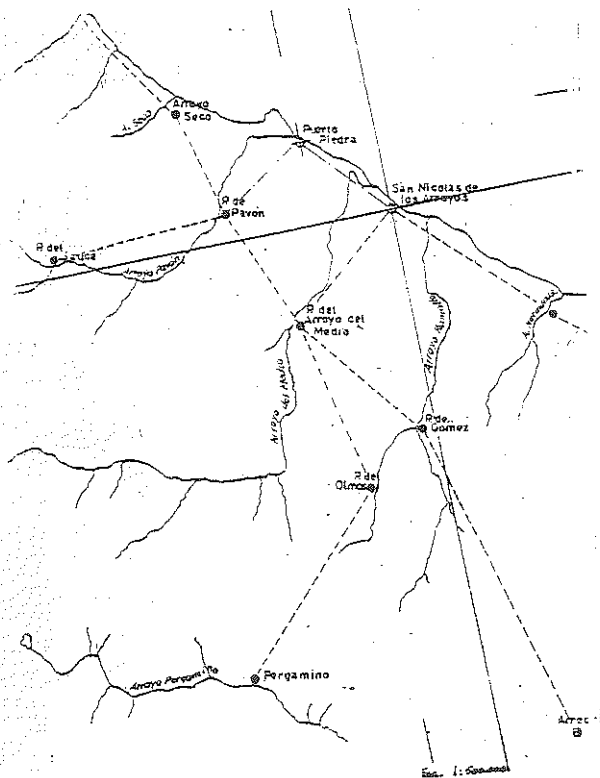


HISTORIA REGIONAL



TRANSFORMACIONES DE LOS
CAMINOS DE POSTAS EN LAS
ACTUALES CARRETERAS.-

María M. Eterovich

Ana M. Fernandez

Juan A. González

Marcela Rusconi

INSTITUTO SUPERIOR DEL PROFESORADO Nº 3
"EDUARDO LAFERRIERI"
DEPARTAMENTO DE HISTORIA

PERSONAL DIRECTIVO
INSTITUTO SUPERIOR DE PROFESORADO N°3
"EDUARDO LAFERRIERI"

Director:

Prof.: José H. Goicochea

Regente:

Prof.: Evelina A. de Marinovich

Responsables:

Departamento de Historia

Catedra Historia Argentina

Prof.: Berta W. de Molinas

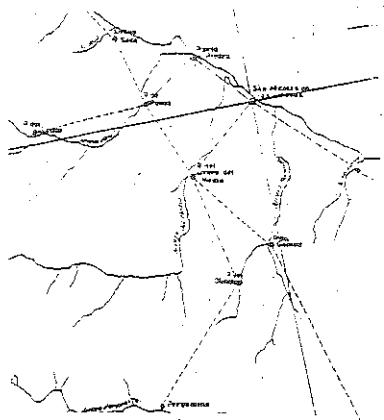
Prof. adscrip.: Juan A.E. González

Catedra Seminario Regional

Prof.: Irma Antognazzi

Diagramación

Prof.: Juan A.E. Gonzalez



HISTORIA REGIONAL

Mapa trazado de acuerdo a información bibliográfica
zona suroeste de Santa Fe y norte del Partido de San
Nicolás.-

-SEMINARIO DE HISTORIA REGIONAL-

TEMA:

TRANSFORMACIONES DE LOS CAMINOS DE POSTAS EN LAS
ACTUALES CARRETERAS.-

María M. Eterovich

Ana M. Fernandez

Juan A. González

Marcela Rusconi

VILLA CONSTITUCION

1989

TRANSFORMACIONES DE LOS CAMINOS DE POSTAS EN LAS ACTUALES CARRETERAS.-

Nuestra investigación va dirigida a las transformaciones de los antiguos caminos de postas en las actuales carreteras.-

La zona a investigar es NE. del Partido de San Nicolás, Pcia. de Buenos Aires y SE. del Depto. Constitución, Pcia. de Santa Fe.-

La inquietud que motivó nuestra investigación es:

POR QUE DESAPARECEN LOS ANTIGUOS CAMINOS DE POSTAS?

En nuestro análisis y respondiendo a la cuestión antes mencionada, tomamos como referencia lo acontecido en la República Argentina durante el período que va desde el año 1853 a 1927.- Aclaramos que a la fecha indicada la utilizamos como punto de referencia el cual puede ser anterior o posterior al período citado ut-supra.-

El análisis de la situación Argentina nos llevará al estudio de la inserción de nuestro país en el contexto mundial a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, como así también al análisis/ de lo regional dentro de la situación Argentina.-

Se tomará como referencia el desarrollo comercial, agropecuario e industrial, los cuales son, a nuestro criterio, elementos // fundamentales de la transformación de los caminos de postas en las modernas carreteras.-

POSIBLES RESPUESTAS A NUESTRO PROBLEMA.-

Las respuestas que mencionaremos deberán ser comprobadas, si se cumplen cada una de ellas total o parcialmente.-

Para llegar a estas comprobaciones analizaremos toda una serie de hechos, como así también consultaremos a lugareños sobre la posible existencia de postas y datos extraídos en nuestras investigaciones.-

Las razones de la desaparición de los caminos de postas / pueden ser:

- La extensión de la red ferroviaria, el parcelamiento de los grandes latifundios, como su posterior alambrado y el uso masivo del automotor, los que alteraron los caminos de Postas y dieron origen a las nuevas carreteras.-

- A mitad del siglo pasado, el Estado comienza una nueva política de expansión con la consecuente colonización de tierras despobladas.- Estas nuevas poblaciones alteraron los originarios caminos de postas.-

- Las postas hicieron posible la comunicación y la unidad de este territorio.- El surgir de la Argentina / como exportadora de materias primas (cereales, cue- /

ros, carnes), provenientes de la zona del Litoral, /
alteraron el ritmo de las comunicaciones.-Se necesi-
taban nuevos caminos y es así como ven la luz las //
nuevas carreteras, a veces respetando la antigua es-
tructura del camino de postas, otras desviándose del
mismo.-

LA ARGENTINA EN EL MUNDO DURANTE EL PERIODO QUE VA DESDE 1853 a
1927.-

La Batalla de Caseros marca la finalización de una etapa para nuestro país y el comienzo de otra, en la cual va a forjar lo que nosotros conocemos como la Argentina Agro-Exportadora.-

En ese momento, en Europa está en pleno desarrollo la / Segunda Revolución Industrial; los grandes capitales comerciales // comienzan a reacomodarse para dar origen a los grandes monopolios, / dando lugar a la formación del capital financiero.- Siendo los países hegemónicos los que van a designar la posición que va a ocupar cada país periférico a satélite.-

Los grandes espacios vacíos del mundo de ese momento, // van a comenzar a ser ocupados, la inmigración comienza a tener su / apogeo y también se logra una redistribución del capital y de la / mano de obra.-

Uno de esos grandes espacios abiertos va a ser la Argentina, que en la segunda mitad del siglo XIX comienza a ser recepto_{ra} de esa mano de obra, acompañada de una serie de inversiones, por ejemplo: la construcción de los ferrocarriles, elemento fundamental para que la economía de nuestro país sea complementaria de la británica.- Por qué decimos complementaria? Porque al ocupar ese espacio designado por el país hegemónico va a ser proveedora de productos / agropecuarios al país central.- Dentro de ese marco la Argentina /

va a tener su transformación, la cual es ideada por los hombres que vencieron o que estuvieron del lado de los vencedores de Caseros.-

Ese grupo de hombres va a cumplir sus aspiraciones de / dar a la Argentina una organización política liberal, teniendo como base... "Las transformaciones económicas y sociales que le harían posible: la especialización en la producción de ciertas materias / primas, el ingreso del país en el comercio internacional y aflujo / de inmigrantes europeos..." (1)

Para poder estudiar estos tres aspectos tenemos que tener en cuenta que políticamente la Argentina después de Caseros, / se dividió en dos.- La Confederación por un lado, y el Estado de / Buenos Aires por el otro.- Cada una va a actuar en forma distinta, pero no habrá diferencias en los lineamientos generales que se dispongan, La Confederación, entre las medidas que tomó encontramos: / favorecer la inmigración, impulsar las comunicaciones, abrir nue- / vos caminos y extender el trazado de las carreteras de postas.-

El estado de Buenos Aires, dentro de sus lineamientos, va a / apoyar la inmigración, la cual va a tener características distin- / tas a la impulsada por la Confederación.- Es decir: La Confedera- / ción impulsará la colonización de tierras por medio de contratos // que realizará en el extranjero a través de empresas.- En el Estado de Buenos Aires, la inmigración será de carácter espontáneo, se radicará en la ciudad y en los alrededores de la misma.-

La Confederación a través de la colonización va a producir un avance en la capacidad de producción de productos agrarios.- Va a haber un abandono de parte de los grandes terratenientes que se dedicaban a la ganadería dejando de lado a ésta y parcelando sus latifundios, alquilándolos o vendiéndolos a las empresas colonizadoras.-

Es así como Argentina en estos momentos va a comenzar a no ser sólo exportadora de productos pecuarios sino también, va a comenzar a exportar productos agrarios.-

El Estado de Buenos Aires tiene también esta transformación, pero va a ser de menor cuantía en relación al de la Confederación.- Esto se debe a que la economía de Buenos Aires se basaba, fundamentalmente, en lo pastoril.- Por ello, necesitó extender sus fronteras hacia el Sur, dando origen a todas las campañas que se realizaron contra los indios.-

No sólo la inmigración va a tener ingerencia en esta transformación, hay otros elementos que jugaron un papel importante: el ferrocarril.- El ferrocarril, nuevo medio de comunicación de este siglo; mucho más rápido y de mayor capacidad que hasta el entonces /
nar en cuenta que políticamente la Argentina después de Caseros, /
se dividió en dos.- La Confederación por un lado, y el Estado de Buenos Aires por el otro.- Cada una va a actuar en forma distinta, pero no habrá diferencias en los lineamientos generales que se dispongan, La Confederación, entre las medidas que tomó encontramos: /

favorecer la inmigración, impulsar las comunicaciones, abrir nuevos caminos y extender el trazado de las carreteras de postas.-

El estado de Buenos Aires, dentro de sus lineamientos, va a apoyar la inmigración, la cual va a tener características distintas a la impulsada por la Confederación.- Es decir: La Confederación impulsará la colonización de tierras por medio de contratos que realizará en el extranjero a través de empresas.- En el Estado de Buenos Aires, la inmigración será de carácter espontáneo, se radicará en la ciudad y en los alrededores de la misma.-

La Confederación a través de la colonización va a producir un avance en la capacidad de producción de productos agrarios.- Va a haber un abandono de parte de los grandes terratenientes que se dedicaban a la ganadería dejando de lado a ésta y parcelando sus latifundios, alquilándolos o vendiéndolos a las empresas colonizadoras.-

Es así como Argentina en estos momentos va a comenzar a no ser sólo exportadora de productos pecuarios sino también, va a comenzar a exportar productos agrarios.-

El Estado de Buenos Aires tiene también esta transformación, pero va a ser de menor cuantía en relación al de la Confederación.- Esto se debe a que la economía de Buenos Aires se basaba, fundamentalmente, en lo pastoril.- Por ello, necesitó extender sus fronteras hacia el Sur, dando origen a todas las campañas que se realizaron contra los indios.-

No sólo la inmigración va a tener ingerencia en esta transformación, hay otros elementos que jugaron un papel importante: el ferrocarril.- El ferrocarril, nuevo medio de comunicación de este siglo; mucho más rápido y de mayor capacidad que hasta el entonces usado.- Dejará de lado a las carretas y carros, que realizaban el transporte de toda la producción del interior del país.- Destacamos que el ferrocarril acompañaba especialmente en el Litoral a la colonización.- También en Buenos Aires en el área pecuaria se va a dar el desarrollo con la selección de los plantales, un mejoramiento en la calidad de las carnes y con la introducción de los frigoríficos, se conseguirá un mejoramiento del producto exportado.- Debemos aclarar que hasta la introducción del frigorífico la carne se exportaba en forma de tasajo o charqui.- Aquí el ferrocarril tiene también su papel, al ser usado como medio de transporte dejando de lado el viejo sistema de los grandes arreos de ganado.-

Pero existieron elementos que frenaron el desarrollo de nuestro país, algunos de esos elementos son: falta de Const. del Estado, la formación de un mercado interno, aislamiento económico y político entre las provincias y el insuficiente desarrollo de las comunicaciones y el transporte.-

Esta situación va a cambiar en los años '70 y '80, cuando se forma el Estado con Gobierno Central y Unico; se adopta la Constitución Nacional (1853); se liquidan las aduanas internas y se finaliza la expansión hacia el desierto.-

En los últimos años del siglo XIX y en los primeros del siglo XX, continuaran las modificaciones y transformaciones de las áreas productivas que abarcaban toda la zona Pampeana, es decir, todo lo que comprendía la zona sur de la Pcia. de Santa Fe, Norte y Centro de la Pcia. de Buenos Aires.- Santa Fé recuperará después de años de cosechas desfavorables, su liderazgo en cuanto a la producción triguera y Buenos Aires, con una producción ganadera y de cultivos combinados tratará de ponerse a la par y en algunos casos, superarla.-

El forraje utilizado fue la alfalfa, que tuvo amplia difusión y jugó un papel decisivo en el proceso de transformación de los rebaños, el método que se empleaba para la producción de esta forrajera es el sistema de cultivo combinado.- De este sistema se valían los grandes terratenientes cuando parcelaban sus latifundios y éstos eran arrendados a colonos o chacareros, quienes tenían la obligación de cultivar un año lino, otro trigo y en el tercero, alfalfa, parcela utilizada para el engorde del ganado.-

A través de estas transformaciones, la República Argentina ingresaba en el mundo capitalista cuando éste había llegado a su total apogeo y se encontraba en la fase de desarrollo del Imperialismo; y el comienzo de la crisis capitalista mundial.- - -

TRANSFORMACIONES DE LOS CAMINOS DE POSTAS.-

A manera de aclaración metodológica, antes de comenzar el desarrollo específico del tema que motivó nuestra investigación, debemos aclarar qué es un posta y a qué se denomina "carrera de posta". Posta significa: "conjunto de caballerías apostadas en los caminos/ a distancia de dos o tres leguas, para que mudando los animales de/ tiro se haga el viaje con mayor rapidez.- Principalmente los usaron los correos." (2).-

Otras definiciones la dan como lugar de descanso y también re- muda de los animales de tiro y cabalgadura.-

En Amer. Latina el antecedente más antiguo es, las postas de / los Incas del Perú que se las dominaba "Chucllas", los cuales con / la ayuda de los chasquis hicieron de correo quechua, uno de los más notables del mundo.- En la Argentina, el país de las distancias in- mensas las postas tuvieron una significación trascendente.-

..."Así como la Geografía es indispensable para el desenvolvi- miento del protagonista de la Historia, o sea el Hombre, la Posta / ha tenido su dinámica en el chasqui, que pertenece a nuestra trilo- gía simbólica integrada por el baqueano y el rastreador"...(3).-

En nuestro país y en el período que abarcamos con nuestra in- vestigación, las postas fueron utilizadas a la orilla de las huellas y sendas, conformando lo que se dió en llamar "Carrera de Postas".-

Las más conocidas son: la de Potosí, la carrera de posta al / Paraguay y la carrera de posta a Chile.-

La carrera de posta era el nexo entre los distintos puntos // del territorio, utilizándose para la circulación de las corresponden- cias oficiales primero y que luego se extenderá para toda la pobla- ción.-

Las primeras carreras de Posta a Córdoba fueron establecidas / en el año 1771; estas estaban atendidas por el maestro de posta que tenía la obligación de mantener en condiciones un buen número de ca- ballos para realizar las remudas.-

La posta generalmente estaba compuesta por una casa o ran- / cho de una sólo pieza, que habitaba el maestro de posta con su fa- milia.-

Podemos decir que no solamente era el lugar de tránsito de / los chasquis, carretas y diligencias, sino el centro de reunión de todos los lugareños.-

En la posta de Vergara, existió a corta distancia una pulpe- / ría y además hubo postas que dieron origen a poblaciones.-

De la carrera a Potosí, las postas que nos interesan son: la / posta de Arroyo del Medio, conocida también como posta de Vergara / o Benitez; Arroyo de Pavón y también la Cañada de Gomez.-

Todas estas se encuentra ubicadas en la zona comprendida en- / tre los arroyos de Ramallo y el Pavón; como se indica en el mapa / (Mapa n°1).-

La posta de Gomez, se encontraba ubicada sobre el Arroyo Ramallo, en la unión con el Arroyo Manantiales Grandes; a una distancia aproximada de cinco leguas (4), se encontraba la posta de Arroyo del Medio, conocida también como posta de Vergara; cruzando el arroyo y a cuatro leguas de distancia se encontraba la posta de Arroyo Pavón, pudiéndose ubicar en lo que hoy conocemos como puente de Alvarez, y a tres leguas se encontraba la posta de Arroyo Seco.- Desde la posta de Arroyo Pavón, se bifurcaba el camino en dirección de la posta del Sauce, ubicada en la intersección del arroyo del Sauce con el arroyo Pavón; también desde la posta de Pavón, creemos que en épocas anteriores a Caseros, existía una comunicación con el caserío conocido como Puerto de Piedras.- Desde la Posta de Vergara se podía acceder hacia: San Nicolás de los Arroyos o en dirección de la posta de Olmos y desde ahí a Pergamino.- San Nicolás de los Arroyos estaba en comunicación con la posta de las Hermanas, / actual ciudad de Ramallo y suponemos que también existió un enlace terrestre con el caserío de Puerto Piedras.- Decimos que suponemos, porque no hemos llegado a comprobar en cartografía alguna, la existencia de esta huella, sendero o camino.-

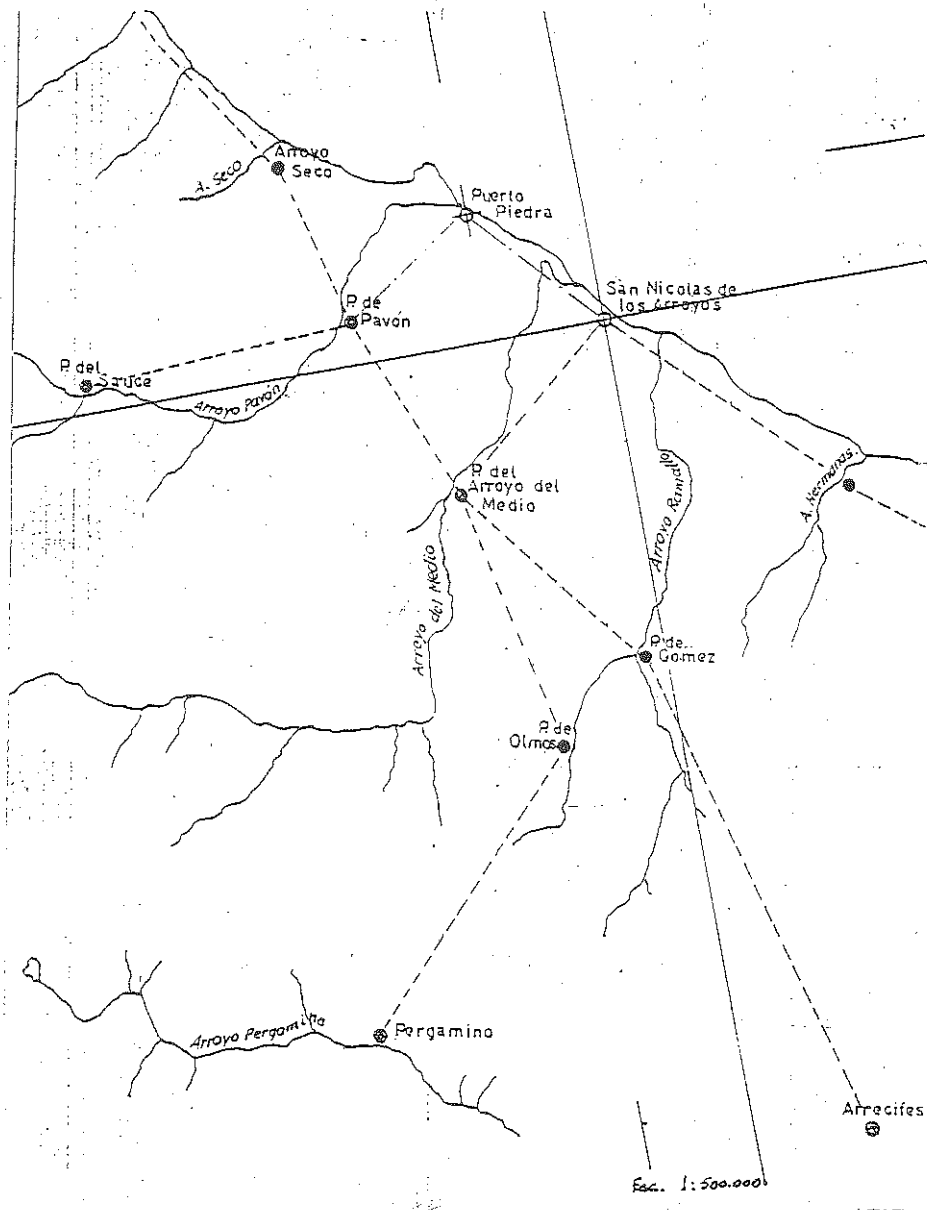
~~-----~~ Dentro de las postas descriptas vamos a encontrar que algunas de ellas eran conocidas como postas oficiales.- Porqué decimos postas oficiales?, porque éstas estaban subvencionadas por el Estado y eran las que administraban la circulación de la correspondencia; las postas fueron: la de Olmos, la de Arroyo del Medio y /

existió una en el centro de San Nicolás.-

El Gobierno de la Confederación aceptará con fecha 8 de Junio de 1854 las propuestas de dos empresarios para establecer líneas de mensajerías, que unirían las principales ciudades, se construirían postas y puentes mejorando los caminos y, en algunos casos, trazando nuevos.-

La transformación que va sufriendo nuestro país al ser insertado en el sistema capitalista, también va a afectar a la zona de Villa Constitución y de San Nicolás, éstos cambios van a ser dados en primera instancia por la introducción del alambrado y el ferrocarril que, desde el año 1886, comienza a circular entre Buenos Aires y Rosario y, en el año 1890, se inaugura el que va desde Villa Constitución a San Urbano.- Decimos que hay una transformación por que creemos que los caminos que unían las postas a las que nos referimos anteriormente, no eran solamente utilizados por el correo y el transporte de toda las mercaderías y elementos que se comercializaban, tanto con el interior como con Buenos Aires, o para ser exportados.-

El historiador Santiago Lischetti en su Historia de Villa Constitución, hace mención a una referencia de Oscar L. Ensick: "José Caffarena, agente de la empresa "Primera Cordobesa", propietario del convoy de 30 carros llegados de Córdoba con 57 fardos de lana, 2 de cerda, 1 de fresadores, 430 cueros vacunos, 530 cueros sucios, 36 fardos más de lana y 221 bolsas de harina" (5).-



Mapa N°1

Mapa trazado de acuerdo a información bibliográfica
 Zona sudeste de Santa Fe y norte del Partido de San
 Nicolás.-

Esto nos da una muestra de lo que era nuestro comercio regional y el papel importante que cumplían esos pequeños centros poblados ubicados estratégicamente en la inmensidad de la Pampa en el año 1860.-

Podemos decir que el comercio regional se realizaba a través/ de estos caminos y otros que no tenemos conocimientos, por no existir ninguna mención en la cartografía de la época, podemos aventurarnos en afirmar que estos eran simples huellas que relacionaban/ los cascos de las estancias de la región o poblados en formación.-

El Ferrocarril y el alambrado transformarán todo, el carretero no podrá marchar a campo traviesa porque su ruta va a ser alterada por la vía férrea, que estará cercada de ambos lados y traerá como compañía un camino que se utilizará para el mantenimiento de/ su trazado.- Dando lugar a la creación de nuevos pueblos que surgen en los alrededores de las estaciones o paradores del ferrocarril.- Hemos podido verificar todos los inconvenientes que trajo a parejado el trazado del ferrocarril.-

Consultamos un expediente del ferrocarril en el cual se pidió al Supremo Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, la habilitación del camino general de San Nicolás a Pergamino que bordea la vía y que éste sea utilizado como acceso a las estaciones recientemente creadas (el expediente se refiere a la Estación Rojas).-

El documento menciona inconvenientes por causa de la existencia de cercos que dificultan el acceso a la misma (ver documento en pag.15 y 16).-

Como vemos, las dificultades se van a ir generando a medida que avanza el progreso.- Los primeros inconvenientes se suscitaron con la utilización del alambrado; en esta zona comienza a usarse en el año 1870 aproximadamente, y luego sería el ferrocarril, / como se ha mencionado.-

Se dictaron leyes para evitar los abusos de los propietarios que cerraban los caminos, con el consiguiente perjuicio para / el tránsito público.-

Las leyes datan de 1860.- En el año 1862 se dictan las // normas a las cuales se tendrán que atener los propietarios cuando / alambren sus campos.- Se establecen las dimensiones que tendrán los caminos; en el año 1865, se dictó el primer Código Rural, en el que, sin embargo, la cuestión del alambrado no se toca en profundidad.- En 1880 se dictó una ley completa: "Ley sobre cercos de estancia".-

Otro factor que va a influir en esta transformación de // nuestra región, será la subdivisión de los grandes latifundios, ya sea para ser usados en la agricultura o por razones de herencia, / dando esto lugar al uso intensivo del alambrado.-

Observando un mapa catastral del Partido de San Nicolás de los Arroyos, del año 1906, vemos que ya se ha producido la división de los campos, que hasta no hacía muchos años cruzaron las grandes / distancias en línea recta.- Con este mapa vemos que se siguen manteniendo las denominaciones antiguas, como por ejemplo "Antiguo ca-

mino de la Posta de Olmos", "Camino al Socorro" (Mapa n°2).

Estos eran caminos que después de una primera gran transformación, van a seguir pasando por las proximidades de las antiguas/ postas.- Creemos que esto se debe a la no proliferación del automovil, todavía se viajaba con medios de tracción a sangre.- También/ vemos, en el mapa n°2, que en la comunicación existente entre San / Nicolás y Villa Constitución, por el año 1871 se había habilitado/ el puente, hoy destruido y conocido por Puente de la Papelera.- Por éste puente se cruzaba el Arroyo del Medio y se podía ir a Villa / Constitución por la localidad de Theobald, camino que existe en la actualidad y al Sur del Departamento Constitución el camino a la / Cañada Rica, que también existe.- Como vemos se realiza un gran rodeo para trasladarse de una a otra provincia, a mediados de siglo/ el Arroyo del Medio, como hemos podido constatar en el lugar se vadeaba a la altura de la Posta de Vergara (ver mapa n°1) y el viajero se trasladaba en línea recta hasta el otro paso que existía sobre el Favón.-

La Posta del Arroyo del Medio y la zona donde posiblemente se encontraban la del Arroyo Favón fue visitada por este equipo que sólo pudo recaudar datos sobre la primera y no así de la segunda.-

En la actualidad sobre el Arroyo Favón en el lugar aproximado donde pudo existir la Posta se encuentra el puente conocido / como Puente de Alvarez, usado en la actualidad para la comunicación de los pobladores del lugar.- Conocemos por información del Sr. Lis

chetti, que la zona del puente de Alvarez existía un almacén que era parada obligatoria de las tropas de carretas y carros que venían hacia Villa Constitución hasta muy entrado este siglo.-

Con el tendido de las primeras líneas telegráficas en el país también se van a producir transformaciones, nacieron a la orilla de estas líneas, caminos que los denominarán, "camino del telégrafo", estos eran usados para el mantenimiento de las líneas.- San Nicolás, fue afectada a este servicio en el año 1869 y Villa Constitución en 1876.-

A partir de la primera década de este siglo en la zona se comenzaron a usar los primeros vehículos motorizados, esto traerá como resultado una mayor dedicación de parte de las autoridades en el mantenimiento de los caminos.- También se verá un cambio en relación con el transporte de mercaderías en la región, es decir; se comenzará a usar el ferrocarril y el automotor.-

Si observamos un plano de los caminos principales del Partido de San Nicolás del año 1913 (Mapa nº3) veremos que en forma general estos van a seguir respetando el mismo trazado que teníamos en el año 1906, con una excepción se ve el camino conocido como ex-Ruta 9.- Queremos aclarar que los caminos que están marcados en rojo son los que a nuestro entender habrían sufrido las transformaciones a cuales hacemos referencia en el estudio, es decir, tratarían de ser aproximadamente los antiguos caminos de Posta.- Lo mismo sucedería con la cartografía entre los años 1925-1935 (Mapa Nº4) del Partido de San Nicolás.-

Con respecto a los caminos del Departamento Constitución y más específicamente los de la zona sudeste del mismo sólo hemos / conseguido una cartografía que es aproximadamente del año 1930 (Ma pa N°5) en este mapa vemos en líneas rojas lo que fueron los anti guos caminos de Postas en la zona.- Para finalizar el análisis de nuestra investigación hemos creído necesario mostrar en un último mapa y en forma superpuesta los antiguos caminos de Posta y las / actuales carreteras en un mapa del Instituto Geográfico Militar, / edición del año 1980.-

Exp. 1792

Buenos Aires, Mayo 6 de 1885.

Al Señor Ministro de Hacienda de
la Provincia, D. Eugenio Cuccios. -

Tengo el honor de dirigirme al Sr.
Ministro participándole que el
límite camino que da acceso a la
Estación "Rojo" de este Ferro-Carril,
ha sido cerrado por el Sr. Rojo, pro-
pietario del terreno en que se en-
cuentra. -

Esto trae inconvenientes tanto
al servicio de esta Empresa como
a los vecinos de esa Estación y
para salvarlos bastaría el proceder
a la apertura del camino general, tra-
zado por el Departamento de Ingeniero,
de Pergamino a San Nicolás, segun lo
manifiesta el Director de la 3.^a División
en el informe cuya copia acompaño. -

RECEIVED
MAY 11 1885
7-11-

del documento?

Asimismo me permito indicar
al Sr. Ministro la conveniencia
de proceder al trazo de los
caminos generales al estado de
todas las nuevas vías. -

Saludo al Sr. Ministro con
mi mayor consideracion. -

M. de la Cruz

M. de la Cruz

Mayo 7/85

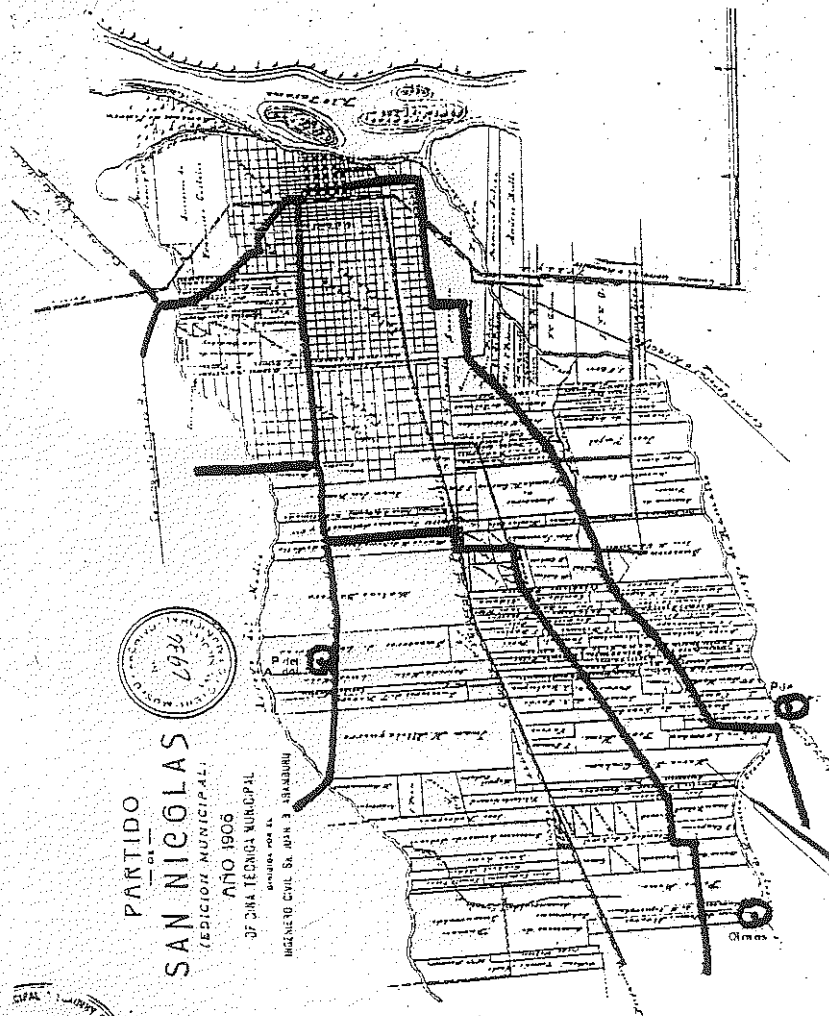
Informe al Departamento
de Ingenieros.

Luces

Excmo Señor

El camino General de San
Nicolas a Pergamino, quedó trazado y arrojado
por la operacion de que esta oficina dió cuenta a
V. E. en Marzo 6 del corriente año.

En cuanto a los cerros que llegan
hasta los del Cerro Anil, indicados en el plano que



PARTIDO
DE
SAN NICOLAS

(EDICION MUNICIPAL)

AÑO 1906

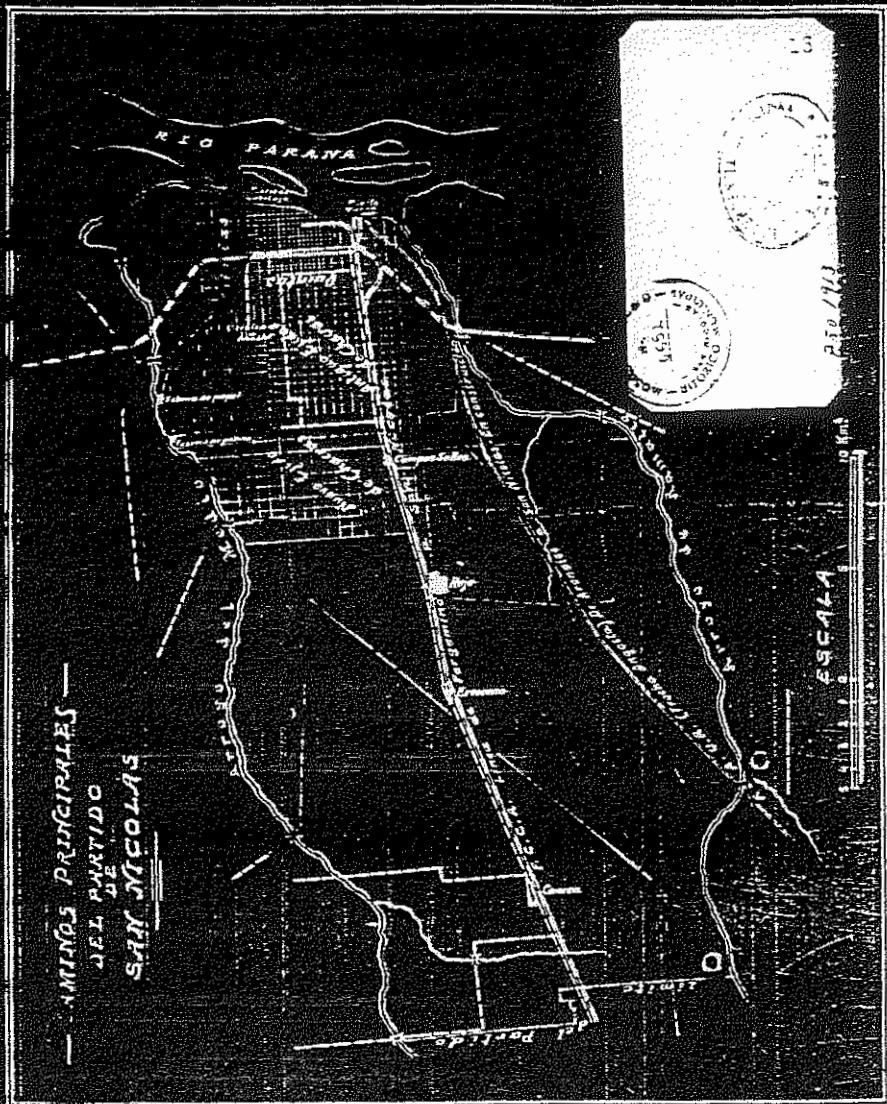
OFICINA TECNICA MUNICIPAL

BOULEVARD CIVIL DE SAN NICOLAS

BOULEVARD CIVIL DE SAN NICOLAS

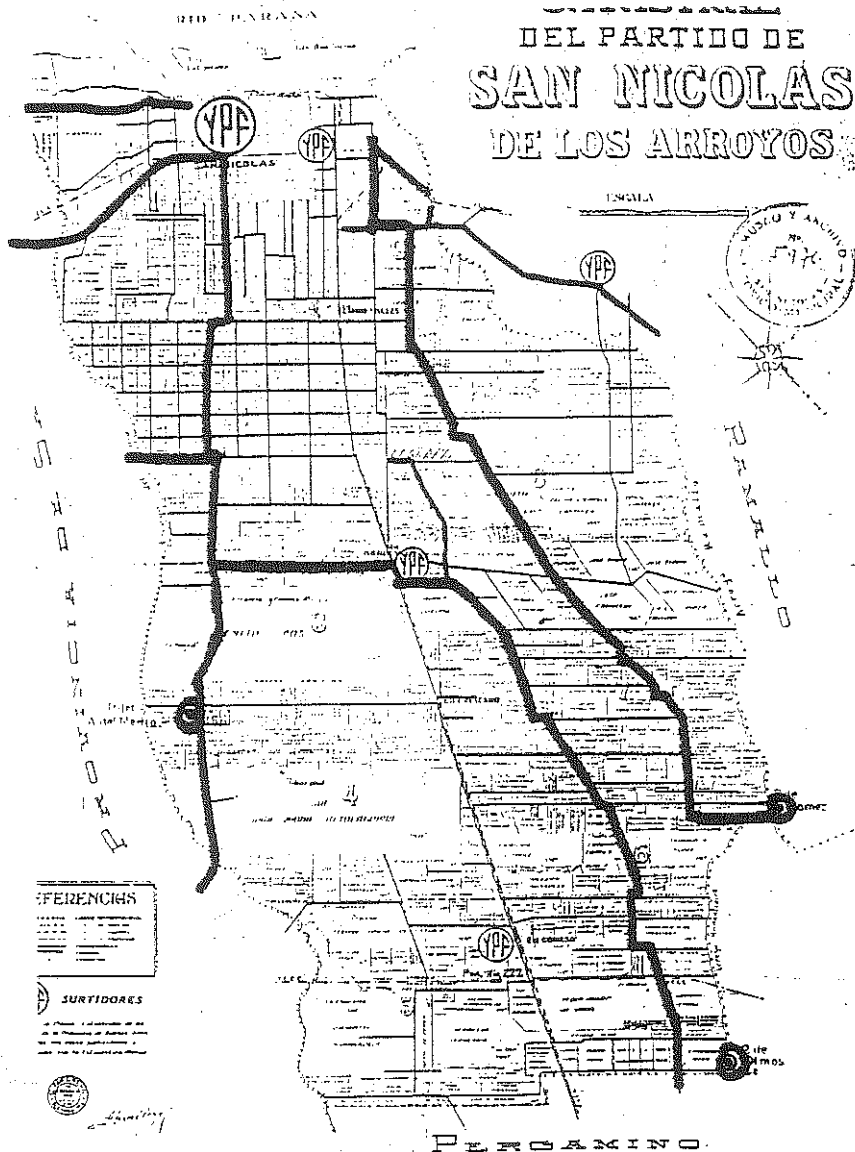
Mapa N° 2

Partido de San Nicolás

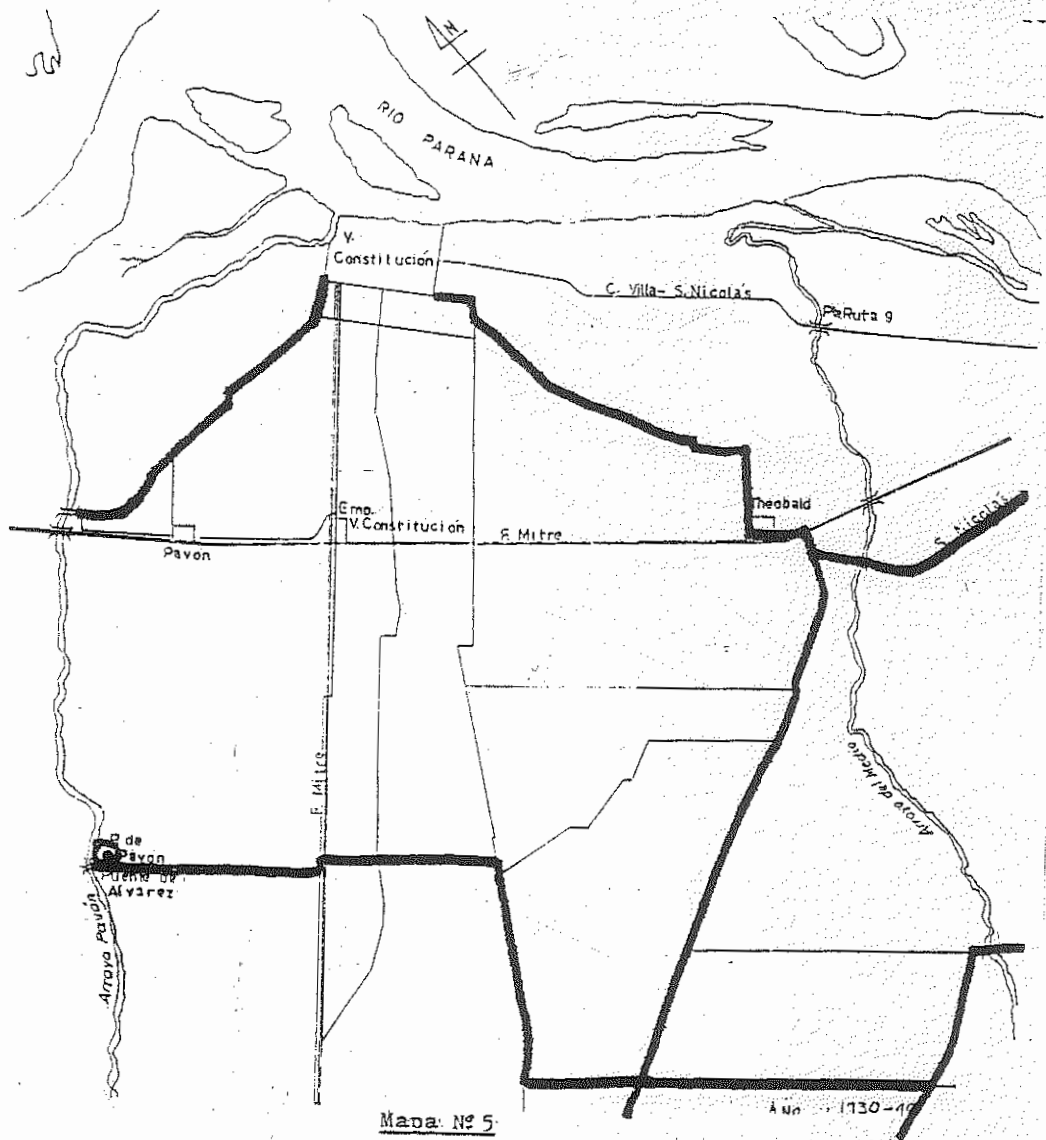


Mapa Nº 3

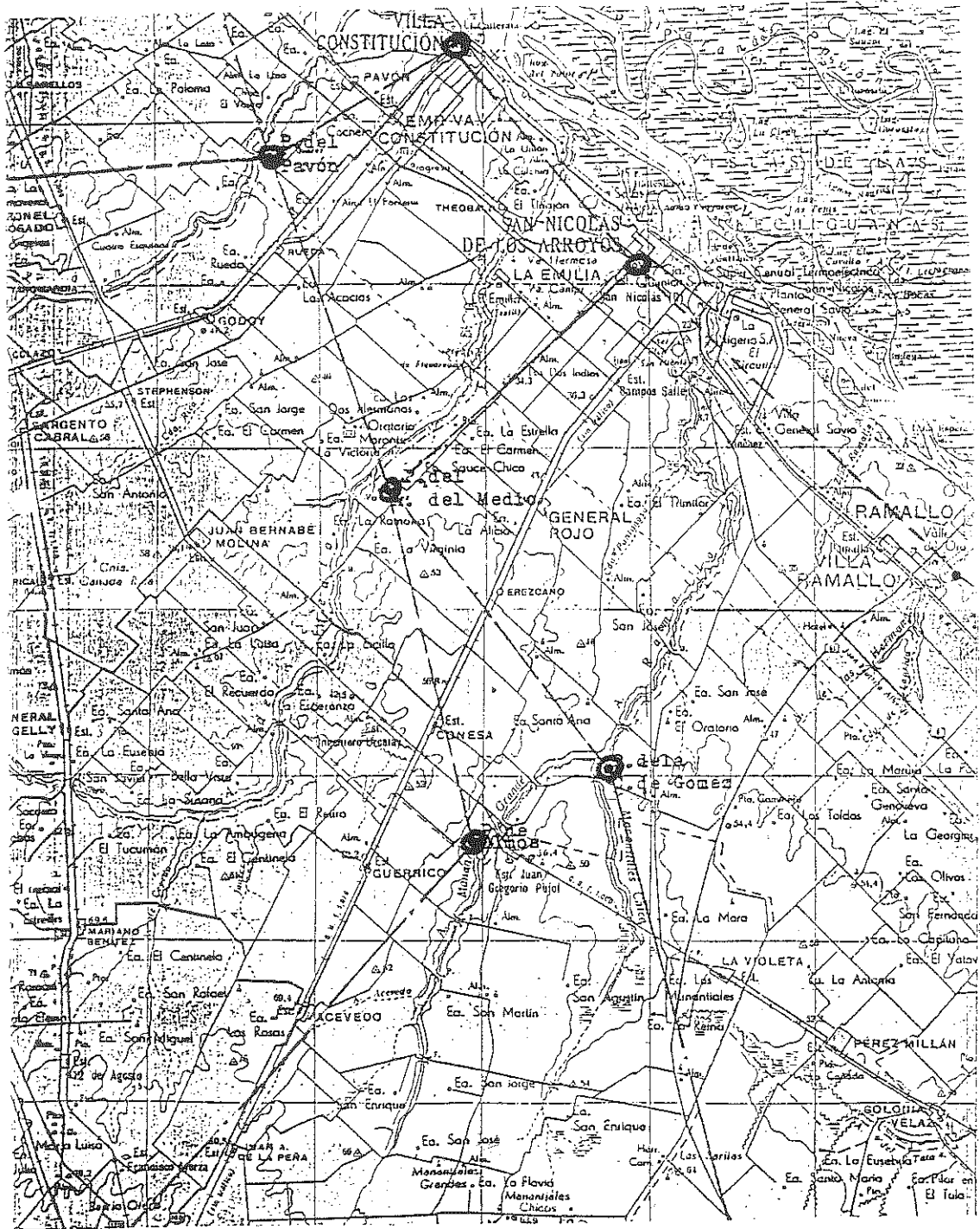
Partido de San Nicolás
Año 1913



Mano N° 4
Partido de San Nicolás
1925-1935



Mapa N° 5.
 Zona sudeste del Departamento
 Constitución
 1930-1940



Mapa N°6

Cartografía actual, zona investigada
Escala 1:50,000

CONCLUSIONES DE NUESTRA INVESTIGACION.-

Nuestra investigación ha sido más que nada cartográfica, / hemos tratado de recopilar todos aquellos antecedentes que existen en los Archivos de San Nicolás, y Villa Constitución.-

El resultado de la misma es lo que se muestra en la parte correspondiente a la transformación de los caminos de Posta.-

A través del análisis de esa Cartografía y de la situación socio-económica de la Argentina en el período estudiado, hemos ido observando ciertos cambios que se produjeron en la nomenclatura castral de la zona Norte del Partido de San Nicolás y el Sud-Este / del Departamento Constitución.-

Esta transformación va a llevar a producir cambios en todo lo relacionado con la cuestión caminos: Ponemos énfasis en la / "Cuestión Caminos" porque es el tema que nos interesa y que creemos que es el de mayor importancia y trascendencia socio-económico.

Tanto el Camino y el Ferrocarril van a producir el gran / movimiento de productos desde el interior a las cabeceras de embarque o expedición al extranjero o su posterior comercialización en / el interior del país.-

La inserción de la Argentina en ese mercado mundial en / la categoría de Agroexportadora no podía estar enmarcada en aquella vieja estructura de mediados de siglo, donde todo se movía a / través de largos y lentos convoy de carretas.-

Esta nueva estructura necesitaba modernizarse y es aquí donde interviene el ferrocarril, a la par de él nacen nuevos caminos y también el telégrafo, que unidos van a dejar de lado la vieja carrera de posta, que se irá borrando a través del tiempo, primero pasará a un plano secundario, sirviendo de nexo entre los // centros poblados que nacieron a la par del ferrocarril y las cabeceras de expedición que hablamos anteriormente.-

Al comenzar nuestro trabajo nos planteamos tres hipótesis, las cuales en sí eran problemas muy semejantes, nuestro análisis de esta investigación nos lleva a comprobar con seguridad la / hipótesis que hemos puesto en tercer término, que dice: "Las post- / tas hicieron posible la comunicación y la unidad de este territo- / rio.- El surgir de la Argentina como exportadora de materias pri- / mas (cereales, cueros, carnes), provenientes de la zona litoral, // al teraron el ritmo de las comunicaciones.- Se necesitaban nuevos / caminos y es así como ven la luz las nuevas carreteras, a veces // respetando las antiguas estructuras del camino de postas, otras des- / viándose del mismo".-

La primera de la hipótesis también es comprobable / en su totalidad, conjuntamente con la segunda que está relacionada en forma directa con la organización, cuestión que lleva implícita el parcelamiento de los terrenos y el uso masivo del alambrado.- E lemento que ha demostrado a través de nuestra investigación el en- / torpecimiento que producía en el tránsito zonal.-

Esta investigación creemos que no ha sido finalizada, es decir, en lo regional se ha cubierto gran parte de su proceso.- Si nos queremos extender a lo nacional han quedado en el camino muchas puntas que todavía pueden seguir siendo investigadas, y/ nos referimos especialmente a la ubicación del resto de las postas que existieron en la carrera de Potosí.

N O T A S

- 1.-"La Política Inmigratoria" - Autor: Panotieri, José; Historia / Integral, Pag. 207.-
- 2.- Enciclopedia Salvat.- Tomo X, Pag. 2707.-
- 3.-"Las Postas Argentinas, por aquí pasó la Historia".- Autor: Ramón de Castros Esteves; Revista Postas Argentinas.-
- 4.-La legua utilizada en las conversiones de medidas es de: 5.196 mts.-
- 5.-"Historia de Villa Constitución".- Autor: Lischetti, Santiago.-
Pag.91.-

BIBLIOGRAFIA

- Bose, Walter B.L.: Establecimiento de Postas, Correos y Mensajerías en la Pcia.de Buenos Aires.-Revista de Correos y Telegráfo de la Nación 1941 - Año IV -N 48- Pag. 731.-
- Eusaniche, José Luis: "Estampas de Pasado II".- Hyspanamerica / Buenos Aires, 1986.-
- Barba, Enrique M.: - "Rastrilladas, Huellas y Caminos".- Colección Campo Argentino. Ed.Reigal, Buenos Aires, 1956.-
- Castros Esteves, Ramón: "Las Postas Argentinas, por aquí pasó / la Historia". Revista Postas Argentinas. Buenos Aires, 1966.-
"Historia de Correos y Telégrafos de la República Argentina".- Talleres gráficos de Correos y Telecomunicaciones.- Buenos Aires, 1944.-
- Chervo, Santiago G.: "Radiografía de San Nicolás de los Arroyos".- Tomo 1.- San Nicolás de los Arroyos, 1978.-

- Gallo, Ezequiel: "La Pampa Gringa". Ed. Sud Americana.- /
Buenos Aires, 1984.-
"Santa Fe, en la segunda mitad del siglo
XIX, transformaciones en su estructura /
regional".- Santa Fe, 1965.-
-
- Gallo Ezequiel-Cortés "Argentina", La República Conservadora.-
Conde, R.-
-
- Gallo, E. y Cortés Conde, R.: Colección Historia Argentina.- Diri
gida por Tulio Halperin Donghi, Ed.
Paidós, Buenos Aires.-
- Giberti, Horacio C.E. : "Historia Económica de la Ganadería
Argentina".- Hyspamerica.- Buenos //
Aires, 1986.-
- Gorostegui de Torres Haydée: "Las Bases de la Expansión".- Histo
ria Integral.-
- Lischetti, Santiago: "Historia de Villa Constitución" /
(1857-1978).- Municipalidad de Villa
Constitución, 1980.-

- Rodriguez Molas, Ricardo: "El gaucho y la Modernización".- /
Historia Integral.-
- Panettieri, José: "Política Inmigratoria".- Historia/
Integral.-
- Sbarra, Noel H: "Historia del Alambrado en la Argen
tina".- Colección Campo Argentino;/
Raigal, Buenos Aires, 1955.-
- Vedoya, Juan C.: "La Campaña del Desierto y la Tecni
ficación Ganadera".- EUDEBA, Buenos
Aires, 1981.-

DOCUMENTOS

Expediente del Ferrocarril, sobre cuestiones en el uso del alambrado, en la zona de la Estación de Rojo, estos entorpecían el acceso al camino general entre San Nicolás y Pergamino.-

Museo y Archivo Histórico, "Primer Combate Naval Argentino"
San Nicolás de los Arroyos.-

INSTITUCIONES QUE COLABORARON:

- Museos Y Archivo Histórico: "Primer Combate Naval Argentino" -de San Nicolás de Los Arroyos.-
- Archivo Privado del Sr. Santiago Chervo, San Nicolás de los Arroyos.-
- Archivo del Museo "Histórico y Regional" - Villa Constitución.-

I N D I C E

	Páginas
Introducción.	1
Posibles Respuestas a nuestro problema.	2
La Argentina en el mundo durante el período que va desde 1853 a 1927.	4
Transformaciones de los caminos de postas.	10
Conclusiones de nuestra investigación.	27
Notas.	30
Bibliografía.	31
Documentos.	34
Instituciones que colaboraron.	34

Los conceptos vertidos en esta publicación, son exclusiva responsabilidad de sus autores y no representa necesariamente las opinion del Instituto.