración, primero del medio rural hacia el pueblo y luego del pueblo hacia localidades de mayor dinamismo, tal el caso de General Pico. El descenso de población de Trebolares fue muy llamativo lo que indica, también, que el pueblo nunca llegó a consolidarse como tal por más que haya superado los 100 habitantes. El proceso emigratorio resultó indetenible hasta el punto de encontrarse en una situación de clara desaparición si no ocurren otros procesos como los que se desarrollarán seguidamente.

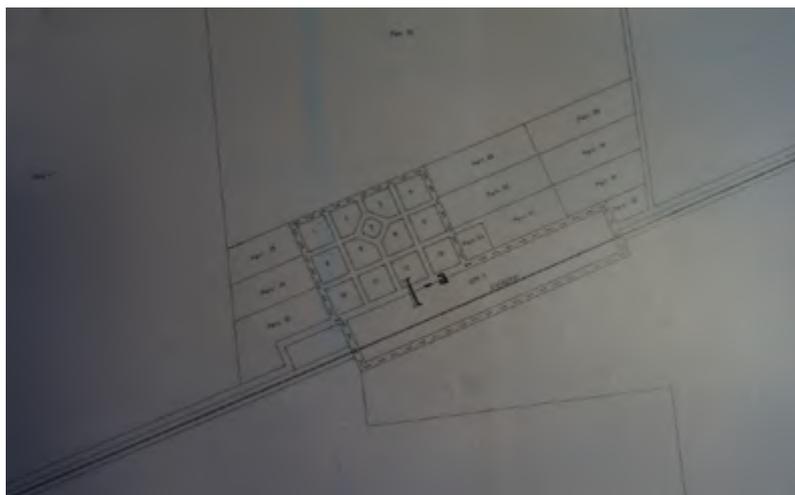
8.4. Villa Borgna ¿Un barrio de General Pico?

Yo no me siento que nací en un barrio de Pico, yo nací en Trebolares [...] Lo ideal sería tener una comisión de fomento (MP, mujer, 67 años).

De los testimonios recogidos en la localidad de Trebolares, se manifiesta cierto descontento de la población con la desidia hacia la localidad, por parte de las autoridades de General Pico. Es que, como Villa Borgna nunca se consolidó como Comisión de Fomento, la referencia ineludible era la estación de Trebolares dependiente territorialmente de la vecina ciudad. De hecho constituye, en la actualidad, un barrio más de General Pico.

En la Fotografía 8.5. y en la Figura 8.3., correspondiente a la imagen satelital, se realiza una comparación entre el plano catastral del pueblo

diseñado con sus doce manzanas y la plaza central, y la imagen satelital de la verdadera configuración de la localidad con solo cuatro manzanas ocupadas.



Fotografía 8.5. Plano catastral de Trebolares

Fuente: Dirección General de Catastro de la Provincia de La Pampa. Disponible en, <http://www.catastro.lapampa.gov.ar/images/stories/Archivos/Cartografia/Planos/020.pdf>



Figura 8.2. Imagen satelital de Trebolares

Fuente: Google Earth, 2015.

Informaciones periodísticas de finales de la década de 1980 y principios de 1990 ponen de manifiesto las tensiones que se suscitaban en la localidad respecto a su situación jurídica. En un artículo del diario La Arena

fechado el día miércoles 2 de agosto de 1989 y bajo el título “Trebolares. Un pueblo que no quiere morir”, dos cronistas del matutino reprodujeron parte de la charla que mantuvieron con los integrantes de la Asociación Pro-Comisión de Fomento Trebolares, presidida por Celso Raúl Fernández y acompañado por María C. Bolognini, Anselmo Rojas y Jorge A. Espinoza. En la nota, los trebolarenses manifestaban que el proyecto para constituir una comisión fue aprobado por la legislatura provincial en 1988, pero que hasta el momento no había sucedido nada. Por otra parte, indicaban que “la Municipalidad de General Pico recauda, en concepto de guías de hacienda de los productores de la zona, importantes sumas mensualmente de las cuáles, no vuelve un centavo al pueblo”. Asimismo, los vecinos señalaban que paradójicamente, “la oficina que recauda esas sumas por el concepto ya indicado está situada no en Trebolares sino en González Moreno, provincia de Buenos Aires, en directa dependencia de la comuna piquense” (Diario La Arena, 02/08/1989, p. 10).

El duro análisis de los cronistas sobre la situación de desamparo a la que se veía sometida la localidad se manifestaba con estas severas líneas:

Trebolares es hoy un pueblo a punto de desaparecer por el abandono a que lo han condenado los funcionarios piquenses [...] sus intentos por sobrevivir chocan constantemente contra la burocracia. Tanto la Municipalidad de General Pico -que saca pingües recaudaciones de la zona en concepto del cobro de guías por transporte de hacienda- como el gobierno provincial -cuyo ministro de Gobierno prometió “mandar la aplanadora” para borrar el pueblo del mapa- prefieren seguir manteniendo a Trebolares en la situación de vasallaje y abandono. Ni el propio gobernador -que prometió ocuparse personalmente del problema- ha podido vencer la cadena de intereses que se han confabulado para evitar la formación allí de una comisión de fomento, tal el humilde pedido de los pobladores de Trebolares que quieren dirigir mínimamente sus propios destinos comunales [...] el caso de Trebolares no puede menos que mirarse con sorpresa... y no poca indignación (Diario La Arena, 02/08/1989, p. 10).

En la actualidad, una de las principales demandas de la población surge de la deficiencia en la provisión de los servicios públicos indispensables que toda población necesita para vivir. Es así como estas demandas apuntan a la necesidad de contar con los servicios que cualquier barrio de la ciudad de General Pico puede gozar. Y si se considera a Villa Borgna como parte integrante de dicha localidad los reclamos consiguen un fuerte asidero.

La principal carencia es la de agua potable. La población se abastece de perforaciones en algunos pocos casos, debido a la mala calidad del agua, excedida en los parámetros de arsénico y flúor tolerables. Por ello, muchos

habitantes toman la decisión de llevar agua desde General Pico o utilizar el purificador que posee la escuela.

Una segunda demanda se vincula a la falta de gas natural de red. En las viviendas es habitual la presencia de las estufas de leña, los tubos, las garrafas y en el mejor de los casos zeppelines que posibilitan una mayor autonomía. La luz la provee la cooperativa Corpico, aunque carecen de servicio de internet y el único teléfono público se halla en una casa particular.

Otras demandas se vinculan con la falta de viviendas de buena calidad. La construcción de nuevas casas corresponde a emprendimientos privados ya que no hay operatoria de viviendas sociales en la localidad. La posibilidad de contar con un acceso asfaltado y un edificio propio para la posta sanitaria también son demandas sociales de larga data. El testimonio de un trebolarenses da cuenta de estas carencias, “acá tenemos tres reclamos desde siempre: acceso asfaltado, viviendas, acá salieron diez viviendas favorecidas por el IPAV que nunca se hicieron acá y agua potable” (RB., varón, 68 años).

Pero no todos son sombras en Trebolares. En los últimos años, acompañado de un proceso que se expandió por otras localidades vecinas que cuentan con mayores infraestructuras como Speluzzi y Dorila, Trebolares también fue el destino elegido por algunas personas para radicarse y establecerse en un poblado tranquilo, poco habitado y con un mayor contacto con el entorno natural. Si bien la falta de servicios atenta contra sus propias posibilidades en beneficio de otras localidades vecinas, su futuro puede llegar a cambiar si se solucionan las principales problemáticas que aquejan a la localidad.

El testimonio de una mujer da muestras de esta situación:

(...) la gente está invirtiendo en Trebolares, pero entre Trebolares, Speluzzi y Dorila, elige Speluzzi o Dorila como mejor opción, porque tienen agua y gas. De todas maneras están por lotear acá” (MF, mujer, 35 años).

Trebolares es una localidad tranquila, con los terrenos del ferrocarril, con su estación y galpones como dominantes de la fisonomía del lugar. Completan el paisaje un par de decenas de viviendas, una capilla habitualmente cerrada, la escuela N° 122 “José Borgna”, el destacamento policial y la posta sanitaria, en el predio de la escuela, que requeriría de una enfermera permanente para satisfacer las necesidades de los trebolarenses.

Algunos pobladores son de General Pico y decidieron radicarse allí por la tranquilidad para ellos y sus familias, además de los costos de vida más accesibles (sobre todo en alquileres) aunque deban trasladarse diariamente a la ciudad para trabajar, ya que el trabajo en la localidad se limita a las tareas rurales:

Yo creo que la gente que está viniendo, hoy por hoy, acá, lo toma como un salvavidas [...] porque un alquiler en Pico está a \$ 3.000 y acá es más barato. Conviene vivir acá e ir a trabajar a Pico. Además los chicos en la escuela están más tranquilos [...] Algunos invierten con visión futura, con zeppelin y trayendo agua de Pico, aunque no hay teléfono ni internet (MF., mujer, 35 años).

Yo calculo que va a venir mucha gente a Trebolares. Hay posibilidades de loteos. [...] Trebolares siempre dependió de Pico; a Pico no le conviene por la jurisdicción, es una zona muy rica (CP., hombre, 50 años).

La posta sanitaria atiende las consultas urgentes de la población a partir de una enfermera que viaja todos los días a la localidad. Por su parte la escuela atiende las necesidades locales y de niños de los campos cercanos completando una matrícula de 32 alumnos con un ciclo ruralizado. También la estancia Santa Aurelia aún hoy cuenta con una escuela rural, fundada en 1917, de educación primaria para una treintena de alumnos de la zona (Fotografía 8.6.). Asimismo, en la estancia se localizaba el club (Fotografía 8.7.), ya que ni el mismo Trebolares contaba con una institución social y deportiva.



Fotografía 8.6. Escuela N° 72 “Santa Aurelia” y Fotografía 8.7. Club Sportivo Santa Aurelia.

Fuente: Gustavo Gastón Pérez, 2015.

El Club Sportivo Santa Aurelia aglutinaba las actividades deportivas y de entretenimiento en un entorno rural caracterizado por la presencia predominante de hombres que desarrollaban las tareas agrícolas y encontraban en el club y sus actividades la forma de transcurrir sus momentos libres.

Sin embargo, para algunos pobladores sobre todo de la zona rural, el principal problema no es solo el letargo de la localidad sino el despoblamiento del campo. Raúl es un chacarero que nació en Colonia Trebolares en 1946 y desde entonces desarrolló su vida en su pequeña chacra de 150 hectáreas que heredó de su padre. Su afecto por Trebolares lo llevó a presidir

la comisión vecinal, dependiente de General Pico, que se organizó hacia mediados de la década del '90. Aun así recuerda que Trebolares tenía 64.000 hectáreas de jurisdicción propia en una de las zonas más ricas de la provincia de La Pampa. “Dos leguas para Dorila, dos leguas para Agustoni, el meridiano y hasta el departamento Chapaleufú. 64.000 ha. Es una vaca lechera que da la leche muy gorda” afirma, y refiere al por qué nunca General Pico quiso que allí se conformara una Comisión de Fomento. Uno de los últimos intentos de organización de una comisión pro comisión de fomento naufragó en el año 1989. Las guías comerciales y certificaciones conforman una gran suma recaudatoria de dinero debido al gran movimiento de animales y granos en la región.

Raúl rescata de su memoria que no siempre gozaron de los mismos derechos por ser habitantes de Trebolares:

(...) cuando se fundó la provincia, Trebolares quedó con jurisdicción propia y padrones electorales propios, que nosotros durante muchos años y muchas elecciones nunca votamos al intendente de Pico. Votamos directamente al gobernador, diputados, senadores (...) y presidente pero nunca a intendente. Después en la época de Verna intendente³⁶, dicen, los hemos incorporado como un barrio más de Pico. Al principio todos nos pusimos contentos, pero...” (RB, varón, 68 años).

En otra parte de la entrevista, volvía sobre la situación jurídica de la localidad recordando que como tal debería gozar de los mismos derechos que cualquier barrio de Pico:

(...) Ponele que seamos un barrio de Pico. ¿Dónde vas a encontrar un barrio que tenga la miseria que tiene Trebolares en esa jurisdicción? (...) Hay que estar acá, eh, la vida es dura, hay que estar bien de acá! (señalando su cabeza) (RB, varón, 68 años).

8.5. A modo de cierre: un futuro esperanzador

Trebolares es una de las tantas estaciones de La Pampa que nació al compás de un modelo de desarrollo político y económico que valorizó las amplias llanuras templadas para poner en producción sus tierras y exportar los productos hacia los mercados europeos.

Las ilusiones de sus primeros habitantes llevaron a imaginar a su vera la consolidación de un poblado, Villa Borgna, que se convirtiera en un importante centro de servicios que abasteciera una población en crecimiento y un

³⁶ Hace referencia al cargo de Carlos Verna como Intendente de la ciudad de General Pico, durante el período 1987-1993.

desarrollo ganadero y agrícola estimulado por la presencia de importantes estancias y de una colonia agrícola en sus alrededores.

El paso de las décadas consolidó un proceso de despoblamiento que responde a múltiples causas pero, sobre todo, fue el crecimiento de la población urbana en La Pampa, el que impactó fuertemente en el pueblo: General Pico se constituyó en un centro de atracción de la población rural, dispersa y agrupada, de la zona.

En la actualidad, nuevos emprendimientos inmobiliarios, de características incipientes pueden avizorar un futuro más claro para esta localidad. Si se atienden sus demandas y se logra revalorizar su ubicación, quizá el paso del tiempo consolide en Trebolares o Villa Borgna, una localidad que resiste a desaparecer. Si la desidia le gana al interés quizá su destino sea inexorable como el de muchas estaciones del Este pampeano, un recuerdo de un pueblo que alguna vez fue a la vera del ferrocarril.

8.6. Referencias bibliográficas

- Aráoz, F. (1988). *La Pampa Central entre dos mundos*. Santa Rosa: Editorial biblioteca Pampeana. Fundación Chadileuvú.
- Aráoz, F. (1991). *La Pampa total. Aspectos geográficos*. Santa Rosa: Ministerio de Cultura y Educación de La Pampa.
- Archivo Histórico Municipal “Andrea Videla”. Museo Regional Maracó de General Pico.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Fondo de Gobiernos*. Registro 1.539. Expediente 1.757/D. 18/08/1905.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Fondo de Gobierno*. Registro 4.058. Expediente 8/V. 31/12/1930.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1914*. Publicación anual, Año I, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1933*. Publicación anual, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía Comercial del FFCC Sud, Oeste y Midland de 1938, 1943-1944 y 1947*, Buenos Aires.
- Covas, M. (1998). Los espacios socioeconómicos de la provincia de La Pampa. En, *Huellas* N°3, Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa. pp. 11-27.
- Diario La Arena. Edición del día 02/08/1989. Santa Rosa: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa.
- Diario La Capital. Edición del día 21/01/1941. Santa Rosa: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa.
- Diario La Reforma. Edición del día 24/10/1940. Santa Rosa: Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa.

- Martínez Sarasola, C. (2012). *La Argentina de los caciques o el país que no fue*. Buenos Aires: Del nuevo extremo.
Provincia de La Pampa. Dirección General de Catastro. *Archivos de mensura (1886) de Pampa Land Company*.
- Vúletin, A. (1978). *La Pampa. Grafías y etimologías toponímicas aborígenes*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- Zink, M. y Salomón Tarquini, C (2008) Las sociedades indígenas y las relaciones sociales en espacios de frontera. En, Lluch, A. y Salomón Tarquini, C. (editoras). *Historia de La Pampa. Sociedad, política, economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Santa Rosa: EdUNLPam.

Huelén: lugar desolado y de mala suerte... ambos sellaron su futuro

Micaela Anahí HERLEIN



Cartel indicativo del Ferrocarril Oeste en Huelén (Departamento Quemú Quemú – La Pampa). Micaela Anahí Herlein, 2015.

Pampa

*Nombre que se ajusta
al dominio insuperable de la vista
Es abrigo y es cárcel
Es cielo y es dolencia
Atrapada en la tela de la estrella
no salgo de la Pampa
sino para vivir en ella*

Lila Zemborain (2001: 5) del poema Pampa

9.1. A modo de introducción: localización y los inicios de un agrupamiento poblacional

En este capítulo se pretende hacer un recorrido por las configuraciones y reconfiguraciones de un lugar que ocupa un espacio geográfico en el Noreste de la actual provincia de La Pampa: Huelén.

Huelén ya no está; por ello se recurre a la geografía histórica vinculándola con los aportes de la geografía humanística a efectos de otorgar significatividad a la voz de los sujetos que han sido parte del proceso de construcción y abandono de un espacio singular en el marco de la estructuración del macroespacio pampeano argentino.

Huelén es un lugar con territorialidades cambiantes, donde la construcción social se visibiliza en las materialidades propias de cada período (por poseer historicidad y temporalidad). En él se pueden reconstruir las relaciones de poder, la intencionalidad de los sujetos, la historicidad de las acciones de los distintos actores que habitaron o no el asentamiento rural y donde se puede observar y reflexionar sobre las transformaciones ocurridas desde su surgimiento hasta la actualidad.

En este sentido, Huelén, como la mayoría de los pueblos y/o asentamientos rurales pampeanos surgidos a principios del siglo XX está íntimamente vinculado con la llegada del ferrocarril que produjo cambios tanto sociales como territoriales que modificaron la estructura social y económica en todo el espacio oriental de La Pampa.

Son fundamentales estos abordajes para poder reconstruir las materialidades territoriales a lo largo del tiempo de algunos espacios de la provincia de La Pampa, pudiendo establecer las etapas de crecimiento y de estancamiento que llevaron a Huelén a un proceso continuo de despoblamiento. Es por ello que a través de las distintas fuentes bibliográficas, testimonios orales, relatos y el reconocimiento en campo, se intentan identificar los factores que dieron origen y dinamismo a Huelén como así también las causas y factores que influyeron para que el pueblo desapareciera y a las relaciones que le otorgaron una territorialidad particular.

A lo largo del capítulo se combinan técnicas cuantitativas y cualitativas; pero es a partir de las segundas que se indaga, se visibiliza y se reconstruye un espacio geográfico particular y único. La observación directa y las entrevistas en profundidad permitieron recuperar la voz de los antiguos pobladores la que, entrelazada con la bibliografía, permitió construir un marco interpretativo para el análisis de los hechos.

Huelén fue un asentamiento poblacional rural ubicado en el departamento Quemú-Quemú en la provincia de La Pampa. Surgió en 1915 como estación ferroviaria con un andén y dos líneas o vías pertenecientes al Ferrocarril Oeste, que luego tras la nacionalización en marzo de 1948, fue denominado Ferrocarril Sarmiento.

Este hecho le proporcionó al asentamiento el dinamismo que logró alcanzar a principios de Siglo XX. En los primeros documentos se observa, que el sitio de localización de la Estación ferroviaria se denominó “Km 509”; unos años más tarde, aproximadamente unos 70 años atrás el lugar pasó a denominarse Huelén. Así, los testimonios relatan:

(...) 590 son los kilómetros que hay de Huelén hasta Buenos Aires, ahora no se desde donde se medía esa distancia (...) se dice que el nombre actual se puso en nombre de la estancia Huelén que se ubicaba unos kilómetros hacia el sur de la Estación (...) (L.G., varón, 89 años)

Mi mamá contaba que estas tierras antes se llamaban Km, y cuando ella tenía unos 17 o 18 años le cambiaron el nombre a Huelén y no podían acostumbrarse a decirle así (...) (MEC, mujer, 62 años).

Al reconstruir las historias y el dinamismo del pasado reaparecen territorialidades escondidas u olvidadas con el paso del tiempo pero que permanecen en la memoria de los antiguos habitantes y que se resisten al olvido. Solo la nostalgia y el recuerdo de los antiguos pobladores ayudan a reconstruir un proceso histórico cuyas representaciones se vinculan, principalmente, con hechos de la vida cotidiana.

El agrupamiento poblacional de Huelén se ubicó en el Lote 12, mientras que la Estancia Huelén se ubicó en el Lote 13, Fracción B de la Sección II de La Pampa (Figura 9.1.).

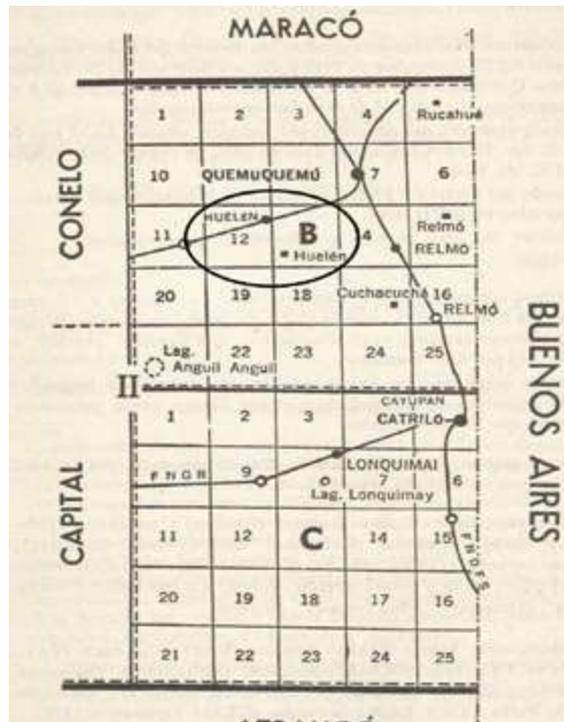


Figura 9.1. Localización de estación ferroviaria de Huelén y de la Estancia Huelén. Fuente: Adaptado de Vúletin, 1978: 56.

Hay diferentes etimologías para este lugar: Vúletin (1978) supone que Huelén significa en mapuche “la mala suerte” y su denominación fue impuesta a la Estancia homónima por estar localizada en el Lote 13, un número considerado fatídico para muchos. Según Enrique Stieben (1966) el vocablo podría traducirse como “lugar desolado” o “desolación”, expresión que pareciera la más correcta.

Para llegar al antiguo asentamiento es necesario desviarse unos tres kilómetros hacia el norte de la ruta provincial N° 10 que atraviesa la provincia de La Pampa de Este a Oeste. Del mismo modo se puede llegar por los caminos que bordea las vías del ferrocarril, tanto por el Este desde la localidad de Quemú Quemú, como por el Oeste desde la localidad de Colonia Barón o se puede acceder desde Villa Mirasol por el Norte (Figura 9.2.).

Todos sus accesos son por caminos de tierra, por los que hoy solo transitan empleados y dueños de los campos de la zona rural, así como también ocasionales visitantes, curiosos, investigadores o antiguos pobladores de la zona que regresan a observar y recordar los lugares que recorrían o visitaban con regularidad.

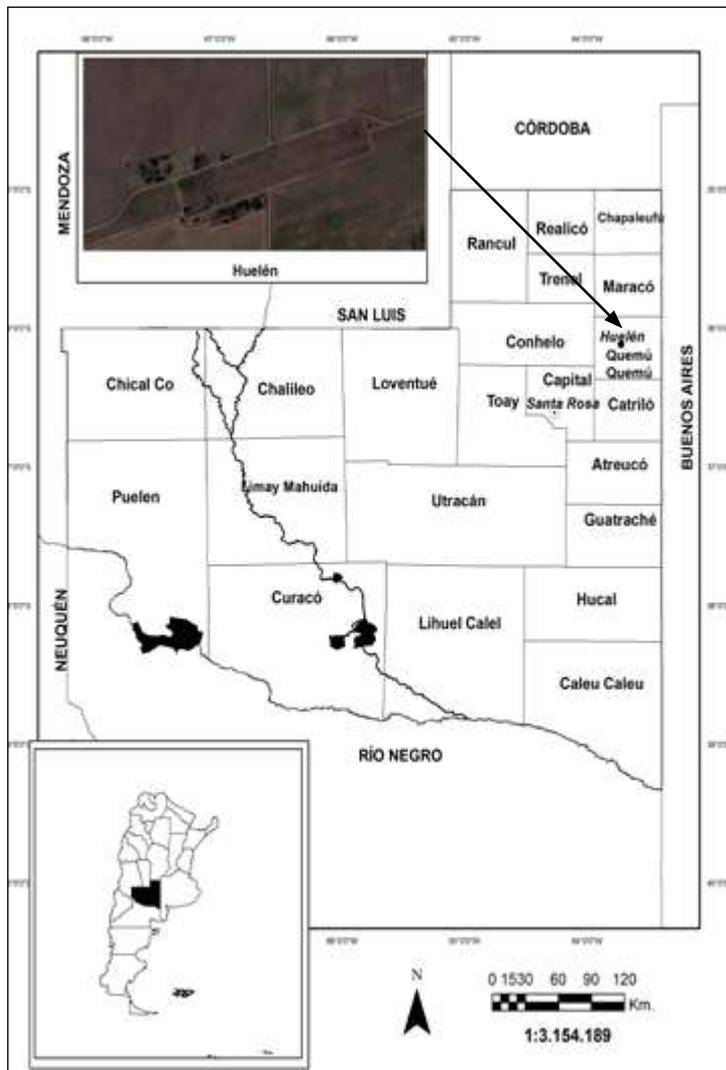


Figura 9.2. Localización de la Huelén (Departamento Quemú Quemú – Pampa). Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2015.

9.2. Gastos excesivos derriban las economías familiares, pero continúa el poder y renombre. Proceso de ocupación y tenencia de la tierra.

El proceso de conformación espacial de la zona es relevante para comprender el porqué de la localización de Huelén, las relaciones entre los sujetos y agentes de intervención territorial y los cambios o permanencias que se observan en el lugar. Considerando siempre la importancia de la historicidad

y la espacialidad de esas relaciones que desembocan en las materialidades añejas y presentes en el territorio.

Antes de la llegada del ferrocarril y de los inmigrantes europeos, este territorio estuvo poblado por pueblos originarios. Para el año 1875, según se puede observar en un mapa del Sargento Mayor Melchert de 1868, en la zona del actual Huelén circulaban los indios del cacique Pincén. Luego de las diversas expediciones que desarticulaban el control territorial de los pueblos originarios, las tierras del actual territorio pampeano fueron medidas, parceladas y puestas en venta. En palabras de Miguel Guérin:

(...) las medidas de las Secciones I a X de la actual provincia de La Pampa se aprueban entre diciembre de 1881 y septiembre de 1883. Esta es la zona potencialmente más adecuada para la instalación definitiva del hombre blanco (Guérin, 1979 citado en Benítez, Diez y Díaz Zorita, 1983: 103).

En este sentido, las tierras de la Sección II, Fracción B y Lote 12 del Territorio Nacional de La Pampa fueron adquiridas en 1884 a través de títulos otorgados por el Estado Nacional por el señor Salvador María del Carril, que no solo poseía el lote donde se encuentra ubicado Huelén, sino que adquirió nueve lotes más, es decir concentraba una propiedad de 90.000 hectáreas aproximadamente, aunque algunos estiman que llegó a tener unas 130.000 hectáreas en el departamento Quemú Quemú.

Salvador María del Carril (1798-1883) –jurista, liberal y masón de origen sanjuanino– fue el primer vicepresidente constitucional de la Nación durante el gobierno del general Urquiza y el primer presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación durante las presidencias de Mitre y Avellaneda. El pertenecer a la elite política nacional lo colmó de una serie de privilegios económicos materializados en el bien disponible de la época: la tierra. Difamado por la historiografía revisionista y alabado por la liberal, lo cierto es que mientras ejerció los cargos públicos concentró poder económico mediante la compra de tierras en Buenos Aires (Tapalqué, Saladillo) y, la mayoría, en las recientes incorporadas tierras del espacio oriental de La Pampa (Banzato, Infesta y Valencia, 2012). Como es común en las familias adineradas de la oligarquía terrateniente argentina la fortuna fue dilapidada a causa de excesivos gastos familiares. La muerte de Salvador del Carril en 1883 significó un proceso de división de la tierra por sucesión y venta³⁷.

37 Salvador María del Carril estaba casado con Tiburcia Domínguez López Camelo con la que tuvo 10 hijos (Salvador y Benigno del Carril fueron los que tuvieron alguna significación en el espacio analizado). Los gastos familiares y principalmente los de su esposa resultaron excesivos para la economía familiar de Salvador del Carril, por lo que él decide desvincularse de las deudas de su esposa mediante una carta pública. Simbólicamente el hecho está materializado en el cementerio de la Recoleta, donde en el panteón de la familia sus dos estatuas se encuentran enfrentadas.

En el registro gráfico de las propiedades rurales de La Pampa Central, elaborado en 1902 por los agrimensores Alfredo Thamm y W. Castellanos, se comienza a observar el proceso subdivisión, por herencia o venta, de las tierras pertenecientes a la familia Del Carril. Pertenecían a Benigno del Carril los Lotes 12, 13, 19 y 18, por lo cual éste era el dueño de las tierras del actual Huelén, mientras que los lotes restantes pertenecían a herederos de Salvador M. del Carril e Ignacio del Carril, entre otros.

Benigno del Carril era un estanciero³⁸ que descubre en 1892:

(...) que la rotación de cultivos es un método válido para mejorar los campos. Lo plantea a propósito de la apertura de campos naturales para la ganadería, pero después se lo sigue utilizando en forma natural (...) su propuesta consistía en arrendar el campo a “inmigrantes italianos”, dividiendo en potreros pequeños, para que cultivaran el suelo y lo dejaran desmalezado y cubierto de pasturas para un posterior uso ganadero. Como subproducto y solo como subproducto, la agricultura se expande enormemente (*Todo es Historia*, Biografía de La Pampa, 1982: 20).

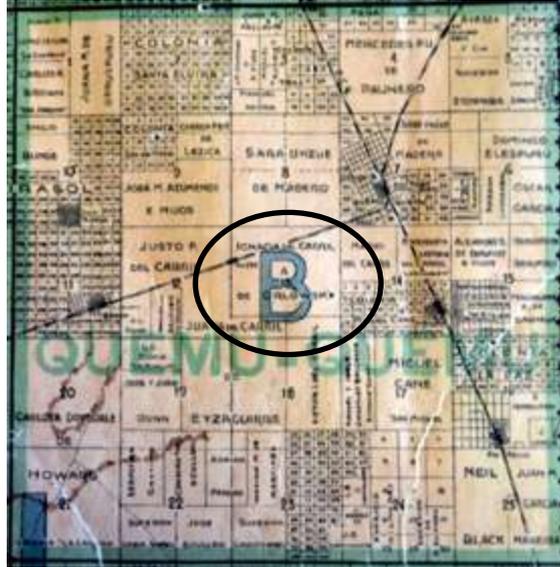
A principios del siglo XX, el impulso de la agricultura significó la división de la tierra y la aparición de un nuevo sujeto social: el chacarero, arrendatario o propietario de porciones menores de tierra. Debido las ventajas naturales (suelo, clima) de la zona y la aplicación de conocimientos y tecnología (rotación de cultivos) el área se convirtió en una de las más productivas de La Pampa.

Según el Mapa de los Ferrocarriles en explotación y construcción de 1911, se observa que las tierras continúan en propiedad de Benigno del Carril y lotes menores a Ignacio del Carril, María del Carril, Alberto del Carril, Salvador del Carril, hermanos del primero. La expansión de la agricultura y la llegada de inmigrantes europeos propiciaron la creación de colonias agrícolas, tal el caso de Colonia Santa Elvira y Colonia Sol de Mayo, entre otras, que años posteriores van a estar vinculadas con el dinamismo de Huelén, ya que la estación era el punto de despacho de todos los bienes y materias primas producidos en la zona.

Ya en el Plano del Territorio Nacional de La Pampa de 1930 (Fotografía 9.1.), elaborado por los Ingenieros Alberto Lefrancois y Pablo Porri, la posesión de tierra fue variando aunque el apellido del Carril continúa en los sucesivos traspasos de propiedad por sucesión. Para esta fecha las tierras donde se ubicaba el pueblo-estancia Huelén pertenecían a Ignacia del Carril de Orłowski y las tierras lindantes a Justo F. del Carril, Juana del Carril y Archibaldo Belcher propietario de la Estancia “La Pampita”. Hacia el Norte,

38 La categoría de “estancieros” englobaba a propietarios, arrendatarios, ocupantes de tierras realengas o de dueños desconocidos y agregados en tierras de vecinos (Reguera, 1999, p. 54).

se registraban las propiedades de José M. Azumendi e Hijos, Colonia Sol de Mayo, Carmen Feit de Lezica, Sara Unzue de Madero, entre otros.



Fotografía 9.1. Recorte de la Sección II del Territorio Nacional de La Pampa, 1930
Fuente: Alberto Lefrancois y Pablo Porri: Plano del Territorio Nacional de La Pampa.

Hacia 1938, según la Guía Comercial del Ferrocarril Sudoeste y Midland las estancias principales eran “Huelén” de Llorente Hnos y Cía y “Sol de Mayo” de José M. Azumendi e Hijos. Según Andrea Reguera (1999), las estancias conformaban unidades de producción agrícola y ganadera caracterizadas por la propiedad privada de la tierra con trabajadores, permanentes, ocasionales y/o temporales. En ellas se teje un conjunto de relaciones sociales que se crean a partir de relaciones de poder diferencial, tanto intrínsecas como extrínsecas.

La guía comercial del Ferrocarril Sudoeste y Midland del año 1947 expone como las Estancias de la época a: “La Armonía” de S.A Llorente Hnos y Cia; “El Sol de Mayo”, que funcionaba como una sucursal de José M. Azumendi e Hijos; “La Florinda” de Adrián Penard y “Santa Elvira” de Juan Albizú y Hnos. Además se mencionan, “San Benigno” de del Carril de Orlosky, Estancia Mattel, “El Eucalipto” y “Estancia Huelén”.

Hacia 1940, las grandes estancias pampeanas comienzan a reducir sus extensiones mediante un proceso de subdivisión de la tierra. De esta manera, se amplía también el número de productores chacareros que trabajan menores extensiones a costa muchas veces de contratos de arrendamiento poco favorables:

A comienzos de 1940, la imagen predominante sobre el sector agropecuario, era la de un sistema de producción basado primordialmente en el trabajo indirecto –arrendamientos y aparcerías–, y una estructura agraria caracterizada por la desigual distribución de la propiedad, del ingreso y del poder de negociación entre los sujetos sociales participantes. De este modo, la estructura social agraria era percibida como integrada por un grupo muy reducido que constituía una cúspide monopólica y parásita -los terratenientes que integraban la oligarquía dominante de la Argentina- que controlaba la mayor parte de las tierras productivas, por las cuales obtenía altas rentas sobre la base de sus ventajas naturales comparativas. Y, en relación asimétrica, como subordinados y enfrentados a aquellos, un numeroso sector de productores no propietarios -arrendatarios y aparceros- con canales de acumulación bloqueados ya por el pago de altos cánones de renta, por la inestabilidad en el uso del predio, y por las desventajosas condiciones de financiación y comercialización que mantenían con los proveedores locales y los representantes de las comercializadoras transnacionales. Finalmente, en el último peldaño de la escala, alrededor de un millón de trabajadores rurales entre permanentes y de cosecha o transitorios, sin organización gremial ni legislación social, con ingresos ínfimos, frecuente movilidad y desocupación, y condiciones laborales impuestas unilateralmente por los productores (Lattuada, 2002: 6).

Es en la década de 1940, durante la presidencia de Juan Domingo Perón, se aprueba la Ley N° 13.246/48 de Arrendamientos y Aparcerías Rurales que, en sus fundamentos, postuló las frases que muchos productores, en la actualidad, recuerdan y repiten: “la tierra debe ser del que la trabaja” “La tierra no es un bien de renta ni de especulación, es de producción y de trabajo porque el trabajo todo lo dignifica”. La promulgación de la mencionada Ley permitió que los arrendatarios que trabajaban la tierra, pudieran acceder a la propiedad de la misma, con la asistencia de créditos otorgados por el Estado.

Este es el caso de la familia de José Gurruchaga (Fotografía 9.2.), proveniente de la zona de Colonia Inés y Carlota que, en dicha década, compra unas 400 hectáreas y sus bienes muebles a Adolfo Shmidt, en las cercanías del asentamiento Huelén y pertenecientes en sus inicios a M. Salvador del Carril.

En los años posteriores las tierras comenzaron a subdividirse aún más, dando lugar a una estructura agraria con campos de menores dimensiones dedicados tanto a la ganadería como a la agricultura y que se mantienen hasta la actualidad. Entre los dueños de los campos de menores dimensiones, para la década de 1950, se encuentran apellidos como: Fridel, Lanz, Rapp, Riestra, Zarza, Gurruchaga, Genter, Riscossa, Juan, entre otros. Muchos de

sus dueños abandonaron la zona arrendando sus tierras mientras que otros lograron capitalizarse y aumentar su unidad de producción.



Fotografía 9.2. Constancia de compra de la Familia de José Gurruchaga, 1942. Fuente: Cedido por Familia Gurruchaga, 2015.

A lo largo de estas líneas se evidencia el proceso de tenencia y subdivisión de la tierra así como el dinamismo que se mantuvo hasta los años '40. La generación de empleo, el consumo en los almacenes y boliches, el despacho a través del ferrocarril de productos y materias primas hacia Buenos Aires, la concurrencia a la escuela y el arribo de población temporaria en época de cosecha fueron algunos de los motores que impulsaron la dinámica en los campos de la zona de Huelén y que en la actualidad se ha perdido producto de múltiples causas.

9.3. “El horizonte que nuestro pequeño ferrocarril abre hoy a la esperanza...”³⁹: Llegada del Ferrocarril y auge en Huelén

La historia del sistema ferroviario en Argentina comienza en 1857, año en el que se inaugura la primera red ferroviaria del país. Posteriormente, la construcción llevada a cabo por empresas francesas e inglesas comenzó a extender las vías por todo el territorio argentino. En La Pampa, el ferrocarril penetra de Este a Oeste con una clara intencionalidad extractiva. El departamento Quemú Quemú uno de los lugares más fértiles del Este de La Pampa, no fue la excepción y, en el año 1915, el ferrocarril llega a Huelén.

Tras pasado el meridiano V (límite con la provincia de Buenos Aires) este ramal del Ferrocarril Oeste generó el surgimiento de las Estaciones-pueblo de Agustoni, A Peña, Quemú Quemú, Huelén, Colonia Barón, Mauricio Mayer, con punta de riel en Winifreda.

Dos motivos se pueden desprender del porqué de la localización de Km 590 y actual Huelén: por un lado porque las estaciones y tanques de agua debían situarse entre 15 y 20 kilómetros aproximadamente para abastecer a las locomotoras y, por otro lado, en función de los recursos puestos en valor en esos años. Sus tierras se correspondían con esa valorización y era propicio poseer la estación ya que favorecía la circulación que trasladaba la materia prima producida en las cercanías a todo el ramal:

(...) el tren llegaba tres veces por semana y después dos veces desde Once. Mi mamá despachaba los pavos que criaba a Buenos Aires en jaulas dentro de los vagones. Había un embarcadero y desde ahí se embarcaban los animales que se mandaban a Buenos Aires. (...) Después de que me casé y me vine a Winifreda en el año `73 mi mamá venía a visitarme en tren que pasaba por Huelén pero venía desde Once...”
(AER, mujer, 66 años)

La estación (Fotografía 9.3.) se encuentra ubicada a unos 120 Km de la ciudad capital de la provincia –Santa Rosa–; a 10 Km de Quemú Quemú –o dos leguas como comúnmente se miden las distancias en el medio rural–, y a 15 Km de Colonia Barón. Según relatan los antiguos pobladores, contaba con tres galpones de acopio. En la actualidad, solo queda en pie la estación y las ruinas de los galpones así como las trabas, empotradas en el piso y dispuestas cada ocho metros, que servían para asegurar sus puestas. En el interior de estos galpones los pisos eran de *parquets* de caldén. Hoy, el ramal no presta servicio de pasajeros ni de carga, aunque sus vías están concesionadas a la empresa Ferro Expreso Pampeano.

39 Frase pronunciada en el discurso de Valentín Alsina en la inauguración del Ferrocarril Oeste en 1857. Extraída de Cazenave, 1971.



Fotografía 9.3. Estado actual de la Estación Ferroviaria de Huelén fundada en 1915. Fuente: Micaela Anahí Herlein, 2015.

Los ferrocarriles fueron considerados, en la Constitución Nacional de 1853, como instrumentos de comercio y su funcionamiento y utilización integraban y dinamizaban distintos lugares. Es por ello, que por diversos factores, uno de ellos la desaparición del ferrocarril en la zona, produjo que el Huelén de ayer, no sea el Huelén de hoy.

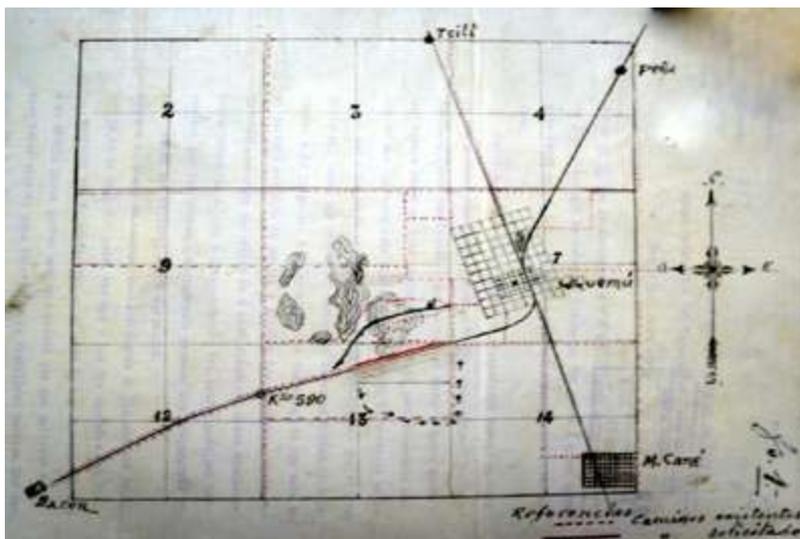
Hoy es solo un recuerdo de la historia ferroviaria y de la población que vivió su dinamismo y su situación actual expresa materialmente las territorialidades construidas durante la época de esplendor, tal vez patrimonio de una historia y geografía que fue.

9.4. La dinámica territorial de Huelén entre 1915 y 1990

Desde la llegada del Ferrocarril en 1915 y de la construcción de la Escuela Nacional, Huelén comenzó a crecer en función de las edificaciones agrupadas y el dinamismo social y productivo que se desarrolló en la zona.

El 25 de agosto de 1919 se solicita al Gobernador del Territorio Nacional de La Pampa Arturo Algañaras, la apertura del camino que costea el ferrocarril entre Quemú Quemú y el Kilómetro 590 (Fotografía 9.4.). En este expediente, la municipalidad de Quemú Quemú, junto con los pobladores de la zona, solicitó un recorrido de 5000 metros hasta el Lote 14, ya que argumentaban que beneficiaría la circulación pública de los pobladores de Colonia Barón, Villa Mirasol, Quemú Quemú y Huelén. Esto demuestra cómo se fueron generando materialidades a partir del dinamismo y las

necesidades de la época, como así también la activa vinculación entre los distintos pueblos de la zona, las que aún perduran.



Fotografía 9.4. Apertura de camino entre Km 590 (actual Huelén) y Quemú Quemú, 1919

Fuente: Fondo tierras, Archivo Histórico Provincial.

El dinamismo en la zona era relevante y una de las vías de circulación para conectar las distintas localidades eran las dos calles que rodeaban a la estación del ferrocarril. Cada lugar tenía su particularidad, los boliches frente a la estación; la escuela, la carnicería y el destacamento policial “atrás de la vía”. Marta, en una de las entrevistas, recuerda la circulación en Huelén a fines de la década del ‘60:

Eran muy transitadas esas calles porque la usaban para ir de Colonia Barón a Quemú Quemú y viceversa. (...) Además venían de las estancias a comprar y tenían una camioneta para traer a los chicos a la escuela... (MEP, mujer, 58 años)

Hacia 1960, las guías ferroviarias informaban que ya no había pueblo, ni servicio de coches, ni lugar dónde hospedarse; pero que la población rural era de 950 habitantes aproximadamente. Esto, permite suponer que, a diferencia de otros pueblos, la estación no se constituyó como aglutinadora de servicios urbanos y que, mayoritariamente, ofició de estación de cargas; en definitiva un lugar de paso más que de asentamiento poblacional agrupado.

En Huelén era muy marcada la concentración de trabajadores y “bolseros” en la época de cosecha, de hecho, dos de las casas que se levantaban en

el asentamiento pertenecían a grandes comerciantes: “Casa García” y “Casa Llorente” y eran habitadas por sus bolseros, en épocas de intensa actividad.

En relación con el comercio, según la guía comercial de 1938, Llorente Hnos y Cía, Goicoa y Durán se constituían en importantes acopiadores de cereales; Enrique Rodríguez y Juan Plaza, tenían almacenes de campaña y ramos generales; Moya Hnos poseía una carnicería.

También en lo relacionado a la importancia social del ferrocarril en La Pampa cabe recordar la época en que corrían los trenes cosecheros, vagones y vagones cargados de braceros que viajaban gratis en ellos gracias a la ley Crotto (ley en la que el apellido del propiciador dio posteriormente un sinónimo de vagabundo). Ellos venían en busca de La Pampa para la época de la cosecha, en tiempos en que se necesitaban más hombres. La paulatina mecanización del campo fue eliminando la necesidad de mano de obra abundante y así los cosecheros pasaron definitivamente al recuerdo, ligados a su imagen de vagabundos (...) (Cazenave, 1971: s/p)

Si bien no hay datos censales de la población de Huelén, en los distintos momentos históricos se conocen algunos valores según los informes de las guías comerciales del ferrocarril. En este sentido, para 1947, se informa que la zona contaba con 950 habitantes, sin distinguir sexos, aunque se estima por los relatos que durante los períodos de cosecha era mayor la población masculina, mientras que en los períodos restantes los géneros se equiparaban debido a una fuerte conformación familiar.

Desde el punto de vista estructural, el proceso de modernización materializado en la mecanización del campo, las profundas transformaciones del sector agropecuario argentino durante la década de los noventa y el impulso de la urbanización ocurrida en La Pampa a partir de 1950, provocaron el despoblamiento de las áreas rurales y la desaparición de los pequeños asentamientos que no lograron sostener su dinamismo. Asimismo, el cierre de ramales ferroviarios a fines de la década de los 80 fue otro golpe para los desnutridos pueblos pampeanos.

En el caso específico de Huelén, los desplazamientos de población se dirigieron hacia las localidades cercanas de Colonia Barón, Quemú Quemú y General Pico, en mayor medida, y también hacia Winifreda, Santa Rosa, Buenos Aires, entre otros lugares.

9.5. La vida cotidiana en Huelén y sus servicios

Luego de la llegada del ferrocarril en 1915 y de la puesta en funcionamiento de la estación, se comenzaron a ofrecer diversos servicios. Según la guía comercial del Ferrocarril del año 1938, Huelén contaba con

destacamento policial, correo y telégrafo que funcionaba en la estación del Ferrocarril Oeste. El destacamento policial se ubicaba en la esquina oeste del pueblo, frente a la herrería de Luis Mayer y muy cercano al cruce de las vías; para ese año estaba a cargo de D. Lugores. La estafeta postal funcionaba en el comercio de Lucía D. de Rodríguez. El jefe de la estación de Ferrocarril Oeste era Nicolás Alarcón y unos años más tarde Juan M. Maquieyra; el telégrafo funcionaba de 6 a 18hs.

Además, había una academia de corte y confección de Lucía D. de Rodríguez y la Biblioteca “Sol de Mayo”. Al mismo tiempo, mayoritariamente los hombres eran los que asistían y alentaban la Sociedad deportiva “Huelén Fútbol Club” que reunía en 1938 a 25 socios y era un punto de encuentro y motivo de reuniones. Contaba a su vez con un salón de bailes, muy significativo y conocido en la zona, por la asidua concurrencia de pobladores residentes en los pueblos cercanos y en los campos de la zona:

Eran famosos los bailes de Huelén porque era el centro, ahí se juntaba gente de Trilí, Quemú, Barón, Mayer, Mirasol (IT, mujer, 72 años).

Ernesto Riscossa, poseía un almacén de ramos generales denominado “Almacén Ilda”, Ramón y Pedro Oyhagaray eran dueños de la carnicería “La Primavera” y Luis Mayer tenía carpintería y herrería. Los almacenes, además, oficiaban como boliches (Fotografía 9.5.), asiduamente concurridos por los empleados de las estancias.



Fotografía 9.5. Situación actual del boliche y casa de familia de Francisco Gurruchaga. Fuente: Micaela Anahí Herlein, 2015.

En julio de 1950, un grupo de vecinos le envían una petición por escrito al entonces gobernador del territorio nacional, Juan Carlos Neveu, solicitando la instalación de una cabina telefónica la que nunca se les concedió pese a estar autorizada. Desde el Ministerio de Comunicación de la Nación se informó que los circuitos troncales de la central de Quemú Quemú, a la que conectaría esta posible nueva cabina, se encontraban sobrecargados por lo que no se admitió la conexión. Entre los argumentos esgrimidos, se destaca:

A pesar de ser una zona densamente poblada por agricultores, arrendatarios, agricultores propietarios, comerciantes y establecimientos de explotación mixta, carecen de un medio de comunicación rápido, a tono con el adelanto actual del país y de la zona (...) (Expediente N° 11.960, 1950).

Los entrevistados relataron sus vivencias y destacaron el dinamismo del pueblo, de sus comercios y de la escuela. Recuerdan:

Por esta calle de Huelén pasaba el turismo carretera, (...) En la estancia Sol de Mayo paraban los corredores de turismo carretera, hasta Graciela Borges ha venido a acompañar a su marido que en ese momento era Juan Manuel Bordeu. Ahí además paraban todos los corredores porque eran amigo de Azumendi. Se sentían bramar los autos de la estancia donde estábamos nosotros cuando estaban parando en la estancia. La estancia donde nosotros estábamos era antiguamente “La Salada” que después paso a ser “El Paraíso” todo esto fue por la década del ‘60 (MLD, mujer, 83 años).

De lunes a viernes íbamos a una casa que estaba al lado de la escuela, que se usaba para los bolseros en la época de cosecha, que nos había prestado el señor Kamisky (...) Nos levantábamos a la mañana, ayudábamos a la abuela a hacer los quehaceres de la casa y después nos poníamos a hacer los deberes que nos habían dado el día anterior (...) y los días que llegaba el tren era todo un acontecimiento, nosotras íbamos a ver como cargaban las cosas, las encomiendas y Nelsa Mayer era la encargada en ese momento (MEP, mujer, 58 años)

Los servicios y el movimiento de la vida cotidiana eran intensos. Las actividades y relaciones sociales ocurrían en los bailes, en la escuela y/o en la estación cada vez que llegaba el tren. Sin embargo, con el tiempo el pueblo fue desapareciendo quedando solo la población rural dispersa, conservando aún la estación como símbolo del asentamiento y en menos medida el salón y la escuela que muestran los embates del abandono.

9.6. La escuela como lugar de encuentro

En la mayoría de los pueblos rurales, la Escuela se constituyó en la institución pública que generó mayor cohesión social. Lo mismo ocurrió con la Escuela 123 de Huelén. Una vez que se habilitaba la instalación de un establecimiento educacional, los vecinos contribuían con trabajo comunitario y dinero para que el mismo funcionara en las mejores condiciones. Hacia el año 1920, el hacendado José Riscossa, domiciliado en el Lote 12-B-II encabezó una lista de suscripción contribuyendo con ciento veinticinco pesos en moneda nacional, para reconstruir un edificio que posteriormente se destinó a la Escuela N° 123, al que adhirieron numerosos vecinos (Juan Asquini, Martín Vicente, Julián Cerezal y Garrote). La cantidad recolectada fueron unos mil cuatrocientos pesos nacionales aproximadamente, destinando la totalidad de dinero en la adquisición de materiales y mano de obra. Para seguir contribuyendo al dinamismo territorial que prevalecía en Huelén, la encargada de dirigir esa construcción fue la firma comercial Rodríguez Hermanos, arrendatarios en aquel entonces de la fracción de campo donde se situaba el terreno donde se construiría la escuela. Por esos años la edificación fue cedida gratuita y transitoriamente al Consejo Nacional de Educación (Fotografía 9.6.). En la actualidad, dicho edificio permanece en pie y alberga profundos recuerdos entre los ex pobladores.

En la guía del Ferrocarril de 1938 se expone que la Escuela Nacional tenía habilitado hasta el cuarto grado y contaba con 85 alumnos; el director era Armando Delgado. Para 1947, se había extendido hasta el 6° grado y su director era Domingo Quiroga:

Íbamos a la escuela de las 13 a las 17:30 y en tiempo de invierno, los viernes nos largaban una hora antes, para llegar de día a nuestra casa, porque teníamos que ir muchas veces al tranco para cuidar las patas del caballo porque había mucha piedra en el camino (...).

(...) En este piso siempre que salíamos jugábamos a la rayuela. Las dos puertas verdes eran las dos aulas y la blanca era la dirección y adelante era la casa del director (...)

María Elena, Magdalena y yo, con la abuela Dominga que nos cuidaba veníamos en el Sulky y el señor Gurruchaga nos daba permiso para largar el caballo para pastar en su campo hasta el viernes que volvíamos a regresar a la casa donde trabajaban nuestros padres que vivían en la estancia “La Salada” que estaba a tres leguas y media (...) los lunes a las 10 de la mañana salíamos de nuevo de la estancia hasta Huelén para estar a la hora de entrada a la escuela, porque las clases eran de tarde. Esto era en el año ‘66 (...) (MEP, mujer, 58 años).

Como se ha mencionado, la escuela era una de las instituciones que reunía a los pobladores y allí se realizaban todo tipo de celebraciones. En el año 1962, aproximadamente, llega a la localidad Juan Carlos Dittler, quien ofició como director y residía en la casa de la escuela (Fotografía 9.7.):

Cuando llegó él, se empezaron a hacer los actos y a festejar las fiestas patrias, porque antes no se festejaba como con él (...) era muy buen director, no nos discriminaba y nos tomaba a todos por igual (AER, mujer, 66 años)



Fotografía 9.6. Alumnos y escuela N° 123 en la década del '50 y *Fotografía 9.7.* Acto de la Escuela Nacional de Huelén N° 123 en la década de los '60.

Fuente: Fotografías cedidas por Oscar Farías y Alicia Ester Reinhardt, 2015.

En el año 64 vivíamos en la estancia “La Salada” y medio año Mario iba (a la escuela) a caballo y los demás hijos no fueron porque no tenían en qué ir, a veces iba día por medio, porque tenía tres leguas para ir y tres para volver, después consiguieron sulky y ahí iba Mario con sus dos hermanas, Marta y María Elena que en el año `66 se fueron a una escuela hogar a Santa Rosa... (MLD, mujer, 83 años).

En la actualidad, el edificio de lo que fuera la escuela N°123 se encuentra deshabitado, al igual que la casa de los maestros y directores. Una de las puertas verdes se encuentra abierta, abandonada y sucia, mientras que la otra puerta verde y la puerta blanca correspondiente a la dirección están cerradas. Esos colores permanecen intactos en la memoria de los entrevistados, ya que son los originales desde su construcción por lo que adquieren un gran carga simbólica.

9.7. “Todo lugar es inmortal si se lo ha amado mucho”: la desaparición de Huelén y la actualidad

Desde ese número cercano a los 1.000 habitantes residentes en 1930, en la actualidad, Huelén ya no tiene población en los alrededores de la estación. Es más, en el medio rural, el Lote 12 está prácticamente deshabitado.

Los que habitaron alguna vez ese lugar guardan como tesoro sus recuerdos y relatos que cuentan entre emoción y alegría.

Huelén está marcado en el mapa, en el territorio y en la historia de todas las personas que estuvieron vinculadas con él. En el marco de esta investigación, una de las entrevistadas apeló a sus recuerdos y reconstruyó el plano de Huelén hacia 1966 (Figura 9.3.).

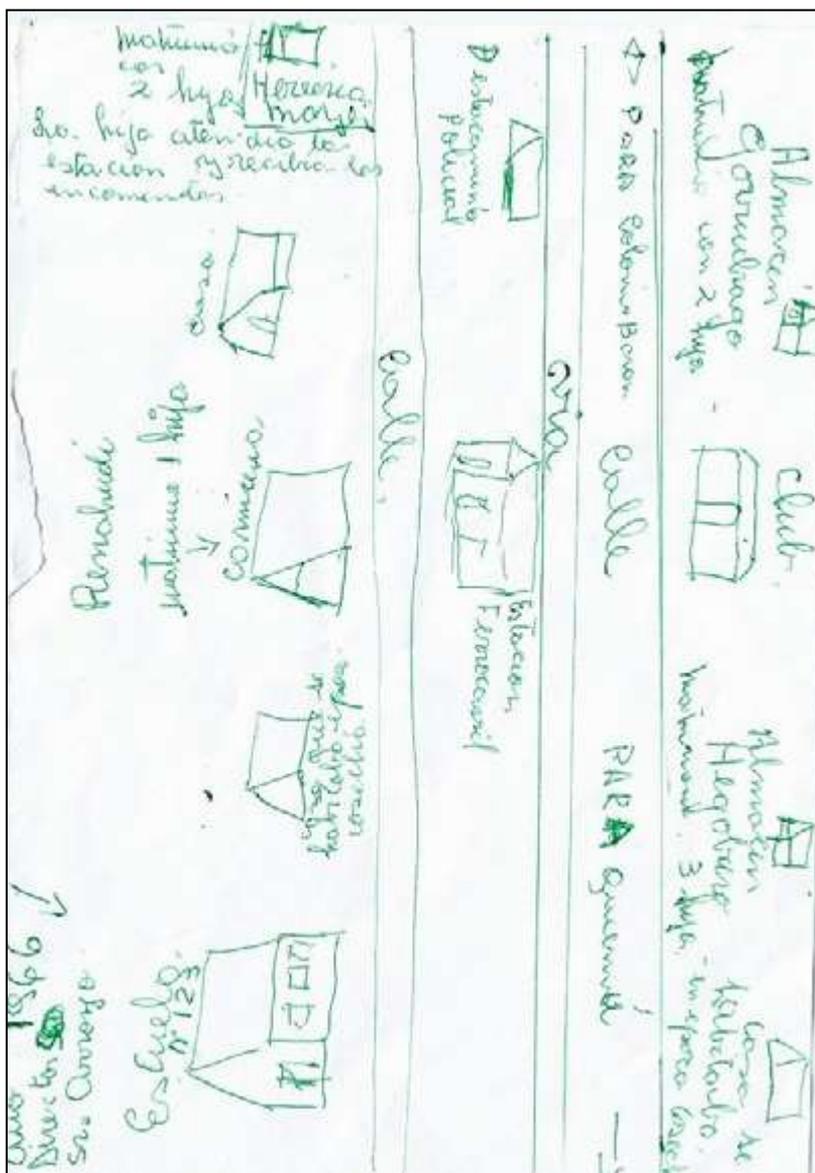


Figura 9.3. Mapa mental de Huelén en 1966
Fuente: Elaborado por Marta Edith Puiy, 2015

Hoy en Huelén solo se escuchan los relatos y el entusiasmo de los antiguos pobladores. Una de las entrevistadas expresó con nostalgia dónde se localizaba cada edificación, que se hacía en los mismos y quién los habitaba. Solo queda en pie la escuela, el salón de bailes, la casa y el boliche de don Francisco Gurruchaga, parte de “la casa García” donde paraban los bolseros y la estación del Ferrocarril que está al cuidado de la familia Recosqui. También se observan las ruinas de la casa y carnicería de Reinauldi, “atrás carneaban y tenía una sola hija que fue maestra”; la entrada al predio del destacamento policial, el escusado y una pileta en lo que era la herrería de Luis Mayer. Por su parte, en lo que era el boliche de Egoguro aún se puede visibilizar la cancha de bochas donde los hombres del pueblo jugaban asiduamente.

Las transformaciones en la actividad agraria y sus cambios productivos, generaron mutaciones que se materializaron en la concentración de la población en los centros urbanos y, por ende, en el despoblamiento rural tanto el agrupado como el disperso. Estas transformaciones afectaron particularmente a Huelén a partir de la mecanización del espacio rural, de la desaparición del ferrocarril y de la búsqueda de nuevas oportunidades laborales y de servicios, entre otras causas. La población, mayoritariamente la femenina con sus hijos, comenzó a desplazarse hacia otros pueblos o ciudades cercanas.

En lo referente al ferrocarril de pasajeros, no se pudo establecer la fecha exacta del cese del servicio, pero se registra el último boleto vendido en Colonia Barón en el año 1978; años antes ya no se detenía en la estación de Huelén. Además, la escuela también fue cerrada por falta de alumnos. Estos dos servicios importantes sumados a las ya mencionadas causas hicieron que el pueblo sufriera el abandono y destrucción que hoy muestra.

Algunos podrán decir “no queda más nada” pero los antiguos pobladores añoran esos momentos donde Huelén tenía renombre y movimiento. Fue el ferrocarril el que le dio vida al asentamiento y fue el ferrocarril sumado a otros factores que le dio fin al asentamiento. Pero escuchando los relatos y las historias que habitan en el lugar permanece la frase “todo lugar es inmortal si se lo ha amado mucho”, solo por el simple motivo de estar presente en cada corazón de los antiguos o actuales habitantes de la zona, como de los que están vinculados y están deseosos de que su historia no se pierda, sino que se conozca.

9.8. A modo de Cierre

Al reconstruir el mapa de Huelén, sus historias, instituciones y relaciones se recurrió a la geografía histórica, tanto para analizar la construcción de territorialidades, como así también la desterritorialización producto de una serie de factores estructurales y coyunturales que pusieron fin al asentamiento.

Esa inmensa tierra fue apropiada por la oligarquía terrateniente ganadera que construyó grandes estancias las que, posteriormente, fueran

fraccionándose en campos de distintos tamaños y poblándose de chacareros –dueños y/o arrendatarios–. Los pueblos fueron apareciendo en los alrededores de la estación del ferrocarril.

La emigración rural y las nuevas condiciones que provocaron la pérdida de trabajo rural marcaron el fin del pueblo de Huelén el que pareciera haber llegado a su final. Ha perdido su dinamismo, sus servicios, sus boliches, ha perdido su población y su ferrocarril. Huelén es uno de los asentamientos que consiguió ser “tocado” por el ferrocarril, pero no logró sobrevivir a los vaivenes económicos, políticos y sociales que atravesó a lo largo del siglo XX.

Huelén ha pasado del esplendor al abandono, pero despierta en cada relato de sus antiguos pobladores y en los vestigios que aún perduran en el lugar. Ya entrados en el siglo XXI, sus antiguos habitantes, investigadores e interesados en la historia de los pueblos mantienen viva la memoria y se resisten al olvido. Que la esperanza supere “la mala suerte” y que el “lugar desolado” se ilumine en la memoria comunitaria.

9.9. Referencias bibliográficas

- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía del Ferrocarril Oeste 1933*. Santa Rosa, La Pampa.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía del Ferrocarril Oeste 1938*. Santa Rosa, La Pampa.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía del Ferrocarril Oeste 1947*. Santa Rosa, La Pampa.
- Banzato, G.; Infesta, M. y Valencia, M. (2012) Expansión de la frontera, tierra pública y formación de las elites en la provincia de Buenos Aires, 1780-1880. En *Memoria Académica FaHCE- UNLP*. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar>, consultado el 31 de agosto de 2015.
- Benítez, N.; Diez, V. y Días Zorrita, M. (1983). *La Pampa Total, aspectos históricos*. Santa Rosa: Subsecretaría de Educación y cultura, Departamento de Planeamiento y Centro de Documentación.
- Cazenave, H. (1971). *El ferrocarril en La Pampa*. Santa Rosa: Prensa Gobierno de La Pampa.
- Cucullu, G. (2006). *La constitución y el fraccionamiento de grandes propiedades en una zona pampeana a lo largo del siglo XIX*. Documento de Trabajo N° 162, Universidad de Belgrano. Disponible en http://www.ub.edu.ar/investigaciones/dt_nuevos/162_cucullu.pdf, consultado el 31 de agosto de 2015.
- Garello, M. y Fumagalli, E. (1971). *Ferrocarriles en La Pampa. Homenaje al Ferrocarril Civilizador. Semana de La Pampa, 1971*. Santa Rosa: Consejo Provincial de Difusión Gobierno de la provincia de La Pampa.
- Lattuada, M. (2002). El peronismo y los sectores sociales agrarios. La resignificación del discurso como articulador de los cambios en las relaciones

de dominación y la permanencia de las relaciones de producción.
Mundo agrario vol. 3, n° 5, La Plata.

Reguera, A (1999) *Estancias pampeanas del siglo XIX. Estrategia empresarial para su funcionamiento: chacras agrícolas y puestos ganaderos*. Instituto de Historia Regional, facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de La Pampa.

Vúletin, A (1978). *La Pampa grafías y etimologías toponímicas aborígenes*. Editorial universitaria de Buenos Aires.

Zemborain. L. (2002) *Pampa*. Barcelona: Belladonna books/boog literatura. Disponible en <http://www.belladonnaseries.org>, consultado el 25/10/2015.

Vías que cuentan historias: Remecó, testimonios de un glorioso pasado

Rocío Amancay ROBEIN



Estación ferroviaria de Remecó. Beatriz Dillon, 2015.

*Cualquier día, sus vías enmudecieron,
el pasto las fue cubriendo,
las plantas volvieron a retoñar en los lugares que antiguamente
habían ocupado, (...)
Las casas, aquellas paredes que habían cobijado amarguras y
alegrías se convirtieron en un frío y mudo testigo de aquella
soledad (...)*

(Del Libro “Hucal, oro y loros” - De Roberto Omar Bertín, La Pampa, 2005)

10.1. A modo de introducción

Remecó, en araucano “agua con juncales” (Vúletin, 1978), es un paraje ubicado a 17 km de la localidad de Guatraché (Figura 10.1). El último censo poblacional que registra datos sobre el pueblo data de 1960, y revelaba un total de 157 habitantes (entre población urbana y rural). En la actualidad, solo vive una familia.

Sin embargo, este pequeño pueblo rural, hoy olvidado, tuvo su momento de esplendor a comienzos del siglo XX cuando fue surcado por una de las líneas del Ferrocarril del Sud. Su ingreso a esta zona del Territorio Nacional no fue azaroso, sino que estuvo influenciado por el contexto nacional e internacional, en el cual la Argentina se había convertido en productora de materias primas alimenticias exportables.

Asimismo, se había creado un mito con respecto a los valles del sur del Territorio Nacional de La Pampa, que asegurarían buenas cosechas justo en el momento en el que la exportación de cereal parecía el nuevo milagro de una economía convulsiva y de dudoso futuro, pero de un auge tal que lo acallaba todo (Valeri, 1979). Como sostiene Héctor Walter Cazenave (1971, s/p.):

Las vías atravesaban tierras feraces, nunca cultivadas capaces de una elevada producción primaria. Junto con el patriotismo que suponía conectar los puntos aislados del territorio aparecía también el negocio de los fletes ya que ser vínculo entre compañía y ciudad suponía un transporte constante de materia prima y productos elaborados.

La expansión de la red ferroviaria dio origen e impulso a la mayoría de las actividades productivas que caracterizaron al país, y particularmente a La Pampa, en las primeras décadas del siglo pasado. Todo el sistema económico fue incentivado (o creado) por esa nueva oferta de transporte masivo a bajo precio, que permitía a los habitantes de una extensa región geográfica entrar en contacto con el mercado mundial y muchas veces con el local.

Las numerosas estaciones de ferrocarril que se construyeron, marcaron el origen de pueblos y ciudades, y contribuyeron a definir el espacio habitado del país. Así como han nacido al calor del arribo del ferrocarril, una vez cerrados los ramales, numerosas localidades urbanas en la Argentina han

quedado aisladas y sin transporte a falta de caminos que las conecten con los principales centros y rutas provinciales. Estas localidades donde el paisaje emblemático está constituido por las estaciones abandonadas, reflejan la existencia de territorialidades sin futuro o a punto de ser borradas del mapa.

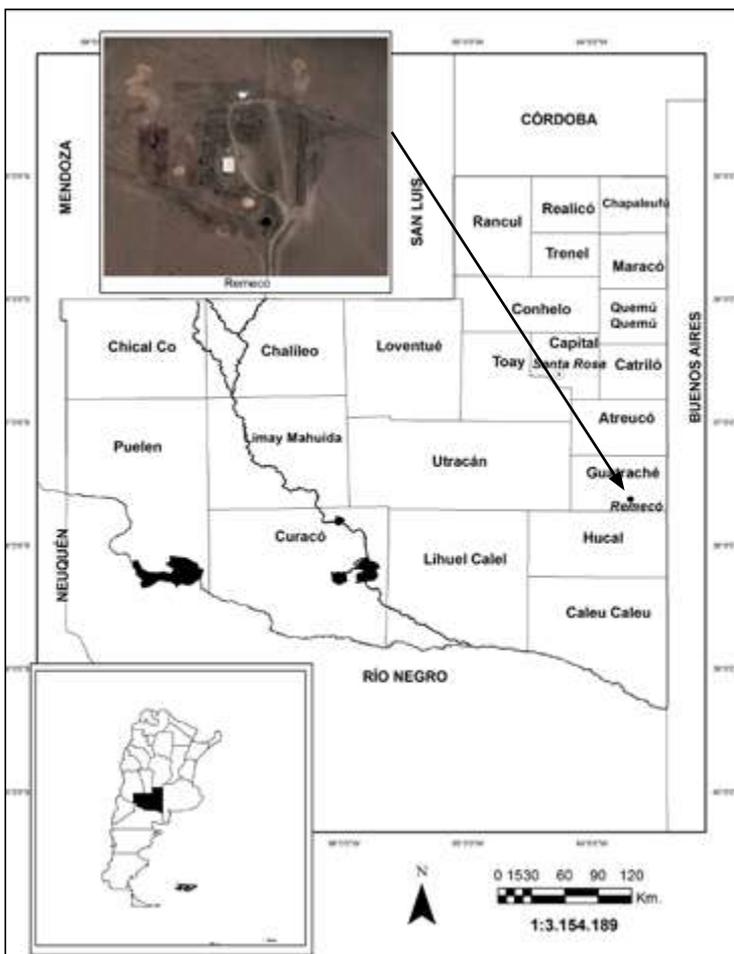


Figura 10.1. Localización de Remecó. Provincia de La Pampa-Argentina.
Fuente: Atlas Geográfico y Satelital de La Pampa, 2015.

10.2. Acontecimientos y disputas previas a la fundación de Remecó

Para reconstruir lo que ha sido este asentamiento poblacional, es necesario plantearse algunos interrogantes sobre la antigüedad de la presencia humana en esos lugares. Ataño y compete abordar el proceso de ocupación y circulación de los grupos sociales que habitaron estas tierras, previo al

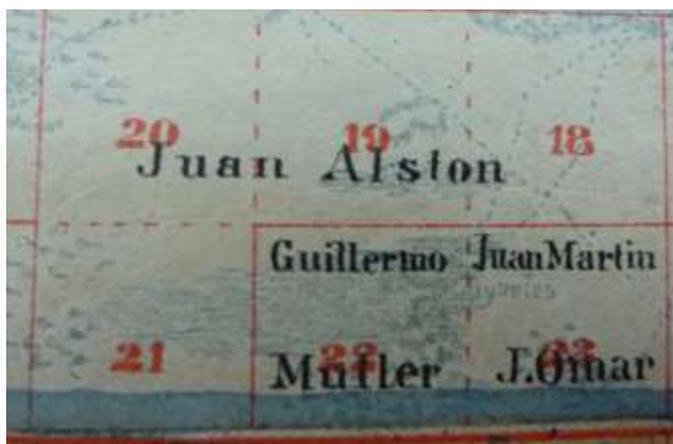
embate del fervor terrateniente del modelo liberal consumado por la denominada generación del '80 de mediados y fines del XIX.

Aunque no hay registros específicos de la ocupación aborigen en lo que hoy es Remecó, si lo hay con respecto a la zona que ocupa el actual departamento Guatraché. Existen investigaciones que sostienen que esta área fue una zona de confluencia de diferentes etnias, en el entorno de lagunas como Chillhué⁴⁰, asentamiento principal del cacicato Curá y de otros grupos indígenas anteriores (Berón y otros, 2006).

Dentro del contexto económico mundial, a finales del siglo XIX, el país se convertiría en productor de materias primas, donde las actividades agroganaderas adquirirían un papel predominante. Es por esto que, “a mediados del siglo XIX comienza en casi todas partes el asalto a las tierras indias” proceso que “en algunos casos avanza junto con la expansión de cultivos para el mercado mundial” (Halperin Donghi, 1972, citado en Valeri, 1979: 3).

La invasión militar a las tierras de control indígena que se llevó adelante entre 1878 y 1879 se fundamentó en tres pilares: la acción geopolítica, vinculada con el conflicto territorial con Chile que “estaba invadiendo territorios”, la valorización de la tierra, para el pastoreo y la ganadería y la necesidad política de la integración nacional. Una vez finalizada la “Campaña”, las tierras de La Pampa comenzaron a ser mensuradas. En 1882, los agrimensores contratados por el Estado nacional recorrieron y demarcaron el territorio, y entre 1882 – 1883 colocaron mojones para lo que sería una nueva organización del espacio en secciones, fracciones y lotes.

En la sección III, fracción C, lote 23 se ubicaría años más tarde Remecó (Fotografía 10.1).



Fotografía 10.1. Recorte de la Sección III del Territorio Nacional de La Pampa, 1884.

Fuente: Stiller & Laass: Plano de los Territorios Nacionales, 1884.

40 Refiere a la laguna de Chillhué ubicada en el Lote 5, Fracción D, de la Sección III de La Pampa.

10.3. Los primeros en llegar

Los primeros propietarios que adquirieron sus tierras, lo hicieron según lo dispuesto por la ley 947 de 1878, la llamada “Ley del Empréstito”. El gasto que demandase la campaña militar para despojar a los indígenas de sus territorios, se imputaría de las tierras nacionales que se conquistasen. Sobre esta base, el Estado lanzó una suscripción pública para financiar la expedición militar. Así fue que la mayor parte de las tierras ocupadas una vez trasladada la frontera, fueron concedidas a particulares en concepto de amortización por títulos de empréstitos. En 1879, ya con todos los recursos necesarios, “la máquina de matar” pudo ponerse en movimiento (Bandieri, 2009: 235).

Así fue como Manuel Martín y Omar (Martín y Omar es un apellido compuesto) por ser suscriptor de cuatro acciones recibe el 5 de septiembre de 1883 los títulos de propiedad del Lote 23, Fracción C de la Sección III (10.000 has) (Guaico y otros, 1993). Romualdo y Pedro Nieves también figuran como unos de los primeros propietarios de tierras ya que poseían un campo en el Lote 23, Fracción C, de la Sección III (Fotografía 10.2).



Fotografía 10.2. Recorte del Lote 23, Sección C, Fracción III, 1885.
Fuente: Archivo de Mensura. Dirección General de Tierras. Geodesia, 1885.

Estos fueron los primeros pobladores llegados a Bernasconi hacia 1888; sin embargo, antes de asentarse en el pueblo acamparon en Remecó, distante cuatro leguas (aproximadamente 20 Km), casi frente a Guatraché. Es frecuente oír hablar a antiguos pobladores de la zona del Campo Nieves –en vez de Nieves–.

10.4. La Estación: Remecó punta de riel y centro de servicios del área rural

Como se ha mencionado en capítulos anteriores, el ferrocarril constituía, en esa época, un medio revolucionario de transporte, por la rapidez y magnitud de sus cargas, facilitando enormemente el traslado de la producción a los puertos y centros de consumo.

El 5 de mayo de 1906, la compañía del Ferrocarril Sud habilitó el ramal que unía Avestruz, en la provincia de Buenos Aires con Guatraché. Desde allí la compañía bifurco las vías en dos ramales: el primero de ellos hacia General Campos, Apuyaco y Alpachiri y el segundo hacia Remecó, convirtiéndolo en punta de rieles.

En Remecó, aún se conserva el edificio de la estación, cuya tipología constructiva se asemeja a la de Guatraché. La arquitectura inglesa predomina en el edificio de principios de siglo, con ladrillo visto y techo de chapa. La construcción se parece más a una casa que a las clásicas estaciones pampeanas (Fotografía 10.3.) ya que no presenta el andén cubierto tradicional, lo que indica también que el objetivo inicial no incluía el transporte de pasajeros, sino que su función primordial serían las cargas de los productos agrícolas generados en la región. Una de las hijas de un jefe de la estación de Remecó recordaba:

Llegaba el tren y todos íbamos a dar vuelta al triangulo en el tren. Porque era punta de riel entonces nos subíamos al tren y dábamos la vuelta. Mientras maniobraban nosotros arriba. Era otro tiempo, era todo una familia (EC., mujer, 65 años).



Fotografía 10.3. Estación ferroviaria de Remecó.
Fuente: Rocío Amancay Robein, 2015.

En cercanías a la estación se situaban cuatro galpones para el acopio de cereales y uno de carga; de ellos, dos fueron destruidos por el viento. Más adelante, entre 1964 y 1967 se habilitó un elevador de granos operado por la Cooperativa Agrícola Ganadera de Guatraché y se procede al desvío de la línea férrea para poder hacer más fácil la tarea de carga de los vagones; como así también se construye una planta de silos de 4.0000 toneladas, abastecida de corriente eléctrica (Fotografías 10.4. y 10.5.).



Fotografía 10.4. Vista general del sitio de Remecó y *Fotografía 10.5.* Silos de la Cooperativa de Guatraché en Remecó.

Fuente: Rocío Amancay Robein, 2015.

Hacia 1902, Remecó insinuaba un desarrollo significativo contando con almacén de ramos generales, tiendas, hotel, herrería y carpintería; todo ello potenciado por la circulación ferroviaria. Como expresa Emilio Fernández (2008: 115):

Lino Cerquetti, sobrino de Enrique Scarpecci, contaba que su tío estuvo presente en la inauguración en Remecó, realizándose en tal ocasión un gran asado para la concurrencia, habiendo mucha expectativa. El hecho de ser Remecó, punta de rieles, presuponía un venturoso porvenir (...).

La empresa británica tenía interés en continuar el ramal de Remecó a Perú, lo que hubiese permitido unir por vía férrea a Guatraché con Santa Rosa y, también con Río Negro. Pero esta ampliación nunca se llevó a cabo.

Los años entre 1910 a 1920 fueron los de mayor crecimiento, se llegaron a cosechar 1.000.000 de bolsas de trigo. Tal era el dinamismo y movimiento que generaba el tren en Remecó, que ocasionó el pedido a la Gobernación de La Pampa Central, la apertura de una calle entre los lotes 19 y 22 de la fracción C de la Sección III por parte de los vecinos el 6 de agosto de 1917. Los mismos eran dueños de campos y chacareros, que solicitaban de manera urgente la necesidad de apertura de la calle para el transporte de los frutos de las cosechas y acortar los caminos que conducían a la estación de Remecó.

Ese mismo año los Sres. Carlos Dawney y Juan Gallegos habían abierto un camino recto entre los lotes 20 y 21 y el que solicitaban sería la continuación en línea recta hasta la estación por el deslinde de lotes de cuatro leguas. Con ese nuevo camino se evitaría el cruce, por el medio de los campos, de los carros cargados con cereal (Gobernación de La Pampa, expediente 31 letra V, 1917). Un ex vecino de Remecó comentaba que:

Quando pusieron el primer almacén en Remecó, que tenía de todo, no había alambrado, todavía cruzaban campo. Todos cruzaban el campo con el cereal, el trigo, la hacienda. No se iba por caminos porque no había (FS., varón, 75 años).⁴¹

Es necesario señalar que al ser Remecó punta de riel era el punto de salida de toda la producción agrícola y ganadera de la zona. Además de ser, un pueblo rodeado de estancias.

10.5. En Remecó se produce lo que se consume en Europa: las estancias y cabañas

En esta categoría se inscriben aquellos establecimientos de propiedad volcados a la producción mixta con destino al mercado que utilizan mano de obra asalariada. Por medio de una carta dirigida al Sr. Emilio Fernández, la nieta del Dr. Juan Alston comenta que, a fines de 1879, el Dr. inglés Alston adquiere un total de 16 leguas de campo (40.000 has.) en el Territorio Nacional de La Pampa por recomendación del Gral. Manuel Jorge Campos. Las mismas comprendían los lotes 18, 19, 20 y 21. Al momento de la muerte de Alston en el año 1901, la estancia La Carlota (nombre de la esposa) se separó en cuatro establecimientos de 10.000 has cada uno: el casco de la estancia, ubicado en el lote 18 pasa a pertenecer a Blanca A. de Dawney. Los Galpones de la misma, en el lote 19 a Guillermo Alston, llamándose “Cabaña Alston”. El lote 20 a Carlota y Carlos Dawney con el nombre de “Remecó Chico” (se le daba el nombre de “chico” para diferenciarlo del pueblo Remecó) y el lote 21 pasa a pertenecer a Luna Alston de Gallegos con el nombre de “La Luna”.

Otro establecimiento agropecuario que surge a fines del siglo pasado es “La Julia” en el lote 22 de Enrique Agrasar. Fue fundado por Don Ramón Agrasar en 1896 y a su muerte pasa a ser propiedad de sus hijos, Ramón, Luisa, Enrique y Rosa (Fotografía 10.6.).

⁴¹ Testimonio recogido del Programa La Ventana Canal Tres emitido el 17/07/2015.



Fotografía 10.6. Recorte del Plano Catastral de 1911
Fuente: Dirección General de Catastro de La Pampa.

El 22 de enero de 1940, se solicita por medio del Jefe de Policía del Territorio Enrique Viviani Rossi, un informe sobre Remecó. En ese momento, éste, contaba con dos cabañas: “La Carlota” con un cuerpo de edificio para habitación de la familia; escritorios y dependencias; viviendas para el personal obrero y tres galpones para la cuida del ganado, explotando las siguientes razas: en vacunos Shorthorn, en ovinos Shropshire y en equinos Suffock y Crydesdale. Por otro lado, la “Cabaña Alston” contaba para ese momento, con un cuerpo de edificio destinado a la vivienda de los propietarios; dos cuerpos de edificio para vivienda del personal obrero; un galpón de 12 boxes para toros Aberdeen Angus (Fotografía 10.7.); un galpón de 6 boxes para toros Shorthorn y un tercero con 6 boxes para padrillos Crydesdale.

Por otra parte, la Guía Comercial del Ferrocarril Sud, Oeste y Midland, editada en el año 1947, muestra una tabla que ilustraba el total del tráfico despachado en Remecó, consistente en 14.641 toneladas de trigo, cifra que superaba a las cargas de la Estación de Guatraché con 12.243 toneladas; incluso cuando el área sembrada en Remecó era menor (8.700 has y 9.000 has respectivamente). Esto indica la mayor productividad lograda en los campos que aportaban a Remecó.



Fotografía 10.7. Aviso publicitario de la Cabaña Alston
Fuente: Revista Aberdeen Angus, 1940.

Según los testimonios recogidos, a lo largo de todos estos años, la “Estancia La Carlota” fue una de las más importantes. Hubo épocas en las que desde la estancia se pedían suplementos especiales de 14 a 15 vagones, tanto para exportar cereales como ganado. El jardinero de la estancia que se desempeñó desde el año 1940 hasta principios de 1946 comenta que:

Quando le dieron el campo a los patrones, el ferrocarril llegaba hasta Púan y después venían en la galera hasta la Estancia. Después se continuó el ramal a Remecó. ¡Qué alegría tenían los ingleses cuando contaban que el ferrocarril llegaba hasta cerca del campo de ellos (...).

(...) El ferrocarril venía los lunes y los miércoles y traía correspondencia. Y los ingleses mandaban a la calle Billingham 2020, huevos, aves, gallinas y no pagaban nada. Vos tenías que poner en la inscripción “productos de campo” entonces no te cobraban casi flete. Todas las semanas mandaban cosas. (CH., varón, 91 años).

Tan importante era el apellido Alston, que un vecino contaba que en lugar de Remecó, el pueblo era llamado “Alston”, en honor a Juan.

10.6. Instituciones y comercios en las primeras décadas del siglo XX

Según los archivos resguardados en el Archivo Histórico Provincial, el gobernador del Territorio resuelve que se cree una Comisión de Fomento en el pueblo de Remecó el día 19 de marzo de 1927. Son designados como sus miembros: Lázaro González, Juan Pérez, Eustasio Macías, Antonio Girbal y Felipe Rufino. Ellos serían los encargados de proponer las 8.000 hectáreas más convenientes para el ejido. Cuatro años previos a este significativo hecho, el 23 de septiembre de 1923, se autoriza al Sr. Ramón Tarrío para construir y explotar una línea telefónica de servicio público entre Darregueira (Buenos Aires), Guatraché y Remecó. Esta va a ser vendida en el año 1941, a la Sociedad de Responsabilidad Limitada Novick Insausti, que debía ser el encargado de mantener el funcionamiento las líneas telefónicas.

A su vez, otra institución necesaria surgía en Remecó: el Registro Civil, que se fundó un año después de la creación de la Comisión de Fomento, en el año 1928:

Créese una oficina en la siguiente jurisdicción: Mitad Oeste del lote 23, mitad Oeste del lote 18 y lotes 19, 20 y 21 y 22, todos de la letra C., sección III de éste Territorio” (Fondo de Gobierno, Archivo Histórico Provincial).

Este Registro Civil dependía de la municipalidad de Guatraché. El problema que muchas veces surgía, al no existir un Registro Civil en el lugar, es que había confusiones con las fechas de los nacimientos:

No nos anotaban cuando nacíamos, sino que los nacimientos se anotaban en Guatraché, un día determinado y siempre eran los mismos testigos. Capaz que anotaban a 10 personas en un mismo día (OS, varón, 71 años).

De igual modo, la policía del Territorio también estaba presente en Remecó, había un destacamento de policía que dependía de la comisaría de Guatraché con un oficial o un agente en forma permanente. También, alrededor de los años 30, existió un Museo a cargo de Teodoro Aramendia.

Los comerciantes aparecieron tempranamente, sin esperar el trazado urbano. Solo hacía falta demanda, por pequeña que fuese. Hay datos que demuestran que desde fines del XIX, se instalaron pioneros dedicados a la actividad comercial. Entre los comercios que se ubicaron en el pueblo se destacan:

- Herrería y carpintería de Enrique Scarpecci que se instaló en Remecó en 1907. Él mismo había comprado herramientas de la carpintería de Alston, quien anteriormente había instalado un aserradero. Scarpecci permaneció en Remecó por un período de tres años y luego se trasladó a Guatraché en 1910.
- El Hotel Remecó que funcionó desde 1912 y su propietario de apellido Badía.
- Una peluquería que funcionó entre 1914 y 1920.
- Una carnicería de la cual no se conoce la fecha de inicio pero funcionó hasta el año 1954.
- El almacén de ramos generales (Fotografía 10.5.). Desde su creación, tuvo diferentes dueños. En 1918 existía la confitería de Sangali (frente al embarcadero). En 1925, el almacén pasó a pertenecer a Manuel Rodríguez quien lo vende a García Rodrigo en el año 1928. Luego pasa a manos del Sr. Crupemager hasta 1940 cuando es vendido a Emilio Ralli hasta 1945. Toda la mercadería que este almacén comerciaba era provista por la localidad vecina de Guatraché.
- La comisión de abastecimiento, creada para satisfacer las necesidades de clientes en la localidad. Su principal función era regularizar los precios mínimos de las mercaderías para que éstos estuvieran al alcance de toda la población. Dicha comisión, contaba con dos inspectores reguladores que cumplían la función de examinar si el comercio realmente se encontraba calificado para el despacho de determinados productos.
- El Club General San Martín, fundado aproximadamente en 1940 por un grupo de jóvenes del pueblo.



Fotografía 10.5. Edificio donde funcionara el Almacén de Ramos Generales de Remecó

Fuente: Rocío Amancay Robein, 2015.

El listado expuesto muestra una constelación de pequeñas y medianas actividades, dedicadas a satisfacer las demandas del sector rural, mientras que otros se ocupaban de la reparación de insumos básicos tales como herrerías, carpinterías. A medida que se consolidaba este proceso de crecimiento comenzaron a generarse y ampliarse las necesidades de otro tipo de bienes y servicios.

Como en la mayoría de los pueblos pampeanos, la escuela se constituyó en la institución de mayor relevancia del pueblo. En Remecó, la Escuela N° 149 ocupó ese lugar central en el sistema de relaciones comunitarias, como centro de cohesión social y formación para los niños de la nutrida área rural.

Desde fines del siglo XIX el sistema educativo argentino formó parte del proyecto modernizador del país, cumpliendo la función de integrar a fin de homogeneizar y disciplinar a vastos sectores de la sociedad, pero al mismo tiempo resultó un recurso eficaz para la movilidad social. La ley 1420, sancionada en el año 1884, significó el inicio de los servicios educativos, con un esfuerzo que iba más allá de las posibilidades y recursos que la organización política, social y económica que podían dar.

Las escuelas estuvieron presentes desde el mismo origen del proceso que generaría la estructuración de la vida social de los pueblos, en los cuales la escuela primaria pasó a ser “la” institución pública por excelencia, que representaba la presencia del Estado Nacional.

En el caso de Remecó, la escuela funcionó a partir del dictado de la Resolución del 8 de julio de 1928 -Expediente número 12.434 - letra C-. La primera directora de la escuela fue María René de González. Allí concurren durante años los niños que vivían en el campo, y también en el lugar, que llegaban en sulkys, carritos o a caballo.

En los primeros momentos se trabajó con tres grados, en el curso escolar 1942 se creó un grado más: tercero; en 1943 cuarto y así sucesivamente cada año, un grado más hasta llegar a sexto. En el año 1946 el número de alumnos llegaba a 41. A lo largo de los años la escuela incrementa el número de alumnos, a pesar de la sucesión de maestros/as y de no contar con un edificio propio y en condiciones edilicias adecuadas.

La primera escuela comenzó a funcionar en un rancho de barro. Más adelante y según los datos aportados, se comenzó a construir una escuela nueva con fondos del Plan Quinquenal:

Nosotros acarreamos todos los materiales que venían en el ferrocarril a Remecó y los llevábamos desde la estación a la escuela, que estaba allá en la esquina. Pero quedan las ruinas no más. Porque habían hecho mal el techo y a los pocos años se empezó a caer (RS., varón, 75 años)⁴².

42 Testimonio recogido del Programa La Ventana Canal Tres emitido el 17/07/2015.

El 15 de diciembre de 1981, Mauricio Villagra (Coordinador de área) eleva un documento al Sr. Anibal M. Zamudio (Coordinador General de Acción Educativa) que expresa:

- a. Que en la visita de inspección realizada el día 11 de noviembre del año en curso, constaté que el aula, que en el plano adjunto tiene el número 2, el techo de loza se ha caído en dos partes y que hay una viga desplazada de su lugar.
- b. Que la galería esta apuntalada en las proximidades de las dependencias 8 y 4 del plano.
- c. Que hay posibilidades de nuevos desplazamientos porque las vigas de madera, en la parte de apoyo, están deterioradas por la acción del agua de lluvia.
- d. Considerando estas situaciones (...) sería conveniente la demolición total del edificio (...)

En ese documento se sugiere la continuación de la escuela en el edificio de la Comisión de Fomento, la que es reformada para dar lugar a la escuela actual. La escuela funcionó en dicho edificio hasta su cierre. El día 25 de octubre de 1984 se autoriza la demolición de la ex Escuela N° 149 de Remecó. Asimismo, la escuela y su comisión eran las instituciones encargadas de llevar adelante la realización de varias actividades sociales, como los bailes del pueblo (Fotografía 10.6.):



Fotografía 10.6. Recorte de diario El Imparcial. 8 de abril de 1940.
Fuente: Archivo Histórico Provincial.

El lugar físico para realizarlos era, en un primer momento, uno de los galpones del ferrocarril; en el momento del baile y para no retirar las bolsas de trigo, se hacían pilas de tres bolsas y se las cubría con lonas para que sirvieran de asiento. Posteriormente los bailes se llevaban a cabo en el almacén del pueblo.

Finalmente la “escuelita” (como la llaman los ex habitantes) de Remecó (Fotografía 10.7.) fue cerrada por baja matrícula en el año 2010. La última directora del Establecimiento, Elba B. Dayud de Rubira expresaba a un programa televisivo:

Yo llegué en el año 1980. El 13 de marzo de 1980 y estuve en la escuela de Remecó 30 años hasta el cierre. Se cerró por baja matrícula ya que quedaban tres alumnos. Pero fue una experiencia muy importante en mi vida” (BD.,mujer, 64 años)⁴³.



Fotografía 10.7. Edificio de la Escuela N° 149 de Remecó la que funcionó hasta 2010.

Fuente: Rocío Amancay Robein, 2015.

10.7. Ocaso de Remecó: crisis y emigración rural

Durante su existencia, Remecó tuvo años buenos y malos años y una suma de factores, fueron determinando su futuro. En la actualidad solo en la estación de ferrocarril vive una familia. Muy lejos del venturoso porvenir que se auguraba en los primeros tiempos.

Corría el año 1934, 7 años posteriores a la creación de la Comisión de Fomento, y varios vecinos de Remecó solicitaban que se deje sin efecto la creación de dicha Comisión. En su carácter de propietarios de estancias, “venimos a pedir se deje sin efecto el nombramiento de la Comisión de Fomento” por las siguientes razones:

⁴³ Testimonio recogido del Programa La Ventana Canal Tres emitido el 17/07/2015.

(...) I°. Esta es una Estación rodeada por establecimientos de campo, teniendo cinco ranchos al frente de ella, en terrenos arrendados o cedidos por sus propietarios, pero no ha habido subdivisión de lotes, ni venta, ni trazado de un pueblo.

II°. La población que existe actualmente, dentro del ejido decretado, no llega a 100 personas incluyendo mujeres y niños.

III°. No existe estafeta de correo, y los pocos estancieros de la zona han subvencionado al Jefe de Estación, quien distribuye la correspondencia. Y decimos los pocos estancieros porque rodean la Estación por los costados Norte, Oeste y Sud, todos propietarios de extensiones grandes: Felipe Dawney, Guillermo Alston, Juan Gallegos, Carlos Dawney y N. Agrasar, todos propietarios de 10.000 hectáreas, y el lote donde está la Estación conocido por lo de Nieves de 5.000 hectáreas, que las han dividido en chacras para arrendar y algunos lotes chicos vendidos a plazo. El costado Este lindero y que son también lotes grandes no lo mencionábamos porque pertenecen a Guatraché.

IV°. Por estar a solo 14 kilómetros del pueblo de Guatraché, que es grande y existen autoridades.

V°. Existe un agente de policía, por la gentileza del Ferrocarril Sud, quienes le construyeron una casilla para que viva dentro de su terreno, ya que si no, no hubiera tenido vivienda en el llamado pueblo y; para terminar hacemos la siguiente reflexión: si no se ha encontrado un hombre radicado allí para hacerse cargo de la Estafeta del Correo, teniendo que recurrir al Jefe de la Estación, menos se pueden encontrar hombres aptos para manejar fondos públicos y dirigir esta Comisión de Fomento. (Fondo de Gobierno, Archivo Histórico Provincial).

A pesar de este pedido, la Comisión de Fomento siguió funcionando hasta el 7 de diciembre de 1976, que por la ley N° 754 se suprime. El 3 de enero de 1977 se labra un acta por la cual la Comisión de Fomento de Remecó es transferida a la Municipalidad de Guatraché, siendo trasladados, en consecuencia, los bienes físicos, tomando posesión Guatraché de tales bienes y de la documentación perteneciente a dicha Comisión.

Desde el punto de vista económico, los vaivenes de la economía internacional y los impactos de los modelos económicos nacionales aplicados fueron modelando un territorio cambiante cuyo dinamismo, también, fluctuaba en función de la rentabilidad económica de lo producido en el medio rural.

Producido el reparto de la tierra, las producciones agrícola, ganadera y forestal conformaron, en La Pampa, una tríada productiva que comandó el proceso de poblamiento, tanto en su crecimiento como en

su regresión, el florecimiento de pueblos en sintonía con el tendido ferroviario cuya suerte dependió de las condiciones del mercado de productos agrícolas; los desplazamientos de población, en parte, desposeída de tierras, lábiles ante la generalización del monocultivo y la escasa rentabilidad. Una economía altamente dependiente que configuró territorialidades frágiles, difusas y fácilmente desestructurables. Los territorios sufrieron los embates y materializaron su incapacidad para sostener un dinamismo efímero y así, progresivamente, fueron mostrando su incapacidad para resistir (...) (Dillon, 2012:15)

El proceso de ocupación del espacio respondió a un esquema similar en todo el Este de La Pampa. La tierra fue ocupada por grandes propietarios -individuales o compañías colonizadoras- dedicados a la actividad mixta, cuya trayectoria empresarial los colocó a la vanguardia del mejoramiento de razas bovinas, tambos modelos, prácticas de avanzada en la agricultura como la rotación de cultivos y la práctica del barbecho.

Pero esto no resultó una práctica habitual; la eficiencia de la gestión empresarial de algunas estancias se contrapuso con el extremo parcelamiento y la sobreexplotación de los campos arrendados donde la visión mercantilista de los propietarios terminó por provocar una extrema degradación de los suelos a causa del mal manejo. Estas acciones desembocaron en un desastre ambiental de magnitudes insospechadas que afectó a gran parte de la región sudeste de La Pampa.

La necesidad de conseguir la mayor cantidad de tierras disponibles para la producción de cereales, esencialmente trigo, llevó a erradicar el bosque de caldén en grandes extensiones⁴⁴, dejando sin protección alguna a suelos someros con alta propensión a voladuras. Sumado a esto, el uso extremo de maquinaria agrícola y la forma de laboreo pusieron en riesgo la productividad agroganadera.

Ya en los primeros años que le siguieron a la inauguración del ferrocarril, aparecieron los primeros problemas para los colonos. El detonante fue la sequía registrada en el sudeste pampeano y sur bonaerense, acompañado de intensos vientos que hicieron fracasar las cosechas; entre los años 1908 y 1910. Al año 1910 se lo conoce como el “año negro” y, como consecuencia de ello, en Remecó no hubo cosechas durante los años 1913, 1915 y 1916. Esto trajo aparejado la mortalidad del ganado y los comienzos del éxodo rural.

44 Según expresan Folmer y Otamendi (2008), la explotación del bosque de caldén en toda esta zona se realizó a través de “grandes hachadas” comandadas por Fortunato Anzoátegui y Novick Insausti que incluían la conformación social de obrajes-aserraderos para la producción tanto de leña y postes para alambrados. Según los autores, el obraje de Anzoátegui ocupaba alrededor de 700 personas y producía 7.200 toneladas de leña al año. Las hachadas se producen en los campos de la zona a efectos de “limpiar” el terreno para dedicarlo a la agricultura y mediante contratos con el Ferrocarril es transportada tanto para el uso del mismo como para otros usos.

Otro de los factores que influyó de manera negativa a esta situación ambiental, fue la invasión de langostas en el año 1916, pero que solían aparecer con frecuencia.

El manejo del suelo no era adecuado en Remecó, además a largo plazo quedó demostrado también la irracionalidad del desmoste que se llevó a cabo. La erosión y las voladuras de campo en las décadas del '30 y del '40 fueron originadas directamente por la tala, entre otros factores. Para 1928, la región sufría una de las habituales sequías, los fletes ferroviarios habían subido el 29%, el precio del trigo había bajado a la mitad, mientras el valor de los arrendamientos se había mantenido.

Todos estos factores críticos fueron sumándose hasta eclosionar en el año 1929 con la caída de la bolsa de valores de Nueva York. Este hecho produce un efecto cadena que repercute negativamente en la banca mundial arrasando los precios internaciones, como el de los cereales y arruinando a la mayoría de los países, entre ellos Argentina. Esto incidió sobre los chacareros y colonos, sobre los que pendía la inminencia del desalojo. Muchos de los arrendatarios fueron desalojados, otros no pudieron pagar los campos o directamente los perdieron y pasaron al Banco Hipotecario Nacional (Hernández y Fernández, 2008).

La consecuencia fue la emigración generalizada (Figura 10.2.); muchos colonos partieron hacia el Chaco donde la expansión del cultivo del algodón demandaba de mano de obra rural. La diáspora se produjo en dos momentos: el primero en 1933 y 1934 y el segundo entre 1935 y 1936.

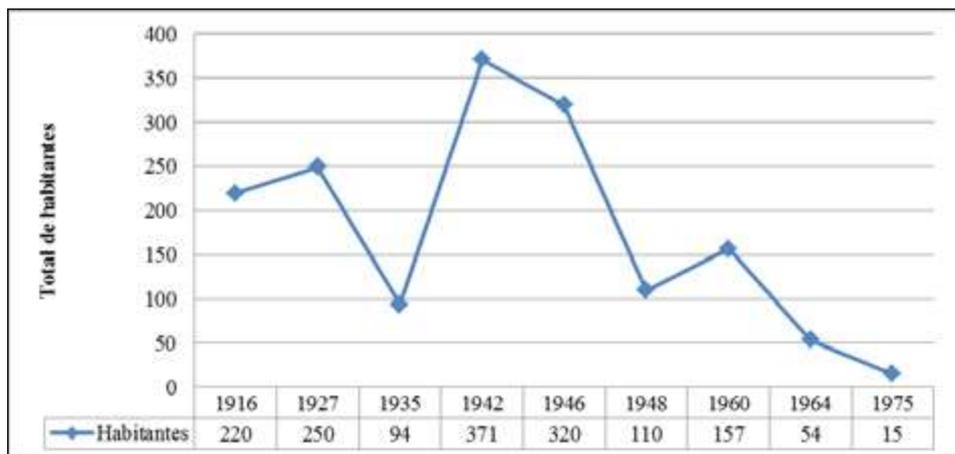


Figura 10.1. Evolución estimativa de la población de Remecó.

Fuente: Elaboración propia con datos de Censos Históricos y aportes de ex pobladores

Los valores de la población agrupada que vivió en las inmediaciones de la estación y de la población rural dispersa, indican un comportamiento errático, lógicamente vinculado con la productividad rural y la ocurrencia de los contratos de arrendamiento. Asimismo, los comercios surgidos en el agrupamiento también fueron afectados:

Mis padres tuvieron negocio de Ramos Generales en Remecó y ellos lo han tenido a ese negocio hasta el año '30 por ahí calculo yo, porque siempre hablan del año '29 que fue un año malísimo que se fue mucha gente, abandono, se fueron. Y bueno. Mi padre se fundió también y se fue al campo (AR., varón, 73 años)⁴⁵.

En la zona rural, los tradicionales medios de producción (espigadoras, trilladoras, que habían sido introducidas entre 1914 y 1918) comenzaron a ser reemplazadas por maquinaria moderna que sintetizaban el proceso unificando la recolección y el desgranamiento. Estos nuevos implementos dejaron atrás a las espigadoras atendidas por numeroso personal, lo que trajo aparejado la reducción de los obreros rurales.

Mientras tanto, el cereal se embolsaba y por lo tanto había bolseros, recibidores, changarines, había troperos que trasladaban el ganado desde las estancias a la Estación para luego ser trasladado en el tren. Sin embargo, cuando en el año 1968 se comienza a trabajar con el granel, la gente comenzó a irse, ya que ahora solo se necesitaba el 10 % de los trabajadores:

Parece mentira, otro que no lo vio no le parece nada, porque desapareció. Pero uno lo conoció y desapareció. Se iba la gente porque no podía estar. Y era malo también, había años muy malos, muy malos. La gente no tenía ni para comer (...) (F. S., 75 años)⁴⁶.

Cuando el tren es reemplazado por camiones para transportar el ganado y el cereal, como los camiones iban hasta las estancias a buscarlos, no era necesario el trabajo de los troperos y tampoco el de los bolseros.

De esta manera, otro fuerte impacto emigratorio se produjo a causa de la mecanización y motorización del campo que, progresivamente, fue desplazando al empleo rural.

En la actualidad, en el predio del ferrocarril solo queda en pie, la estación, el tanque de agua, los galpones, el edificio de lo que fuera la Escuela N° 149, unas pocas construcciones derruidas por el paso del tiempo y pastizales que muestran los signos del abandono.

Asimismo, a pocos metros del predio de la estación, se encuentran aún en funcionamiento la planta de silos construida en 1967 por la Cooperativa

45 Testimonio recogido del Programa La Ventana Canal Tres emitido el 17/07/2015.

46 Testimonio recogido del Programa La Ventana Canal Tres emitido el 17/07/2015.

Agrícola Ganadera de Guatraché. Pertenecen hace más de 10 años a la firma Teodoro Torre S.A. de Darregueira (Buenos Aires).

10.8. El espacio contiguo y la multiactividad rural actual

Entre 1950 y 1960, la provincialización de La Pampa y el inicio de la urbanización impactaron fuertemente en los pueblos rurales. La incorporación de tecnologías destinadas al sector agropecuario, generaron una nueva formación social agrícola.

El sector agropecuario sigue siendo la actividad principal de la zona rural del departamento Guatraché, aunque la población ubicada en esa zona disminuye constantemente.

En el período intercensal 2001-2010 la población del departamento disminuyó de 9.306 a 8.831 (-475 de variación absoluta y -5,1% de variación relativa), este descenso viene produciéndose desde el período intercensal 1991-2001 donde la variación intercensal relativa fue de -1.3%.

Tal vez, el impacto inmigratorio más importante de la zona ocurrió hacia mediados de 1985 donde un grupo étnico-religioso proveniente de México, Paraguay y Bolivia, adquirieron un lote de 10.000 hectáreas en la zona de Remecó. La Colonia Menonita Evangélica “Nueva Esperanza” compró los campos a la empresa Carimbó S.A y generó una movilidad de más de 1.300 habitantes (Eberle, 2008). El censo de 2001 arrojó un total de 1.278 personas viviendo en la colonia y 1400 en Censo Nacional de 2010.

La actividad económica tiene un fuerte peso de la organización familiar (cada familia es propietaria de la tierra y de los bienes para la producción) y en los últimos diez años han intensificado su producción comercial e industrial mediante el impulso de una actividad tradicional, la tampera que complementan con la industrialización de derivados de la leche; la industria de muebles y sobre todo, la fabricación de silos, comederos y otros implementos para la producción rural, con los cuales han alcanzado un importante mercado nacional e internacional. La creciente actividad comercial modifica constantemente sus pautas culturales, las que han sido mantenidas durante siglos y genera algunas resistencias entre familias que se niegan a aceptar los cambios (Dillon, 2012).

Otra actividad presente en la zona es el turismo, si bien incipiente, supo tener en la Estancia La Julia, un referente pionero del turismo de estancias en La Pampa. Con una extensión de 1.600 hectáreas dedicadas a la explotación agrícola-ganadera, La Julia propuso durante el tiempo que ofreció sus servicios una alternativa histórico-cultural y natural para un turismo demandante del descanso.

La ubicación geográfica de Remecó, en una zona agroecológica marginal de la llanura pampeana, expone a la actividad rural a una serie de fluctuaciones que generan riesgos productivos importantes. Los campos de

la zona producen cultivos tradicionales, como trigo (en constante disminución) avena, maíz y cebada (ambos con un aumento de la superficie sembrada en los últimos cinco años). Las oleaginosas ocupan un lugar secundario; la superficie sembrada con soja alcanzó para la campaña 2013-2014 un total de 1.177 hectáreas. Las estadísticas agropecuarias indican que la actividad principal en la zona rural es la ganadera, principalmente de bovinos la que arrojó una cifra de 144.771 cabezas para el año 2013.

10.9. Palabras finales

Culminado este breve relevamiento, se puede decir que el pueblo de Remecó fue punta de rieles de un proyecto que quedó trunco, cercenando todas las posibilidades de crecimiento y desarrollo. Es decir, Remecó fue funcional al modelo agroexportador cuando demandaba cereales y carnes para la exportación. El modelo sustitutivo de exportaciones puso fin a la dinámica productiva primaria de la zona y Remecó se fue apagando a causa de la emigración de la población rural.

La causa principal del despoblamiento fue el importante desarrollo y auge económico que tuvo la localidad de Guatraché. Era de esperarse que, ante tantas exigencias, dos pueblos que se encuentran a tan poca distancia uno del otro, no pudieran progresar juntos y uno debiera sucumbir bajo el otro.

Remecó fue cuna de sueños; de sueños que perduran en la memoria de quienes allí dejaron parte de su vida. La actualidad refleja los vaivenes de la economía; menonitas, actividades agrícolas y un efímero desarrollo del turismo representan las perspectivas de la zona para los años futuros.

10.10. Referencias bibliográficas

- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Fondo de Gobierno y Fondo Pueblos*. Santa Rosa.
- Bandieri, S. (2009). *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Berón, M., Curtoni, R., Montalvo, C., Visconti, G. & Pérez, A. (2006). *Arqueología en la laguna de Chillhué (Departamento Guatraché, La Pampa, República Argentina)*. *Contribución a la historia de la formación de los territorios*. Revista Arqueológica n° 12.
- Cazenave, W. (1971). *El ferrocarril en La Pampa*. Dirección de Prensa del Gobierno de La Pampa.
- Dillon, B. (2012). *Geografía de La Pampa. Desigualdades y desequilibrios a nivel local y regional*. Documento de circulación interna de la cátedra Geografía de La Pampa, Inédito.
- Eberle, C. (2008). Colonia Menonita Evangélica Nueva Esperanza. En Rodríguez, A.; Moroni, M.; Folmer, O.; Doba, C.; Fernández, E. y

- Herzel, G. *Esta antigua tierra que somos. Guatraché, 1908 – 2008*. Buenos Aires: Miño y Dávila editores, pp. 529-533.
- Fernández, E. (2008). Ramal del Ferrocarril Sud de Puan a Guatraché. En Rodríguez, A.; Moroni, M.; Folmer, O.; Doba, C.; Fernández, E. y Herzel, G. *Esta antigua tierra que somos. Guatraché, 1908 – 2008*. Buenos Aires: Miño y Dávila editores, pp. 114-115.
- Folmer, O. y Otamendi, A. (2008). Algo más que producción primaria. En Rodríguez, A.; Moroni, M.; Folmer, O.; Doba, C.; Fernández, E. y Herzel, G. *Esta antigua tierra que somos. Guatraché, 1908 – 2008*. Buenos Aires: Miño y Dávila editores, pp. 161-171.
- Guaiaco, S., Kette, C., López, S., Sichau, L. (1993). *Remecó: ayer, fue un pueblo, hoy un lugar que pocos conocen*. Guatraché.
- Halperín Donghi, T. (1972). *Historia contemporánea de América Latina*. Tercera edición, Madrid: Alianza.
- Hernández, R. y Fernández, E. (2008). La puesta en producción capitalista. En Rodríguez, A.; Moroni, M.; Folmer, O.; Doba, C.; Fernández, E. y Herzel, G. *Esta antigua tierra que somos. Guatraché, 1908 – 2008*. Buenos Aires: Miño y Dávila editores, pp. 79-96.
- Programa La Ventana. LU 89 TV Canal 3. La Pampa. Emitido el día 17/07/2015.
- Valeri, R. (1979). *Cronología crítica de los ferrocarriles en el Territorio Nacional de La Pampa (1891 – 1927)*. Santa Rosa: Facultad de Ciencias Humanas. UNLPam.
- Vúletin, A. (1978). *Grafías y etimologías toponímicas aborígenes*. Editorial Universitaria de Buenos Aires.

Utracán: mitos y realidades en el Valle Argentino

Solange Elizabeth ROMERO



Estación ferroviaria de Utracán. Beatriz Dillon, 2015.

(...)
*Dejen que me lllore el monte,
que siempre me quiso bien,
y lagrimee la sombra
de un solitario caldén.*

*Que me lloren “cardorusos”,
sombra’e toros, piquillines;
de un potro las bravas clines,
la reunión en las cuadreras,
los postes de una tranquera
y la luz de los candiles.*

(...)
*Que me lloren los palenques,
la sombra de un noble alero,
los viejos vientos pamperos,
los médanos de mi tierra,
el perfume de sus yerras
y el pasto de sus potreros.*

Ana Carmen Gentile (Chela) Poema: *Que no
me lllore el cristiano.*

11.1. A modo de introducción

La historia de La Pampa como provincia es muy reciente, pero ella no deja de ser rica y apasionante. Su territorio muestra las huellas que los procesos sociales han materializado en él, otorgándole características específicas para el análisis geográfico.

El proceso de asentamiento de la población de La Pampa presenta ejes estructurantes que explican su distribución, entre ellos el tendido del ferrocarril iniciado a fines del siglo XIX que trajo consigo actividades económicas e inmigrantes y otorgó una dinámica particular a dichos espacios. Ese mismo ferrocarril fue el que al dejar de correr provocó, en buena parte de los casos, el despoblamiento de muchos asentamientos. Héctor Walter Cazenave, sostiene que “el ferrocarril fue partero de la mayoría de los pueblos del Este pampeano. Cuando se conocía el lugar de paso de las vías (y se conocía con anticipación muchas veces) ya comenzaban los intermediarios a ofrecer lotes que serían bendecidos por el ferrocarril” (Cazenave, 1971: s/p).

El tendido del ferrocarril, valorizaba las tierras y beneficiaba a los terratenientes al agregarle un valor superlativo no solo por el transporte de materias primas hacia el puerto sino por el acopio de los bienes en caso de localizarse, en sus tierras, una estación. El ferrocarril necesitaba de infraestructura cada 15 o 20 kilómetros para proveerse de leña y agua durante su trayecto; es por ello que a lo largo de estas distancias se ubicaban las estaciones, algunas de las cuales adquirirían mayor dinámica que otras. La estación de Utracán fue una de las tantas creadas por el paso del ferrocarril, la cual si bien tuvo un lapso de dinamismo el mismo se fue apagando con el correr de los años hasta llegar a su situación actual.

Este capítulo pretende analizar el caso de Utracán, el cual surge gracias al paso de la línea ferroviaria proveniente desde Bahía Blanca, en manos de la compañía inglesa *The Bahía Blanca and North Western Company Limited*.

Para dicho análisis, se tendrá en cuenta la localización de Utracán, el proceso de tenencia de la tierra, la dinámica del lugar y la situación actual de ese espacio.

11.2. Utracán, su origen y el encuentro del ferrocarril en el gran valle

Utracán se sitúa dentro del valle homónimo, el que forma parte del gran Valle Argentino dentro de la provincia de La Pampa. Se encuentra ubicado sobre la ruta Provincial N° 9, a 90 kilómetros de la capital pampeana, Santa Rosa y a 13 kilómetros de la localidad de General Acha. De acuerdo con la mensura catastral de La Pampa, llevada a cabo en el año 1882, se ubica en la Sección IX, Fracción C, Lote 5 (Figura 11.1.).

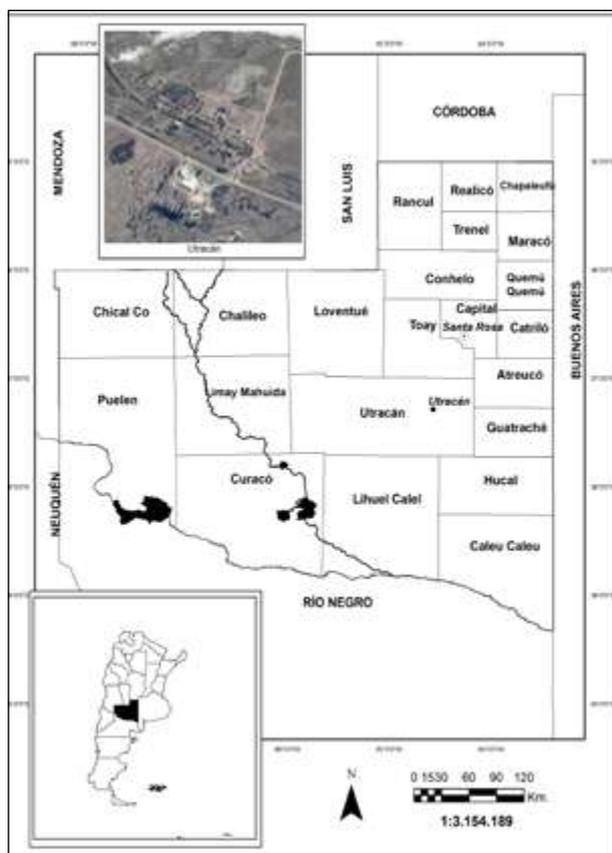


Figura 11.1. Localización de Utracán en la provincia de La Pampa.
Fuente: Atlas geográfico y satelital de la Provincia de La Pampa, 2015.

Como se ha mencionado en otro capítulo de este libro, los valles pampeanos y sobre todo el Argentino, conforman áreas fisiográficas particulares donde la geomorfología, modelada por el accionar hídrico o tectónico, primero, y eólico, después, fue configurando un ambiente en el cual las inmensas cerrilladas de médanos ubicadas en su fondo se comportan como fuente de recarga de importantes reservorios de agua subterránea de buena calidad (Dillon, 2015).

El origen del vocablo Utracán tiene diferentes postulados. Cabe destacar que el asentamiento es anterior al trazado del ramal ferroviario y la ubicación de la estación homónima y así lo demuestran las fuentes que indican la presencia de tolderías aborígenes. Prueba de esto es la cartografía elaborada durante la mensura catastral en la que la zona era designada como Utracán o Valle de Utracán. Rodolfo Casamiquela (2005) expresa que no se conoce la génesis real del término “Utracán” y que existen dudas en cuanto a su origen araucano; finalmente lo define por medio del araucano *wiutrán*, que se traduce como parado, empinado. Por su parte, Enrique Stieben (1966), a partir de término *Utraprán* o *Uthan* lo traduce como “pararse” o “ponerse de pie”. Eliseo Tello (1958) lo relaciona con *Uthreiñ*: “frío” y *Can*: “comida”, y lo vincula directamente con los araucanos criollos (comida fría). Finalmente, Alberto Vúletin considera que el topónimo es el que peores traducciones ha tenido y, por sentido común, lo asemeja a la voz *Utaln* que es “apacentar” y *cam* una muletilla que tiene el valor semántico del vocablo español *pues, así es*. No cuesta mucho imaginar, dice el autor, “de qué manera sencilla se pudo llegar de *Utalncam* a *Utracán*” o sea “pasteadero”. Manifiesta, además, que este valle “tuvo las mejores praderas de La Pampa que los aborígenes aprovechaban para el mantenimiento de sus animales, especialmente los caciques y tribus de Salinas Grandes”. Culmina diciendo que, en 1965 “...cuando pasé por ahí (...) pude ver las grandes extensiones cultivadas con alfalfa, trigo, centeno, etc., que son fuente de recursos de primer orden en la economía pampeana” (Vúletin, 1978: 205) (Figura 11.2.).

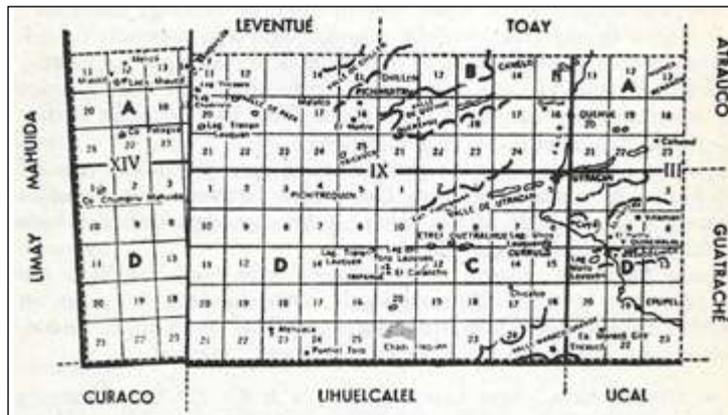


Figura 11.2. Plano del Departamento Utracán
Fuente: Extraído de Vúletin, 1978: 204)

Utracán era zona de ocupación del cacicazgo de Calfucurá y, por ende, sujeto a grandes movimientos de circulación de ganado y personas desde la frontera bonaerense hacia Chile. La nutrida red comunicacional se vertebrada a partir del camino de *El Carancho a Quehué* que, en su extenso recorrido, contenía importantes asentamientos aborígenes (Dillon y Leher, 2015).

El 21 de Octubre de 1896 con la llegada del ferrocarril *The Bahía Blanca and North Western* (Bahía Blanca al Noroeste) se instala la estación ferroviaria. Según Héctor Walter Cazenave (1971) el punto de partida de este ferrocarril se situó en la ciudad de Bahía Blanca, desde donde se llegaría a General Acha y, posteriormente, a Toay para luego seguir el meridiano sexto y llegar a Río Cuarto. De Toay debería partir una línea a Victorica y de allí otra hasta Villa Mercedes, en la provincia de San Luis. Se buscó de esta manera atravesar los valles transversales de La Pampa con el fin de aprovechar sus recursos, los que eran altamente valorados a partir de los míticos relatos sobre la extrema fertilidad de los valle (Valeri, 1979).

El conocido como Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste ingresa al Territorio Nacional de La Pampa el 29 de enero de 1891, cuando se inauguró la extensión desde Nueva Roma (provincia de Buenos Aires) a Bernasconi (Territorio Nacional de La Pampa). Posteriormente, se fue extendiendo hacia Hucal, luego a Epú Pel; desde allí a General Acha y Utracán en el año 1896 y, finalmente a Toay en 1897 donde alcanzó su punta de riel. Luego de la nacionalización en 1948, la línea pasa a denominarse General Roca.

11.3. Utracán, centro de gravedad de lo rural

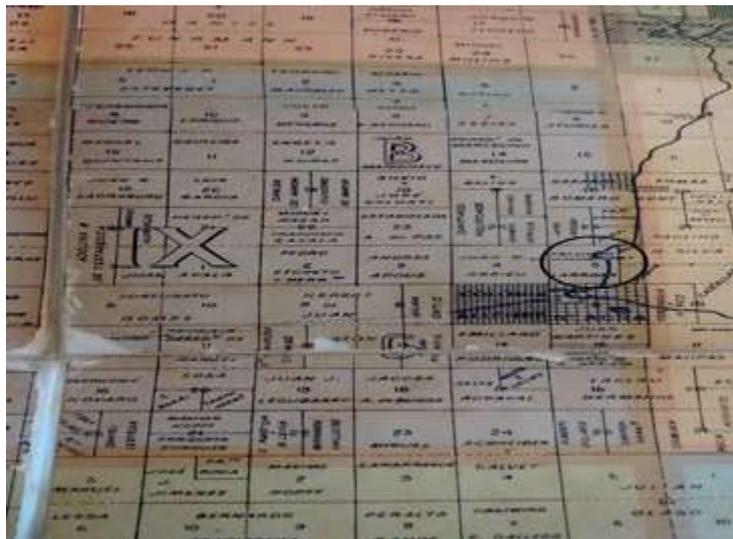
Finalizada la invasión militar comandada por el General Roca y realizada la mensura del territorio, el reparto de la tierra pública fue sostenido por una robusta normativa legal que materializó la ideología expansionista de base ganadera y terrateniente en La Pampa. Según el Plano de los Territorios Nacionales de 1884, el Lote 5 - Fracción C de la Sección IX, el emplazamiento posterior de Utracán, comenzó siendo propiedad del señor José Horda (Fotografía 11.1.). Para 1902, el Registro Gráfico de las Propiedades Rurales del Territorio de La Pampa Central, menciona como propietario de la mayor porción del Lote, al señor Facundo Larrosa quien fuera propietario también de extensas propiedades en el Oeste bonaerense, en las cercanías de Banderoló (Fotografía 11.2.).

Para el año 1922, las tierras ya habían sido transferidas a Miguel Ardohain⁴⁷, cuyas propiedades aparecen separadas de la estación Utracán (Fotografía 11.3.).

⁴⁷ Miguel Ardohain era un reconocido terrateniente argentino que llegó a concentrar, a principios del Siglo XX, más de 25.000 hectáreas en el Territorio Nacional de La Pampa, además de otras tierras en los partidos de Patagones y Villarino y en las cercanías de Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires (Crisafulli, 1994).



Fotografía 11.1. Recorte de la Sección XI del Territorio Nacional de La Pampa, 1884. Fuente: Stiller y Lass: Plano de los Territorios Nacionales, 1884.



Fotografía 11.2. Recorte de la Sección IX del Territorio Nacional de La Pampa, 1902. Fuente: Registro Gráfico de las Propiedades Rurales del Territorio de La Pampa Central.



Fotografía 11.3. Recorte de la Sección IX del Territorio Nacional de La Pampa, 1922. Fuente: Córdova y Camusso: Mapa Catastral del Territorio de La Pampa, 1922.

Según la Guía Comercial de La Pampa de 1914, existía en Utracán una oficina de correo y de telégrafo, un almacén, tienda, ferretería, herrería y carpintería.

El 29 de septiembre de 1928 fue inaugurada la capilla San Miguel (Fotografía 11.4.). Según un artículo publicado en la revista de la Cooperativa Popular de Electricidad de Santa Rosa, Raúl Hernández (1986) expresa que esta fue la primera construida por el sacerdote Ángel Buodo. Con estilo constructivo similar a la de General Acha, hoy no existen restos de esta capilla, solo registros fotográficos. Según los testimonios recogidos, sin comprobación fehaciente, fue demolida cuando el pueblo comenzó a despoblarse y las tierras pasaron a manos de nuevos propietarios con la promesa de construir una réplica en el casco de la estancia.



Fotografía 11.4. Frente de la Iglesia San Miguel. Fuente: Raúl Hernández, 1986.

Por su parte, en la Guía Comercial de 1938 se registra la existencia de un destacamento policial, una carnicería, un surtidor de nafta y el almacén de campaña y ramos generales. Se había creado por entonces el Club Atlético Utracán, con un total de 30 socios.

La Escuela Nacional Mixta N° 137, impartía la educación hasta 2° grado con un número de 15 alumnos. Hacia 1942, se contabilizaron 259 habitantes, de los cuales 225 pertenecían al área rural y los 34 restantes a la planta urbana. Según la mencionada Guía Comercial, la “planta urbana” no poseía calles pavimentadas ni hospedajes. La población que habitaba la zona rural se dedicaba a la actividad agrícola-ganadera, entre ellos obreros rurales, estibadores del ferrocarril, bolseros y hacheros.

En el año 1941, la gobernación del Territorio Nacional de La Pampa, solicitó al señor Ardohain la donación del terreno donde se emplazaba el edificio del destacamento de policía y la cesión de una hectárea donde construir otros edificios públicos del pueblo. De manera inmediata, el pedido es concedido por el propietario y se procedió a la construcción de los diferentes edificios.

Esta estación está cercada por grandes propiedades, en manos de terratenientes con apellidos muy destacados en la zona, es por ello que Utracán adquiere su dinámica principalmente en la década de 1940 (Fotografía 11.5).



Fotografía 11.5. Estación de Ferrocarril de Utracán, s/f.
Fuente: Archivo Histórico Provincial.

Para dicha década, la Guía Comercial de 1947 detalla la existencia de los servicios y edificios mencionados anteriormente y destaca la importancia de la escuela, la cual ya se había extendido hasta 6° grado.

Una importante actividad económica que se desarrolla en estas fechas, es la explotación de sulfato de sodio, en la mina “La Ernestina”, ubicada a 1.500 metros al oeste de la estación de tren. La Guía Comercial de 1947, destaca que la mina producía 600 toneladas anuales de sulfato de sodio, que era transportado en ferrocarril. Esta actividad vino a complementarse con las actividades ganaderas y agrícolas de la zona, convirtiendo a Utracán en un centro de servicios que abastecía a la población rural.

El centro educativo y los comercios instalados, así como su estación de tren, fueron el centro de encuentro social y comercial de todas las personas que habitaban y trabajaban en las grandes estancias de los alrededores. Estancias como San Ernesto, Santo Domingo, San Martín, entre otras, despachaban sus productos primarios desde la estación generando allí una cierta dinámica social y económica que se sostuvo hasta el fin del paso del ferrocarril en la década de 1970.

11.4. Utracán hoy

Una vez desactivado el ferrocarril de pasajeros a fines de la década de 1970 y, posteriormente durante la década de 1980, el de cargas, las actividades llevadas a cabo en Utracán terminaron por desaparecer. Si bien la gran emigración de población rural ya se había producido durante las décadas de los años 1930 y 1940, la modernización del campo, la urbanización y el transporte por carreteras pusieron fin al transporte ferroviario en la zona. Utracán fue convirtiéndose en una de las tantas estaciones de trenes abandonadas en el país.

Hoy en día solo quedan vestigios de lo que fue aquel asentamiento durante buena parte del siglo XX. Recorriendo la única calle que existe en el lugar se puede observar la estación de tren, un galpón, la antigua escuela y el edificio que fue utilizado como destacamento policial. También se observan las ruinas de otras edificaciones construidas en su momento, que luego fueron derrumbadas, entre ellas la capilla.

En la actualidad, los edificios están ocupados por tres familias oriundas de la localidad de General Acha, dos de las cuales están de manera permanente, mientras la tercera viaja diariamente, sumando un total de 15 residentes (Fotografía 11.6.). Estas familias llevan allí más de treinta años y lograron radicarse gracias a una cesión de las tierras; realizan actividades de huerta y cría de ganado ovino y caprino, destinadas al autoabastecimiento y la venta al menudeo (Fotografía 11.7.). Dichos pobladores se abastecen de agua de los pozos construidos por el ferrocarril y la almacenan en el

tanque ferroviario, que hasta hoy funciona y se encuentra en condiciones satisfactorias.



Fotografía 11.6. Antiguo edificio del destacamento policial, actualmente ocupado por una familia y *Fotografía 11.7.* Caprinos y aves de corral en las cercanías de la estación.

Fuente: Solange Elizabeth Romero, 2015.

En la Figura 11.4., se reconstruyó con ayuda de los residentes del lugar, la ubicación de las antiguas instalaciones del poblado. La mayoría se encuentra en ruinas y las ocupadas están en relativo estado de conservación.



Figura 11.4. Construcciones en ruinas en la Estación de Utracán.

Fuente: Elaboración propia, sobre imagen Google Earth, 2015.

Finalmente, cabe destacar la importancia la escuela primaria N° 73 ubicada al otro lado de la ruta Provincial N° 9, con una importante matrícula, albergando niños de las áreas rurales de la zona y de localidades vecinas, entre ellas General Acha.

Las familias que habitan en Utracán han logrado consolidar una gran identidad con el lugar y establecer relaciones de solidaridad entre ellos. Si

bien, dependen del municipio de General Acha, buscan resguardar los recuerdos del lugar así como generar canales de ayuda, entre otras, compartir los viajes para abastecerse de mercadería; una de las familias se encarga de traer mercadería y víveres para aprovisionar al resto de los habitantes.

11.5. Consideraciones finales

El tendido del ferrocarril obtuvo su auge en La Pampa durante gran parte del Siglo XX, creando pueblos con fuerte identidad y vínculos con él. Con su desaparición en la década de 1970, este territorio también desapareció, pero dejó huellas que hoy permiten realizar análisis para el aporte al estudio de la Geografía histórica de La Pampa.

Cuando un territorio desaparece deja paso a otro, con distintas relaciones de poder y características que lo hacen único. Una vez que acabó el protagonismo del territorio del ferrocarril, se inauguró otro, diferente, con una lógica distinta. Dicho territorio se construye a partir de un espacio rural despoblado, con extensiones dedicadas a la agricultura y la ganadería, en continua adaptación a los modelos económicos imperantes.

Durante buena parte del siglo pasado, Utracán cumplió la función de abastecedor y centro de gravedad del ámbito rural, principalmente de las grandes estancias aledañas, generando grandes vínculos con éstas y con sus actividades económicas (agricultura, ganadería y extracción de sulfatos en la Estancia La Ernestina). Esta dinámica adquirida decayó luego de la interrupción del tránsito del ferrocarril y continuó hasta llegar a la situación actual, en donde la concepción del espacio se torna totalmente diferente y en el pueblo, se materializa en formas de abandono y situaciones precarias de vida de las familias residentes.

El ferrocarril y el gran valle Argentino crearon y dieron vida a Utracán; lo transformaron en un espacio de variadas actividades y de gran dinamismo durante los primeros años del Siglo XX. Hoy, la situación no es la misma que aquella; hoy Utracán es una estación que se suma a las muchas que se encuentran abandonadas y olvidadas a lo largo de nuestro país, solo valorizada por las personas que continúan sobreviviendo entre sus vestigios y recuerdos.

11.6. Referencias bibliográficas

- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1914*.
Publicación anual, Año I, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía de La Pampa 1933*.
Publicación anual, Pampa Central.
- Archivo Histórico de la Provincia de La Pampa. *Guía Comercial del FFCC Sud, Oeste y Midland de 1938*, Buenos Aires.

- Casamiquela, R. (2005). *Toponimia indígena de la provincia de La Pampa*. Santa Rosa, La Pampa: Ministerio de Cultura y Educación de la Provincia de La Pampa.
- Cazenave, H. (1971). *El ferrocarril en La Pampa*. Santa Rosa: Prensa Gobierno de La Pampa.
- Crisafulli, G. (1994). Para una historia de la burguesía terrateniente pampeana. Terratenientes y comerciantes en el sur bonaerense a fines del siglo XIX. En, *Estudios sociales*, Año IV, N° 7, Santa Fe, pp. 69-81.
- Dillon, B. (2015). *Los valles de La Pampa. Mitos y realidades para una geografía única*. Documento de circulación interna de la Cátedra Geografía de La Pampa. Inédito.
- Dillon, B. y Leher, R. (2015). Ubicación, condiciones geográficas y la estructura urbana en los primeros años (1882-1950). En, Olmos S.; Sánchez, R. y Martocci, F. (Eds.) *Te contemplamos desde las sendas del recuerdo*. General Acha, más de 130 años de historia. Santa Rosa: EdUNLpam, en prensa.
- Stieben, E. (1966). *Toponimia araucana*. Santa Rosa, La Pampa: Secretaria General de la Gobernación.
- Tello, E. (1958). *Toponimia araucana-pampa*. Dirección de cultura La Pampa.
- Valeri, R. (1979). *Cronología crítica de los ferrocarriles en el territorio de La Pampa 1891-1927*. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa.
- Vúletin, A (1978). *La Pampa grafías y etimologías toponímicas aborígenes*. Editorial universitaria de Buenos Aires.

TERCERA PARTE

Propuesta de actividades para trabajar los temas/ problemas abordados

*Gustavo Gastón PEREZ
María Carolina DIHARCE
Beatriz DILLON*



Es sabido que en el proceso de construcción de los saberes converge un amplio conjunto de fuentes científicas y de otras no académicas -medios de comunicación, discursos políticos, prácticas sociales- relacionadas con los conocimientos que la sociedad demanda de la educación

(Fernández Caso, 2009: 23)

12.1. Presentación

Este capítulo presenta algunas propuestas de actividades sobre las temáticas abordadas a lo largo del contenido de este libro, con el propósito de alcanzar una apreciación/aprehensión significativa de los diversos temas. Lejos de pretender aportar “recetas” que impidan la posibilidad de que cada docente construya sus estrategias de aprendizaje, estas propuestas responden a la solicitud de la normativa que contiene a las normas de los *Libros de Texto para Estudiantes Universitarios*.

El planteo de situaciones problemáticas, la interpretación y producción de cartografía, el análisis de textos, la lectura de imágenes satelitales, fotografías, fragmentos de entrevistas, gráficos, entre otros recursos, posibilitan un mayor acercamiento a la comprensión del objeto de estudio, que mediado por el acceso relevante a las TIC, enriquecen las formas de abordaje. Como expresa María Victoria Fernández Caso (2009: 3) “en el proceso de construcción de los saberes escolares converge un amplio conjunto de fuentes científicas y de otras no académicas –medios de comunicación, discursos políticos, prácticas sociales– relacionadas con los conocimientos que la sociedad demanda (...)”.

Los territorios están atravesados por la complejidad, los cambios, la multiperspectividad, la desigualdad, los desequilibrios, la multicausalidad, todos procesos que en clave interpretativa facilitan el abordaje crítico y reflexivo de las diversas variables/dimensiones que entran en juego en la manifestación de los procesos sociales en el espacio geográfico.

Las actividades, que deberán ser adaptadas para cada contexto educativo y complejidad analítica, pueden ser abordadas tanto por estudiantes universitarios de las asignaturas Geografía de la Población, Geografía Rural o Geografía de La Pampa, como por estudiantes del sexto año de Geografía del ciclo orientado de la educación secundaria, de las orientaciones de Ciencias Sociales y Turismo.

Asimismo, resultaría interesante que los y las cursantes de la asignatura Residencia Docente de la carrera de Profesorado en Geografía puedan retomar las propuestas y adaptarlas a las necesidades y particularidades de cada curso, utilizando estrategias de abordaje diferentes y enriquecedoras.

En sexto año, los diseños curriculares proponen el abordaje de una asignatura denominada Geografía de Argentina, con especial referencia a las escalas local y regional, en la que La Pampa y sus problemáticas territoriales son permanentemente recuperadas con el fin de indagar cómo se producen y transforman los territorios, a partir del análisis de las diversas escalas espaciales que permitan observar en el plano local manifestaciones de procesos nacionales y globales y la intervención de los diversos sujetos sociales a partir de sus acciones e intereses.

La renovación de la Geografía en el nivel secundario a partir de la nueva Ley de Educación Nacional (LEN), la consiguiente renovación de los materiales curriculares y la formación de los docentes en nuevas perspectivas analíticas debe otorgar a los estudiantes “las herramientas intelectuales necesarias para analizar e interpretar críticamente el mundo de hoy y promover un posicionamiento autónomo, responsable y solidario frente a los problemas de las sociedades y los territorios contemporáneos” (Fernández Caso, 2009: 25).

En este sentido, la LEN propone para la educación secundaria la finalidad de habilitar a los adolescentes y jóvenes para el ejercicio pleno de la ciudadanía, para el trabajo y para la continuación de estudios superiores. Por su parte, la formación de profesores en la Universidad debe otorgar las herramientas que permitan a los docentes cumplir con esta finalidad. Asimismo, la resolución del Consejo Federal de Educación N° 142/11 sostiene que la Educación Secundaria con orientación en Ciencias Sociales “constituye una propuesta educativa que ofrece a los estudiantes la posibilidad de ampliar, complejizar y problematizar sus conocimientos sobre aspectos culturales, políticos, económicos y ambientales de diferentes sociedades del pasado y el presente, con particular énfasis en las latinoamericanas y argentina contemporáneas. Promueve, además, el desarrollo de una actitud de interrogación, la reflexión crítica y la participación en acciones transformadoras comprometidas con la democracia y la defensa de los Derechos Humanos” (Res. CFE 142/11: 1). Como plantea María Victoria Fernández Caso:

(...) la emergencia de un nuevo paradigma pedagógico, preocupado por establecer nuevas solidaridades entre demandas educativas y saberes escolares, fue cobrando fuerza [...], generando una variedad de experiencias y propuestas de enseñanza en geografía cuyo rasgo distintivo es la recuperación de la riqueza conceptual de las ciencias sociales, para acercar a los alumnos un discurso complejo, plural y contrastado sobre el acontecer humano. Entre los propósitos educativos que han motorizado esta renovación, se destaca la necesidad de desarrollar competencias que posibiliten a los alumnos ampliar sus horizontes culturales, trascender su localización personal en el tiempo y en el espacio, alcanzar autonomía intelectual, participar como ciudadanos

con sentido de responsabilidad cívica y con capacidad para tomar sus propias decisiones” (Fernández Caso, 2009: 26).

La lectura de textos académicos, producidos localmente, y pensados para ambos niveles educativos, posibilita o por lo menos plantea la necesaria articulación entre propuestas que sirvan tanto para estudiantes universitarios como para estudiantes de nivel medio.

En este sentido, es importante destacar que estos abordajes deben de modo imprescindible analizarse bajo enfoques y perspectivas de respeto a los derechos humanos y los lineamientos de la ESI (Educación Sexual Integral) aprobados por la Ley Nacional N° 26.150 a la que adhiere la provincia de La Pampa.

De la misma manera, la formación de docentes que desarrollarán sus actividades en el nivel secundario deben brindar las posibilidades que permitan a los y las profesores/as:

(...) ajustar los temas de enseñanza a las exigencias formativas de una sociedad en cambio permanente y acelerado. En el marco de los enfoques actuales de Geografía y las Ciencias Sociales, [...] pensar los nuevos contenidos con los que la geografía escolar puede contribuir a que los jóvenes comprendan el mundo que les toca vivir, un mundo diverso y desigual (Fernández Caso, 2007: 11).

La geografía escolar inspirada en las corrientes críticas abre las puertas a los nuevos discursos sobre el espacio geográfico, discursos en los que confluyen conceptos como globalización y desterritorialización y otros, que, si bien forman parte de la estructura conceptual básica de la disciplina –como lugar, región, naturaleza, sociedad o territorio–, se han resignificado. (Fernández Caso, 2009: 27).

El planteo de interrogantes es sustancial en nuestra disciplina. Su formulación permite centrar la mirada en los procesos de organización espacial, en la manera que los distintos grupos valoran y utilizan los recursos naturales, en las diversas formas de apropiación, las tensiones y conflictos que se producen a partir del enfrentamiento de intereses y las desiguales relaciones de poder entre los sujetos sociales que intervienen en los territorios. En este sentido, recuperar la dimensión histórica y su intencionalidad política e ideológica otorgarán significatividad a los de construcción/producción de los espacios geográficos y sus territorialidades desde una perspectiva multiescalar y multidimensional.

Entre los contenidos mínimos de las asignaturas universitarias que pueden abordar los contenidos de este libro recuperan los procesos de construcción del espacio en el marco de una visión integradora y dinámica de los procesos que dan lugar a las particularidades de dichos espacios.

Por su parte, los materiales curriculares de la educación secundaria para Geografía se organizan en torno a cinco dimensiones analíticas de los territorios, a saber: dimensión política, dimensión socio-demográfica, dimensión ambiental, dimensión económica y dimensión cultural. Por supuesto que se tiende a que su abordaje sea articulado y no de manera estanca. Es solo una forma de organización de los saberes con el fin de que su integración y articulación efectivice el análisis y la comprensión de los procesos espaciales y territoriales. La propuesta se esboza en el siguiente (Cuadro 12.1.):

Cuadro 12.1. Dimensiones analíticas, saberes y alcances seleccionados para la Geografía del Sexto año de la educación secundaria en la provincia de La Pampa

Eje	La dimensión política de los territorios
Saber seleccionado	La construcción e interpretación de mapas y cartografías que aborden múltiples representaciones sobre las configuraciones territoriales, derivadas de las diferentes visiones e intereses sociales implicados en diversos contextos históricos.
Alcances seleccionados	<ul style="list-style-type: none"> - Interpretar y construir diversas cartografías que aborden las múltiples representaciones de las configuraciones territoriales del territorio pampeano a lo largo del tiempo. - Conocer cartografías alternativas e innovadoras en la interpretación de los territorios. - Conocer y construir mapas mentales y mapas temáticos sobre variables geopolíticas, económicas, sociales, demográficas, ambientales, turísticas y culturales sobre el territorio pampeano. - Construir mapas digitales y conocer las principales herramientas e instrumentos que aportan las TIC (Google Maps, Google Earth, entre otros) para la elaboración de cartografía diversa. - Aplicar SIG sobre problemáticas territoriales a través de la utilización de las diversas funciones que provee esta herramienta tecnológica en la construcción de cartografía digital. - Aplicar las funciones que posibilitan las herramientas tecnológicas y los conocimientos geográficos en la identificación de posibles circuitos turísticos y desarrollo de actividades turísticas locales y regionales.
Eje	La dimensión socio-demográfica de los territorios
Saber seleccionado	El reconocimiento de las desigualdades en las condiciones de vida de la población, desde una perspectiva multidimensional, y el análisis de las nuevas configuraciones urbanas y rurales, los actores sociales involucrados y las problemáticas socio-territoriales que se manifiestan en los espacios nacional y pampeano
Alcances seleccionados	<ul style="list-style-type: none"> - Explicar las desigualdades sociales en diferentes espacios de Argentina y La Pampa a partir del análisis de indicadores representativos de las condiciones de vida de la población: empleo, educación, vivienda, salud y el acceso a servicios prioritarios. - Analizar la diferenciación y desigualdad territoriales de las condiciones de vida en la Argentina y La Pampa, en los espacios urbanos y rurales, teniendo en consideración situaciones de pobreza, exclusión y segregación espacial. - Reconocer la relevancia adquirida en la sociedad por los movimientos sociales de trabajadores desempleados, mujeres, indígenas, campesinos, por la identidad, empresas recuperadas, entre otros, en lucha por la reivindicación y garantías de derechos.

Alcances seleccionados	<ul style="list-style-type: none"> - Explicar los fenómenos vinculados a la “nueva ruralidad”, los sujetos sociales involucrados y las problemáticas socio-territoriales que se manifiestan en los espacios nacional y pampeano. - Analizar la estructura, dinámica y distribución de la población en Argentina y La Pampa, considerando las tendencias actuales de desaceleración del crecimiento demográfico nacional y provincial, y la movilidad espacial de la población.
Eje	La dimensión ambiental de los territorios
Saber seleccionado	La comprensión de las problemáticas ambientales, a escala nacional, regional y local, teniendo en consideración las tensiones y conflictos entre los diversos sujetos sociales en el uso de los recursos naturales en el contexto del sistema capitalista global.
Alcances seleccionados	<ul style="list-style-type: none"> - Analizar problemas ambientales a diferentes escalas con especial referencia a los espacios regionales y locales. - Reconocer la responsabilidad de los Estados y los diferentes sujetos sociales ante los problemas ambientales de escala local y regional en el contexto global actual. - Comprender las problemáticas ambientales y conflictos derivados de la lucha por la tenencia de la tierra, las disputas y tensiones por la apropiación y explotación de los recursos naturales. - Analizar críticamente la relación entre las concepciones sobre los bienes comunes y la privatización de los recursos, considerando en su estudio los derechos de acceso y utilización de los recursos. - Analizar las problemáticas socio-territoriales vinculadas a los procesos de agriculturización y “sojización” de los espacios rurales argentinos y pampeanos, considerando el estudio del circuito productivo agrícola, el despoblamiento de las áreas rurales, el desplazamiento de campesinos y cultivos regionales, el detrimento de la actividad ganadera, el aumento de la demanda global de soja y el incremento de su precio en el mercado internacional, entre otra multiplicidad de variables de análisis. - Interpretar las intencionalidades de los diversos sujetos sociales y las discusiones actuales en torno a la cuestión de la soberanía y seguridad alimentarias.
Eje	La dimensión económica de los territorios
Saberes seleccionados	<p>La comprensión y explicación de las transformaciones productivas y los impactos ocasionados, profundizando en el conocimiento de las nuevas configuraciones espaciales urbanas y rurales, en el marco del capitalismo global.</p> <p>El análisis y reflexión crítica acerca de la estructura, la dinámica y las problemáticas de los mercados de trabajo y de las condiciones laborales.</p>
Alcances seleccionados	<ul style="list-style-type: none"> - Comprender la organización territorial de la producción en el marco de la economía globalizada. - Comprender los procesos productivos ligados a las actividades agropecuarias e industriales, identificando los diferentes sujetos sociales vinculados a ellas y sus intereses en juego. - Conocer los procesos productivos vinculados a las actividades terciarias y comerciales, especialmente las turísticas, a escala local, regional y nacional. - Conocer el rol del Estado y de las iniciativas privadas en el diseño y desarrollo de políticas de fomento de la actividad turística y creación de circuitos regionales turísticos. - Analizar las causas y consecuencias, cambios y permanencias de las transformaciones técnico-organizativas y biotecnológicas, en las diversas actividades productivas.

<p>Alcances seleccionados</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reconocer y analizar las transformaciones de los procesos productivos, actividades agropecuarias e industriales, sus impactos sociales, económicos y ambientales. - Analizar el proceso productivo de las actividades extractivas para comprender los intereses e intencionalidades de los diferentes sujetos sociales, los conflictos y debates actuales. - Analizar la estructura, la dinámica y las problemáticas de los mercados de trabajo y de las condiciones laborales en Argentina y La Pampa.
<p>Eje</p>	<p>La dimensión cultural de los territorios</p>
<p>Saberes seleccionados</p>	<p>El respeto y la valoración de la diversidad cultural atendiendo a los múltiples sistemas de prácticas, conocimientos y cosmovisiones de los distintos grupos sociales que construyen y simbolizan sus territorios. La identificación y la valoración de las representaciones e imaginarios, los sentidos de pertenencia e identidad, reconociendo símbolos, bienes patrimoniales y lugares de memoria en distintos espacios urbanos y rurales.</p>
<p>Alcances seleccionados</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar las prácticas territoriales de los sujetos, teniendo en cuenta las subjetividades y percepciones colectivas de los grupos sociales. - Analizar la reconfiguración de los lugares, como entidades con singularidades únicas, en el marco de la globalización a partir de variables tanto locales como globales. - Comprender las distintas representaciones de los grupos sociales sobre los espacios a partir de las diversas percepciones que se manifiestan sobre los territorios. - Identificar los espacios y circuitos turísticos de la Argentina y La Pampa y su relación con los consumos culturales. - Comprender y analizar los paisajes como construcciones simbólico-culturales que responden a las representaciones y percepciones del mundo material. - Comprender las configuraciones y cambios de los paisajes y los lugares a partir de las improntas que establecen los diversos grupos sociales. - Comprender las diversas territorialidades como manifestaciones de prácticas y formas de participación de los movimientos sociales. - Comprender la yuxtaposición de territorialidades como configuraciones territoriales de relaciones sociales entre diversos sujetos o grupos, conformadas a partir de relaciones desiguales de poder, dominio y resistencia de los espacios. - Explicar la conformación de múltiples territorialidades que se superponen y transforman, por su carácter dinámico, mutable, cambiante y desequilibrado en un interjuego permanente de escalas espaciales de análisis a partir de la acción de diversos movimientos sociales.

Fuente: Provincia de La Pampa, Ministerio de Cultura y Educación. Materiales Curriculares de la asignatura Geografía, 2014

En las orientaciones didácticas de los materiales curriculares se explicita que en la propuesta curricular:

(...) los saberes se organizan por dimensiones que no implican un ordenamiento de contenidos temáticos ni una secuencia de desarrollo. Tampoco un tratamiento estricto de cada una de ellas, sino su permanente articulación para recuperar los aprendizajes alcanzados en el Ciclo Básico, teniendo en cuenta la interrelación de múltiples escalas geográficas (global, nacional, regional, local), el uso de cartografía pertinente a cada tema, la selección y uso crítico de diversas fuentes de información cuantitativas y cualitativas, el trabajo con estudios de

caso, situaciones-problema, simulaciones, proyectos de investigación y participación comunitaria” (Materiales curriculares 2014: 38).

El marco legal e institucional habilita otras formas de abordaje de las dimensiones y los saberes, en tiempos y espacios alternativos. Las modalidades innovadoras y las propuestas de enseñanza flexibles habilitan las salidas y prácticas de campo, los abordajes interdisciplinarios, los talleres, los seminarios, las jornadas de profundización temática, las experiencias comunitarias, los proyectos de articulación entre universidad y secundario, entre otros formatos.

12.2. Propuesta de actividades posibles sobre la base de los contenidos esbozados

Las actividades propuestas pueden abordarse tanto con la lectura de uno de los capítulos como, y preferentemente, mediante el análisis transversal de varios de ellos, a efectos de poder establecer comparaciones, similitudes, diferencias, relaciones de poder, conflictos, etc. La lectura de los tres capítulos que integran la Primera Parte es recomendable para abordar el resto, ya que establecen los marcos desde donde abordar las dimensiones.

Por supuesto que este material no agota el tema sino que el mismo debe ser complementado con otras lecturas que dispongan los y las docentes para poder cumplir con los objetivos dispuestos.

Objetivos	Capítulos de lectura recomendada	Actividades	Estrategias didácticas posibles
Comprender el proceso de conformación espacial de La Pampa desde una perspectiva crítica y reflexiva	Capítulos 1, 2 y 3 y dos de los Capítulos de la Segunda Parte.	<p>¿Qué procesos globales políticos y económicos inciden en las diversas configuraciones territoriales que se expresan en el espacio agropecuario de La Pampa?</p> <p>Analizar el impacto del tendido ferroviario, el reparto de la tierra y la conformación de grupos sociales diferenciales como elemento común a los núcleos de poblamiento rural. ¿Qué implicancias tuvieron las políticas públicas en la configuración de los territorios? ¿Representaron un factor central en el poblamiento y en el desarrollo? ¿Qué rol cumplieron las políticas públicas en la consolidación de un modelo agroexportador tanto a nivel nacional como local?</p>	<p>Análisis de Testimonios</p> <p>Complementar con lecturas que permitan poner en tensión y reflexionar críticamente con los aportes de este libro.</p>

Objetivos	Capítulos de lectura recomendada	Actividades	Estrategias didácticas posibles
<p>Identificar sujetos, agentes e instituciones locales y extralocales, para comprender las relaciones de poder que inciden en la desigualdad territorial</p>	<p>A elección según la temática y contenido del Capítulo.</p>	<p>¿Qué sujetos, instituciones y agentes tenían y tienen los pueblos de acuerdo a los testimonios y guías comerciales? ¿Cuáles perduran, cuáles desaparecieron? ¿Qué rol social cumplían? ¿Cómo se configuraban las relaciones de poder?</p> <p>¿Qué conflictos territoriales provocaban los desequilibrios?</p> <p>¿Qué rol jugaban y/o juega la organización empresarial de la Estancia? Vincular con las formas organizativas actuales (pool de siembra, commodities, agroindustrias)</p>	<p>Interpretación de entrevistas, materiales periodísticos, artículos, testimonios y otras fuentes históricas.</p> <p>También se sugiere la realización de entrevistas o visitas institucionales, como actividad didáctica.</p>
<p>Identificar las prácticas territoriales, teniendo en cuenta las subjetividades y las percepciones individuales y colectivas de los grupos sociales.</p>		<p>¿Qué se valora y qué dificultades presenta la vida en pequeños pueblos rurales?</p>	<p>Análisis de fotografías disponibles en los Capítulos y otras que se dispongan.</p>
<p>Comprender la organización territorial de la producción en el marco de la economía globalizada.</p> <p>Analizar los procesos productivos de las actividades extractivas para comprender los intereses e intencionalidades de los diferentes sujetos sociales, los conflictos y debates actuales.</p>	<p>Capítulos 1, 2 y 3 de la Primera Parte y 4, 8 y 9 de la Segunda Parte</p>	<p>¿Cómo se organiza el espacio del entorno de las localidades a partir de los estudios de caso analizados? Distinguir la presencia de estancias, colonias, explotaciones medianas.</p> <p>¿Qué se produce y qué se producía en cada una de las explotaciones agropecuarias?</p>	<p>Complementar con otra bibliografía que complete el análisis de la situación económica en procesos de cambios nacionales e internacionales</p>

Objetivos	Capítulos de lectura recomendada	Actividades	Estrategias didácticas posibles
<p>Analizar las problemáticas socio-territoriales vinculadas a los procesos de agriculturización y “sojización” de los espacios rurales argentinos y pampeanos, considerando el estudio del circuito productivo agrícola, el despoblamiento de las áreas rurales, el desplazamiento de campesinos y cultivos regionales, el detrimento de la actividad ganadera, el aumento de la demanda global de soja y los cambios de sus precios en el mercado internacional, entre otra multiplicidad de variables de análisis.</p> <p>Interpretar las intencionalidades de los diversos sujetos sociales y las discusiones actuales en torno a la cuestión de la soberanía y seguridad alimentarias.</p>	<p>Capítulos 1, 2, 3 y 4 y cualquier otro complementado con bibliografía para ampliar el tema.</p>	<p>A partir de la lectura de los capítulos y del análisis de los datos, indagar en la evolución demográfica de los pueblos mencionados en los diversos capítulos. Complementar con datos aportados por la Dirección General de Estadística y Censos de La Pampa (http://www.estadistica.lapampa.gov.ar)</p> <p>Analizar los cuadros de estadísticas agropecuarias que proporciona la Dirección General de Estadística y Censos de La Pampa (http://www.estadistica.lapampa.gov.ar/index.php/estadisticas-agropecuarias/repago), o los dos últimos censos agropecuarios (1988 y 2002) e identificar los cambios y permanencias de las producciones agrícolas y ganaderas en el tiempo, que muestren las transformaciones en la producción y su posible incidencia en los procesos de despoblamiento rural del centro este pampeano. También vincular con la expansión de la frontera agraria, la disminución de la producción cerealera, el detrimento del ganado, etc.</p>	<p>Complementar las lecturas con Lectura e interpretación de datos estadísticos.</p> <p>Elaboración de gráficos que permitan visibilizar la evolución de algunas tendencias en cuanto a las actividades que se realizan en el espacio rural.</p> <p>Elaborar redes conceptuales.</p>
<p>Analizar la estructura, la dinámica y las problemáticas de los mercados de trabajo y de las condiciones laborales en Argentina y La Pampa.</p>	<p>Cualquier Capítulo con bibliografía complementaria.</p>	<p>¿Cuáles son las múltiples causas que intervienen en los procesos de despoblamiento rural?</p>	<p>Análisis e interpretación de datos demográficos a diferentes escalas.</p> <p>Elaboración de cartografía temática en base a los datos trabajados.</p>

Objetivos	Capítulos de lectura recomendada	Actividades	Estrategias didácticas posibles
Explicar los fenómenos vinculados a la “nueva ruralidad”, los sujetos sociales involucrados y las problemáticas socio-territoriales que se manifiestan en los espacios geográficos de La Pampa.	Cualquier capítulo complementado con bibliografía para ampliar el tema.	¿Qué manifestaciones concretas posee la “nueva ruralidad” en La Pampa? ¿De qué manera se ven revalorizados los espacios rurales en la actualidad? ¿Qué busca la nueva población residente en áreas rurales? ¿Qué tipo de impacto tiene la vuelta al campo, como espacio de vida, pero con una lógica de vida urbana?	Sugerencias: Juegos de roles, salidas a campo, talleres, articulación y asistencia a clases de la universidad y o del nivel secundario.
Analizar los cambios en el sistema de asentamiento nacional y pampeano, e interpretar la evolución demográfica en los espacios urbanos y rurales. Comprender cómo se comporta la dinámica de la población en los diferentes lugares, atendiendo a la complejidad de los mismos.	Cualquier capítulo complementado con bibliografía para ampliar el tema.	Sugerencia para trabajar el Capítulo 8: ¿Por qué algunos pueblos que mostraban un descenso poblacional como Dorila o Speluzzi, están revirtiendo esa tendencia decreciente? ¿Qué rol cumple su cercanía con la ciudad de General Pico? ¿Qué elementos se valoran de esos lugares? ¿Por qué no sucede lo mismo con Trebolares que se encuentra más cerca de Pico pero continúa su descenso demográfico? ¿De qué servicios carece respecto a los otros pueblos vecinos.	Análisis de Testimonios. Analizar imágenes satelitales y cartografía suministrada por el Atlas Geográfico y Satelital de la Provincia de La Pampa.

12.3. Consideraciones finales

Son infinitas las actividades que pueden plantearse a partir de la lectura y el necesario complemento con otra bibliografía. Aquí solo se pretendió organizar algunas pero no se tienen dudas que cada experiencia de enseñanza y aprendizaje presenta particularidades que exigen la libertad de los docentes y los/las estudiantes para abordar los temas según la situación áulica, las posibilidades, las herramientas con que se cuenta.

Estamos convencidos de que cualquier experiencia de aprendizaje debe facilitar el camino para el logro de los objetivos propuestos, tornando significativos los contenidos abordados.

12.4. Referencias Bibliográficas

Fernández Caso, M. V. (Coord.) (2007). *Geografía y territorios en transformación. Nuevos temas para pensar la enseñanza*. Noveduc. Buenos Aires.

- Fernández Caso, M. V. y Raquel Gurevich (Coord.) (2009). *Geografía, nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza*. Editorial Biblos. Buenos Aires.
- Ministerio de Cultura y Educación de la Provincia de La Pampa. Ley Provincial de Educación N° 2511 (2009).
- Ministerio de Cultura y Educación de la Provincia de La Pampa (2014). *Materiales curriculares de Geografía para el Ciclo Orientado*.
- Ministerio de Educación de la Nación. Ley de Educación Nacional N° 26.206 (2006).
- Marcos de Referencia de la Educación Secundaria Orientada (2011). *Bachiller en Ciencias Sociales*. Res. CFE N° 142/11.

PALABRAS FINALES

Este libro es el resultado del proceso de enseñanza y aprendizaje que, cada día, docentes y estudiantes construyen mediante experiencias que ocurren en un aula, en un trabajo de campo, en una investigación o una charla.

Estudiar las geografías desde una perspectiva multiescalar y multidimensional nos coloca ante el desafío de comprender los procesos de manera crítica, desnaturalizarlos, deconstruirlos y reconstruirlos, interpelarlos para que puedan expresarse en su complejidad más acabada. En definitiva alejarse de la visión ingenua que supone que los hechos ocurren de forma neutra y sin intencionalidad.

Por eso, este libro no agota nada. Es un aporte para abordar los procesos mediante los cuales las territorialidades van mutando en función de las intencionalidades que le imprimen aquellos que comandan las relaciones de poder en dichos territorios. Pero también, hay cotidianidades, flujos horizontales que otorgan particularidad a los lugares, los hacen únicos por más pequeños que sean.

Cada sujeto, cada institución, cada agente que habita e interviene, de una manera u otra, en estos pequeños y, a la vez, inmensos espacios rurales conforman un universo de relaciones donde factores hegemónicos y el quehacer cotidiano construyen un mundo cargado de geografías.



Se terminaron de imprimir 1000 ejemplares en la Imprenta de la Universidad Nacional de La Pampa, dependiente de la Secretaría de Cultura y Extensión Universitaria.

Santa Rosa, LP, septiembre de 2016

En el proceso de conformación espacial de La Pampa, la población y el poblamiento rural han dejado una fuerte impronta. Lo que alguna vez Fernando Araújo (1991) denominó “la etapa de poblamiento moderno” luego de la ruptura del control territorial indígena, se constituyó en un proceso de poblamiento acompañado por la apropiación de la tierra pública y por ende del espacio rural, el desarrollo de la ganadería y luego de la agricultura, el tendido de vías férreas y el surgimiento de un rosario de pueblos a partir de la construcción de las estaciones.

Oligarquía terrateniente, relaciones de poder, pujas por el control y apropiación del territorio, redistribución de la población nacional y contingentes migratorios internacionales dieron lugar a la estructuración del espacio pampeano. Es así que, muchos pueblos surgidos por el impulso y la necesidad del ferrocarril, se constituyeron en centros neurálgicos, en tanto proveedores del área rural circundante, abastecedores de materias primas agrarias destinadas, básicamente, al mercado internacional.

Este libro está destinado, especialmente a estudiantes universitarios; pero puede ser abordado por docentes y estudiantes del nivel secundario y por el público en general. Surge de una serie de apuntes de cátedras, específicamente Geografía de La Pampa, Geografía de la Población y Geografía Rural de las carreras de Profesorado y Licenciatura en Geografía y se orienta a un análisis de la población rural, dispersa y agrupada en pequeños asentamientos menores de 2000 habitantes, en La Pampa.

El libro se organiza en tres apartados. El primero, de tres Capítulos, aborda el estado de la cuestión del estudio de la población rural y su especificidad en la provincia de La Pampa. En el segundo apartado, se recogen las experiencias del trabajo de campo, las prácticas de aprendizaje y los informes emanados de ellos, realizados por docentes y estudiantes avanzados de las carreras mencionadas. Por último, la tercera parte contiene un Capítulo que pretende integrar una propuesta de actividades para trabajar los temas/problemas abordados. La particularidad de las actividades es que recuperan los conceptos vertidos en el libro a partir de las propuestas curriculares que puedan ser resueltas por los estudiantes universitarios –futuros profesores y profesoras–, así como por los/las docentes del nivel secundario.

