

# CONOZCAMOS EL PATRIMONIO FERROVIARIO DE LA PAMPA Y LOS PUEBLOS QUE NACIERON A LA VERA DE LAS VÍAS

**Introducción**, por María Regina Covas y Mirta Zink

El patrimonio cultural es motivo inagotable de reflexión sobre nosotros mismos, un vínculo entre habitantes de distintas épocas y un elemento prioritario de la "identidad" y del desarrollo cultural. Desde su conformación, en el año 2000, la Asociación Pampeana de Conservación de Patrimonio Cultural (APCPC) se ha abocado, entre otras actividades, a despertar el interés por el conocimiento del patrimonio ferroviario de La Pampa, dada la importancia que tuvo en la organización del ex espacio territorial, hoy provincial, el tendido de las vías férreas. El impacto del transporte ferroviario se plasmó en la historia, economía, urbanización y desarrollos regionales. En ese marco, se han organizado viajes de reconocimiento a distintos ramales y estaciones con la finalidad de conocer, relevar y fotografiar los conjuntos ferroviarios que persisten en el tiempo, a pesar de estar prácticamente fuera de servicio desde hace años, a excepción de algunos ramales reactivados para el transporte de cargas y temporalmente de pasajeros entre 2011 y 2015.

Para conocer las distintas líneas ferroviarias que ingresaron en La Pampa y a los pueblos que surgieron a partir de las estaciones del ferrocarril, desde la APCPC nos propusimos elaborar un informe con propuestas didácticas, para que esta iniciativa también sea de utilidad a docentes y estudiantes. Para ello compilamos información, cartografía y fotografías surgidas de los viajes y visitas realizadas. Es un trabajo colectivo al cual invitamos a sumarse a otras personas interesadas en este tipo de publicaciones. En esta ocasión se dedicó al primer tramo pampeano del ex Ferrocarril del Oeste (hoy denominado Domingo F. Sarmiento), que ingresó a La Pampa desde el oeste de la provincia de Buenos Aires, atravesando el Meridiano V. Este recorrido se inició en la localidad de Bernardo Larroudé y culminó en Adolfo Van Praet, se efectuó en octubre de 2015 con un micro cedido por la Universidad Nacional de La Pampa y la colaboración de la Secretaría de Cultura y Extensión Universitaria; participaron numerosas personas interesadas en conocer nuestro patrimonio ferroviario.

El presente trabajo se estructuró en varios apartados, se inicia con una descripción de la trascendencia que tuvo este medio de transporte a partir de fines del siglo XIX, prosigue con una caracterización del territorio de la actual provincia de La Pampa, continúa con un análisis general de la red viaria en esta región, luego se centra en las estaciones y pueblos que surgieron a la vera del tramo en el ramal del ex Ferrocarril del Oeste y, por último, se sugieren propuestas didácticas para el aula.

Agradecemos especialmente a Rocío Guadalupe Sánchez por las fotografías que cedió gentilmente de las localidades de: Bernardo Larroudé, Sarah, Mariano Miró, Aguas Buenas/Hilario Lagos y Adolfo Van Praet.

## **La revolución del ferrocarril. El dominio estatal del territorio y la inserción en el mercado internacional. 1852-1914**, por Alejandro M. Rabinovich

En 1845, Sarmiento diagnosticaba que “El mal que aqueja a la República Argentina es la extensión” (1947: 20), y Alberdi en 1852 recetaba el remedio: “La unidad política debe empezar por la unidad territorial, y sólo el ferrocarril puede hacer de dos parajes separados por quinientas leguas, un paraje único.” (1945: 87). De esta forma, para los hombres que diseñaron la Argentina moderna, el ferrocarril estaba llamado a jugar un

rol fundamental en la conformación del país que soñaban. Sólo él sería capaz de integrar en un mismo cuerpo a pueblos dispersos en un espacio tan vasto. Sin él, la autoridad del gobierno central nunca sería respetada, la inmigración y las luces no llegarían nunca al interior, la producción de las provincias no encontraría salida en el mercado internacional. Tal es la importancia que le otorgaban a este medio de transporte que su promoción quedó consignada en el artículo 67 de la Constitución Nacional.

El primer ferrocarril en circular por el territorio argentino lo hizo el 29 de agosto de 1857, partiendo de la ciudad de Buenos Aires ante una multitud congregada por el acto inaugural. Por esa época el Estado de Buenos Aires estaba escindido del resto de la Confederación Argentina y la guerra civil era una constante del panorama político local. En ese contexto, conseguir el apoyo de grandes inversores era imposible y las obras de mayor envergadura tuvieron que esperar. Tras la unificación nacional en 1861, sin embargo, se comenzó a trabajar en el diseño de una red ferroviaria importante que hiciera realidad la integración territorial de la nueva nación argentina.

Para construir ferrocarriles en la escala que necesitaba el país hacían falta capitales, y dado el grado de desarrollo de la economía argentina de la época, esos capitales iban a tener que venir del exterior. Las empresas británicas que operaban en el país estaban más que dispuestas a llevar adelante la tarea, pero exigían condiciones onerosas, capaces de escandalizar a cualquier gobernante. También esto lo había previsto Alberdi en sus escritos, advirtiendo a esos mismos gobernantes que a las empresas privadas capaces de invertir en los ferrocarriles habría que estar dispuestos a “colmarlas de ventajas, de privilegios, de todo el favor imaginable, sin deteneros en medios”.

Efectivamente, los sucesivos gobiernos nacionales no se detuvieron en medios y otorgaron todo cuanto los capitales británicos podían desear. Las empresas constructoras de ferrocarriles operaron así en condiciones muy ventajosas que incluían la exención impositiva y la garantía por parte del Gobierno de un retorno anual de por lo menos 7% de la inversión inicial, con lo que el Estado nacional se comprometía a subsidiar el funcionamiento de los ferrocarriles si estos no resultaban suficientemente lucrativos para los inversores. Dos medidas complementarias tendrían duraderas consecuencias. La primera era que se otorgaba a las empresas constructoras la propiedad de una franja de tierra que se extendía una legua de cada lado de la vía construida, de modo que se enajenaban en favor de empresas británicas las que desde ese momento pasaban a ser las tierras más valiosas del país. Por otro lado, se permitía a las empresas la importación sin aranceles de los materiales necesarios, desde los rieles hasta las locomotoras. Se aceleraba así la instalación de las vías férreas, pero se perdía una oportunidad muy valiosa de estimular el desarrollo temprano de una industria metalúrgica de corte nacional.

En estas condiciones, la expansión de la red ferroviaria fue vertiginosa. De apenas 249 kilómetros de vías en 1865 se pasó a casi 35.000 en 1914, transformando para siempre la estructura productiva del país. La nueva red estaba pensada para permitir la salida de productos agrícolas y materias primas desde todo el territorio hacia el puerto de Buenos Aires, pero al mismo tiempo le facilitaba al Estado Nacional un control efectivo del territorio. A partir de los ferrocarriles, los batallones del ejército se pudieron desplazar rápidamente a cualquier provincia díscola, inaugurando una época de muy frecuentes y exitosas intervenciones federales que terminaron garantizando el monopolio del uso legítimo de la fuerza por parte del gobierno central.

**La Pampa luego de la "Conquista del Desierto", por Mirta Zink**

El avance final de la frontera terminó con la autonomía de las sociedades indígenas y su soberanía sobre las pampas y patagonia. La masacre, la prisión, el traslado forzado, la desintegración de las familias, fueron algunas de las consecuencias que sufrieron las poblaciones ranqueles, salineras, de Pincén. Luego de estas acciones militares, entre 1882 y 1884, se procedió a mensurar el Territorio Nacional de La Pampa, partiendo del meridiano 5°, límite que lo separaba de la provincia de Buenos Aires. El resultado fue una división catastral de 20 secciones, compuesta por 4 fracciones cada una, que a su vez se subdividieron en 25 lotes de 10.000 hectáreas.



La distribución de la tierra fue muy activa y éstas se valorizaron rápidamente, en gran medida por el corrimiento de las actividades productivas desde el oeste bonaerense hacia el este pampeano, el área agroecológico apto para las tareas rurales y cercano a las propiedades que varios hacendados ya poseían en Buenos Aires. Primero fue el ganado vacuno quien colonizó los campos, luego el ovino y por último los cereales en la primera década del siglo XX, fundamentalmente trigo, en respuesta a la demanda del mercado externo. Los ciclos productivos se vieron afectados por oscilaciones, que tuvieron un impacto diferencial en el Territorio, no obstante, la economía agropecuaria mantuvo su preponderancia, aun en los primeros años de la década de 1930, cuando la sequía, la deforestación excesiva, las inadecuadas prácticas en el manejo de los suelos, el fracaso de las cosechas y la caída de los precios agrícolas provocaron un importante despoblamiento. Al mismo tiempo, la producción ganadera tuvo un aumento sostenido en detrimento de los cultivos y los productores se fueron amoldando a las condiciones del mercado internacional y a las coyunturas locales.

En una proporción menos significativa se sumó la explotación forestal, con el desmonte del bosque natural del caldenar, destinada a la satisfacer la demanda interna y externa, con una dinámica oscilante en cada subregión. Los empresarios de la época obtuvieron buenas ganancias con bajas inversiones en capital y manos de obra. Varias estaciones ferroviarias, ubicadas en el área del bosque, se expandieron con el incremento de la tala de caldenes, que con sus fluctuaciones se prolongó hasta mediados del siglo XX, provocando el abandono de varias estaciones abocadas sola a esta actividad.

En la región occidental del Territorio las tierras son áridas y están cubiertas de monte bajo, por sus condiciones climáticas y ambientales poseen menor valor económico. Muchas extensiones eran de tenencia precaria. Predominó la cría de cabríos con un bajo nivel de inversión y un alto autoconsumo, las familias complementan la subsistencia con trabajos asalariados temporales. La densidad poblacional era escasa, en su mayoría eran puesteros o paisanos –en gran parte indígenas o mestizos–. El corte del río Atuel, por parte de Mendoza, provocó el desecamiento y el despoblamiento de la región aledaña al cauce del río hacia mediados del siglo XX.

En 1919 la división administrativa quedó conformada por 22 departamentos de distintos tamaños, acorde al perfil productivo y la densidad poblacional. Para la década de 1920, la zona este de La Pampa concentró el 96% promedio de la superficie cultivada, el 80% de los vacunos y el 40% de los lanares, además del 88% de la población.

El acelerado repoblamiento se dio en principio por migrantes internos, incluidos los indígenas que sobrevivieron a las duras campañas militares, y luego por inmigrantes transoceánicos, muchos de ellos atraídos por emprendimientos colonizadores, la subdivisión de las tierras para cultivarlas –fundamentalmente en arriendo– y la extensión de las vías férreas. Sobre estos extranjeros el gobierno depositó las expectativas para el desarrollo y progreso del Territorio, acorde al modelo "civilizatorio" modernizador.

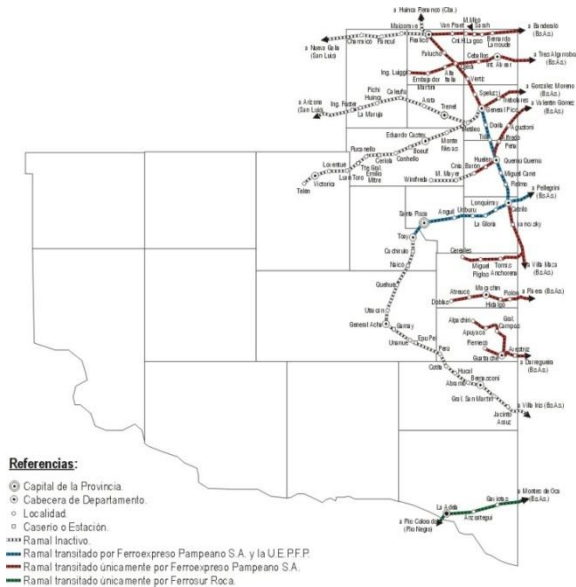
Al inicio de este proceso, el índice de masculinidad y la población rural fue muy alta, panorama que se fue transformando entrado el siglo XX con el asentamiento de familias. De acuerdo al censo territorial de 1887, la población era de unas 12.022 personas, cifra que aumentó aceleradamente y sobrepasó los 100.000 habitantes en 1914 de acuerdo al III Censo Nacional, fue el período de auge vertiginoso. El 40% aproximadamente eran extranjeros y sobresalían españoles, italianos, franceses y ruso-alemanes; la mayoría se apoyó en mecanismos informales y en redes sociales para embarcarse hacia un nuevo mundo. Ese crecimiento poblacional se fue desacelerando y en la década del treinta se produjo un importante éxodo. Para 1951 la población era de 181.738, menos del 13% eran extranjeros y la tasa de natalidad estaba entre las más bajas del país, pese a los intentos por incrementar los nacimientos y reducir la mortalidad infantil, un factor que era preocupante por su elevado índice. La transferencia de habitantes hacia los centros urbanos fue otro aspecto de esta época, como consecuencia de la motorización en la agricultura, y ciudades como Santa Rosa y General Pico se vieron beneficiadas.

La extensión del ferrocarril propició la creación de numerosos poblados en el primer decenio del siglo XX, en consonancia con el incremento poblacional y la dinámica productiva. El Censo de Comercio de 1914 arrojó una cifra de 1.114 comercios, de los cuales casi el 75% correspondía al rubro de la alimentación, entre los propietarios sobresalía el rubro minorista y los extranjeros –en especial los españoles–. Los almacenes de ramos generales tuvieron un rol destacado, motorizaron nuevas actividades, concentraron información, sirvieron como ámbitos de sociabilidad, contribuyeron a la complejización de las pautas de consumo y cumplieron un papel primordial en la incorporación de la economía pampeana al mercado internacional. Con el correr de los años la base mercantil se fue complejizando y se incorporaron nuevos rubros. También en los centros urbanos se verá la presencia de oficios varios y de pequeños establecimientos industriales, tales como talleres vinculados sobre todo a la reparación de insumos básicos destinados al mundo rural y fábricas abocadas al rubro alimenticio (panaderías). En las décadas siguientes el panorama se fue diversificando y surgieron servicios como las usinas eléctricas, la telefonía, el transporte.

### **Los ferrocarriles en La Pampa, por María Regina Covas**

La historia de las redes ferroviarias en La Pampa se inició el 29 de enero del año 1891, cuando desde Nueva Roma (provincia de Buenos Aires) llegó a Bernasconi (Territorio Nacional de La Pampa Central) el primer convoy. Años antes, varias firmas y empresas comenzaron a proyectar las líneas que, desde Bahía Blanca, atravesarían el territorio hacia el norte y el oeste. Las mismas permitirían acercar al puerto atlántico de

Ingeniero White los productos agroganaderos, forestales y mineros de las áreas de influencia y el traslado de pasajeros. Este ferrocarril, que desde el sudeste organizará gran parte del espacio geográfico pampeano, fue iniciado por la empresa británica *The Bahía Blanca and North Western Company Limited (FBBNW)* que tenía entre sus proyectos llegar hasta Río IV, en la provincia de Córdoba y a Villa Mercedes, en San Luis, previo paso por Victorica, en nuestra hoy provincia.



Extraído de: <http://pampatren.tripod.com/Mapagrande.htm>

Los mismos no se concretaron y el tren sólo llegó a Toay en 1898, previo arribo a Hucal el 24 de julio de 1891, y a General Acha en 1896, por citar los poblados más importantes de este ramal. El FBBNW, en 1924, pasó a ser el Ferrocarril del Sud.

En 1948, durante el gobierno peronista, se nacionalizó (al igual que todos los ferrocarriles argentinos) y se denominó Ferrocarril Julio A. Roca. En este ramal se destacan las estaciones mencionadas anteriormente por diversas razones. Hucal sería punta de rieles durante un corto lapso, si bien su relevancia fue porque disponía de grandes talleres de mantenimiento de locomotoras a vapor y de vagones, dada la casi equidistancia entre Bahía Blanca y Toay. Por su parte, General Acha, que fue la primera capital del Territorio, se convirtió en un importante centro urbano y también poseía grandes talleres, que fueron levantados y de los cuales sólo quedan vestigios. Toay es uno de los casos más curiosos en relación con el ferrocarril, ya que era punta de rieles de los dos sistemas que ingresan a la provincia y en consecuencia tuvo dos estaciones en su planta urbana: la Estación Sur en el sudoeste de la localidad y la Estación del Ferrocarril del Oeste (FCO), hacia el noreste.

También con cabecera en Bahía Blanca, se adentraron en el Territorio otros ramales, asociados particularmente a la actividad agrícola y que terminan en estaciones ubicadas casi coincidentemente, para finales del siglo XIX y principios del XX, con el límite de los cultivos de secano. De sur a norte se denominaron: Remecó, Alpachiri, Doblás y Cereales.

El norte y este del territorio pampeano fueron impactados por el otro sistema ferroviario que ingresó desde Buenos Aires, el Ferrocarril del Oeste, posteriormente Domingo F. Sarmiento (FCDFS), y lo hizo también con varios ramales: a) el que nos ocupa en este informe comienza en Bernardo Larroudé y finaliza en General Alvear (Mendoza); b) el que llega a Ingeniero Luiggi; c) el que pasa por General Pico, Trenel, La Maruja y

estaciones intermedias, para terminar en Arizona (San Luis); d) el llamado ramal forestal que llega hasta Telén y e) el que culmina en Winifreda.

Los dos sistemas permitieron un tejido, asociado a la red vial, que favoreció la urbanización del espacio rural. Las torres de abastecimiento de agua para las locomotoras a vapor fueron casi siempre el primer eslabón en la fundación de pueblos, no sólo en esta provincia sino en todas las que se tendieron las vías férreas. Cada 18-25 km, distancia aproximada de autonomía de las locomotoras antes de una nueva carga de agua, hay estaciones, pueblos fantasmas, localidades o ciudades que testimonian el patrimonio ferroviario que les dio origen.

En La Pampa, además de estaciones intermedias y punta de rieles, existen varias que se convirtieron en nudos ferroviarios por el cruce de ramales del FCO y del FCBBNW: Catriló, Quemú Quemú, Gral Pico, Ojeda y Realicó, situación que les confirió un status particular en la época de auge y gran tránsito ferroviario. El segundo sistema, con rumbo sudeste a noroeste proseguía hacia Córdoba, San Luis y Mendoza, favoreciendo relaciones económicas y sociales con regiones extra pampeanas. En dichas localidades el impacto del ferrocarril persiste aún por las grandes construcciones y espacios ferroviarios como por topónimos.

Mención especial merecen los apeaderos, ubicados justamente en cercanías de nudos ferroviarios: Cayupán en proximidades de Catriló o Carlos Berg cerca de Gral. Pico; Ceriola en el ramal forestal o Apuyaco entre Alpachiri y Gral. Campos.

Del extenso kilometraje proyectado sólo se hicieron efectivas las trazas del sector nororiental. El ramal que más se extiende hacia el oeste es el que llega a Telén, asociado a la explotación forestal. Al sur, desde Bahía Blanca y vinculado a la minería salinera se encuentra el tramo pampeano del F. Roca que unía el puerto con el alto valle de Río Negro, Neuquén y Zapala.

En la actualidad sólo están operables trenes de carga en el norte y hay insistentes movimientos pro regreso de los ferrocarriles o para el rescate del patrimonio, como la Asociación "Hucal Despierta", conformada en su mayoría por personas nacidas y criadas en ese lugar, que está trabajando en la "reconstrucción" de la estación con la idea de transformarla en un museo.

### **Administración y jurisdicción de los ferrocarriles, por María Regina Covas**

Larga y compleja fue y es la administración de los bienes ferroviarios en la República Argentina, tanto en la época de esplendor como durante el "ferrocidio" y en la actual etapa de control del patrimonio en desuso en gran parte del país. Luego de la nacionalización -en 1948- y desde la década de 1950 la red ferroviaria argentina fue administrada primero por la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) y después por Ferrocarriles Argentinos. En 1989 se inició una reforma del Estado que derivó en la supresión o concesión de los servicios públicos en empresas privadas, entre ellas el ferrocarril, hasta 1995, fecha en la cual Ferrocarriles Argentinos se declaró en liquidación. Al año siguiente, se creó el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) y en el 2000 se fusionó con la Dirección Nacional de Bienes del Estado, y empezó a funcionar el Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE ); esta última repartición se hizo cargo de la administración de los bienes públicos, entre ellos otra vez los ferrocarriles y también las tierras fiscales. En 2012, por Decreto N° 1382 se disolvió el ONABE y la sociedad del Estado denominada Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) asumió el control de los trenes en actividad y del patrimonio en desuso.

El viaje que se concretó en octubre de 2015 al tramo del ramal norte de FCDFS, organizado por la APCPC, tuvo como propósito conocer y valorar el patrimonio ferroviario de La Pampa. Además se tomó como punto de partida para confeccionar estos informes y propuestas didácticas, en las que se presta especial atención a las estaciones y localidades surgidas por el arribo del tren. Las trazas respondieron a la necesidad de acercar la producción rural al puerto de Buenos Aires y como factor de poblamiento. Los capitales iniciales invertidos fueron principalmente de origen británico, sin embargo, en el caso que nos ocupa, actuó la “Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste” y el ingeniero civil Bernardo Larroudé fue el director y autor de los planos, conjuntamente con Mariano Miró, Adolfo Van Praet y Jaime Lavallol. Este ramal parte de Capital Federal, pasa por las ciudades bonaerenses de Bragado, Lincoln y Villegas e ingresa a La Pampa -atravesándola de este a oeste por el norte-, prosigue por el sur de San Luis y concluye en Colonia General Alvear en Mendoza.

## VISITA AL RAMAL DEL FCO DEL NORTE DE LA PROVINCIA



Ramales del actual FDFS. Mapa extraído de: [https://www.google.com.ar/search?MAPA DE LA RED FERROVIARIA DE LA PAMPA](https://www.google.com.ar/search?MAPA+DE+LA+RED+FERROVIARIA+DE+LA+PAMPA)

### **Las estaciones del primer tramo del ramal**

**Bernardo Larroudé**, por Marisa Moroni

Como sostienen diversos estudios, la fundación de la mayoría de los pueblos de La Pampa y la llegada del ferrocarril son procesos que reconocen una fuerte articulación y el caso de Bernardo Larroudé –en el departamento Chapaleufú- no fue la excepción. Los registros documentales indican que en 1903, un inmigrante italiano, José Roque Grassi, responsable de la formación de colonias agrícolas en las provincias de Santa Fe y Buenos Aires, se trasladó a esta región para desarrollar un proyecto colonizador en las tierras de Elvira Unzué de Alvear. La decisión de la familia Alvear de subdividir y rematar las estancias Ituzaingó y Trequén, despertó el interés de Grassi que intervino en la puesta en producción de 45.000 hectáreas mediante el sistema de arrendamiento con opción de compra.

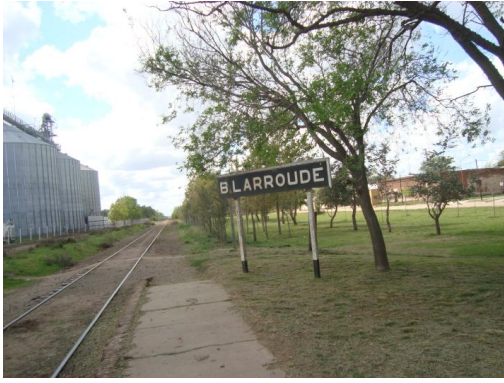
Las familias cultivaban trigo, cebada y centeno y Grassi, se encargaba de la comercialización de mercancías, granos y servicios en el primer almacén de ramos generales de su propiedad. Al poco tiempo, se instalaba el almacén de Telechea, la fonda de Juan Fontana, la carnicería de Sandalio Acosta y la panadería de Ramón Pérez. Los documentos señalan que el 8 de abril de 1908, fecha que recuerda la fundación de la localidad, se firmaban las escrituras a los primeros compradores de los terrenos del pueblo denominado Pueblo y Colonia Santa Elvira, en honor a la madre de Marcelo T. de Alvear. En una nota del Suplemento del Diario *La Arena*, en ocasión de los festejos del 90 aniversario de la localidad, se registraba la entrega de una medalla recordatoria a los primeros pobladores. La distinción poseía en el anverso una figura de un labrador y en el reverso una inscripción que indicaba: *Pueblo y Colonia Santa Elvira fundado por Marcelo T. de Alvear, 8 de abril de 1908*. Posteriormente, se adoptó el nombre de la estación de ferrocarril, Bernardo Larroudé, en homenaje a este profesional. Durante años el nombre del pueblo generó controversias entre vecinos y autoridades, finalmente, el Decreto nacional N° 22482 de 1949 clarificó la situación y en el artículo 1° señalaba: *“se llamará Bernardo Larroudé el pueblo situado dentro del Departamento Chapaleufú, del Territorio Nacional de La Pampa, conocido con los nombres de Larroudé, B. Larroudé, Benjamín Larroudé y Bernardo Larroudé”*.

Entre 1910 y 1925 se instalaron el Juzgado de Paz, el Registro Civil, el Destacamento de Policía y los primeros integrantes de la Comisión Municipal daban respuestas a las necesidades de sus habitantes. A comienzos de la década de 1970, el descubrimiento de un recurso natural con propiedades terapéuticas, transformará el futuro del pueblo. Durante la gestión del intendente Francisco Spinelli se realizaron una serie de perforaciones para obtener agua potable y, en su lugar, se detectaba un acuífero con propiedades terapéuticas ubicado a 256 metros de profundidad con una temperatura de 30°. A partir de este importante hallazgo, se construyó la primera pileta de agua termal, años más tarde se invirtió en infraestructura hasta la concreción del Centro de Aguas Termales más importante de la región. En los años '90, la prensa pampeana destacaba la importancia del desarrollo turístico de Larroudé que durante los fines de semana recibían unos 1.500 a 1.800 visitantes. De esta forma, el termalismo se erigió en una de las principales actividades económicas de la provincia.

Un capítulo difícil en la historia del pueblo se produjo en 1984-85, en esta época grandes inundaciones perjudicaron las actividades económicas de la región. Al desborde del Río Quinto se sumaron las copiosas precipitaciones de 1999 y la sobrecarga de las napas subterráneas en el 2000. Las consecuencias de estos fenómenos naturales y de la escasa previsión en infraestructura para detener las crecidas produjeron grandes pérdidas en la zona rural, el anegamiento de caminos vecinales y el corte de las rutas que trasladaban la producción agropecuaria y ganadera. Sin embargo, en los últimos años la localidad recuperó su prosperidad de la mano de la industria turística, de los altos rendimientos de la producción agrícola y del crecimiento de la cuenca lechera. En el censo de 2010, la localidad de Bernardo Larroudé registraba una población total de 1.628 habitantes, de los cuáles 1.499 se radicaban en el ámbito urbano y 129 en la zona rural.

En lo que respecta al edificio central de la estación, actualmente se encuentra en buen estado de conservación, especialmente el frente y el andén, y las vías están despejadas.





La Empresa Ferroexpreso Pampeano, concesionaria de la explotación del ramal, acondicionó y mantuvo las instalaciones, para que circule semanalmente el tren de cargas hacia el oeste y viceversa, transportando principalmente granos que se acopian en grandes silos.



Las edificaciones aledañas, algunas con indicios de estar habitadas, los galpones y las vías se encuentran con diversos grados de preservación, mantenimiento y/o deterioro, rodeadas de añeja vegetación y hasta un cerco de caña cohíhue.



Una mención especial merecen los carteles con la característica tipografía utilizada para los topónimos ferroviarios. En el caso de esta estación son bien legibles, tanto en los de la pared como en los del andén, en letras blancas de molde sobre chapas y bordes de madera negros.

Restos de implementos, maquinarias y señales diversas, se dispersan en el entorno. La observación *in situ* permitió constatar, sin dudas, la impronta inglesa de todos los equipamientos técnicos. Hechos de hierro, muy oxidado e invadidos por malezas todavía permiten que se lea *Improved Plataform Land Liley & C.* Otro elemento, presuntamente para el cambio de las vías o señales, da cuenta que fue fabricado por *Railway Signal Company Ltd. Liverpool.England.*



Todavía se encuentra un viejo vagón de madera que aparentemente está siendo utilizado como vivienda. Muy cerca se halla una estiba de durmientes de quebracho. Llamó la atención un gran cartel de Ferrocarril Pampeano, profusamente ilustrado con fotografías, que advertía sobre los riesgos de trabajar en las vías moviendo, trasladando y colocando durmientes y además señalaba cuáles eran las medidas de prevención para evitar accidentes. Especialmente destacaba la importancia de la concentración para realizar un trabajo seguro y evitar/aminorar los riesgos laborales.





### **Sarah**, por María Regina Covas

Esta pequeña localidad se ubica al norte del departamento de Chapaleufú y se accede a ella por la Ruta N N° 188. El 6 de marzo de 1910 se coloca la piedra fundamental que se toma como hito de fundación conjuntamente con el remate de tierras que realizan Sarah Wilkinson y José Santamarina. Esta fundación es bastante posterior al ingreso del ferrocarril, acaecido en 1901. Las actividades del entorno eran eminentemente agrícolas y ganaderas y lo siguen siendo. El escudo, creado en 1997, lo destaca: campo de cultivo, cabeza de ganado y el tren dominando los campos heráldicos. Según el censo de 2010 el pueblo contaba con 204 habitantes. Se registraba un aumento del 25% respecto al censo anterior (2001) que contabilizaron 163 personas. Es por ello que, según la organización territorial, se considera una localidad rural y su órgano de gobierno es una Comisión de Fomento.

Al igual que Bernardo Larroudé, sufrió las inundaciones de los años 1984 y 1985 derivadas de abundantes precipitaciones y de derrames del Río V, que ingresa a La Pampa por el noreste del departamento.

En los últimos años se ha revalorizado la zona, despertando el interés provincial, nacional y aún internacional por la Estancia “La Pampeana” convertida en hotel rural.

En las primeras décadas del siglo XX Carlos Fuchs (alemán nacionalizado argentino) compró tierras en la zona para cultivar alfalfa y conformada la estancia la denomina “La Chispa”. Con el tiempo inaugura un frigorífico al que llama “La Pampeana” para la manufacturación de lácteos, fiambres, hielo y productos de granja.

El señorial casco de la estancia de Fuchs se transformó el hotel de campo que mantiene el nombre del viejo frigorífico, hoy desaparecido.

El recorrido por las amplias calles del poblado nos mostró grandes y antiguas construcciones, algunas bien conservadas y otras semi o totalmente derruidas, con llamativos balcones de rejas.





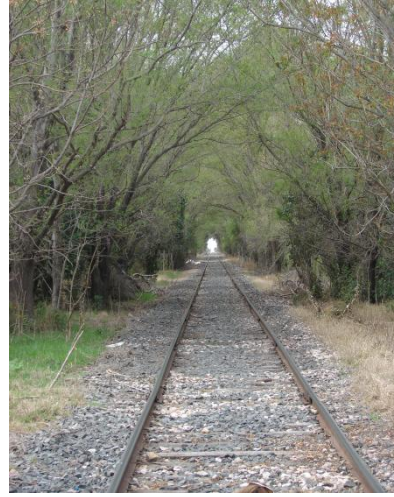


En la estación nos recibió uno de los carteles de SARAH totalmente cubierto de grafitis.



El entorno se caracteriza por una profusa arboleda y gran cantidad de silos de diversas estructuras y materiales como los tradicionales y los silos-bolsa.





El edificio de la estación muestra un buen estado de mantenimiento con limpio andén y el banco característico. A diferencia de la mayoría de las estaciones, está pintada de blanco y un cartel advierte que el edificio es utilizado por la firma comercial *“Transportadora ARI.”*



Un recordatorio, sin la imagen correspondiente, está dedicado a “Nuestra Señora de Luján”. Lo que fueran los baños se hallaban muy derruidos al igual que vagones de madera. Aquí también se observan señales. Una de ellas indica que pertenece al FCO 1894, y que fue fabricada en Liverpool por la Railway Signal.



**Mariano Miro**, por Mirta Zink

Mariano Miró era un poblado rural ubicado en el kilómetro 531, en el Departamento Chapaleufú –Norte de La Pampa–. Su existencia se remonta al año 1901 e inicios de 1902, a la vera de la estación homónima del Ferrocarril Oeste, en la "Estancia Ituzaingó", propiedad que fue adquirida por Torcuato de Alvear al Estado nacional luego de las campañas militares que despojaron de sus tierras a las sociedades indígenas. Su hija Carmen la vendió en 1907 a la sociedad formada por Ramón y José



Santamarina, a partir de esa fecha recibió el nombre de "Estancia La Energía". Los nuevos dueños resolvieron explotar directamente el establecimiento, en consecuencia, no renovaron los arrendamientos a los colonos –en su mayoría de origen italiano– y éstos debieron abandonar el lugar en 1912, fecha de vencimiento de los contratos. Gran parte de sus habitantes se trasladaron hacia la "Estación Aguas Buenas" –hoy Coronel Hilario Lagos– donde se habían subdividido las tierras destinadas al centro urbano, las quintas y las chacras. Otros migraron hacia otras localidades cercanas.

De acuerdo a los datos extraídos de las fuentes documentales, el novel poblado contaba un destacamento policial, viviendas y negocios típicos de una ocupación comercial y agrícola-ganadera: almacenes de ramos generales, panadería, carnicería, herrería, fondas, peluquería, entre otros. También tenía una escuela primaria con aproximadamente 50 alumnos, este establecimiento se cerró y se reabrió en 1930 como escuela rural, aunque con una matrícula muy inferior a la inicial. En períodos posteriores sufrió nuevas clausuras y aperturas hasta que hace unos años dejó de funcionar definitivamente por falta de matrícula.

Según el censo que se levantó en 1905 en el Territorio Nacional de La Pampa, Mariano Miró tenía 482 habitantes, de los cuales 317 eran varones y 167 mujeres, en su mayoría extranjeros aunque la diferencia era solo de 40 individuos. Se contabilizaron 71 casas de familias, 9 comercios y 2 fábricas. El registro ferroviario de ese mismo año daba cuenta del traslado de numerosas personas y de diversas cargas, la principal exportación fue de lanas: 27.566 contra 2.283 vacunos.







En el año 2011 se iniciaron las investigaciones arqueológicas en Mariano Miró a partir de una convocatoria de la Subsecretaría de Cultura de la provincia de La Pampa al equipo de investigadores de la UBA. En la nota publicada en la revista *Contexto universitario*, los arqueólogos/as Alicia Tapia, Carlos Landa, Virginia Pineau y Emanuel Montanari señalaron que el conocimiento sobre el potencial arqueológico del lugar fue posible a partir de actividades educativas previas realizadas por Alicia Macagno –directora de la Escuela rural de Mariano Miró –y sus alumnos, así como de los trabajos históricos de Neldo Giorgi.

En este lugar no hay restos de estructuras en superficie, sí se registró la presencia de numerosos fragmentos vítreos, cerámicos y metálicos. Las fotos aéreas del área, la cartografía y los planos del trazado del pueblo permitieron identificar algunos procesos de formación del sitio, antiguas estructuras enterradas y sectores vinculados con actividades o prácticas sociales específicas. En las sucesivas campañas de excavación se han hallado cimientos de construcciones, basureros, restos óseos de animales, fragmentos de cerámica, vidrios, metales. La información obtenida contribuirá al conocimiento de la dinámica poblacional del norte pampeano a comienzos siglo XX.





### **Aguas Buenas/Coronel Hilario Lagos, por Mirta Zink**

El actual pueblo de Coronel Hilario Lagos, denominado inicialmente Aguas Buenas, se encuentra en el Departamento Chapaleufú. En 1910, la firma Th. Bracht y Cía le compró a José Denevi unas 10.000 hectáreas de campo con la finalidad de lotear y vender esa propiedad. Así, se procedió rápidamente a la medición y marcación de las chacras y quintas, junto con la apertura de las calles vecinales. También se efectuó la mensura de los terrenos en el sector destinado al centro urbano, y se previeron los espacios para la plaza, la escuela, la comisaría, la iglesia, la comisión de fomento y la iglesia, donados por la firma. Paralelamente, los dueños construyeron una casa que se utilizó como oficina y posiblemente como vivienda de su personal, y un galpón en el cual se llevó a cabo el remate de las propiedades el 19 de febrero de 1911, fecha que se tomó como fundación de Aguas Buenas; los lotes que quedaron sin adquirir fueron vendidos posteriormente en forma particular. A esas construcciones se sumó la casilla de madera de la estación del ferrocarril, cuya fundación oficial data del 1º de diciembre de ese mismo año. El nombre del pueblo surge por la buena calidad del agua, factor indispensable para abastecer las locomotoras a vapor del Ferrocarril del Oeste. Los dueños de las chacras y quintas se instalaron en su mayoría con sus familias y se abocaron con celeridad a edificar lo imprescindible para iniciar la producción rural (aguadas, corrales, galpones, alambrados). En el pueblo también se levantaron ranchos de barro y locales de chapa para negocios, con el paso del tiempo, estas construcciones fueron reemplazadas por edificios de materiales. Al despoblarse Mariano Miró, buena parte de la gente se instaló en esta nueva localidad, trayendo consigo todos los elementos que podían reutilizar.

El primer almacén en Aguas Buenas data de 1911 y se llamó "El Fundador" y poco después surgieron otros almacenes de ramos generales con variados productos, dedicados al acopio de cereales y a las actividades crediticias. Paralelamente se abrieron tiendas, verdulerías, fondas, bares, panaderías, carnicerías, hoteles, peluquerías, farmacias, herrerías, carpinterías, talleres mecánicos, entre otros rubros. La principal actividad económica de la zona era la agropecuaria, las chacras y quintas proveían de los productos de campo que se comercializaban en la planta urbana (leche, manteca, huevos, queso).

Rápidamente se estableció una estafeta y luego, el 23 de agosto de 1914, abrió sus puertas la Escuela primaria N° 52, en un inmueble alquilado por el Consejo Nacional de Educación. Seis años después se colocaron los nombres a las calles y se creó el Registro Civil. En 1921 se inauguró el actual cementerio y al año siguiente la Plaza Sarmiento; esta última contó con

la colaboración de los maestros y alumnos varones, quienes nivelaron los canteros y las calles internas, plantaron árboles y los regaron. Ese mismo año, después de varias gestiones realizadas en Santa Rosa por los vecinos Francisco Rodríguez y Justo Fernández, la gobernación del Territorio Nacional de La Pampa autorizó la conformación de la Comisión de Fomento, cuyos integrantes eran designados por el Poder Ejecutivo porque no había elecciones –éstas solo se realizaban en las localidades que tenían municipio al arribar a una población de mil vecinos–, la tarea de los comisionados eran *ad honorem*. El gobierno comunal tenía entre sus funciones: cobro de tasas e impuestos, garantizar las medidas de salubridad, velar por la buena convivencia entre los vecinos, ayudar a las personas de extrema pobreza –los denominados "pobres de solemnidad", bregar por la provisión de obras y servicios, pagar al personal de la comuna, ocuparse del arbolado del pueblo, el arreglo de caminos y lagunas, entre otras labores. Recién en 1987 se constituyó la municipalidad y el sufragio para elegir intendente y Concejo Deliberante.

En los primeros decenios de siglo XX las plagas de langostas azolaron los campos y éstos quedaron sin vegetación en pie, las medidas para combatirlas no resultaban eficaces por la cantidad de insectos que se desplazaban en las denominadas "mangas", la última invasión fue en 1933; para combatirlas se atacó desde el gobierno argentino y brasileño los lugares de desove. Un año antes, las cenizas de la erupción del volcán mendocino "El Descabezado" llegaron a la zona y la cubrieron con un manto grisáceo de unos 10 cm. Las sequías fue otro fenómeno natural que azotaba los cultivos, fracasaban las cosechas, no había pasturas y se producía la voladura de los campos, provocando la migración de muchas familias en los momentos más agudos, como lo fue a fines de la década del treinta. Menos frecuentes fueron las nevadas.

En 1923, los inmigrantes italianos decidieron constituir la Asociación Italiana de Socorros Mutuos "Italiani Unite", con el fin de agruparse, socializar y brindar ayuda mutua vinculada a la atención de la salud. Una de las primeras iniciativas fue la construcción de una sede social, con esa finalidad se abocaron a recaudar fondos mediante rifas y, sobre todo, donaciones de los socios, de acuerdo a sus posibilidades económicas. El salón de la entidad fue utilizado asiduamente para reuniones gastronómicas y veladas danzantes.

Dos años después, se inauguró el alumbrado eléctrico público y particular, a partir del contrato que la Comisión de Fomento firmó con la sociedad Koerting Hnos. Ltda., e inmediatamente fue transferido a Tomás Grosso, quien fue el responsable de ofrecer el suministro de corriente al pueblo. En 1960 se hizo cargo de la provisión eléctrica el gobierno comunal y al promediar esa década se traspasó a la cooperativa de Realicó mediante una línea de alta tensión, paralelamente se fue mejorando la calidad del servicio.

En los años veinte también se erigieron los edificios de la Subcomisaría y de la Comisión de Fomento, este último fue refaccionado en los años setenta. Se cuenta como anécdota que un vecino quiso probar la seguridad de los calabozos, entró y trabó la cerradura, allí lo dejaron encerrado hasta que finalizó el asado que se sirvió en esa ocasión.

Asimismo, en esa época se formaron varios clubes deportivos de corta duración, el primero fue "Independiente", luego "Mitre", le siguió "Ferrocarril Oeste" que más tarde cambió su nombre por el de "Aguas Buenas Fútbol Club", porque el ferrocarril no habría prestado ningún tipo de colaboración a la institución. Por desavenencias internas decayó su funcionamiento hasta que en 1927 algunas personas decidieron dar vida al "Club Deportivo y Social Aguas Buenas", en un escenario resistente a esta iniciativa debido a desacuerdo anteriores. En 1930 abrieron una biblioteca y con el paso del tiempo fueron incrementando la cantidad de ejemplares para los lectores. La entidad deportiva comenzó a crecer y esto se tradujo en las mejoras y edificaciones que hicieron en el terreno que habían comprado: salones, dependencias, sede social, cancha de fútbol, de bochas y de tenis –de corta duración ante la falta de interesados en ese deporte–, velódromo, pileta de natación, parque infantil;



estas obras fueron realizadas en principio con aportes de los vecinos y luego con recursos que aportó el gobierno provincial. En la faz recreativa cabe mencionar que el club venía ofreciendo funciones cinematográficas en un salón alquilado hasta que se resolvió la compra del inmueble, que fue remodelado a partir de los ingresos que la entidad obtenía de las carreras de caballo que organizaba, así, en noviembre de 1973 se inauguró la nueva sala y fue un orgullo de la zona por la infraestructura con la que contaba. Lamentablemente, por razones de costo, diez años después no se proyectaron más películas.

A inicio de la década de 1930 se inauguró el edificio propio de la escuela, en gran medida con el aporte de los vecinos, además de las viviendas para el director y el portero, y el pabellón sanitario. Asimismo, se creó la Sociedad de Beneficencia "María Auxiliadora", por impulso de algunas señoras preocupadas en asistir a familias muy carenciadas del pueblo y la primera Comisión Directiva quedó integrada en su totalidad por mujeres. A sus funciones asistencialistas se sumaron la enseñanza del catecismo y la práctica de la religión, con ese fin alquilaron un local que destinaron para la capilla e inmediatamente iniciaron gestiones para levantar el edificio propio. Los recursos económicos y materiales fueron aportados por la cuota societaria y la concreción de eventos recreativos (bailes, rifas, cine). No había sacerdotes permanentes en la localidad, viajaban de pueblos cercanos, motivo por el cual las damas de esta institución cumplieron un rol central en el sostenimiento del culto católico.

Los actos conmemorativos del 25 aniversario de Aguas Buenas contó con la presencia del gobernador Evaristo Pérez Virasoro. Durante estos años, la crisis agroclimática se hizo sentir en el Territorio y las penurias económicas afectaron a los habitantes en distintas proporciones, obligando a un importante número a emigrar hacia otros destinos. A inicios de los años cuarenta, tal como sucedió en muchos poblados de La Pampa, durante la gestión del nuevo gobernador Miguel Duval se levantó un mástil en la plaza con la contribución de los vecinos y su ubicación generó controversias, estaban los partidarios de colocarlo en el centro y otros en un costado para no opacar el busto que se había colocado en homenaje a Sarmiento. Para zanjar la situación, la comuna convocó a los vecinos a una votación y a través del sufragio secreto ganó la segunda moción: se levantó en el borde norte. Posiblemente, detrás de este hecho se alinearon diferentes posicionamientos políticos y sectoriales. La obra se inauguró al promediar la década y contó con la asistencia del mandatario, quien fue el encargado de izar la bandera argentina. Para esa fecha, por decreto presidencial del 12 de abril de 1944, se cambió la denominación del pueblo –que aún perdura– por la de Coronel Hilario Lagos, un militar que participó en la “Conquista del desierto”. Esta medida no fue bien recibida por los habitantes, quienes deseaban mantener el nombre original. Cinco años más tarde, también se sustituyó el nombre de la línea ferroviaria por la denominación de Ferrocarril Domingo F. Sarmiento.



La recaudación del dinero para la edificación del templo se demoraba y entonces la Sociedad de Beneficencia le dio un nuevo impulso en los años cincuenta con la conformación de una comisión, integrada en su totalidad por varones, con el objetivo de recolectar los recursos económicos necesario para dar inicio a las obras en un terreno donado para la capilla. El acto de colocación de la piedra fundamental, en 1958, fue encabezado por el obispo Jorge Mayer y la inauguración se concretó el 24 de mayo de 1961, día de la Virgen María Auxiliadora, con posterioridad se hicieron varias refacciones.

La colaboración y solidaridad del vecindario hizo posible que el pueblo pueda crecer, aunque los conflictos también estaban presentes en el "pago chico", y uno de ellos tuvo repercusiones imprevistas. A fines de 1960 se conformó una comisión para organizar los festejos del cincuentenario de Hilario Lagos el año entrante, durante el transcurso de la reunión se suscitó una acalorada discusión entre el secretario Adolfo Gondra y el vocal Mateo Sarriegui, quienes estaban enemistados desde hacía tiempo; la confrontación verbal desembocó en un hecho lamentable cuando el segundo sacó su arma y disparó contra el primero, provocándole la muerte. La tragedia conmovió a los vecinos, todos los miembros de la comisión renunciaron, se suspendieron los actos conmemorativos, se pagaron los compromisos contraídos y se devolvió el dinero donado con esa finalidad.

Uno de los servicios que demoró varias décadas en concretarse fue la instalación del servicio telefónico, demanda que se concretó en 1960 durante la gestión del gobernador Ismael Amit; en la década siguiente se construyó el edificio y en 1983 se habilitó la red de telediscado con 30 abonados. También al promediar los años sesenta se habilitó el tramo asfaltado de la ruta 188, medida que agilizó notoriamente las comunicaciones. Otras obras significativas fueron la construcción de la vivienda del médico, a fin de facilitar en el pueblo la instalación permanente de un nuevo profesional tras la enfermedad del doctor Gómez Fentanez, y del centro asistencial. En marzo de 1974 se inauguró el local del dispensario y sala de primeros auxilios, al lado de la casa del médico en un terreno cedido por la Comisión de Fomento. Estas concreciones se materializaron con aportes mayoritarios de la gobernación y en menor medida del club, mediante el producido de las carreras cuadreras y las donaciones de los vecinos. Asimismo, partir de esa década se inició la construcciones de viviendas con planes sociales provistos desde el Estado –FONAVI–, la plazoleta "Conquista del Desierto" –que fue inaugurada en 1979 junto con el busto del Coronel Lagos– y se remodeló la plaza, en esa ocasión asistió a los actos el gobernador Gral de Brigada (RE) Julio Echegoyen. Otros adelantos importantes en la década siguiente fue la provisión de agua corriente al vecindario y la pavimentación. Detrás de los logros estuvieron presentes las gestiones e insistencia de los comisionados locales, entre ellos tuvieron mayor permanencia como presidente de la Comisión de Fomento: Justo Fernández, Marcos Nievas y Juan Pepino.

Durante la gestión de Jorge Rodríguez como Ministro de Educación provincial se creó en 1989 el colegio secundario "Aguas Buenas", una iniciativa que posibilitó el acceso a la enseñanza media a un mayor número de jóvenes. Durante los primeros seis años funcionó en las instalaciones de la escuela primaria hasta que puso tener el edificio propio. En 1997, cuando este funcionario, oriundo de Coronel Hilario Lagos, era Jefe de Gabinete a nivel nacional, visitó la localidad el presidente Carlos Menem.

Respecto a las diversiones y entretenimientos, se realizaban bailes en las fechas patrias, en Navidad, Año Nuevo, Reyes, carnavales con sus corsos, el día de los italianos y también en otras ocasiones, como por ejemplo la inauguración de obras. Los de mayor envergadura se efectuaban en el galpón del ferrocarril porque era el de mayor tamaño en el pueblo, hasta que se inauguró el salón de la Sociedad Italiana en 1937. Las orquestas provenían de Capital Federal, de localidades bonaerenses, cordobesas o cercanas a Aguas Buenas/Coronel Hilario Lagos; en 1930 se formó la primera y única orquesta típica local. En ocasiones los músicos recorrían las calles tocando sus instrumentos y la gente les retribuía con comida o bebida,

era todo un acontecimiento, en especial para los niños. Además, en los días festivos se colocaban stand con juegos y venta de alimentos para recaudar fondos. A ello se sumaban los partidos de fútbol, las carreras de caballos, de automóviles, el ciclismo, otras destrezas, juegos de azar clandestinos (cartas, dados, taba), bailes familiares o entre amigos, funciones de artistas ambulantes (circenses, cantores, teatrales) y obras de teatro con vecinos del pueblo.

El ferrocarril cumplió una función central para el transporte de carga y de pasajeros, que se complementó con carros y sulkys hasta mediados del siglo XX. Los autos fueron escasos en ese período, el primer automóvil que compró un vecino fue en 1918 y el primer camión en 1925. En los años ochenta dejó de correr con regularidad el tren de pasajeros, solo se mantuvo el de cargas y el destino final era Capital Federal. En 2014 se reactivó el servicio con una frecuencia semanal aunque luego se vio interrumpido por el mal estado de las vías a causa de las inundaciones en algunos tramos de la provincia de Buenos Aires.

El censo de 2010 arrojó una población total de 764 habitantes: 384 varones y 380 mujeres. En los últimos años la localidad festejó su centenario y continúa con la incorporación de nuevas obras y servicios.

La estación presenta un buen estado de conservación, como así también los carteles, galpones, vías y tanque elevado metálico. Señal de hierro con tipografía muy gastada aún permite leer *RAILSOMES & APIER Patentees Markers London*. En uno de los pasos a nivel un rojizo aviso al público anuncia que “Está prohibido transitar por las vías”.









En terrenos aledaños a la estación se pudo ver una exposición, a la intemperie, de viejas maquinarias agrícolas.

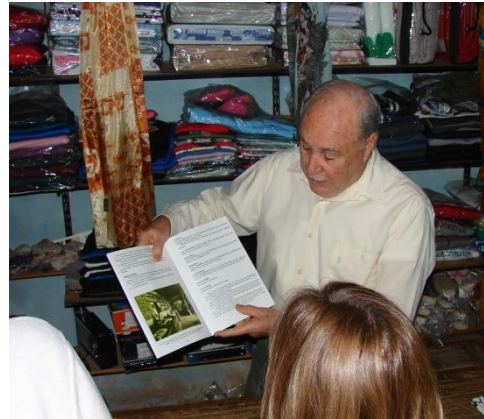


Recorrer la localidad permitió advertir las altas construcciones de antaño con grandes ventanas ornamentadas con artísticos enrejados.





Se recorrieron construcciones abandonadas, entre ellas un hotel y se visitó el ecléctico museo particular de Neldo Giorgi. anexo a su tienda.



### **Adolfo Van Praet, por Stella Cornelis**

La localidad de Adolfo Van Praet se ubica en el departamento Realicó. Las tierras donde se sitúa este poblado pertenecieron a José Denevi, que en 1882 adquirió varios lotes en el externo norte de lo que luego sería el Territorio Nacional de La Pampa. La mensura de las mismas fue realizada en 1899 por el agrimensor Alfredo Thamm. Ante el avance de las líneas férreas por sus propiedades, Denevi tomó la determinación de ceder un sector para el tendido de las vías, el emplazamiento de la estación y demás infraestructura requerida por la empresa ferroviaria. De esta manera, el paso del riel dividió sus tierras y por esta situación resolvió vender todas las posesiones situadas entre los rieles y el deslinde con la provincia de Córdoba. Fueron varios los compradores que adquirieron esos lotes, entre ellos Francisco Aiassa.

La estación se inauguró en 1901 y en las colonias cercanas a la misma existía una considerable cantidad de población. Ello contribuyó para que Aiassa decidiera fundar un pueblo. Así, el ingeniero Prins realizó el proyecto para el trazado urbano. Con los planos concluidos Aiassa comenzó las gestiones para la fundación y ofreció terrenos con el propósito de instalar la plaza, los edificios públicos, el cementerio, entre otros. Además solicitó la designación de autoridades para el novel poblado. El 4 de octubre de 1903 se constituyó el pueblo, que en principio se denominó Francisco Aiassa y la zona aledaña fue conocida como Colonia Aiassa. A los pocos años cambió esa designación y comenzó a llamarse Adolfo Van Praet, nombre otorgado a la estación del ferrocarril

como reconocimiento a quien, en conjunto con Bernardo Larroudé y Mariano Miro, concibiera el trazado de las vías de un ferrocarril hacia el oeste.

Entre las actividades productivas que desarrollaban sus habitantes predominaron la agricultura y cría de ganado vacuno. La dinámica poblacional, urbana y rural, contribuyó para que rápidamente prosperaran almacenes, tiendas, carnicerías, verdulerías, zapatería, acopiadores de cereales, herrerías, carpinterías, panaderías, peluquerías, un taller mecánico y un horno de ladrillos.

A los pocos años de la fundación del pueblo, y ante las demandas de sus pobladores, se instalaron diversas instituciones. Así nació la Escuela N° 21, que contó con un edificio propio recién en el año 1912. Hacia 1922, ante las necesidades de los habitantes de la zona rural, se originó la escuela N° 153; su edificio se emplazó en Colonia Denevi, ubicada en el Lote V, Fracción A, Sección 1ra, y en 1947 se trasladó a un nuevo inmueble ubicado en el campo Molina. También se fundó en 1925 la Biblioteca Popular Juan Bautista Alberdi, que mantuvo continuidad hasta la década del sesenta. Su rol en el desarrollo cultural fue muy importante. Asimismo, surgieron la Cooperativa Agropecuaria y el Club Atlético Independiente, fundado en 1927.

Una resolución del gobernador del Territorio, fechada el 8 de enero de 1923, expresaba que Adolfo Van Praet cumplía con los requisitos establecidos en el artículo 22 de la ley N° 1532 para convertirse en municipalidad. El mandatario designó a los miembros de la mesas receptoras de votos, convocó a elecciones y amplió el ejido del pueblo. Sin embargo, como respuesta a esos cambios un grupo de vecinos solicitó se deje sin efectos la resolución del gobernador, alegando una serie de irregularidades en el censo de 1920 y la inexistencia de un núcleo urbano con la cantidad de población necesaria para el funcionamiento de la comuna. Por ese motivo en junio de 1925 quedó sin efecto la creación de la municipalidad y Adolfo Van Praet continuó funcionando como Comisión de Fomento.

En 1933, según la información aportada por la Guía Comercial del Ferrocarril Oeste, el pueblo tenía 900 habitantes y contaba con Oficina de Correos, Telégrafo del Ferrocarril, Policía, Escuela, Registro Civil, Juzgado de Paz y Comisión de Fomento. Además poseía una Usina Eléctrica.

Además surgieron ámbitos para la sociabilidad y diversión de la población como los cafés y billares de Lino Gobeá o el de Federico Balagué, fondas como la de Carlé & Ferrero y Carmelo Felizola. Sus habitantes también poseían otros espacios de recreación como la plaza pública y el recreo infantil “Francisco Aiassa” inaugurado en 1932. Perduran, en la memoria de sus antiguos pobladores, los recuerdos de las funciones cinematográficas organizadas en salas locales o al aire libre en verano. Hacia fines de los años treinta, con continuidad durante la década del cuarenta, comenzó a proyectarse cine en el Bar y Restaurant de Miguel Bessone, luego en el local del Sr. Carlé y también en el salón del Sr. Gobeá. Finalmente el equipo cinematográfico se instaló en el club Atlético Independiente. En éste último se realizaban bailes y fiestas y, en 1971, se sumaron las actividades organizadas por el Club Juvenil agrario, vinculado a la Federación Agraria Argentina.

Algunos hitos en el progreso edilicio de la localidad fueron la construcción del edificio destinado a la comisión de fomento en el año 1932, el destacamento policial en 1937, la construcción de la capilla en 1943 y la posta sanitaria en 1974.

En estos breves apuntes sobre la historia de Van Praet no podemos dejar de mencionar quiénes fueron Francisco Aiassa, Adolfo Van Praet y Alberto José Grassi, personalidades relacionadas de una u otra forma con este pueblo.

Francisco Aiassa fue el fundador y dueño de las tierras donde se emplazó la localidad. Nació en 1867 en Turín -Italia- y llegó a La Pampa en la década de 1890. En 1901

adquirió tierras al norte del territorio. Dos años más tarde realizó un loteo y vendió los terrenos donde se originaría el pueblo. Tuvo una actividad pública destacada en el medio local y fue presidente de la Comisión de Fomento desde 1907 hasta 1917. Además, fue propietario de grandes extensiones de tierra en las que se establecieron diversas familias de colonos. Falleció el 31 de enero de 1917.

Adolfo Van Praet nació el 9 de agosto de 1801 en la localidad de Dendermonde, provincia Belga de Flandes Oriental. A los 24 años emigró hacia Argentina y aquí se casó con Mauricia Besares. Se dedicó a actividades comerciales y desde 1845 desempeñó, informalmente, tareas en el consulado Belga. Seis años más tarde fue designado oficialmente en ese cargo, por el rey Leopoldo I. Ejerció esas funciones hasta el 29 de mayo de 1858. En paralelo a estas actividades conformó con varios comerciantes porteños como Jaime Felipe Lavallol, Francisco Balbín, Bernardo Larroudé, Mariano Miró, Daniel Gowland, Manuel J. De Guerrico, Norberto de la Riestra, Esteban Rams, Vicente Basalvilbaso, entre otros, la empresa llamada “Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste”. El ramal, que se construyó producto de esa sociedad, llegó en 1901 a la estación denominada Adolfo Van Praet. Además fue uno de los fundadores de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. Falleció el 25 de agosto de 1877.

Otra figura emblemática, relacionada con esta localidad, fue Alberto José Grassi, quien se desempeñó como docente y tuvo un notorio compromiso político en la lucha por la provincialización. A través de sus acciones movilizó a varios pobladores con el objetivo de integrar el “Comité Pampa Provincia”. No contamos con la fecha y el lugar exacto del nacimiento de Grassi, ya que algunos autores plantean que nació el 27 de mayo de 1893 en Juárez, provincia de Buenos Aires, y otros en cambio argumentan que nació en Intendente Alvear, el 25 de mayo de 1893. Más allá de esas divergencias, acuerdan en que comenzó su actividad literaria en Van Praet y en 1919 se trasladó a Buenos Aires, para realizar estudios superiores. Allí obtuvo un título universitario: el doctorado en Filosofía y Letras. Fue uno de los promotores de la autonomía política del Territorio Nacional de La Pampa. Así, en 1918, junto con otros universitarios, conformó el Comité Metropolitano Pro-Autonomía. Al año siguiente editó el periódico *La Pampa Provincia* y difundió el ideario autonomista entre legisladores y la prensa porteña. También fue el autor del Himno o canto a La Pampa, cuya letra escribió en 1919. Su compromiso político lo llevó a reorganizar en 1929, desde Van Praet, la UCR pampeana. Participó en la marcha radical hacia Santa Rosa el 6 de septiembre de 1930, reclamando la provincialización del Territorio. En este mismo sentido, otra de sus acciones fue la presentación, en 1932, de un proyecto de Ley para lograr la provincialización. Escribió distintas obras entre las que destacamos *La Nueva Provincia* y *La Pampa y sus derechos* (1926). Falleció en Buenos Aires, el 2 de febrero de 1942.

Según los datos del último censo la comisión de fomento de Adolfo Van Praet poseía una población de 309 habitantes, 162 varones y 147 mujeres. La producción de la zona se centra básicamente en la actividad agropecuaria. En los últimos años se han construido viviendas y remodelado la estación de servicio municipal. Además cuentan con una biblioteca popular denominada José Grassi.

La estación ferroviaria de esta localidad en 2015 se encuentra habitada por una familia que se dedica a la cría de ganado porcino y gallináceas, de modo que se han construido chiqueros y corrales.





A diferencia de los tanques elevados de agua de las otras estaciones, aquí es de material, de forma cilíndrica y de gran tamaño, también está habitado en la parte inferior.



En la actualidad, de manera muy desordenada y dispersa, se observan chapas, grandes clavos, cadenas y tornillos, entre otros restos féreos.



### Propuestas didácticas, por Pamela Schaab

Una actividad podría ser que busquen el significado de los nombres de la estaciones, en este trabajo de Walter Cazenave hay un listado que se puede poner como bibliografía y anexo para quienes quieran consultarlo, da además la fecha de llegada del ferrocarril a las localidades de LP. Ver "*El ferrocarril en La Pampa*", en <http://pampatren.tripod.com/historia.htm>

Andrea mandó este sitio, está muy bueno, podríamos pensar en hacer algo así con esta guía??? <http://www.educ.ar/sitios/educar/recursos/ver?id=20089>

Stella sugirió poner parte de las guías comerciales para ver los productos que circulaban. También mandó estos sitios que están muy buenos para sacar ideas:

La red ferroviaria en la Argentina actual - Recursos educ.ar

El ferrocarril en La Pampa: <http://pampatren.tripod.com/>

De acá se pueden sacar más fotos para poner en el informe y guía en la parte inicial donde hablamos del FFCC en Argentina y LP. Hay fotos muy buenas en la Fototeca <https://fototecabernardograff.wordpress.com/2011/08/09/muestra-fotografica-el-ferrocarril-en-la-pampa/> y un corto de Filipini en: <https://www.youtube.com/watch?v=lhrHsP0KETw>

### Fuentes

-Guía Comercial Ferrocarril Oeste (1933). Archivo Histórico Provincial "Prof. Fernando Aráoz", Santa Rosa-La Pampa.

-Guía Comercial. FF. CC. Sud, Oeste y Midland (1938). Archivo Histórico Provincial "Prof. Fernando Aráoz", Santa Rosa-La Pampa.

-Resolución del Gobernador del Territorio Nacional de La Pampa convocando a los vecinos de Adolfo Van Praet a conformar el primer Consejo Municipal, 08-01-1923. Fondo de Gobierno, Archivo Histórico Provincial "Prof. Fernando Aráoz", Santa Rosa-La Pampa.

-Resolución del Gobernador del Territorio Nacional de La Pampa fijando el ejido de Adolfo Van Praet, 08-01-1923. Fondo de Gobierno, Archivo Histórico Provincial “Prof. Fernando Araújo”, Santa Rosa-La Pampa.

-Decreto del Presidente de la Nación Argentina Marcelo T. de Alvear que deja sin efecto la Resolución del Gobernador del Territorio Nacional de La Pampa creando la Municipalidad de Adolfo Van Praet. 18-06-1925. Fondo de Gobierno, Archivo Histórico Provincial “Prof. Fernando Araújo”, Santa Rosa-La Pampa.

## **Bibliografía**

-AAVV (2003). *Adolfo Van Praet. 1903/4 de octubre /2003*. Santa Rosa, Ediciones Pitanguá. Disponible en: <http://vanpraet.gob.ar/wp-content/uploads/2015/05/Libro-Digital.pdf>

-AAVV (2011). 1911-2011. Hilario Lagos. Cien años de nuestro pueblo. Municipalidad de Hilario Lagos.

- AAVV (1986) *Ciudad de Santa Rosa. Geografía Histórica*. Biblioteca Pampeana. Fundación Chadileuvú

-Alberdi, Juan Bautista (1945). Bases y puntos de partida para la Organización Política de la República Argentina. Buenos Aires, Ed. Jackson.

-Álvarez, José (2007). *Los pueblos de La Pampa. Apuntes sobre su nacimiento, su historia*. Santa Rosa, Fondo Editorial Pampeano.

-Asquini, Norberto y Sapegno, Matías (2002). *Biografías Pampeanas. 164 historias*. Argentina, Nexo Di Napoli.

-Comerci, María Eugenia (2014). Complejidades y diferenciaciones en el territorio pampeano, en Lluch, Andrea y Salomón Tarquini, Claudia (Eds.) *Historia de La Pampa. Sociedad, Política y Economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Segunda edición corregida y ampliada. Santa Rosa, EdUNLPam.

-Di Liscia, María Silvia y Lluch, Andrea (2014). La población pampeana y sus transformaciones, en Lluch, Andrea y Salomón Tarquini, Claudia (Eds.) *Historia de La Pampa. Sociedad, Política y Economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Segunda edición corregida y ampliada. Santa Rosa, EdUNLPam.

-Etchenique, Jorge (2003). *Pampa Central. Segunda Parte (1925-1952). Movimientos provincialistas y sociedad global*. Santa Rosa, Ministerio de Cultura y Educación del Gobierno de La Pampa.

-Fernández, Francisco (1985). Apuntes para una nostalgia. Pueblo de Aguas Buenas. Argentina: s/d.

-Garbarino, Silvina (2014). Los inicios de la explotación y en comercio forestal en el Territorio Nacional de La Pampa, 1900-1925, en Lluch, Andrea y Salomón Tarquini, Claudia (Eds.) *Historia de La Pampa. Sociedad, Política y Economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Segunda edición corregida y ampliada. Santa Rosa, EdUNLPam.

-Giorgi, Neldo Norma (s/d). 1900-2008. Resumen de una historia olvidada. Estación Mariano Miró "Auge y ocaso de un asentamiento poblacional". Mimeo.

-Gobierno de La Pampa (1971). *Ferrocarriles en La Pampa. Homenaje al Ferrocarril Civilizador*. Biblioteca Pampeana. Serie folletos N° 15. Santa Rosa. Talleres Gráficos del Gobierno de la Provincia.

- Lluch, Andrea (2014). La economía desde la ocupación capitalista a la crisis del '30 y los años posteriores; Apuntes sobre la estructura comercial, industrial y financiera de La Pampa, en en Lluch, Andrea y Salomón Tarquini, Claudia (Eds.) *Historia de La Pampa. Sociedad, Política y Economía. Desde los poblamientos iniciales hasta la provincialización (ca. 8000 AP a 1952)*. Segunda edición corregida y ampliada. Santa Rosa, EdUNLPam.

-López, Justo Mario; Waddell, Jorge E. y Martínez, Juan Pablo (2016). *Historia del ferrocarril en Argentina. La política ferroviaria entre 1857 y 2015*. Buenos Aires, Lenguaje Claro.

-Oszlak, Oscar (1997). La formación del estado argentino: orden, progreso y organización nacional. Buenos Aires, Planeta.

-Página oficial de la Comisión de Fomento de Adolfo Van Praet, disponible en <http://vanpraet.gob.ar/historia/>

-Sarmiento, Domingo F. (1947). *Facundo*. Buenos Aires, Ed. Jackson.

-Scalabrini Ortíz, Raúl (1964). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires. Plus Ultra.

-Schvarzer, Jorge; Regalsky, Andrés y Gómez, Teresita (2007). *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.

-Tapia, Alicia *et al* (2015). La búsqueda de Mariano Miró, en *Contexto universitario*, N° 39, p.4. Santa Rosa, Universidad Nacional de La Pampa. Disponible en: <http://sistemas.unlpam.edu.ar/files/revista-39.pdf>

-Valeri, Rodolfo (1979). *Cronología Crítica de los Ferrocarriles en el Territorio de La Pampa (1891-1927)*. Santa Rosa. Facultad de Ciencias Humanas-UNLPam.