CAMINOS HISTÓRICOS DE CÓRDOBA SIGLOS XVI AL XX

Compilación de los artículos y ponencias presentados en los Congresos Provinciales de Caminería Histórica de Córdoba Años 2014-2015-2016

Compiladores:
Carlos Alfredo Ferreyra Bertone
Rubén Santiago Rüedi
María Fernanda Vassallo

Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes

CAMINOS HISTÓRICOS DE CÓRDOBA SIGLOS XVI AL XX

Compilación de los artículos y ponencias presentados en los Congresos Provinciales de Caminería Histórica de Córdoba Años 2014-2015-2016

Compiladores:
Carlos Alfredo Ferreyra Bertone
Rubén Santiago Rüedi
María Fernanda Vassallo

Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes

Caminos históricos de Córdoba / González, Juan Evaristo ... [et al.] ; compilado por Carlos Alfredo Ferreyra. - 1a ed. ilustrada. - Río Primero : APHA - Asociacion Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes, 2018.
263 p. ; 21 x 17 cm.

ISBN 978-987-45361-8-1

1. Historia de la Provincia de Córdoba . 2. Historia Regional. I. González, Juan Evaristo, II. Ferreyra, Carlos Alfredo, comp.
CDD 982.54

A.P.H.A Ediciones
Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes.

Pablo Robert 90 - (5127) Río Primero, Provincia de Córdoba.
E-mail: Asociacionansenuza@gmail.com
Facebook: Pueblos de Ansenuza

ISBN: 978-987-45361-8-1

Todos los derechos reservados.
Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra
por cualquier medio o procedimiento
sin autorización del editor.
Queda hecho el depósito que marca la ley 11723.

Impreso en Argentina

Agradecimientos

A todos los que han hecho posible la existencia de los Congresos Provinciales de Caminería Histórica y a los que han contribuido tanto material como intelectualmente para este libro.

Pero los compiladores de este libro desean realizar un especial agradecimiento a:

Museo Arqueológico Yucat

Museo Histórico Municipal "La Para"

Junta Municipal de Historia de Villa del Rosario

Asociación Civil "Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza"

Red de Institutos de Estudios Históricos de Córdoba

Jorge Miglione

Facundo Seara

Auspician esta publicación

Mutual Sportivo Belgrano de La Para

Municipalidad de Costa Sacate

Municipalidad de Calchín Oeste

Municipalidad de Villa del Rosario

Mutual Belgrano de Río Primero

Índice

El "Antiguo Camino Real" entre "Fraile Muerto" y "Cruz Alta"
Juan Evaristo González y José L. Corti
Página 15

La Estancia del Paso de Ferreyra
Rubén Ruedi
Página 47

La Colonización
Rubén Ruedi
Página 67

Un Puente Centenario sobre el río Segundo o Xanaes.
Ángela Tabares
Página 79

Río Suquía: Corredor patrimonial de molinos harineros hidráulicos
Alberto Raúl Aguilar Vouillat
Página 103

"Informe sobre el nuevo camino de Córdoba a Santa Fe por el Agrimensor Albano M. de Laberge".
Sergio Marchetti
Página 117

"Interpretación de las ruinas de la Capilla San José de Costa Sacate, asentada sobre la antigua ruta de Córdoba a Santa Fe".
Sergio Marchetti
Página 153

“El Antiguo Camino Real y la importancia de la cría de ganado mular. El caso de Fraile Muerto”
Yanina Mabel Nillia
Página 191

“Mapas Históricos Didácticos de la provincia de Córdoba. Un proyecto aúlico en el Instituto Monseñor Esquiú de La Para”
Carlos Alfredo Ferreyra Bertone
Página 203

“Cronología del Camino de las Tropas. Una antigua ruta de patriotas, caudillos y troperos”
Sergio Ariel Marchetti y Carlos Alfredo Ferreyra Bertone
Página 215

“El Camino de Gordillo en el Sudeste Provincial”
Mario Rodolfo Bonavía
Página 227

“Villa Alpina y los vestigios de un pasado remoto”
Esther Haideé Mathos
Página 245

“Caminos de Agua. El Río Ctalamochita o Tercero”
Rubén Rüedi
Página 253

Prólogo

Los caminos pueden ir hacia un destino definido o pueden traernos desde otro destino.

Pueden los caminos ser erráticos, cruzarse entre ellos y hasta no tener salida.

Pero, en definitiva, por ellos siempre pasa la Historia. Y la Caminería es tal vez el principal nutriente de esa Historia.

Más que un juego de palabras lo antedicho expresa el motivo que nos movilizó a poner en marcha este proyecto cuyo nombre se lo debemos al magíster Carlos Ferreyra Bertone: Congreso Provincial de Caminería Histórica. Una manera de dinamizar la investigación histórica de Córdoba desde la participación dinámica y jamás excluyente de unos y otros. Una forma de generar la nueva historiografía de nuestra provincia.

Fue en el año 2014 cuando en Estancia Yucat, allí donde incólume permanece en pie la capilla del siglo XVII y un pequeño pero significativo museo arqueológico redivide al pueblo indígena que habitó a orillas de Laguna Honda, cuyo espejo de agua a poca distancia del lugar aún refleja la cotidianeidad del hombre antiguo que en los orígenes holló esta tierra.

Y lo repetimos al año siguiente reafirmando la vocación de socializar tanto estudio e investigación. Allí, nuevamente. En ese punto de encuentros étnicos, paradigma de la caminería.

Y en el año 2016 decidimos ampliar los caminos y nos fuimos hacia la montañosa geografía del Oeste. En Villa Yacanto de Calamuchita celebramos la tercera edición del Congreso, mientras el majetuoso Champaquí observaba los caminos de la Historia desde las alturas del tiempo.

En este libro están los pasos andados en estas tres etapas. Pero seguiremos caminando por los rumbos del viento para que todos y cada uno de los caminos de Córdoba cuenten su pasado como una forma de afianzar el sentimiento de pertenencia a la provincia donde vivimos.

Nos esperan nuevos pasos. ¡Adelante!

Rubén Rüedi

INTRODUCCIÓN

Caminando la Historia
Estudios sobre Caminería Histórica de Córdoba

El presente libro tiene como objeto contribuir a desentrañar la historia de los caminos de Córdoba que tanto tienen por decirnos, pero sobre todo contribuir a la difusión y recuperación del Patrimonio Histórico Provincial.

Preguntarse el porqué de ésta temática es simplemente responder a nuestra historia: los caminos de los que se hablarán en este libro fueron transitados desde tiempos remotos por nuestros pobladores originarios y hasta nuestros días, quedando en ellos tanta tradición y un innumerable entramado de comunicaciones por donde pasó la historia argentina que merecen ser conocidos por todos nosotros como ese "legado" que nos regala el tiempo, pero también y sin dudas de gran relevancia, es su recobro como Patrimonio a ser conservado, conocido, difundido y puesto al servicio de la memoria de las comunidades y los ciudadanos todos.

Los artículos aquí presentados, cedidos cordialmente por sus autores originales provenientes de variedad de disciplinas, formaciones y espacios de trabajo provinciales, dan cuenta de las presentaciones realizadas en los Congresos de Caminería Histórica llevados a cabo en la Estancia de Yucat 2014 y 2015 y Villa Yacanto de Calamuchita 2016.

Los textos que a continuación se presentan son las ponencias presentadas por los autores en dichos Encuentros, respondiendo al orden de los Congresos. En este caso, sería el siguiente orden:

I Congreso de Caminería Histórica

"El Camino Real de Cruz Alta a Pozo del Tigre"

- Estancia Yucat - 18 de Octubre de 2014

Juan Evaristo González y José L. Corti
El "Antiguo Camino Real" entre "Fraile Muerto" y "Cruz Alta"

Rubén Ruedi
La Estancia del Paso de Ferreira

Rubén Ruedi
La Colonización

II Congreso de Caminería Histórica

"De las Trazas Indígenas a las Autopistas"

- Estancia Yucat -
16 de Mayo de 2015

Ángela Tabares
Un Puente Centenario. El puente carretero sobre el río Xanaes.

Alberto Raúl Aguilar Vouillat
La ruta cultural de los molinos harineros sobre el río Suquia/Primero. Capitulo: Hidráulicos. Entre "La Calera" y Córdoba Capital.

Sergio Marchetti
"Informe sobre el nuevo camino de Córdoba a Santa Fe por el Agrimensor Albano M. de Laberge".

Sergio Marchetti
"Interpretación de las ruinas de la Capilla San José de Costa Sacate, asentada sobre la antigua ruta de Córdoba a Santa Fe".

III Congreso de Caminería Histórica

"La Historia Argentina por los Caminos de Córdoba"

- Villa Yacanto de Calamuchita - 1 de Octubre de 2016

Yanina Mabel Nillia
"El Antiguo Camino Real y la importancia de la cría de ganado mular. El caso de Fraile Muerto"

Carlos Alfredo Ferreyra Bertone
"Mapas Históricos Escolares de Córdoba. La experiencia del Instituto Monseñor Esquiú de La Para"

Sergio Ariel Marchetti y Carlos Alfredo Ferreyra Bertone
"El Camino de las Tropas"

Mario Rodolfo Bonavía
"El Camino de Gordillo en el Sudeste Provincial"

Esther Haideé Mathos
"Villa Alpina y los vestigios de un pasado remoto"

Rubén Rüedi
"Caminos de Agua. El Río Ctalamochita en la Historia"

EL ANTIGUO CAMINO REAL ENTRE "FRAILE MUERTO" Y "CRUZ ALTA"

Juan Evaristo González
José L. Corti

La Posta de Fraile Muerto

Luego de dejar atrás la Posta de "Las Tres Cruces", también conocida como "Esquina del Castillo", actual localidad de Morrison, al cabo de unas tres a cuatro leguas, se arribaba por el Antiguo Camino Real a la Posta de Fraile Muerto.

En efecto, ya hacia el año 1773, al pasar por el lugar en su viaje de exploración destinado a descubrir un trazado que sirviera de vía de comunicación entre las distintas regiones del Virreinato, Calixto Bustamante, "alias" Concolorcovo -autor del libro "El Lazarillo de Ciegos Caminantes"- había destacado las bondades naturales del paraje -conocido desde tiempos antes como "Fraile Muerto"- para ser convertido en Posta.

Por esa misma época, el lugar figuraba como un punto geográfico, adecuado para el descanso de viajeros en el Mapa de Cano y Olmedilla (1775), con la denominación de "Esquina del Castillo", nombre que correspondía a uno de los destinatarios de parte de las tierras transferidas después de su muerte, acaecida en 1681, por el Sargento de los Ejércitos Reales, Don Lorenzo de Lara y Mimensa, quien fuera el primer colonizador que se instalara en el lugar, a mediados del Siglo XVII, junto a su esposa Doña Marcela de Mendoza, fundando la "Estancia de la Limpia Concepción de Fraile Muerto".

El paraje, distante unas cuarenta leguas, al sudeste de la capital provincial se hallaba rodeado de un espeso monte, compuesto por talas, algarrobos, espinillos, chañares, sombra de toro, etc., todas especies pertenecientes al sistema denominado del "espinal", que desde allí se extendía hasta las puertas mismas de la ciudad de Córdoba.

En denominado "Paso Grande", uno de los sitios o puntos alternativos por donde viajeros, galeras y todo tipo de transeúntes cruzaban el río Ctalamochita (ex Río Tercero), que atravesaba el centro del poblado en medio de caprichosas

circunvoluciones, se hallaba ubicado sobre la actual calle Tucumán, frente al cantero central de la Avenida Guemes. El otro era el "Paso de Ferreira"-actual Villa Nueva- distante unas doce leguas aguas arriba, zona donde el trayecto del río se desviaba hacia sus nacientes, ubicadas en el dique de Piedras Moras, en las serranías cordobesas.

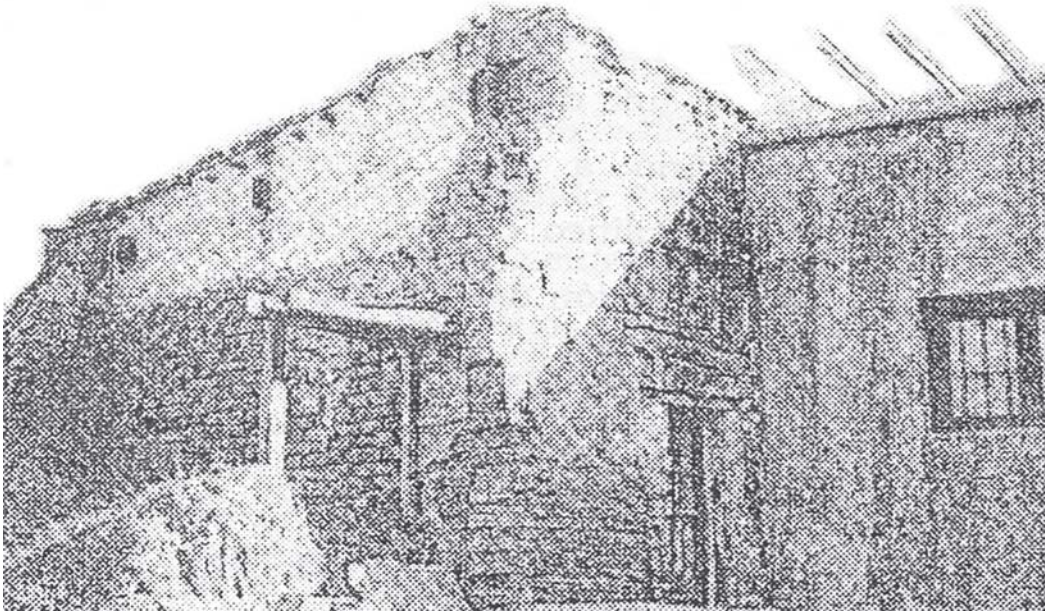
Dentro de lo que constituyó el citado núcleo fundacional, se levantaba una precaria Capilla, fundada a instancias del segundo colonizador de la región, Don Francisco de Sobradiel y Gallegos, hacia 1695, la cual mantenía anexada el primitivo Oratorio que fuera construido por los integrantes del matrimonio Lara -ambos de firmes convicciones religiosas-no bien se instalara en esa región.

Lo que primitivamente fue la Posta se hallaba ubicada -según versiones no confirmadas- en un punto de lo que habría constituido el mismo Camino Real al pasar por el poblado (actual calle Córdoba), a la altura de la intersección de dicha arteria con calle Rivadavia.

Hacia 1783 se desempeñaba como Maestro de Postas Don Juan Antonio Machado, desde el 15 de febrero de ese año, sucediéndole el 28 de agosto de 1800, su hijo Don Vicente Machado, hasta el 11 de septiembre de 1801, en que dicho cargo fue ocupado por su hermano Mariano Machado. Cabe destacar que, en épocas de Don Juan Antonio Machado, Fraile Muerto fue elevada a la categoría de "Villa", por el entonces Virrey Rafael de SobreMonte, quien encomendó al mencionado Maestro de la Posta la reagrupación de los antiguos habitantes del lugar, diezmados años antes por los ataques de los indios, distribuyendo terrenos para la repoblación del poblado.

Los miembros de la familia Machado llegaron a desempeñar un importante rol en la sociedad bellvillense, ya que uno de ellos, Don Pedro Machado, fue quien transfirió a Don Cornelio Casas, ex Intendente y Jefe Político de Bell Ville, los terrenos destinados a la fundación del denominado "Pueblo de Sebastopol" situado al Oeste de la Estación de Ferrocarril, que posteriormente, en la década de 1880, fueron ocupados por la "Estancia de Lechería y Practicultura", origen de la actual Escuela Agrotécnica.

Ahora bien, cabe señalar que Fraile Muerto y sus inmediaciones fueron teatro de importantes acontecimientos históricos. El paraje, que fue primero estancia, se transformó luego en Posta, en Aldea durante el Siglo XVII, a posteriori en Villa (en



Ruinas de la que habría sido la antigua Posta de Fraile Muerto,
ubicada -según ciertas versiones- sobre la actual calle Córdoba, en su intersección
con la que es hoy calle Rivadavia, ochava sudeste.

épocas de la Gobernación de Rafael de SobreMonte) y fuerte, en el transcurso del Siglo XVIII, en pueblo durante el Siglo XIX, hasta revestir la categoría de ciudad a partir de la primera década del Siglo XX (1908).

La Villa fue evolucionando y progresando material, económica y culturalmente desde sus orígenes, favoreciedo por su estratégica ubicación -a la vera del Antiguo Camino Real- por el que se canalizaba, como hemos dicho, todo el flujo comercial entre las distintas regiones del país.

Su historia no pudo evitar verse salpicada por los entretelones de las guerras civiles que se desataran en nuestro país durante la etapa de la vida independiente, entre los caudillos federales, como López y Ramirez y las tropas del Gobierno Nacional, comandadas por Paz y Bustos (este último hasta antes de Arequito -7 de enero de 1820- en que se sublevara, conjuntamente con Paz y Heredia, en contra del Gobierno Nacional, para transformarse al poco tiempo en Gobernador de la Provincia de Córdoba en 1820).

Ya con anterioridad, en noviembre de 1818, un cuerpo de vanguardia del Ejército del Norte, comandado por el mismo Juan Bautista Bustos, había resistido en Fraile Muerto los embates de los montoneros santafesinos comandados por el Gobernador de Santa Fe, Estanislao López, quien pusiera sitio al poblado durante quince días, episodio conocido como el "Sitio de Fraile Muerto".

Los mismos sobresaltos sufriría la población en años posteriores, (década de 1860), durante los enfrentamientos entre el gobierno mitrista y los caudillos federales del noroeste (Ángel Vicente Peñaloza "El Chacho", Felipe Varela, Chumbita, etc.), la "Guerra de la Triple Alianza" (1865) y finalmente las luchas que se registran en torno a las disputas electorales por la presidencia de la Nación, (fines de la década de 1870), correlativamente con las que se dieron en el marco de la "federalización" de Buenos Aires, en épocas de Roca, Sarmiento, Alsina, Avellaneda, etc.

Fueron épocas en que los vecinos de Fraile Muerto y los pueblos de la región (Morrison, Ballesteros, Leones, Marcos Juárez, Cruz Alta, etc.), padecieron los reclutamientos ordenados por el Gobierno Nacional, para ser incorporados a las fuerzas involucradas en tales confrontaciones. Pero también en la época de la Colonia los pueblos del "Tercero", como se denominaba a los habitantes de toda la región que se extendía a los largo de dicho río, desde Cruz Alta hasta Paso de Ferreira, entre los que se encontraban los de Fraile Muerto, Morrison, Ballesteros Sur o "Viejo", Cruz Alta, sufrieron, a partir de las primeras décadas del Siglo XVIII, las constantes depredaciones de los aborígenes.

Dichos malones provenían tanto del sur de la provincia (pampas y ranqueles), como del noreste, de la zona del Chaco santafesino, (tobas, guaycurúes, abipones, mocovíes, etc.), sembrando el terror entre los lugareños, asesinando, sin distinción de sexo ni edades, a niños, jóvenes y ancianos, llevándoselos como cautivos, robando haciendas y ganados y quemando campos y establecimientos. Las incursiones llegaron a ser de tal magnitud que, en la década de 1730, obligaron a los pobladores de Cruz Alta a abandonar la aldea y buscar refugio en Fraile Muerto, cuyos habitantes, ante la prosecución de estos ataques, se vieron precisados de emigrar igualmente hacia otras regiones del país, para recién a partir de 1757, retornar a su terruño y reagruparse con otros nuevos pobladores que se instalaron en la zona.

Sin embargo, con el transcurrir del tiempo, ya en plena época de vida independiente, sobrevino una etapa (Década de 1860) de decisiva transformación

y progreso para el pueblo de Fraile Muerto, que aún era conocido simultáneamente por San Gerónimo, después de que el Gobernador Roque Ferreira, en 1856, dictara un Decreto designándolo como tal por considerar "indigno e ignominioso" el nombre de Fraile Muerto.

Hasta que en 1872- cuando ya el entonces Presidente de la Nación, Domingo Faustino Sarmiento, en su visita a nuestra ciudad había inaugurado el puente de hierro donado por la Nación que llevaría su nombre y bautizado a la Estación de Ferrocarril con el nombre de "Bella Ville" (Bell Ville) -el entonces Gobernador de la Provincia, Don Juan Alvarez, a solicitud de las autoridades locales, hizo extensivo tal denominación a todo el pueblo.

Fue en la referida década en que la convergencia de varios factores incidieran en dicha transformación, como lo fueron la creación de la "Corporación Municipal", mediante un Decreto del Gobernador Mateo Luque, del 9 de noviembre de 1866, que, por inconvenientes derivados de la "Guerra de la Triple Alianza", se aplicó con efectos suspensivos tres años después, en 1869, durante el Gobierno de Don Félix de la Peña.

Luego, otro de esos acontecimientos fue el arribo del F.C.A. (Ferrocarril Central Argentino), cuyo primer tramo entre Cañada de Gómez y Fraile Muerto quedara inaugurado un 20 de noviembre de 1868, lo que influyó en el progreso agroindustrial de la región, en el marco del fenómeno que significó el advenimiento de una prematura colonización inglesa a mediados de esa misma década de 1860. Paralelamente, por esa misma época (fines de la década de 1860) se operó una especie de refundación de la Villa, al desplazarse unos 300 metros el ámbito poblacional hacia el Este, donde casi simultáneamente se comenzó la construcción sobre la actual calle 25 de Mayo, de los edificios de la Municipalidad, la Alcaldía y la nueva Iglesia de la Inmaculada Concepción, frente al entonces desolado predio que configuraría posteriormente, con el correr del tiempo, la actual Plaza 25 de Mayo.

Finalmente, en las postrimerías de la primera década del Siglo XX, más concretamente en el año 1908, después de una extensa trayectoria vital, histórica y cultural, la primitiva Posta de Fraile Muerto llegó a revestir la categoría de «ciudad», cuando logró contar con la cantidad de habitantes contemplada por la ley para ostentar tal condición.

Por ese entonces, hasta bien entrado el Siglo XX, se consideraba como fecha de celebración de su Aniversario la del 17 de Agosto, día en que falleciera el General San Martín (1850), lo que posteriormente fue dejado sin efecto, por interpretarse que se trataba de un suceso luctuoso, incompatible con un acontecimiento festivo.

Por tal motivo, durante la década de 1970 se escogió como día del Aniversario de la ciudad, la del 9 de Noviembre, día que correspondía a la fecha del Decreto dictado en 1866, durante la gestión del Gobernador Dr. Mateo Luque, por el que se disponía la creación de la Corporación Municipal, decreto que en realidad tuvo principio de ejecución -como se ha dicho- tres años más tarde (1869), luego de ser ratificado por otro, sancionado este último año por el entonces Gobernador Don Félix de la Peña.

Complementariamente y conforme a las conclusiones resultantes de una investigación practicada por una Comisión "Ad-Hoc", integrada por docentes del "Institutito Nacional del Profesorado Mariano Moreno" de esta ciudad, la Municipalidad de Bell Ville dispuso que la antigüedad cronológica de la ciudad fuera contabilizada a partir de la fecha del primero documento escrito detectado por la referida comisión, que resultó ser la del testamento dejado por Don Lorenzo de Lara, en el año 1676, cinco años antes de su fallecimiento, acaecido en 1681.

Con el transcurrir del tiempo, entre fines del Siglo XVIII y comienzos del XIX fueron surgiendo las primeras estancias en derredor de Fraile Muerto. Entre ellas, hacia el año 1842, existía al sur del mismo la Estancia "Monte Grande" (Paranovich, Población, Mapa), cuyos campos se hallaban identificados dentro del Departamento Unión, bajo la mensura administrativa N°39, correspondiente a la "Suerte 23", en el año 1864. Esta Estancia contaba con 10.824 hectáreas y figuraban como propietarios de la misma los llamados José Severín y Roberto Bell.

Según Villafañe, citado por Delius, la referida Suerte habría sido adquirida al Fisco en 1864 por $5.000 m/n, a medias entre José Severín y Roberto Anderson Bell, nacido en Escocia en 1835, hermano de Antony (Antonio) Maitland Bell, habiendo sido suscripta la escritura correspondiente por ante el escribano Moisés Escalante (Registro 2, Año 1864, Folio 106).

En el texto de dicho documento se aclara que a Severín le correspondía la mitad "Este" y a Bell la mitad "Oeste", que es la que contenía la isleta de árboles denominada "Monte Grande" y así también lo indicaba el Mapa Laberge del año

1867. La escritura todavía dice que al sur, dicha estancia colindaba con la "Suerte 85", que era tierra fiscal, pero posteriormente, en 1866, pasó a ser del mismo José Severín.

Acerca de su origen no se sabe nada, salvo que en 1881, cuando todavía era dueño de la mitad de la Suerte 23, se refiere haber estado ausente en Europa. De Severín se sospecha de que era de nacionalidad alemana, posiblemente proveniente de Hamburgo. Otras referencias, como la suministrada por el Mapa "Sama", en 1876, mencionan a la "Estancia de Las Chacras", vecina hacia el Sureste del casco de la Estancia del "Árbol Chato" y al Noroeste del caso de la Estancia "Monte Grande".

Don Arthur Jairden, uno de los integrantes de una delegación de ciudadanos ingleses que visitó Bell Ville hacia el año 1881 y que se alojaron en la fonda de Don José "Pepe" Antonietti, oriundo como su ampulosa hermana de la vieja Italia, declaró haber sido años atrás estanciero de esa zona, aludiendo a la chacra "Los Dos Amores". Pero Agustín Villaroel, autor de la obra "Córdoba y Bell Ville en la Historia de la Patria" (pág. 187), dice por su parte que esa estancia fue fundada por Don Arturo Matterson.

Por otra parte, un plano que se adjunta a un expediente del año 1881, relacionado con la mensura de la Suerte 23, sitúa al caso de "Las Chacras" en el rincón Noroeste de la mitad Este de esa suerte, propiedad de José Severín.

Cabe señalar que en el Cuaderno de Historia N°2, Editado por el C.M.E.H., Año 2001, pág.20, que remite a Don Agustín Villaroel ("Córdoba y Bel Ville. Op.Cit.") (Pág.183), señala que, hacia 1820, Don Bonifacio Ceballos, uno de los herederos de Lorenzo de Lara, «donó un terreno de 6 (seis) cuadras de frente, sobre el río Ctalamochita, por 2 (dos) leguas hacia el sur», al pueblo de Fraile Muerto y a su Patrona, la Santísima Virgen.

De este terreno, la mitad Este u Oriental fue vendida por el párroco local, Fernández Pérez de Bulnes (no sin algunas complicaciones), en el año 1823, a Don Mariano Machado, fracción que fue heredada por su hija, Antonia Machado de Peñalosa, hermana de Don Inocencio Machado.

Con posterioridad, la Señora Machado de Peñalosa vendió el aludido terreno, en el año 1853, a Don Félix de la Peña, miembro del partido liberal mitrista de Córdoba e Hilarión Funes.

En 1861, siendo De la Peña Gobernador de Córdoba (1860-1861) vendió sus derechos a su socio Hilarión Funes, el cual a la vez, los vendió a una sociedad inglesa de la ciudad de Rosario, administrada durante varios años (hasta 1870), por Don David Melrose, caballero inglés muy versado en negocios, dueño de otros terrenos en Fraile Muerto en esa época.

La Posta del Zanjón

A partir de la Villa de Fraile Muerto, el trazado del Antiguo Camino Real continuaba hacia el Este (con una leve inclinación hacia el sudeste), siempre bordeando el río Tercero, alejándose de él en algunos puntos y aproximándose a otros, pero conservando en todo su trayecto una distancia relativamente corta respecto al mismo.

Esta circunstancia determinó que fuera conocido también, en este tramo, con el nombre de "Camino de la Costa".

Por su parte, señala Luis Martinez Thomas, en su libro "Pobladores del Sudeste de Córdoba", Edit. Dunken, Buenos Aires, Año 2005, Pág.68, "…las postas, dentro de lo posible, seguían el recorrido del río, situándose muy próximas a sus márgenes, por razones de aprovisionamiento de agua y también defensivas…" (se refiere, presumimos, al peligro que representaban los aborígenes).

Si bien no existe precisión alguna respecto al itinerario que seguía dicho camino al salir de la Villa de Fraile Muerto, lo más probable es que, desde la Posta, continuara un trecho por el Camino Real (actual calle Córdoba), para luego torcer hacia el noreste, hasta empalmar, ya donde finalizaba el ejido urbano, con algunos de los caminos que partían hacia el sudeste, siguiendo a corta distancia el recorrido del rio. En tal sentido cabe señalar que uno de estos caminos pasaba por un antiguo edificio, de características medievales, construido años mas tarde y conocido como el "Castillo de Zamboni", en alusión al apellido de quien fuera su posible comprador o fundador, cuyas tierras colindaban con el río.

Más adelante, el rastro se perdía definitivamente, en función de la confusión que trajo aparejada, con el transcurrir del tiempo, la habilitación de nuevos caminos, conforme a las necesidades de tránsito de los colonos de la zona, los cuales se entrecruzaban con los antiguos, cayendo estos últimos en desuso.

Lo concreto es que, después de recorrer unas 4 (cuatro) leguas desde Villa de

Fraile Muerto, siempre levemente hacia el sudeste, se llegaba a la Posta de Zanjón, que se hallaba situada unos 7 kilómetros al sur, aproximadamente, de la actual localidad de San Marcos Sud. Cabe señalar que, en líneas generales, el trazado seguía un rumbo de Oeste a Este, hasta llegar a esta última Posta, situada como se ha dicho al Sur de San Marcos, desde donde se orientaba mas acentuadamente hacia el sur, aunque sin perder totalmente una leve inclinación hacia el Este, siguiendo las sinuosidades del río en dirección al Saladillo (paraje que fue conocido como "El Saladillo de Ruíz Díaz").

Ahora bien, es probable que el nombre de el "Zanjón" respondiera al relieve de la zona, caracterizada por la existencia de canales que, según Agustín Villaroel ("Córdoba y Bell Ville en la Historia de la Patria"), aparecían como probables derivaciones del Río Tercero.

Hacia 1898, el fundo había sido adquirido por el vecino de Bell Ville, Don Luis Martínez, con miras a su explotación agropecuaria y era conocido indistintamente, según lo consignado por Luis Beltrán Martínez Thomas, descendiente de aquél, en su ya mencionado libro como "Paso del Zanjón" o "Isla Verde", ambos nombres con fundamento en la topografía de lugar y la botánica.

El lugar en que funcionara la Posta es señalado por el precitado autor, en los siguientes términos: "En este predio -se refiere al mencionado Paso del Zanjón" o "Isla Verde"- existe (o sea que correspondería interpretar como todavía existente, por lo menos a la fecha de editado su texto) una antigua construcción que puede tener no menos de doscientos años…" Y continúa, brindando noticias concretas del estado en que se conservaba el inmueble… "Parcialmente deteriorada, sin techo, pero integra en su estructura, se mantiene en pie, sin dársele en la actualidad uso alguno, salvo la utilidad simbólica del pedazo de historia nacional que representa".

Complementariamente, en un párrafo de una nota publicada en el diario "La Nación", de fecha 11/07/2009, titula "Una Posta olvidada en la llanura cordobesa", el mismo autor se ocupa de precisar tal ubicación, al expresar en uno de sus párrafos: "…Allí, unos 7 kms al sur del poblado (se refiere a la localidad de San Marcos Sud), hacia Monte Buey, cruzando el puente y a 100 metros de las barrancas del Río Tercero (o Ctalamochita), existe una pequeña tapera sin uso, milagrosamente conservada con el tiempo, protegida de los fuertes vientos pamperos por la

vegetación crecida a su alrededor…". Y agrega "…Esa antigua construcción, de ladrillos asentados en barro, sin cimientos ni techo, fue parte de las instalaciones de la posta…"

Para mayores datos, el mismo Martínez Thomas señala, en un párrafo anterior de la referida nota periodística, lo siguiente: "…El Círculo de Amigos de la Historia de San Marcos Sud, Institución de esa localidad, ubicada sobre la Ruta Nacional N°9, luego de estudios e investigaciones determinó su ubicación dentro de un establecimiento de propiedad privada, coincidentemente denominado "Paso del Zanjón", en la nomenclatura notarial".

Por otra parte, relatos de viajeros como Jhon Miers, Martín de Moussy, etc., e incluso del extinto historiador cordobés Efraín U. Bischoff, en su "Historia de Córdoba Cuatro Siglos", Colec. Hist. de Nuestras Pcias. Ed. Plus Ultra, Córdoba, 4ta. Edición corregida, 1995, Pág.133, señalan en los mapas incorporados a sus respectivas obras, el punto en que se encontraba esta Posta.

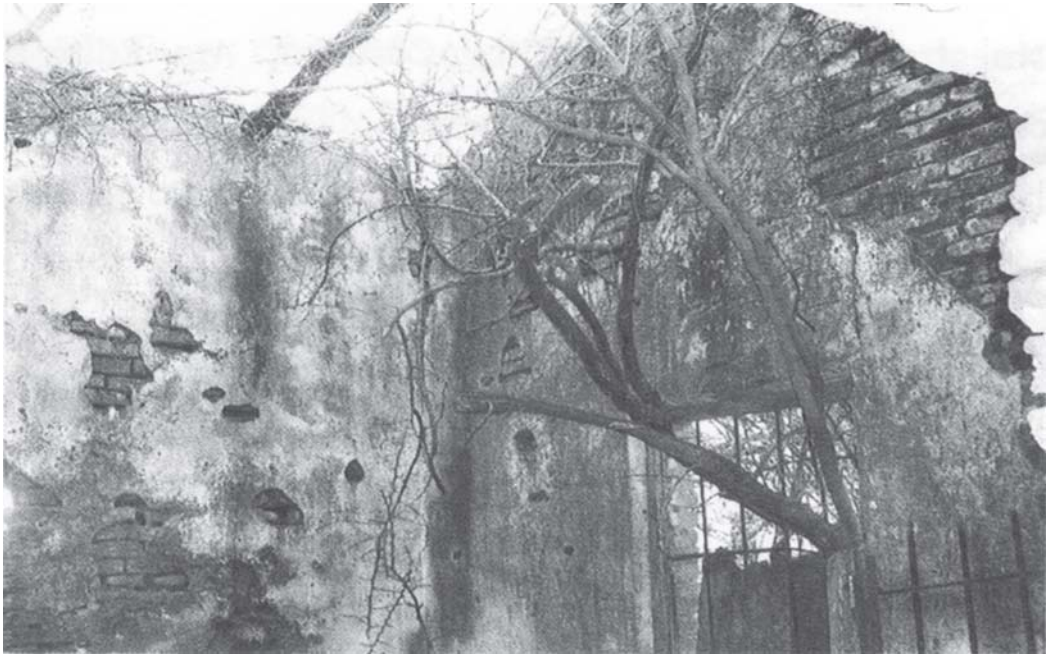
Por lo demás, poco es lo que podría decirse acerca de la rutinaria vida de los habitantes de las cinco o seis precarias viviendas existentes por ese entonces (Siglos XVIII y XIX), sin más atractivos que el que podría brindarles la flora y la fauna de esa solidaria e inmensa llanura pampeana, dentro del marco de un hermoso paisaje, en donde la monotonía de la vida diaria sólo podía ser alterada por el ocasional paso de viajeros que se aventuraban por esas regiones o el tránsito de mensajerías, chasquis y correos (estos últimos recién a partir de 1748), tropas de carretas, arreos de ganado, etc.

Con todo, existieron algunos esporádicos sucesos que se registraron en la zona, como el que cita Martínez Thomas en su artículo periodístico, al referirse a la derrota que el Comandante José Tadeo, al mando de un contingente militar, le infligiera en las inmediaciones del Saladillo, en noviembre de 1829 a un rebelde que se alzara en armas en contra del Gobernador Esteban Castillo.

Por otra parte, la paz y la tranquilidad de esas regiones podía quebrarse en cualquier momento ante el peligro siempre latente de las incursiones indígenas, que mantenían en vilo a los escasos pobladores de la zona.

Sobre estos sucesos, refiere Martínez Thomas en su ya mencionado artículo periodístico, "buenas crónicas podría haber referido Matías Rivera, quizás el último Maestro de Posta del lugar, hacia mediados del Siglo XIX, pocos años antes de que

Distintas imágenes de los restos de la antigua Posta del Zanjón



la llegada del ferrocarril produjera la substitución del transporte en carretas y señalara el ocaso definitivo de aquel antiguo itinerario" (Diario "La Nación". 11/07/2009).

Precisamente, cabe señalar que entre los habitantes de esas épocas figuraba María Pilar Rivera, fallecida el 20 de septiembre de 1865, cuya Acta de Defunción N°244, suscripta por el cura Santiago Malachino, figura en los archivos parroquiales, habiendo sido hija del antes nombrado Matías Rivera y de Doña Dolores Arroyo (Martínez Thomas, L., "Pobladores del…", Pág.70).

Dice bien por otra parte Martínez Thomas, al sindicar a Matías Rivera como el último de los Maestros de Posta "El Zanjón", ya que según datos recogidos por los autores de este trabajo, con anterioridad dicho cargo fue ocupado, desde el 26 de agosto de 1779, por Don Valeriano Santillán, a quien le sucediera el 15 de febrero de 1783, Don Celedonio Cabrera Santillán.

Años más tarde, en el año 1816, el cargo fue desempeñado por Don Diego Rapela, personaje éste de cuyo linaje nos ocuparemos más tarde.

La Posta de Barrancas

Distante cuatro (4) leguas del Paso del Zanjón, siguiendo siempre el curso del Ctalamochita, en dirección al sudeste, se hallaba la Posta de Barrancas, de la cual se conserva, como único testimonio de su pasada existencia, solamente sus paredes, a raíz de haber sido arrasado el edificio presuntamente por los indios.

Tal lo que cuenta- al menos- el viajero inglés John Miers, al pasar por dicho paraje, en año 1826. Sin embargo -como se acota en la cita precedente- el trabajo de campo realizado en dicha zona, a lo largo del monte ribereño que bordea el Ctalamochita, por los autores de este trabajo, no ha permitido localizar las referidas ruinas, aún cuando se sepa a través de datos de algunos historiadores, que la misma se hallaba ubicada próxima al río, dentro de los límites de la estancia denominada en ese entonces "La Alborada", perteneciente a Don Diego Rapela.

Cabe señalar que en este lugar supo desempeñarse como Maestro de Posta, hacia el año 1792, Don Fermín de Fuensálida.

El lugar, como ocurría a lo largo de la región del "Tercero", (entre Cruz Alta y "Paso de Ferreira"), no dejaba de padecer el flagelo que representaba la amenaza del indio. Cabe señalar también que, en jurisdicción de esta Posta supo tener su estancia-como ya lo hemos mencionado- un personaje de mucho protagonismo y

gravitación en la región, el cual hacia 1816 fue también Maestro del Zanjón: Don Diego Rapela.

Así por ejemplo, hacia 1810 Rapela aparece promoviendo un expediente por el cual se da cuenta a las autoridades del deterioro que presentaba por ese entonces la Capilla del Saladillo.

Al respecto dice el extinto historiador Efraín U. Bischoff ("El Saladillo de Ruiz Díaz". Pág.42) por dichos de Pablo Gruñón, que Rapela había vivido durante muchos años en Río Tercero, donde ya en 1791, aparece interviniendo en actividades comerciales.

Habiendo nacido en Galicia, España y era hijo de Don Francisco Rapela y Doña Josefa Pardo y Pimentel. Se había casado con Doña Ascensión Casas, con la que tuviera cinco hijos y tras residir durante cierto tiempo en la mencionada localidad, se había trasladado a Córdoba.

A Rapela le tocó desempeñar sus funciones, como Comandante de Frontera, en un momento crucial de la historia Argentina, determinado por el enfrentamiento que surgiera entra las Autoridades de la Primera Junta de Buenos Aires y el Gobierno rebelde o contrarrevolucionario de Córdoba, de quien dependía al mismo tiempo.

No obstante, tal situación no le impidió hacerse el distraído, como suele decirse, dejando pasar hacia Buenos Aires en tales circunstancias, al Dr. Isidro Zegarra, prófugo del movimiento insurgente de La Paz, (Alto Perú), y permitirle el paso a dos correos que, provenientes de la ciudad porteña, debían dirigirse a Mendoza y Potosí, respectivamente, presuntamente comisionados por las Autoridades de Buenos Aires.

También intervino en ciertas cuestiones religiosas. En efecto, a comienzos de 1810, Rapela obtuvo la anuencia del Obispo Orellana -al sólo efecto de que sus familiares y algunos vecinos pudieran recibir los oficios de la santa misa- para construir dentro de las dependencias de la Estancia que poseía en la zona de la Posta de Las Barrancas, un Oratorio público que funcionaría en una de las habitaciones de su propiedad.

Alentado por tal aprobación, le escribe al entonces Gobernador, Gutiérrez de la Concha, informándole que la construcción del referido Oratorio se haría en un lugar distante dos leguas y media de la Capilla del Saladillo, destacando que esta

última se encontraba totalmente destruida desde hacía cuatro años, a tal punto que los oficios debían celebrarse en la Sacristía, la cual se hallaba desprovista de puertas y ventanas.

Estos pormenores dieron lugar a la interpretación de que la creación de tal Oratorio debía suplir a la absoleta Capilla del Saladillo, por lo que el Gobernador le da participación al Cura Gutiérrez, de Fraile Muerto, para que informe al respecto, pronunciándose éste a favor de que, a pesar de su visible deterioro, la referida Capilla continuara manteniéndose, lo que posibilitó que los restos de la misma se conservaran por un tiempo más.

El 30 de enero de 1822 la Posta de Barrancas fue asaltada por los indios. Como resultado de tal incursión los indios regresan tierra adentro llevándose hacienda y cautivos. Uno de los vecinos que ha logrado ocultarse lleva la noticia a las Autoridades.

El 5 de febrero de ese año, el Comandante Juan Paz, advierte al Gobierno, desde Fraile Muerto, que en Barrancas no ha quedado ningún habitante, "que del Saladillo están por venirse todos, porque alegan no estar contentos ni seguros con el Destacamento" (de ese lugar); que "de Cabeza de Tigre se ha sabido que también se van a retirar y así de acá a la Cruz Alta despoblado y sin poder transitar ningún pasajero" (A.H.C. Gobierno. Libro 79. Legajo 14. Folio 278. Año 1822).

"El asalto de los indígenas a las Postas de Barrancas y el Saladillo, tuvo su repercusión en Buenos Aires y el 13 de febrero de 1822, el periódico "El Argos", daba a publicidad una carta de un viajero, expresando que por milagro conservaba la vida…". "El martes pasado-decía-debí ser víctima de los indios, que a la media hora de mi salida entraron del modo que acostumbran por dos postas-Saladillo y Barrancas- o por donde yo había pasado, o por lo mejor decir, según los informes que he tenido, yo estaba mudando caballos, y ellos vadeaban un río a la distancia de un cuarto de legua…" ("El Argos", Buenos Aires, 13 de febrero de 1822).

El relato refleja la fragilidad que asumía la supervivencia de los pobladores de esas regiones, cuya vulnerabilidad era bien conocida por los indígenas, a través de los mismos blancos renegados, que buscaban refugio en sus tolderías, para escaparle a la Justicia por las fechorías cometidas, revelando la dramática realidad por la que atravesaban las fuerzas nacionales en materia de armamentos y recursos humanos.

Refiere al respecto Bischoff, en su mencionado libro El Saladillo de Ruíz Díaz (Págs.17/18): "…la defensa del territorio cordobés estaba exclusivamente a cargo de las milicias de caballería formadas obligatoriamente por los campesinos del lugar, que se turnaban periódicamente en el servicio de la vigilancia". Y agrega "…Empero, como podrá fácilmente comprenderse, esa defensa era débil y en no pocos casos ineficaz, a pesar del sacrificio y la voluntad puestas al servicio de ella por los integrantes de esos destacamentos…"

"…El comercio no tenía mayores seguridades en las rutas y el afincamiento de vecinos en lugares para poblar se tornaba problemático…". "…Sin duda que el establecimiento de fuertes iba a tonificar el ambiente, creando una barrera contra el indígena, más aparente que real, pero de indudable eficacia para animar a los comerciantes a continuar sus envío…"

Otro de los hechos que conmovieron a los pobladores de la región, relatado por el extinto historiador regional, Don José S. Lloret (Archivo del Centro Municipal de Estudios Históricos de Bell Ville), fue el asesinato de Francisco "Pancho" Pezoa, vecino de Fraile Muerto, quien cultivaba un campo en las cercanías de la Posta de Las Barrancas.

En febrero de 1865, Pezoa había partido de Fraile Muerto, acompañado de su hijo de 15 años, de nombre Cruz, a bordo de una carreta remolcada por bueyes rumbo a su campo ubicado cerca de la Posta de Las Barrancas, "a una dos leguas de la población del Saladillo", sobre la margen derecha del Río Tercero, en cuya jurisdicción tenía su estancia Don Diego Rapela.

Para llegar a dicho lugar los Pezoa habían seguido el trazado del "Camino de la Costa" (Camino Real), pasando por la Posta del Zanjón, cuyo Maestro era en ese entonces Don Matías Rivera, hasta llegar a la de Barrancas.

Cuando ya habían recorrido unas nueve leguas, aproximadamente, desde Fraile Muerto, el día 3 de febrero de 1865, fueron sorprendidos por los indios, quienes venían de realizar incursiones por la zona del Saladillo.

Al parecer, los Pezoa alcanzaron a ganar su rancho, refugiándose dentro del mismo, pero los salvajes arremetieron ferozmente contra sus aberturas, logrando destrozar las mismas y penetrar a su interior, donde Don Pancho, se defendió valientemente, vendiendo cara su vida, hasta el punto de dejar impresas las huellas de sus manos ensangrentadas en las paredes de la vivienda.

Por su parte, su hijo Cruz, nacido en Fraile Muerto en 1850, fue hecho cautivo por los salvajes y conducido hasta sus tolderías, donde permaneció durante muchos años, hasta que pudo regresar a la civilización luego que sus hermanos, que eran de gran solvencia económica, pagaran a los indios por su rescate.

El momento más dramático de tal episodio se vivió cuando su esposa e hijas, que aguardaban el regreso de Don Pancho al cabo de unos quince días, que era el tiempo durante el cual normalmente se ausentaba, vieron a la noche subsiguiente regresar su carreta, sin distinguir en un primer momento a las personas que se conducían en ella.

Movidas por su extrañeza se acercaron al vehículo, comprobando que era conducida por otras personas, supuestamente vecinos o lugareños, que luego de haber advertido lo ocurrido, se hicieron cargo de trasladar el cadáver de Don Pancho hasta Fraile Muerto donde vivía.

El conmovedor cuadro que estallara en tales circunstancias, ante los gritos y llantos desgarradores de sus familiares, al ver el cadáver de Don Pancho arriba de la chata fue recordado durante mucho tiempo por los vecinos de Fraile Muerto.

Con respecto al desafortunado destino del hijo de Don Pancho, Cruz Pezoa, cabe señalar que éste no llegó a superar nunca la tragedia que significó para él la vida entre los bárbaros y sus secuelas psicológicas lo llevaron, luego de haber recuperado la libertad y vuelto con los suyos, a entregarse a los excesos del alcohol y a una existencia desordenada que terminó con su vida, falleciendo en Bell Ville en el año 1916.

"El citado historiador local, José S. Lloret pudo obtener, a través de una minuciosa búsqueda, en los libros de las distintas parroquias de la región, una mínima muestra, que abarca tan sólo un escueto período, (entre los años…) de las Actas de Defunción correspondientes a las numerosas víctimas que se cobraran los malones indígenas de aquellas épocas, entre las localidades de Bell Ville y Cruz Alta"

La Posta del Saladillo

Desde la Posta de Las Barrancas, siguiendo -como se ha dicho- un itinerario más marcadamente hacia el sur y levemente hacia el Este, siempre próximo al curso del Ctalamochita y al cabo de unas cuatro leguas, se hallaba la Posta

denominada "El Saladillo de Ruíz Días", llamada así en homenaje a quien fuera su principal colonizador, aunque no el primero en asentarse en dicho lugar.

En efecto, antes que él se había radicado en la zona (1681) el Sargento Don Pedro Pintos, con su familia, quien ya por esa fecha viera diezmada la hacienda de su estancia "Los Algarrobales" por las incursiones indígenas. Editorial "Imprenta Universidad de Cba." (Cabrera, Pablo: "Tesoros del Pasado Argentino". Tomo I. Pág.28.Cba.1927).

Precisamente, dicho colonizador fue quien le vendiera una legua de tierra junto al Saladillo, para que Ruy Díaz -cuya estancia funcionó como Posta después de su muerte, acaecida en 1719, hasta alrededor de 1870- se instalara con su familia.

Hacia 1780 se construyó un Fuerte, algo al Norte del actual pueblo del Saladillo (¿en la boca o confluencia del Saladillo y el Tercero?), por orden del Virrey Juan José de Vertiz y Salcedo.

"…La importancia del actual pueblito del Saladillo reside en que, en su Capilla, tres veces reconstruida, se guarda desde 1840-merced al entonces caudillo federal y Gobernador de Córdoba, Manuel "Quebracho" López (1835-1852), una imagen de artesanía altoperuana…" "…Al respecto, Schiavón, Inriville, a través de una carta fechada en 2001, dice que no es así, que la imagen es española y pertenece a la "Virgen del Saladillo", quien con fama de milagrosa, ha dado lugar a que cada 24 de septiembre se realice una procesión y una fiesta religiosa que atrae a miles de peregrinos, desde cientos de kilómetros a la redonda…"

Obviamente, con anterioridad habían cruzado, de ida y vuelta, el Saladillo y sus desoladas campiñas, en la primavera de 1545, los hombres de la expedición de Diego de Rojas, comandados por Francisco de Mendoza, en reemplazo de aquél, muerto por los indios, cuando atravesaba la zona de Salavina, antes de salir de la provincia de Santiago del Estero.

También Don Gerónimo Luis de Cabrera, después de haber fundado Córdoba, en 1573, había cruzado las salobres aguas de dicho río, (Salado), siguiendo un itinerario similar hasta llegar a las ruinas de Sancti Spíritu, el fuerte fundado en 1527, por Sebastián Caboto.

Hacia 1683, el teólogo Juan Ramón, Capellán de la Capilla de Lima (Perú), confecciona un detallado estudio de los accidentes geográficos de ese reino, que el

virrey, Duque de Palata, envía al soberano español, para ser incorporado al Archivo de Indias y donde se hace figurar el nombre del paraje.

En 1658, pasa por el lugar, rumbo a las tierras altas del Perú, el viajero Acarette de Biscay, quien dejara la siguiente descripción de la fauna del paraje:

"…a lo largo del río Saladillo hay muchísimos loros y papagayos, como los llaman los españoles y ciertos pájaros llamados guacamayos, que son de diversos colores y dos o tres veces más grandes que un loro. El río mismo está lleno de un pez que llaman "dorado", que es muy bueno para comer… (en el lugar)… hay un animal cuya carne nadie sabe si es comestible o venenosa… tiene cuatro patas y una cola larga como un lagarto…" (¿la comadreja?).

A comienzo del Siglo XVIII, el lugar aparece como desolado. El temor al indio, dueño y señor de esas soledades conspiraba contra las posibilidades de poblamiento del lugar.

Hacia 1726, el Gobernador y Capitán General de Santiago del Estero le pedía al Cabildo de Córdoba que hiciera lo posible por enviar familias que se radicaran en la zona, respondiéndole dicha Institución que le era imposible hacerlo, por las razones ya invocadas e informándole en apoyo de las mismas que, el día 24 del mes anterior, en el "Paso del Carcarañá", los indios habían matado cinco hombres, llevándose cautivo un muchacho.

Esta situación, de soledad e inseguridad a la vez, queda reflejada en un "Memorial", dirigido al soberano español, por Silvestre Fernández Valdivieso y Arbizu, en representación del Cabildo de Córdoba, en 1731. En 1735, el Cabildo nuevamente alerta sobre el despoblamiento de la zona, en un documento dirigido esta vez al Virrey del Perú, haciéndole conocer la fundación de fuertes en Río Segundo, Fraile Muerto y Cruz Alta y notificándolo que "el Río Tercero está despoblado y desoladas las principales haciendas del Segundo…"

Hacia 1777, un año después de crearse en España la "Junta de Correos y Postas de España y de las Indias", la presencia de la Posta aseguraba a los correístas la provisión de caballos de refresco. El Virrey Juan José de Vertiz y Salcedo reveló por ese entonces una gran preocupación por la seguridad de los escasos habitantes de la zona (apenas la familia de Ruy Díaz y otras pocas familias) y entre 1778 y 1780, dejó establecidos los fortines de "Las Tunas" (1779) y del propio Saladillo (1780). Este último fue levantado en la confluencia misma de

los ríos Saladillo y Tercero, que da origen al Carcarañá, cuyas aguas van a desembocar en el Paraná.

Al respecto dice José Francisco Amigorena -Comandante de Fronteras de la región de Cuyo, al pasar por el Saladillo, en su viaje de Buenos Aires a Mendoza, en noviembre de 1786, donde de paso advierte que la Posta de Lobatón, anterior a aquella viniendo de Buenos Aires, se encontraba despoblada- lo siguiente:

"En el paso del Saladillo de Ruíz Díaz, se aparta el carril que tira a la Punta del Sauce (La Carlota) y en confluencia de este río con el Tercero está el fuerte que recibe su nombre del Saladillo"… Y a continuación lo describe de la siguiente manera: "…es de palo a pique, con su pequeño foso y tres pedreros (cañones) montados, con habitación para el Comandante y Capellán y estrechándose (o sea medio apretados) también las hay para seis pagados y cuatro milicianos que componen la guarnición…"

Cartel que señala la fecha de fundación del pueblo del Saladillo (1670),
que marca la división de caminos hacia el Alto Perú y Chile; y donde el Pontífice Pio IX,
al pasar por el lugar, oficiará una misa.

Y agrega "Bajo el cañón (o sea protegidos) de este Fuerte hay trece ranchos con su capillita y 50 o 60 personas de todas las edades y castas", cuya existencia -explicaba- resultaba imposible, porque siendo las cría de ganado su única fuente de ingresos y de subsistencia, quedaban reducidos a una pobreza extrema. En decir, no tenían alternativa ya que, si bien por un lado el Fuerte les brindaba protección, carecían de alimentación.

En un paraje de ese relato, Amigorena ratifica la división de caminos en ese punto, al referir: "…A media legua (del Fuerte), los caminos se dividen. Uno hacia Córdoba, otro hacia "Cuyo" (Archivos de Correos y Telecomunicaciones. Buenos Aires. Caja 7.R.42. Nota N°368). En realidad, los denominados "correos fijos", que comunicaban a Buenos Aires con el Perú y Chile, ya funcionaban desde 1748, por iniciativa de Don Domingo Basavilbaso.

Por otra parte, en su ya mencionado viaje (1773), Concolorcovo había transitado por esa ruta, acompañando al Visitador de Correos, Don Carrión de la Vandera, cuya misión estaba destinada precisamente a regularizar el itinerario de las postas. Fue dicho funcionario precisamente, quien dispusiera, apoyándose en la opinión de hombres experimentados, que el Camino Real, que venía siendo común para las dos vías (tanto la del Perú, como la de Chile) dejara de desviarse en la Cruz Alta, como se venía haciendo hasta entonces y se apartara a partir del Saladillo de Ruiz Díaz.

Esta decisión fue avalada por el Gobernador Intendente de Córdoba, Don Rafael de Sobre Monte, al hacerse cargo de dichas funciones, disponiendo que se dejara de utilizar el trayecto de Cruz Alta hacia la Punta del Sauce, por resultar mucho más peligrosa y no estar el Estado en condiciones de brindarles seguridad, aconsejando el tránsito por la ruta de la costa, que recién se abría rumbo a Cuyo y Chile, poco antes de llegar al "Paso de Ferreira" (actual Villa Nueva).

No obstante, cabe señalar que la medida fue resistida especialmente por los comerciantes de Cuyo, quienes también se opusieron en su momento a la aplicación del impuesto establecido por el Virrey Vertiz sobre los productos que se comercializaban entre las referidas regiones, destinado a financiar la construcción de los Fuertes de Las Tunas (1779) y del "Saladillo" (1780), con el fin de reforzar la frontera sur contra los ataques de los indios.

Sin embargo, a pesar de esa existencia dura y sacrificada, la vida continuaba

en ese medio hostil y peligroso que era el Saladillo de Ruiz Diaz, donde los escasos pobladores no solo buscaban refugio en el Fuerte para su protección física, sino también espiritual en el plano religioso.

En abril de 1786, desde el Saladillo, el Doctor Marcos de Ariza, informaba, en su calidad de "clérigo", presbítero y capellán de este presidio, "…haber pasado al lugar donde se hallaban abiertos los cimientos para edificar la "Capilla Vice Parroquia", bajo la advocación del Arcángel San Rafael y bendije la primera piedra fundamental de dicha capilla y puse, según la disposición del Ritual Romano…"

Sin embargo, hacia el año 1800 el Fortín se hallaba bastante deteriorado y lo mismo ocurría con la Capilla. Las autoridades provinciales argumentaban que se carecía de recursos para su reparación.

El Fuerte corre riesgo de ser levantado y de ocurrir ello los vecinos piensan en abandonar el lugar. Para colmo, Sobre Monte, que tanto había luchado por esas desoladas regiones había finalizado su mandato en 1797.

Al comenzar el nuevo siglo (XIX) parte de la Capilla se derrumba (1804). Las lluvias son frecuentes y copiosas, los campos se inundan, la hacienda va muriendo de a poco, los caminos se vuelven intransitables y la situación se torna dramática ante el olvido de las autoridades. En tales circunstancias, una Junta de Guerra reunida para analizar la situación, conformada por el Gobernador González, el Corones Santiago de Allende y el Comandante de Fronteras, Don Simón Gorordo, resuelve levantar los Fuertes del Manantial (Saladillo) y de La Carlota, por considerar que los mismos habían quedado a retaguardia de la nueva línea de frontera. De tal manera que el primer Fortín establecido en el Saladillo no llegó a durar más de un cuarto de siglo. La población se dispersó apenas se levantó la guarnición. Solo la Posta y los ranchos de algunos pocos vecinos servirán de refugio a los viajeros. La maleza y las alimañas irán invadiendo el Fuerte, cuyas murallas terminan destruidas por las lluvias. La crisis por la sequía de los campos, las cosechas arruinadas, la muerte de los animales y depredaciones de los indios, se hacen sentir.

A ello se suma el dolor y la angustia de las familias que lloran la ausencia de algunos de sus miembros hechos cautivos por los indios. Hacia 1810, cuando el Curato de Tercero Abajo se hallaba a cargo del Presbítero Mariano Gutierrez, la Capilla del Saladillo se hallaba bastante destruida.

Son los días en que los complotados de la contrarrevolución de Córdoba (así denominada aunque algunos se niegan a otorgarle ese carácter), pasan por el Saladillo el 25 de agosto de 1810, pernoctando en la "esquina del Lobatón", sin que supieran que al día siguiente serían fusilados poco más adelante, en una isleta denominada "Monte de los Papagayos".

Más aún, según versiones, lejos de sospechar lo que les deparaba el destino, luego de cruzar el Saladillo, el Obispo (Orellana) les anunció que al día siguiente escucharían misa en la Capilla de Cruz Alta. Pero sobre este dramático episodio volveremos más tarde.

Por esos años se piensa en construir un puente sobre el Saladillo y surge una propuesta de navegabilidad del río Tercero, impulsada por el Deán Gregorio Funes. Hacia 1813, Pedro Andrés García insistirá en la idea de hacer navegable el Tercero, basándose en argumentos que sostenían que en otras épocas había sido navegado hasta su desembocadura en el Paraná, pero el tiempo transcurrió sin que el proyecto se materializara.

García sostenía que por esa vía navegable los productos del interior podían llegar, por medio de arrias y carretas hasta el Saladillo, donde se construía un puerto, lo que reportaría importantes ventajas económicas para la región, proyecto que, como se ha dicho quedaría en la nada. El Saladillo continúa sumido en la miseria y tradicional monotonía. Sólo unos pocos ranchos que se agrupan alrededor de la Posta (a cargo de Don Ambrosio Domínguez) y los restos del Fortín transmiten a los eventuales viajeros, la idea de un mayor dinamismo en épocas pasadas.

Lo que siempre está vigente es la amenaza del indio. Hacia 1835, ante la ausencia de autoridades oficiales, Don Hipólito Delgado manda, a su manera, en la región del Saladillo. El Comandante Manuel López, futuro Gobernador de Córdoba, lo censura desde Yucat, cuestionándolo ante el Gobernador Francisco Rainafé, por sus extralimitaciones.

Lo que ocurre es que Delgado se siente solo, sabe que no recibirá ayuda de las autoridades y afronta las dificultades a su manera. En agosto de ese año, hallándose ausente, un vecino anuncia la aproximación de unos 300 indios. Pero no ha de faltar quien lo reemplace. Su propia esposa, Doña Agustina Biscochea se hace cargo de la situación. Armada con una Tercerola, agrupa a los vecinos dentro del fuerte y encabeza la resistencia. La lucha se prolonga durante cuatro horas. Ayudada

por tres peones, un viajero circunstancial y un hijo de Delgado, resisten los ataques de los indios, que atropellan ferozmente, una y otra vez, hasta que los salvajes logran imponerse. Doña Agustina es capturada y llevada cautiva.

La Posta de Lobatón

En la zona del Saladillo, a partir de la confluencia del río o arroyo del mismo nombre, con el Ctalamochita (ex Río III), el nuevo cauce de agua, denominado Carcarañá, sigue presentando las mismas características de este último, en lo que respecta a sus típicas sinuosidades y circunvoluciones y sólo cambia en dos partes. Primero en lo que hace al sabor de sus aguas, impregnadas del gusto salobre que le contagia el Saladillo, sumado a la pobreza vegetativa de sus riberas, como consecuencia de la esterilidad que le provoca la salinidad de sus aguas. Y en segundo lugar, en la variación que se observa de su sentido o dirección desde allí en adelante. En efecto, el rumbo hacia el sudeste (más acentuadamente hacia el sur que hacia el este), que venía siguiendo el Ctalamochita, culmina en esa zona del Saladillo, observándose que a partir de allí, el nuevo río Carcarañá se orienta siguiendo cierto grado de paralelismo con el trazado de la Ruta Provincial N°6, es decir de Oeste a Este. Por lo tanto, teniendo en cuenta que, como se ha dicho, la ubicación de todas las Postas y en este caso de las que suceden a la del Saladillo (o sea las del Lobatón, Cabeza de Tigre y Cruz Alta) se hallaban ubicadas siguiendo siempre el cursillo del río (desde ahora llamado Carcarañá), se arriba a la conclusión de que las mismas debieron hallarse situadas algunos kilómetros al Norte de la mencionada Ruta Provincial, alineadas en el mismo sentido (es decir, de Oeste a Este).

De allí que, dentro del marco de un esquema mental, podamos imaginarnos, ajustándonos a la tradicional distancia que mediaba entre una y otra (entre 4 y 5 leguas) que la Posta del Lobatón se hallaba situada, desde un punto ubicado pasando la actual localidad de Inriville, a algunos kilómetros al Norte de tan punto de referencia. El mismo procedimiento se impondría utilizar para determinar la ubicación de la Posta de Cabeza de Tigre, pero tomando esta vez como referencia, un punto que sobrepasa -yendo siempre hacia el este- la localidad de los Surgentes, contando varios kilómetros hacia el norte, a partir del referido punto.

Ahora bien, para lograr una ubicación más precisa respecto al lugar en que se hallaba la Posta del Lobatón, nos remitiremos a la compilación de datos efectuada

por Juan. D. Delius (Konstanz, Alemania), con la colaboración del desaparecido historiador regional José Lloret. Dichos autores nos dicen que, según los mapas Laberge (1867) y Chapeaurouge (1872) una parte rectangular de la suerte F 100, pertenecía a Don Albano Laberge. A su vez, un campo vecino a dicho lote, conocido como "Fuerte Barrera", apodado despectivamente como "Fuerte Barritos", había sido antes del finado Albano Laberge, a una media legua al este de la "Posta El Lobarón", por lo que también se lo conoció al referido fortín como "Fuerte del Lobatón".

No obstante, un tanto en disidencia con este último -y según Juan Delius- en Villafañe, ("La Economía de Córdoba en el Siglo XIX", por Emilio A. Rojas de Villafañe, Edit. Banco Provincia de Córdoba. Año 1976, Pág.96), figura que los llamados Valentín F. Martínez y Don Nazario Casas (conocido vecino de Fraile Muerto) compraron al fisco y no a Laberge, en el año 1879, un campo denominado "Fuerte Barrera", de dos leguas cuadradas. Por su parte, Barbero (Cruz Alta, Pág.171), ubica a la estancia de León Saavedra Ibáñez, a la vera del Antiguo Camino Real, en las cercanías de un monte de "Lobatón".

Pero, volviendo a Delius, Juan D., en su "Reseña de los campos…", el mismo refiere: "…La reseña que sigue acerca de los campos que circundan al actual pueblo de "Inriville" debe mucho al libro de Schiavoni, a pesar que los datos que ofrece aparecen algo traspapelados. Inicialmente- prosigue- las cita abreviada me suena muy familiar: cuando eran jovencitos eran muy afamados los arados a disco fabricados por (Serafín) Schiavón, Inriville, un pariente de la autora. El lote "F 102", sobre el margen derecho sur del Río Carcarañá es solo una parte de la Suerte 102, que se extendía a ambos lados del Río Carcarañá, que llegaba hasta el Arroyo Saladillo…". "…En los mapas de Laberge (1865 y 1867) figuran como herederos los Gutierrez. En los mapas Chapeaurouge (1872 y 1893) continúan figurando como de Gutierrez, pero en el mapa de Córdoba (1883) figura una parte Este como de los Sosa. Ahora bien, al campo que correspondía a este Suerte se lo conoció como del "Lobatón" porque dentro de sus límites se encontraba la Posta del mismo nombre, sobre el Camino Real de Buenos Aires a Córdoba, situada a unos 7 kmts., al noroeste del pueblo de Inriville y a unos 12 kms., al oeste del centro de Los Surgentes –sobre la ribera sur del Río Carcarañá, próxima a la barranca del mismo, muy cercana al punto en que en la actualidad (año 2000) se encuentra el caso de la

Referencia histórica (cartel) y placa recordatoria (esta última fijada a la base de un tronco de árbol) del trágico suceso que inmolara las vidas de Don Santiago de Liniers y los demás prisioneros, existentes en un claro del denominado "Monte o Chañarcillo de los Papagayos".

Estancia "San José de Lobatón…". "…Por algún tiempo, al menos, la Posta de Lobatón estuvo a cargo de Don Crisóstomo Sosa, quien se desempeñó como su Maestro de Posta, hacia el año 1819. Al respecto cabe decir que "…los Sosa estaban emparentados con los Gutierrez y los Araya. Sin embargo, parece posible que la Posta de Lobatón tuvo sucesivamente dos ubicaciones diferentes: una más antigua que fuera arrasada por los indígenas hacia 1830; y otra, conocida posteriormente como Posta o Puesto del "Difunto Gutierrez", que más oficialmente se conociera como "Posta de la Esquina del Lobatón", distante unos 10 kmts., al este de Inriville, cuyo primer Maestro fuera Don Francisco Gutierrez, habiendo recibido el campo correspondiente a la "Suerte E" y "F" 102 como "merced" real en 1779. Con relación a la Posta y como dato anecdótico se impone señalar que "…la película "El Último Perro", filmada por Lucas Demare, basado en el libro homónimo de Guillermo House fue filmada sobre la base de un episodio que se produjera en dicho lugar, es decir, donde fuera "La Posta del Lobatón"..."

Cabe destacar también que "…el nombre de dicha Posta deriva de un tan José Lobatón que fuera asesinado en tal lugar en 1724…"

Complementariamente se impondría decir que, datos provenientes de la misma fuente "…revelan que la antigua Posta de Lobatón se habría hallado dentro de los límites de uno de los diversos campos heredados por los hermanos Reyes, Fernando, Patricio, Domingo y Feliciano Araya, de su padre Don Fernando Araya. Dichos hermanos negociaron a posteriori, entre ellos, parte de esas tierras, que posteriormente, a su vez, pasaron a manos de sus descendientes. Uno de esos descendientes, Don Inri Araya (Schiavón, Inriville, mencionado por Delius, Pág.28), nacido en Rosario, en 1873 y fallecido en Inriville, en 1960, era hijo de Don Pedro Araya Avenada. Con relación a él dice Udaondo (en "Estaciones", Pág.173), que el nombre de "Inri" deriva de las siglas correspondientes a la "Cruz Bíblica" que significa "Jesús Nazareno Rex (Rey) de los Iudeos" (Judíos)…"

"…Don Inri Araya vivió en Córdoba y fue amigo del Gobernador de ese entonces, Dr. Félix T. Garzón (1910-1913) y actuó como Jefe Político del Departamento Marcos Juárez durante varios años…". "…Según Ferrero, junto con su hermano Lincoln fueron caudillos del Partido Constitucionalista oficial…". "…Ambos fueron extremadamente intransigentes -el lema que abrazaron fue «el que no esté conforme que se mande a mudar"- en alusión a los colonos que se

plegaron al conocido "Grito de Alcorta" (año 1912), durante la gestión presidencial del Dr. Roque Sáenz Peña..." "…Ambos hermanos, valiéndose de su influencia, hicieron poner presos y maltratar a varios colonos. Inri Araya fue ocasional "Liricista" (¿letrista?) del conocido guitarrista Atahualpa Yupanqui, cuyo verdadero nombre fue Héctor Roberto Chavero (1908-1922) y un aficionado a las carreras de caballos… "…Casó con Elena Recagno, cuyo padre (¿Pablo Recagno?) fue hacendado en la localidad de María Susana, Provincia de Santa Fe…"

"…De acuerdo con el mismo registro Plano 2, reproducido en Schiavón, Inriville Pág. 58), Inri Jesús Araya terminó siendo propietario de 3524 hectáreas de campo, que conformaron la Estancia llamada "La Elena", así denominada en homenaje a su esposa, al norte del río Carcarañá, y de 3385 hectáreas al oeste del Río Tercero (Ver E-113) y de 10842 hectáreas al sur del río Carcarañá, campo que conformó la denominada "Colonia Lincoln", denominada así en alusión a un hermano suyo, a quien se la adquiriera y que rebautizara como "La Elena". "…Dentro de esta última Estancia surgió la Estación Inriville, ya que precisamente, Inri Araya donó dicho campo para el pueblo que se conoció, sucesivamente, como Villa del Inri, luego Inri Ville y finalmente Inriville, donación que fuera efectuada en 1910…"

La Posta de Cabeza de Tigre

Según referencias, la Posta de Cabeza de Tigre se hallaba dentro de la Suerte "100", en la parte sur de la misma, en terrenos de la estancia de Carlos Sauberán (Delius J. OP. Cit.). Dicho paraje, conocido por "Cabeza de Tigre" (que fuera por algún tiempo Posta) se hallaba a unas dos leguas al oeste de Cruz Alta. Ahora bien, próximo a dicho paraje, en el campo de los hermanos Pellizón tal como lo hemos referenciado, se encuentra el ya mencionado "Monte o Chañarcillo de los Papagayos" (loros barranqueros de la especie "cianoliseus patagonus"), en jurisdicción de la localidad de Los Surgentes, donde, como ya sabemos, fueran fusilados Don Santiago de Liniers y cuatro más de los prisioneros que eran conducidos en tales momentos hacia Buenos Aires, por resultar implicados en la sublevación contra la Primera Junta de Gobierno de 1810.

Después de haber hecho ejecutar a Liniers y sus compañeros, Castelli ordenó enterrar los cadáveres en una zanja, al costado de la cercana Iglesia de Cruz Alta. En 1861, el Presidente de la Confederación Argentina, Santiago Derqui, quien era

deudo de uno de los ajusticiados, designó una comisión para localizar los restos de los arcabuceados. El Comandante Militar de Cruz Alta, Reyes Araya, manifestó que su suegro, Pascual Almirón, de 72 años, había sido testigo de la inhumación de los restos, por haber sido conductor de diligencias en esa época, entre Cabeza de Tigre y Cruz Alta. Refirió también que en tales circunstancias había ido en un caballo "rosillo" (sic) al entierro de los maturrangos. Los cadáveres, que se encontraban semidesnudos y con los ojos picoteados por los caranchos, fueron trasladados, unos sobre otros, en una carretilla de cinchas. Si bien no recordaba exactamente el lugar en donde habían sido enterrados, sino en forma aproximada, sí se acordaba que, dado que la fosa no podía contener los cinco cadáveres y sí sólo tres, dos de ellos fueron ubicados transversalmente, sin que conociera a ninguno de ellos. Con estos precisos datos aportados por Almirón, se iniciaron las excavaciones en distintas direcciones, hasta que se hallaron los restos, siguiendo las indicaciones de su relato. En la fosa se encontraron diez suelas, entre botas y zapatos y dos botones, de los cuales, en uno de ellos surgían en forma ostentosa una corona real en relieve. Las cenizas fueron colocadas en una urna de caoba y conducidas a la Iglesia Matriz de Rosario. Posteriormente los restos fueron remitidos a la ciudad de Paraná. El 17 de abril del mismo año llegaron mezclados en una urna y se les efectuaron las exequias.

Los dos hijos menores de Liniers, que residían en España, agradecieron "tan insigne acto de justicia, de magnanimidad y sana política". En junio de 1862, el Cónsul español en Rosario, expresó en una nota dirigida al Poder Ejecutivo de la Nación, representado por el General Bartolomé Mitre, la satisfacción de su Majestad por el homenaje tributado, pidiendo al mismo tiempo que se pusieran a disposición del Consulado de Rosario los expresados restos mortales, para ser trasladados a la Península. El Gobierno Argentino accedió a lo solicitado y tanto los despojos de Liniers, como los de Gutierrez de la Concha fueron trasladados a España, donde se los recibió con honores militares, siendo sepultados en Cádiz, en el Panteón de los Marinos Ilustres. En una placa de bronce que donó nuestro país, ubicada en el referido Mausoleo, se insertó la frase final del libro de Paúl Groussac, "Liniers Conde de Buenos Aires. Los últimos héroes de la Patria Vieja, fueron las primeras víctimas de la Patria Nueva". Cabe señalar que en 1880, Fray Mamerto Esquiú (1823-1883), había visitado la "Estancia de los Casas", para ubicar con precisión

el lugar del fusilamiento, comprobando que "a una cuadra de la casa habitación" (o sea unos 130 metros) se encontraba una "isleta de árboles" entre los cuales se hallaban varias cruces grabadas a la manera de un cementerio, haciendo cercar provisoriamente el predio. En la Suerte 1874, correspondiendo al "Lobatón" (F 102) se menciona que Don Eulogio Ponce era en ese entonces Mayordomo del vecino Baldomero Martínez (E 100 "Historia del Campo de Baldomero Martínez", al norte del Carcarañá). A partir de Cabeza de Tigre el curso del río (Carcarañá) se orienta hacia el norte describiendo-como se ha dicho- una especie de parábola o medialuna, para luego enfilar hacia el sur hasta llegar a la Posta de Cruz Alta, distante unas cuatro leguas hacia el este de aquella, es decir, de Cabeza de Tigre. No obstante, en el referido tramo, el trazado del Camino Real no ascendía igualmente hacia el norte, siguiendo el itinerario del río, sino que, presuntamente, para hacer más corto el recorrido, seguía más bien una línea recta u horizontal, sin dejar de presentar sinuosidades típicas de ese cauce de agua, hasta llegar, como dijimos a la Posta de Cruz Alta.

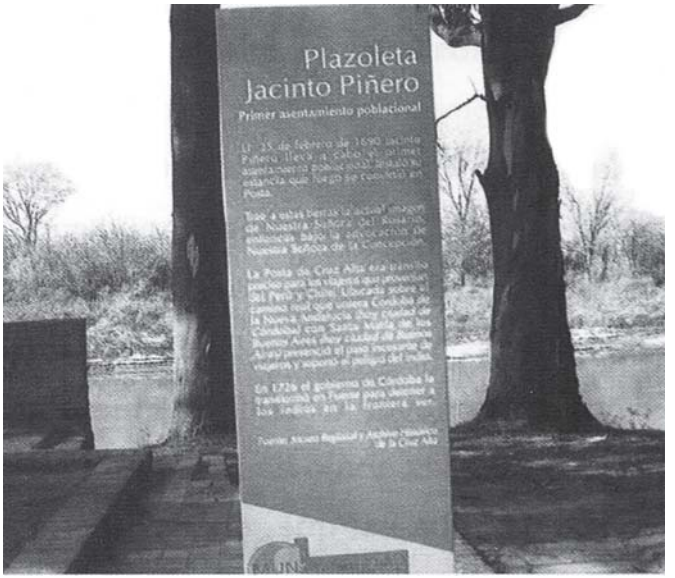
La Posta de Cruz Alta

Según Barbero (citado en Delius, Cruz Alta, Pág.10), el nombre deriva de una ostentosa cruz que se levantara en el actual pueblo de Cruz Alta, a raíz de la súbita muerte, acaecida en sus inmediaciones, en el año 1587, de un vecino de la ciudad de Córdoba, de apellido Salvatierra, a quien años más tarde (1616) los indios le asesinaran un hijo. Posteriormente a raíz del episodio, el lugar pasó a llamarse Cruz Alta. Agustín Villaroel, en su ya citado libro (Córdoba y Bell Ville. Pág.61), sostiene que en 1678 y 1861, respectivamente, se le concedieron al alférez Alonso Díaz Ferreira de Aguiar sendos campos o mercedes. A su vez, en 1680, Jacinto Piñero, casado con Micaela Romero (sobrina o ahijada del matrimonio Lara, Lorenzo y Marcela, fundadores de la "Estancia de la Limpia Concepción de Fraile Muerto"), le compró a Ferreira de Aguiar un primer campo por $200 y en 1690 al Presbítero Diego de Salguero y Cabrera otro campo a cambio de 450 mulas.

Este último campo, Salguero se lo había comprado a Don Juan José de León, quien a su vez se lo había adquirido también a Ferreira de Aguiar. De estos antecedentes se desprende que el campo (que perteneciera a Jacinto Piñero) así conformado se extendía hacia ambas bandas del río Carcarañá, desde los arroyos

Tortugas y las Mojarras, aguas arriba hasta el "Monte o Chañarcillo de los Papagayos". Este campo colindaba o era vecino con el de Juan López de Efusa (o Fiussa). En el inventario de los bienes que se hiciera al fallecer Jacinto Piñero, en 1694, se consigna que el mismo había fundado en su campo una estancia denominada "Cruz Alta", que explotaba con la crianza de mulas.

Tal antecedente fue estimado válido para considerarlo como fundador del pueblo de Cruz Alta, en el año 1690. Su estancia funcionó como Posta y a partir de 1726 también como Fuerte, aunque éste no pasara de ser más que un tupido cerco de pencas (tunas), sobre el Camino Real de Perú. El pueblo de Cruz Alta, como fundadamente (a través de documentos) lo refiere Barbero, fue durante casi dos siglos, casi ininterrumpidamente, asediado, primero por indios abipones, mocovíes y guaycurúes, venidos del norte; después por montoneros santafesinos; y al final por indios pampas y ranqueles, provenientes del sur. Tangencialmente, Barbero (Op. Cit. Cruz Alta. Pág.33), refiere que en Córdoba se consideraba que el límite interprovincial con Santa Fe, pasaba por la "Posta de los Desmochados". Y en virtud de ello, se interpretaba que pertenecía también a Jacinto Piñero un campo



Cartel indicador del primer asentamiento poblacional de Cruz Alta (Plazoleta Jacinto Piñero).

que se extendía aguas abajo hasta dicho paraje; y a tal punto se consideraba así que, en 1798, el Capitán de Milicias de Cruz Alta, Francisco Barrios, tramitó la compra de esa propiedad rural en Córdoba y no en Santa Fe. Hacia 1864, una Comisión Topográfica encabezada por el Agrimensor Albano Laberge, se instaló cerca de Cruz Alta y procedió a mensurar los campos de dicha jurisdicción que ya con anterioridad (1830) había sido objeto de una inspección catastral, con la presunta idea de subdividir sus terrenos para ser entregados a vecinos de la región que reclamaban tales derechos, con el argumento que ellos habían resistido los embates de los malones durante muchos años y por ende aspiraban a construir sus viviendas y cultivar esas tierras que por tales motivos consideraban suyas, sin el peligro de que en algún momento pudieran ser desalojados.

Al respecto, Barbero (Cruz Alta, Pág. 38) refiere documentalmente que, en 1798, el campo aledaño todavía pertenecía a un tal Félix Piñero (Capitán), descendiente de Jacinto Piñero. En el Archivo de Catastro (bajo Colonias), Departamento Marcos Juárez, se encuentra un expediente que lleva el N°32, año 1865, que se refiere a la «Colonia Juárez Celman» y que aclara que en el año 1860, los hijos de Félix Piñero, le vendieron a Baldomero Martínez. Anteriormente, en 1802, una mensura judicial practicada por el Agrimensor Francisco Patiño, había establecido que a Jacinto Piñero le pertenecían tal cantidad de hectáreas de campo ubicadas a ambos costados del río Carcarañá. No obstante ello, Baldomero Martínez se empecinaba en cobrarles a los habitantes de Cruz Alta, arrendamientos por terrenos que ellos entendían habían sido donados por el fundador Jacinto Piñero a la Virgen del lugar, es decir, a la Iglesia y por extensión al pueblo. A raíz de este pleito, Laberge, previa anuencia del Gobierno Provincial, negoció con Baldomero Martínez, la expropiación de 2 leguas cuadradas de su campo (destinadas a la Villa de Cruz Alta) a cambio de 2 leguas y medias cuadradas de campo fiscal a elección de Martínez. Concretada tal negociación, sobre la base de una ley dictada por la Legislatura Provincial (1864). Al año siguiente, en función de dicha ley, se procede a distribuir a unos 30 vecinos, chacras de 4 a 6 leguas cuadradas cada una. Entre otros, figuran como adjudicatarios de tales chacras, los hermanos Reyes, Fernando, Domingo, Patricio y Feliciano Araya, etc. Hacia 1889, Fernando Araya aparece reclamando los derechos sobre una escritura correspondiente a un terreno, una quinta y una chacra que comprara al gobierno en esa oportunidad. Hacia 1888

llegó a Cruz Alta el F.C.C.A. Inicialmente la Estación Ferroviaria se denominó "Juárez Celman" y después -por un tiempo- pasó a llamarse simplemente "Cruz", por existir ya desde antes en el país otra estación con aquel nombre.

Los mapas de Laberge (1867) y Chapeaurouge (1872), muestran a la suerte "100", dentro de la cual se ubica Cruz Alta -extendiéndose tanto al sur como al norte del Carcarañá- como perteneciente casi en su totalidad a Baldomero Martínez.

Bibliografía

Betts, Alejandro J. "Historia de las Islas Malvinas". Edit. "Córdoba en América Latina". 1998.

Bischoff, Efraín U. "Historia de Córdoba". Edit. "Plus Ultra". (Colec. Historia de Nuestras Pcias.). Buenos Aires. 1979.

Bischoff, Efraín U. "El Saladillo de Ruiz Díaz". Edit. Marcos Lerner. Córdoba.1990.

Campercholi, Miguel-Capellupo, Rafael "Bell Ville, Apuntes para su Historia"; Edit. "Dimas". Córdoba. 1999.

Cornejo, Lucio. "De la Argentina dorada al Segundo Centenario" (1910-2010). Edit. Univ. Católica de Salta. 2010.

Delius, Juan D. "Reseña acerca de los campos que circundan la antigua Estancia Monte Molina, Saladillo. Cba" (Colaboración de José S. Lloret). www.pampa-cordobesa.de (Capítulo X)

Del Gesso, Ernesto. "Pampas, Araucanos y Ranqueles". Edit. "Patagonia Sur Libros". Buenos Aires. 2007.

Dómina, Esteban. "Historia Mínima de Córdoba". Edit. «El Boulevard». Córdoba.2003.

Ferrero, Roberto. "Breve Historia de Córdoba» (1528-1995). Edit. Alción. Córdoba. 1999.

Foglia, Carlos Alberto. "Territorio de Identidad". Edit. 4 Tintas Monte Buey. Córdoba. 2010.

Martínez Thomas, Luis Beltrán. "Pobladores del Sudeste de Córdoba". Edit. Dunken. Buenos Aires. 2005.

Ratto, Silvia. "Indios y Cristianos". Edit. "Sudamericana S.A". Buenos Aires. 2007.

Villaroel, Agustín J. "Córdoba y Bell Ville en la Historia de la Patria". Edit. Por Univ. Nac. de Córdoba. Córdoba.1976.

LA ESTANCIA DEL PASO DE FERREYRA

Rubén Santiago Rüedi

Orígenes

Buscando los rasgos significativos de nuestra identidad cultural, muchas veces olvidamos parte de las raíces más profundas. A la hora de definir perfiles identificatorios de nuestra esencia recurrimos al fenómeno de la "gran inmigración", en referencia al aluvión de europeos que llegó a la Argentina entre mediados del siglo XIX y finales de la década de 1920. Esta reducción del análisis nos lleva a tener poco en cuenta los componentes indígenas, criollos y hasta africanos que nos confirieron identidad cultural como pueblo.

Los inmigrantes llegados de la lejanía marina constituyen nuestra "segunda matriz cultural"; mientras que tenemos una primera matriz cultural: la que se desplegó muchos siglos antes del fenómeno de la inmigración y se generó cuando los pueblos originarios del actual territorio argentino se encontraron con el conquistador.

Ocurrió que mientras algunos de esos pueblos conservaron su independencia, desarrollaron una cultura de resistencia y permanecieron libres durante siglos en sus propios territorios, otros fueron absorbidos por el mestizaje con el español fundando la "primera matriz cultural" que la historiografía subestimó abrumadoramente. Luego, a esta fusión étnica y cultural se agrega el componente africano, que tuvo una presencia muy importante en el proceso histórico argentino hasta finales del siglo XIX y proyectó su impronta étnica, a través del tamiz de los sucesivos mestizajes, en los rasgos antropológicos de muchísimos argentinos.

Las Estancias de Yucat y del Paso de Ferreira fueron escenarios de este proceso de fusiones étnicas y gestación de nuevos componentes culturales. Al igual que la primera, la segunda de estas estancias se originó en el reparto de tierras entre descendientes de conquistadores.

Así como Lorenza de Ávila y Zárate, nieta de Suárez de Figueroa, heredó la tierra de Yucat, en la división sucesoria a uno de sus hermanos le correspondieron tierras al sur de esta estancia -siguiendo el curso descendente del Ctalamochita-, las que posteriormente se conocerían como Estancia del Paso de Ferreira.

Al fallecer este propietario –fray Lorenzo de Ávila– los campos quedaron en posesión de la comunidad religiosa del convento de Santo Domingo, a la que pertenecía el sacerdote.

Poco tiempo después, los religiosos procedieron a vender estas tierras. Luego de sucesivas transferencias, en el año 1684 los campos pasaron a propiedad del capitán Diego Ferreira Abad, residente en la ciudad de Córdoba.

Será uno de los hijos de este capitán, Francisco Ferreira Abad, quien se instalará a vivir en la estancia del río Tercero y a promover su desarrollo. Esto ocurría en 1717.

Hasta 1700 el lugar se conocía como estancia de San Francisco. En documentos de época, a partir de ese año se registra con el nombre de Estancia del Paso de Ferreira. Este nombre provino del sitio por donde entonces se cruzaba el río cuando aún no existían puentes, próximo al emplazamiento de las principales viviendas de la estancia –actual parque Hipólito Yrigoyen, en Villa Nueva– y del apellido de sus propietarios.

También existía en el lugar un oratorio en honor a San Roque. Se encontraba donde actualmente está el tanque de agua, en un extremo del mencionado parque. Allí fue sepultado el alférez de milicias Francisco Ferreira Abad, quien falleciera en 1718, al año siguiente de radicarse en la estancia.

Estas tierras fueron vendidas, subdivididas y transferidas en varias oportunidades hasta llegar, ya reducida, la Estancia del Paso de Ferreira a manos de la familia Carranza en 1814. Éstos, en definitiva, en 1826 determinarán la fundación de Villa Nueva en campos de su propiedad.

La vida junto al río

Por el año 1732 la casa estaba construida con tapia francesa, modalidad superadora de las técnicas y materiales conocidos en ese tiempo, diferente a las construcciones coloniales. Se utilizaba la mampostería, levantada con ladrillo cocido, trabado y unido con barro. El adobe, que se sumaba a la mampostería, era de terminación más fina que el conocido hasta entonces y se aplicaba con el sistema de encofrado. Alrededor de la casa se erguían horcones de algarrobo que sostenían el techo a dos aguas construido con varas de sauce, cubierto con tejas una mitad y la otra con paja. La puerta principal de la vivienda, de dos hojas, miraba hacia donde salía el sol y era de trabajado algarrobo, al igual que el umbral.

De adobe era la cocina de la casa principal de la estancia, con techo de cueros sostenido por varas de sauce. Allí se guardaban los utensilios consistentes en grandes ollas de hierro, pailas de cobre, asadores de hierro, platos de estaño o peltre, cucharas y tenedores de acero. Se cocinaba con fuego de leña proveniente de los bosques que rodeaban el casco de la estancia. El mobiliario de la casa estaba compuesto por camas, mesas y sillas de madera extraída de la región.

También contaba con bargueños donde se guardaba la ropa y los géneros; la mayoría importados de Europa. Poco se conocía el cristal: los copones eran de plata, estaño o cobre.

Complementaban la vivienda dos pequeños cuartos -seguramente para almacenamiento de vituallas-, uno techado con tejas y el otro con paja, ambos a un agua. El primero medía cuatro metros por dos y el segundo seis por uno setenta, aproximadamente.

Lindando con la casa de los Ferreira estaba la ramada donde se guarecían los caballos. Se trataba de una construcción elemental de tres paredes que sostenían una techumbre de paja y donde los caballos de andar o los parejeros se preservaban del frío, las heladas o los azotes del sol en verano.

Por otra parte, no muy lejos de la casa se encontraban los ranchos donde moraba el personal de la estancia. Estaban construidos con adobe y techados con irregulares varas de sauce cubiertas de paja embarrada.

En la misma estancia se producía el alimento para todos los que allí habitaban. La carne, la leche y el queso lo daban los animales. También se sembraba maíz –que luego era molido en los morteros de algarrobo–, porotos, zapallos y sandías.

Cerca de la casa que habitaban los Ferreira Abad se encontraba la huerta que proveía de variadas verduras a la familia y en la que había doce manzanos y tres higueras. Un poco más lejos estaban los corrales donde se guardaba la hacienda. Se consumía miel de abejas y mieles silvestres; la de abejitas negras o "camoatí" y la miel rosada, producida por unas abejitas negras más pequeñas, que no picaban. La miel rosada se usaba como remedio para ciertos malestares de las personas.

Era muy poco lo que faltaba y lo que había que traer de afuera para el sustento de los Ferreira y de los peones que vivían en la estancia, como así también de los esclavos que servían a la familia. Frente a la vivienda se estacionaba la carreta con

sus inmensas ruedas de rayos de lapacho y su confortable interior que incluía camas de algarrobo.

Es sabido que en aquella época la vida aislada de los centros urbanos requería de mucha fe para sortear los imponderables y las adversidades que el destino imponía cotidianamente. Y esa fe debía ser alimentada con la unción de las oraciones religiosas. Para ello, la estancia contaba con una capilla de quince por cinco metros. Los muros del pequeño templo eran de adobe en el interior y de ladrillos y cal en la parte externa. La puerta de la capilla era de cedro y miraba hacia el Norte, mientras que la única ventana, de tres hojas, daba hacia el Este.

La construcción estaba techada con madera de sauce, árbol característico de la costa ribereña. Al entrepiso que oficiaba de coro, ubicado en el extremo opuesto al púlpito, se accedía por una escalera desde el exterior. También contaba con una campana que cuando algún sacerdote pasaba por el lugar estremecía con su sonido la boscosa calma circundante, llamando a los pocos fieles del lugar a escuchar el oficio religioso.

Hasta 1732 allí se veneró la imagen de San Roque, pero desde entonces fue ante Nuestra Señora del Rosario, cubierta con manto de raso verde, que los fieles se inclinaban a rezar.

El Paso de Ferreira

A poca distancia de la casa se encontraba el lugar referencial por donde se vadeaba el río. Ya en el testamento de Juan López Fiusa se menciona «el paso de Ferreira Abad». Por allí, en sus tediosos viajes entre Buenos Aires y el Tucumán siguiendo el Camino Real, los pesados carretones cruzaban el Ctalamochita, no sin sobresaltos en la época de creciente. Dada la topografía de la región, éste era el punto más llano, sin grandes barrancas y aguas apacibles en relación al restante curso del río por la zona.

Junto al Paso de Ferreira se instaló oficialmente la posta. Esto ocurrió entre 1805 y 1810, a instancias del administrador nacional de correos, José Paz, con la intención de acortar a los viajeros el excesivo tramo de cuarenta kilómetros entre las postas de Tío Pujio y Esquina de la Herradura. Antes de esa fecha y desde principios del siglo XIX, el lugar era referenciado como parada por los viajeros de la época.

En 1812, por aquí pasó Manuel Belgrano cuando iba a hacerse cargo del Ejército del Norte y al año siguiente el general San Martín vadeó el Ctalamochita a la altura del Paso.

Pero fue durante las invasiones inglesas que el sitio se vio abarrotado de hombres, caballos y pertrechos cuando por solicitud del marqués de Sobremonte desde Córdoba salió un contingente de tropas para la defensa de Buenos Aires. Así fue como en julio de 1806 a orillas del río Tercero, en el Paso de Ferreira se acantonaron casi dos mil hombres durante un mes a la espera de marchar hacia el puerto, lo que no ocurrió ante la reconquista de Buenos Aires.

Tiempo después, ya fundada Villa Nueva el general José María Paz acampa con su millar de hombres en proximidades del Paso de Ferreira en marcha hacia Córdoba y el 26 de febrero del año siguiente, Facundo Quiroga lo atraviesa huyendo de su derrota en la batalla de Oncativo.

Relatos de viajeros nos permiten tener una imagen de aquel paraje. Aquellos trashumantes no eran circunstanciales turistas sino, más bien, "agentes con misión encomendada".

A mediados del siglo XIX la provincia de Córdoba fue recorrida y minuciosamente escrutada por súbditos británicos que luego plasmaron su amplio estudio sobre la tierra andada en informes escritos que fueron publicados como libros. Con aguda observación indagaban sobre usos y costumbres regionales, la organización económica de cada lugar, las realidades políticas y potencialidades productivas; como así también la cantidad de habitantes y otros datos de interés.

No eran simples aventureros. Casi siempre venían acompañados de un dibujante que producía las imágenes necesarias para fortalecer el relato escrito y cumplían funciones específicas de "espías". Eran contratados por corporaciones o por el mismo gobierno británico, el que tenía la intención de llevar adelante la "ocupación" financiera de estas tierras, a las que en distintos tiempos no pudo someter por la fuerza; ya sea durante las invasiones inglesas como en algún otro intento fallido.

Algunos de aquellos viajeros resultaron ser excelentes narradores con sorprendente capacidad descriptiva y sus informes hoy nos sirven para tener una imagen retrospectiva de lugares, costumbres o situaciones vividas en tiempos pretéritos. Muchos de ellos anduvieron por nuestras tierras y sortearon las aguas del Ctalamochita por el Paso de Ferreira.

Una de las referencias más pintoresca la hace el capitán Andrews en su libro "Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica", donde describe el cruce del río a la altura de ese paso y hace referencia a un pintoresco personaje que habitaba en el lugar:

En el paso de Ferreira cuando bajamos la cuesta se nos previno de alguna dificultad o peligro con un grito en no ordinario tono de voz. Los muchachos gauchos sujetaron al momento; y cuando bajamos la ventanilla para descubrir de donde provenía el grito, se introdujo en el carruaje la cabeza de un negro de dimensiones gigantescas y repugnante fealdad. En este lugar solitario, era imposible que las recientes atrocidades de los indios no se acudieran a la mente con tal aparición. Era imposible conservar aplomo ante el horrible semblante que nos había sorprendido. Nunca había visto cara humana tan gigantesca y horrible, excepto entre los salvajes de regiones inexplotables de Papua o Nueva Guinea, cuando aúllan sus alaridos terribles.

El súbdito británico continúa con el relato, mientras exagera un poco en cuanto a la descripción de aquel negro, seguramente buscando impresionar al lector:

Por primera vez creí en el Caliban de Shakespeare hecho carne y clavándome los ojos en la cara. El africano montaba una mula, completamente desnudo. Sus ojos eran negros y feroces, cubiertos de cejas horrorosamente pobladas, y a causa del aguardiente fuerte que había estado sorbiendo, literalmente llameaban en las órbitas. Sus fosas dilatadas que parecían constituir toda la nariz que poseía, estaban bien cerca de ser sepultadas en una cueva atrás del labio superior. Su boca era enormemente grande y la expresión de sus facciones diabólica. Sus dientes delanteros, por cadente o a propósito, habían sido arrancados, y los sonidos que salían eran profundos y huecos. Su estatura era colosal, un Hércules perfecto esfuerza; bien proporcionado y lindamente formado con excepción de las piernas, que presentan el defecto común en este país de ser chuecas.

Al principio fue difícil comprender lo que quería, tan ensordecedor y furioso era el ruido que hacía; pero por fin encontramos que como el río que teníamos por delante era correntoso y estaba crecido, había venido a ofrecernos su ayuda para vadearlo. No obstante esto, sus gestos y vociferaciones parecían de maniático; y cuando arrimó el hombro a las ruedas, su simple esfuerzo parecía más eficaz para hacerlas mover que el rebenque y espolea de todos nuestros peones.

El viajero, que andaba por estas tierras haciendo un estudio de mercado encomendado por capitales ingleses, cuenta las peripecias vividas al cruzar el Ctalamochita:

En la mitad del río nos plantamos, y se hizo necesario aliviar el vehículo del equipaje. El cauce de la corriente era inclinado y se agregaron caballos para tirar el carruaje, por indicación de nuestro Caronte, cuyos esfuerzos fueron bien aplicados en la ocasión. Con un tirón uniforme la máquina salió de su situación, y en seguida, en nuestra tentativa de avanzar oblicuamente la llevamos al hondo, y tomada en ángulo por la corriente la tumbó y llevó tranquilamente a la orilla opuesta. La ropa blanca, almohadones y todo lo de dentro se empaparon completamente.

Mientras nos disponíamos para seguir adelante, el negro trató de divertirnos con varias bufonerías, bastante raras y desagradables, y en retorno a las gratificación es que se le dio por sus servicios, y estimulado por una convidada de aguardiente en jarro de plata pidió a mi compañero aceptase su mula de regalo, uno de los animales más lindos que nunca he visto.

El primer maestro o encargado de la Posta de Ferreira fue Pedro José Moyano, a su vez relativo propietario de la estancia homónima.

La instalación de la posta estuvo signada por un proceso judicial que imponía marchas y contramarchas en cuanto a la tenencia del inmueble. Fue una larga sucesión de disputas e intrigas familiares que desembocaron, en definitiva, en la disolución de la otrora imponente propiedad de los Ferreira Abad.

Todo comenzó, siguiendo el linaje descendente de Francisco Ferreira Abad, cuando una hija de éste quedó viuda y viviendo en la estancia con su hijo. En efecto, Paula Antonia Ferreira Abad sorteó junto a su vástago, Juan Manuel de la Fuente, los mayores infortunios de una época en que se desataba la contraofensiva indígena.

Promediaba el siglo XVIII cuando la Estancia del Paso de Ferreira fue devastada por un malón y madre e hijo apenas pudieron escapar del fuego y la destrucción. Pasaron algunos años hasta que fue posible regresar y, cuando lo hicieron, sólo encontraron las ruinas de la estancia. El fuego había consumido todos los bienes y, lo más lamentable, los títulos de propiedad de las tierras y todo documento que

acreditara alguna posesión. A partir de entonces cundió la anarquía en cuanto a los lindes geográficos de las propiedades ctalamochitanas y muchos aprovecharon la ocasión para ganar y usurpar tierras. Llevó mucho tiempo la nueva demarcación, que no estuvo exenta de juicios y testigos.

Juan Manuel de la Fuente, ya propietario por herencia de la estancia, se casó con Patricia de Loza y del matrimonio nacieron dos hijos. El varón, Casimiro de la Fuente, casará con Bonifacia Moyano. En torno a esta mujer girarán pérfidas intrigas familiares.

Las sucesiones

Cuando muere Juan Manuel de la Fuente, aproximadamente en 1795, en la división de herencia su hijo Casimiro se beneficia con la propiedad de la estancia; mientras que su madre viuda se casa nuevamente, esta vez con Pedro José Moyano. Pero también Casimiro dejará este mundo y cuando lo haga, lo llorará Bonifacia y el pequeño hijo de ambos, José de la Fuente, a favor de quien ha testado su padre poco antes de morir.

Las lágrimas de Bonifacia Moyano pronto encontrarán consuelo en los brazos de Manuel Bustos, maestro de la posta de Esquina de Medrano, próxima a la actual localidad de Ballesteros. Los flamantes cónyuges criarán con esmero al pequeño José; un niño con futuro económico asegurado, ya que al alcanzar la mayoría de edad tomará posesión de las tierras que por testamento le dejara su padre.

Pero el niño terminaría siendo prenda de la discordia, ya que de pronto aparece en escena su abuela materna, aquella que junto a su padre muerto había sufrido la desolación y el espanto cuando la estancia fue arrasada por los indómitos aborígenes provenientes del Noreste.

Por medio de su nuevo esposo, Pedro José Moyano, la abuela inició juicio a su nuera por la tutela del pequeño José de la Fuente. Es decir que comienzan las disputas familiares por la Estancia del Paso de Ferreira.

Mientras tanto, el esposo de la abuela, Pedro José Moyano, se establece como maestro de la nueva posta. Los maestros de posta eran aquellos que la regenteaban con el aval de la Administración de Correos y percibían haberes por esta labor. Pero Bonifacia Moyano y Manuel Bustos no se dan por vencidos y consiguen, el 2 de julio de 1810, por orden judicial desalojar de sus propiedades al ocupante.

Los conflictos legales tienen un comienzo y un final inciertos. Pedro Moyano contraatacará acudiendo al gobernador intendente de Córdoba, Juan Martín de Pueyrredón, quien falla a favor de éste y le ordena que regrese a la Posta de Ferreira y que se haga cargo de caballos, postillones y domésticos hasta tanto se realice la partición de los bienes de su esposa, Patricia de Loza.

Aquella mañana del viernes 14 de setiembre de 1810, Bonifacia Moyano se encontraba sola en la posta cuando se apersonó el pedáneo del partido, José Tomás Carranza, a informarle de su inmediato desalojo. Entre llantos e improperios la mujer se resistió a retirarse de la propiedad, pero el oficio de Carranza logró persuadirla y enseguida comenzó, ayudada por el personal de la estancia, a sacar el mobiliario de la vivienda.

Otra vez Pedro José Moyano en la Posta de Ferreira. No fue por mucho tiempo ya que el fallo definitivo favoreció a Manuel Bustos y Bonifacia Moyano. Esta vez no hubo marcha atrás y en octubre de 1811, éstos se radicaron definitivamente en el lugar.

Mientras tanto, el otrora niño de la discordia muere y las tierras quedan a nombre de su madre, Bonifacia Moyano, quien además ya tenía otro hijo con su segundo esposo. Será Eugenio un díscolo muchacho adepto a todo lo que tuviera que ver con la vida licenciosa, principalmente con el juego. Sus vicios serían el calvario de su madre y el fin de su fortuna.

A todo esto, las carretas seguían surcando el Paso de Ferreira y la posta tenía continua actividad. Pero un atardecer de 1819, Bonifacia vio desde el umbral de su casa como su esposo Manuel Bustos se marchaba para no volver jamás. Fue en 1814, cinco años antes del abandono conyugal, que Bonifacia Moyano tuvo que vender parte de la estancia a José Tomás Carranza; tierras donde surgiría Villa Nueva.

Sola y compungida, la despechada se fue hundiendo en las deudas que su terrible hijo le iba dejando en cada partida donde la suerte le era adversa. Los problemas sofocaban a la mujer y el único respiro posible era contraer un préstamo. Con tal propósito, su hijo Eugenio emprende viaje a Córdoba donde lo espera el prestamista Mariano Lozano. Pero el dinero no será suficiente y pocos meses después contraerán otra deuda en dinero, esta vez con Pedro del Castillo. No habrá salida posible y Bonifacia Moyano no podrá soportar la abrumadora situación a la que llegó por las

deudas de su hijo. Dejará de existir por una insuficiencia cardiaca en su casa de la ciudad de Córdoba, el 29 de mayo de 1832.

Otro pleito judicial, esta vez entre los acreedores, se saldará a favor de Mariano Lozano –por ser el primero en la lista–, a quien se le concederá la propiedad situada en Córdoba y el resto de la Estancia del Paso de Ferreira, donde algunas décadas después su sobrino, Manuel Anselmo Ocampo, fundará Villa María.

La Posta

Los rutaneros, quienes abrieron el camino entre Córdoba y Buenos Aires en 1585, fueron los que determinaron los lugares donde se asentarían las futuras postas. Ellos amojonaron, cada cuatro leguas, los sitios propicios destinados a las paradas de los viajeros de entonces.

A medida que el español iba asentando sus reales en el inmenso territorio conquistado por las armas y el quiebre cultural de las poblaciones autóctonas, se jalonaban los caminos instalando postas que conformaban un sistema comunicacional en la geografía indómita. Así quedaron establecidos los mojones de Toledo, Pilar, Laguna Larga, Impira, Oncativo, Tío Pujio, Paso de Ferreira, La Herradura, Esquina de Medrano, Esquina de Ballesteros, Fraile Muerto y otros hacia Buenos Aires.

Pero el camino conocido como real continuaba hacia el Norte con su respectiva sucesión de paradas que llegaban hasta Caracas. Primero se conocían como dormidas, luego fueron postas. En la jurisdicción de la provincia de Córdoba eran dieciséis estos puntos referenciales al servicio de los viajeros y las comunicaciones.

En aquellos tiempos, la extensión del territorio era todo un inconveniente a la hora de transitar los caminos; ya sea por solitarios viajeros o por carretas que trasladaban mercaderías en el incipiente flujo comercial. Acechaban los peligros por doquier y la amenaza indígena, que aumentaba a medida se extendía la conquista y el poblamiento de nuevas tierras, era un dolor de cabeza para los viajeros.

Además, las comunicaciones entre regiones tan aisladas exigían la implementación de mecanismos que las dinamizaran. Cuando surgieron algunos núcleos poblacionales, se recurrió a viajeros con cierta continuidad en el mismo recorrido para que portaran las noticias entre puntos distantes. Fueron los chasquis, también llamados correístas, quienes establecieron las primeras comunicaciones más o menos formales.

Los chasquis

Los chasquis transitaban los escabrosos caminos montados a caballo. Además llevaban otros tres de recambio, todos atados entre sí para que no se perdieran en los tupidos montes y pajonales que bordeaban la polvorienta ruta. Aquellos hombres, temerarios por cierto, debían sortear los imponderables de la marcha: desde temibles animales a bandoleros y circunstanciales malones, jalonaban cada tramo de la distancia.

Tiempos impiadosos con la sobrevivencia del hombre, en los que el medio natural y las contingencias de los desencuentros humanos relativizaban el valor de la vida. Pero los chasquis, atentos a los peligros y en permanente tensión, cumplían su cometido sin medir las adversidades y en cinco días cubrían el trayecto entre Córdoba y Buenos Aires. Muchos de ellos quedaron para siempre en el camino.

Un chasqui trajo a Córdoba la noticia del resultado de la batalla de Caseros y otro comunicó a Rosas la muerte en Barranca Yaco de Facundo Quiroga. Seguramente en el Paso de Ferreira refrescó sus cabalgaduras el histórico chasqui que en 1810 viajó de Buenos Aires a Córdoba, enviado por la Junta de Mayo con la noticia de la Revolución. Aquel infatigable jinete siguió viaje hasta Tarija, pero al entrar en Tucumán su cabalgadura cayó vencida por tan veloz y forzada marcha.

A veces, aquellos correos especiales en su marcha sostenida pasaban sin detenerse delante de las tropas de carretas arrastradas por bueyes, o delante de las galeras tiradas por cinco o siete caballos y conducidas por varios postillones, quienes veían perderse al chasqui en la lejanía dejando solo el polvaredal que levantaban sus caballos.

Ya establecidas las postas con sus correspondientes maestros o encargados designados por el gobierno, se tomaron medidas de precaución. Eran frecuentes los asaltos y los ladrones de caminos ya eran delincuentes con oficio que tenían estrategias determinadas según los tramos por donde pasaba el correo. Los grandes montes, como el de Yucat, eran verdaderas guaridas donde los malvivientes se ocultaban con sus botines.

Un alto en el camino

Para la radicación de una posta se tenía en cuenta la presencia de agua permanente en el lugar. También era necesario que algún habitante de la zona se

hiciera cargo de la parada donde los viajeros descansaban de sus largas fatigas y cambiaban los caballos para continuar la marcha.

En la posta residía el maestro, como se llamaba al encargado. También allí residían los postillones, que eran sus ayudantes y los encargados de acompañar a los viajeros hasta la posta siguiente para luego devolver los caballos a la posta de la que habían partido. Los maestros eran, a su vez, propietarios de los caballos con los que prestaban el servicio y estaban registrados, en tiempos de la Colonia, en el cabildo correspondiente a su territorio.

En el año 1780 se dictaron las primeras ordenanzas que regulaban el funcionamiento de las postas. Una de ellas indicaba que los alojamientos:

…deben tener un cuarto para comodidad del viajero y los correos, de nueve a diez varas de largo, cinco y medio de ancho –ocho por cinco metros aproximadamente–, de quincho o de adobe revocado con mezcla de bosta, con corredor al frente, ventana y puerta con cerradura, blanqueado y con mesa y silla.

Además, se determinaba que el alojamiento debía brindarse:

…sin precio alguno, cuidando que tengan gallinas, y otras aves y animales domésticos para alimentos de los caminantes, los que se darán a precios módicos, cobrando el trabajo del cocido, debe cuidarse así mismo la conservación y aseo del cuarto, el no desfigurar las paredes y desasearlas con poner sus nombres y algunas expresiones indecentes, pues uno u otro es impropio de la buena educación y religión.

La Posta de Ferreira fue un oasis en medio de la interminable llanura atiborrada de pajonales, sinuosos espinillos y grandes y enmarañados bosques. Hasta aquí llegaban las pesadas carretas con sus cargas materiales y humanas. Las esperaba un fogón ameno, comida recién elaborada y algún trago ardiente. Se iban con caballos frescos, un reparador descanso y leche servida al pie de la vaca.

Venían del Norte y del Oeste, con rumbo a la plaza Miserere, en Buenos Aires, a donde llegarían un mes después. O desde allí venían, con rumbo al Alto Perú, en un peregrinaje siempre acechado por el impredecible ataque indígena.

La Posta de Ferreira se encontraba en la margen derecha del Ctalamochita, en

tierras de la actual Villa Nueva. Era un rancho de adobe con techo de pajas, bajo la pródiga sombra de un ombú que la sobrevivió hasta 1885. Estaba ubicada en una prominencia del terreno, para evitar las embravecidas crecientes del río y muy cerca de una capilla donde los circunstanciales viajeros imploraban a Cristo bendiciones para llegar sanos y salvos a destino.

En 1784, Juan Manuel de la Fuente había trasladado el casco de la estancia al Norte del río, donde actualmente se encuentra Villa María. Allí construyó casas y hasta un fuerte. Fue en ese lugar que funcionó la posta mientras estuvo a cargo de Bonifacia Moyano y Manuel Bustos. Pero, cuando la regenteaba Pedro José Moyano, la posta funcionaba en su sitio tradicional de la margen sur del río. No obstante los circunstanciales traslados, el sitio histórico donde se encontraba la parada es el parque de Villa Nueva.

La Posta de Ferreira, que funcionó hasta algunas décadas después de fundada Villa Nueva en 1826, fue un punto de convergencia cultural ya que allí, muchas veces, entre los viajeros llegaban cantores que en apacibles noches de insomnio desplegaban el amplio bagaje de ritmos y melodías telúricas; las mismas que después forjaron el folklore argentino.

La ubicación de la posta no fue azarosa; estaba ubicada a metros del sitio por entonces menos complicado para vadear el río, conocido desde tiempos inmemorables como el Paso de los Ferreira, en referencia a la familia propietaria de estas tierras, uno de cuyos hijos pereció en la resistencia a un malón indígena.

Por aquí pasaron los prisioneros de las invasiones inglesas rumbo a su confinamiento en el valle de Calamuchita y también célebres personalidades de la historia argentina.

En febrero de 1836, se detuvo en la posta una lujosa galera roja que llegó escoltada por una partida de tropas nacionales y provinciales. Venía de Córdoba con rumbo a Buenos Aires y en sus dos portezuelas relucía el escudo patrio forjado en bronce. En su interior, la bandera nacional cubría un féretro tallado artísticamente en madera del Paraguay. Era la galera federal enviada por Juan Manuel de Rosas que trasladaba hacia Buenos Aires los restos mortales del general Juan Facundo Quiroga, asesinado un año atrás en Barranca Yaco.

La posta es el hito fundacional de Villa Nueva, de donde posteriormente se desprendió el embrión que gestaría a Villa María. La llegada del ferrocarril sentenció

a la inercia el funcionamiento de estos hitos que jalonaron los caminos y en torno a los cuales emergieron tantos pueblos.

Correos y medios de transporte

En 1820 el gobernador de Córdoba, Juan Bautista Bustos, implementa un plan administrativo para el correo que, entre otros aspectos, exige a los maestros de postas el dinamismo en la circulación de correspondencia y la confección de recibos oficiales, rubricados por el Estado, en los que se consigan remitente y destinatario, como así también el rotulado de los paquetes.

Cinco años después, en 1825, se reglamenta en la provincia de Córdoba la tarifa de los envíos. Hasta entonces los maestros de posta fijaban precios a su libre albedrío.

Pocos años antes de la fundación de Villa María se crea, en 1858, la Administración de Correos Provinciales. La oficina que centralizaba todo el servicio del departamento Tercero Abajo fue emplazada en Villa Nueva. Fueron los mismos vecinos quienes hicieron aportes de su propio peculio para erigir la infraestructura de este primer correo.

En el mes de mayo de 1867 llega a Villa Nueva el inspector de postas y caminos de la región oeste para poner en funciones al administrador de correos nacionales, Romualdo Urtubey, quien se constituirá, de esta manera, en el primer jefe de correos nacionales de Villa Nueva.

Cuando llegó la punta de rieles todo cambió con la circulación ferroviaria. También la situación laboral de Urtubey, quien dos años después, en 1869, es dejado cesante. La oficina de correos se traslada a la novel Villa María y será el juez de primera instancia, Gustavo Bonafé, el nuevo encargado de administrar la correspondencia que ya llegaba en tren.

En 1854 el gobierno de la Confederación autorizó la circulación de las Mensajerías Nacionales, que se iniciaban en Rosario. Los propietarios de Mensajerías Nacionales, Joaquín Filloy y Santiago Rusiñol, realizaban dos viajes mensuales de Rosario a Córdoba, dos de Rosario a San Juan pasando por Córdoba y otros tantos de Córdoba a Salta.

En 1858 empiezan su recorrido las Mensajerías Argentinas de Timoteo Gordillo. Este riojano será un hombre fundamental en el desarrollo de los medios de comunicación y transporte del siglo XIX. Emprendedor y con fortuna, incursionó

en la importación de vehículos en cantidad a partir de una sociedad que en 1852 conformó en Mendoza. De esta sociedad también formaron parte Justo José de Urquiza y Salvador del Carril.

Timoteo Gordillo, el inspirador del proyecto que contemplaba la adquisición de coches, carros e implementos de agricultura viajó primero a Europa y luego a Estados Unidos, de donde fletó tres buques cargados con molinos. En aquellas naves también llegaron al país cien coches diligencia y ciento cincuenta carros de cuatro ruedas. Cuando estos vehículos, sobre todo las diligencias, fueron puestos en servicio se agilizaron notablemente las comunicaciones.

Como parte de este gran proyecto empresarial, Gordillo construyó nuevas postas desde Rosario a Córdoba y el Gobierno nacional, de cuyo presidente era socio, lo nombró inspector de las mismas. También el emprendimiento contempló la mejora de caminos y en aquellos tramos de notable sinuosidad se abrieron líneas rectas de circulación vehicular. Este sistema de transporte y comunicación, implementado en 1858, se conoció como Mensajerías Argentinas y perduró hasta 1881.

Las diligencias empleadas en las mensajerías transportaban pasajeros y mercaderías. Esos carruajes, que llevaban hasta veinte personas, contaban con cuatro ruedas y eran traccionados por ocho caballos que recorrían hasta ocho kilómetros por hora y se reemplazaban en cada posta.

Timoteo Gordillo, el pionero de los medios de transporte de pasajeros en nuestro país, se apartó de aquella sociedad en 1878 y se radicó en Villa María, donde permaneció hasta 1880 dedicándose a la agricultura. Falleció en Buenos Aires en 1894.

Las carretas

Surcaban el Camino Real con su cadencioso andar empleando un mes entre Buenos Aires y Córdoba. Marchaban las carretas en largas filas y divididas en grupos. Al frente de la primera iba un hombre montado a caballo que oficiaba de guía. La formación era seguida por bueyes y caballos dispuestos para los frecuentes recambios de tracción. A eso de las diez de la mañana se detenía el andar y se retomaba a las cuatro de la tarde. Al llegar el crepúsculo, después de recorrer entre quince y veinte kilómetros en la jornada, se buscaba un claro en el paisaje y se formaban grandes círculos con las carretas, dentro de los cuales se encendía el

fuego para preparar la comida. Fuera de ellos permanecían los vigías, oteando el horizonte, auscultando los pajonales, atentos a las posibles acechanzas.

Mientras los viajeros se entregaban al reparador descanso nocturno, los animales eran liberados de sus ataduras para que se alimentaran con la vegetación natural. Aquellos pesados vehículos eran movilizados por seis bueyes que en su cansino andar recorrían, aproximadamente y según la topografía del territorio que atravesaban, unos tres kilómetros cada una hora.

Dado el extenso y tedioso viaje, las carretas contaban con todas las comodidades posibles para la época. Dentro del vehículo se disponían hasta dos camas y asientos en los laterales para los pasajeros, quienes incluso podían permanecer de pie. Un eje de algo más de tres metros unía las dos ruedas que tenían un diámetro de dos metros. Sobre el eje se asentaba el lecho o cajón, cuyo ancho era de un metro y medio. En cada costado del cajón iban seis estacas de las que salían arcos de mimbre que formaban el techo abovedado. Los costados de este techo eran recubiertos por junco tejido de singular fortaleza y era revestido por encima con cueros de buey, cosidos entre sí. La carga se transportaba sobre el techo de la carreta y también en el exterior se llevaba la botija con agua, leña y maderos.

Era este medio de transporte lo más seguro con que se contaba ya que su capacidad permitía transportar todos los enceres necesarios para tan largas travesías. Además, la carreta servía de amparo a los viajeros, tanto para guarecerse de las inclemencias del tiempo como del peligro humano que siempre estaba latente al borde de los caminos.

Cada una de estas verdaderas "casas andariegas" transportaba mercaderías contenidas en hasta veinticinco bultos de cien kilogramos cada uno, lo que sumaba dos mil quinientos kilogramos. Su actividad era tan importante que en el año 1860 alrededor de mil doscientas carretas llegaron a las plazas de Constitución y Miserere, en la ciudad de Buenos Aires, que eran el destino final del recorrido desde el interior del país a la ciudad puerto.

Los malones

Había transcurrido más de un siglo y medio de la fundación de Córdoba cuando a las sublevaciones territoriales de las comunidades indígenas que sistemáticamente eran diezmadas por los conquistadores, se agregó la contraofensiva de los originarios

habitantes del país desplazados de sus tierras. El terror de los malones perdurará hasta las últimas décadas del siglo XIX.

Ya no estaban los indígenas que habían sido sorprendidos en sus propios lares por el arribo de los hombres de la armadura, el yelmo, el arcabuz y la cruz. Nuevas generaciones de ellos, ya envilecidos por las enfermedades, los vicios y el quiebre cultural producido por el blanco regresaban, lanza en ristre, a cobrarse tanta ignominia impuesta a sus ancestros. Y lo hacían con bravura insuflada por el odio visceral al invasor de sus territorios. Los malones fueron una pesadilla para los hispanos y criollos asentados en las nuevas estancias. El indígena manejaba con singular maestría el caballo y recurría a su natural argucia para incursionar con su sed de venganza y arrebato en campos, caseríos y poblaciones.

El malón arrasaba con todo lo que encontraba a su paso. Nada quedaba en pie de lo que el blanco erigía en sus asentamientos. El tifón aborigen incendiaba las viviendas, arriaba el ganado y se llevaba, preferentemente, a niños y mujeres. Sólo dejaba devastación, muerte y el síndrome insuperable del terror. El indígena repetía, con la misma actitud y diferente modalidad, lo que el hombre llegado de allende los mares hiciera con él.

En el año 1734, un gran malón compuesto por indígenas abipones, mocovíes y otras parcialidades provenientes del Noreste, lanzaron sus huestes sobre un extenso frente del río Ctalamochita, desde el Saladillo hasta la Estancia del Paso de Ferreira. El ataque se llevaba a cabo siempre el mismo día y a la misma hora. Era un asalto planeado e incontenible que se repetía sorpresivamente en varias jornadas.

La defensa de Fraile Muerto -actual ciudad de Bell Ville-, compuesta por cuarenta hombres, salió al encuentro del grupo más numeroso de indígenas que superaba las trescientas lanzas y el 26 de junio se trabaron en combate en proximidades del sitio donde hoy se yergue Villa María. Los aborígenes salieron airosos del cruento enfrentamiento, a pesar de la gran cantidad de bajas producidas por las armas de fuego del enemigo. De los blancos no quedaron heridos: todos fueron pasados por el filo de sus propios sables.

A raíz del permanente acoso de los malones, las estancias ribereñas del Ctalamochita, desde Cruz Alta hasta el Paso de Ferreira, quedaron deshabitadas durante casi veinticinco años. Se perdieron propiedades y haciendas y recién en 1751 hubo un llamado oficial a repoblar las tierras costeras.

Entonces volvieron algunos viejos pobladores y otros nuevos. Muchos arribaron de campos de Buenos Aires, donde los malones estaban en plena ebullición y la seguridad era más endeble que en Córdoba. Estos emprendedores trajeron nuevos métodos para el agro y la ganadería, poniendo en marcha la definitiva colonización. No obstante, el maloqueo volvió una y otra vez a castigar ferozmente la osadía que el indígena jamás perdonó: el despojo de su territorio.

A lo largo del siglo XIX, el acecho de los hijos de la tierra siguió teniendo en vilo a las poblaciones recostadas sobre el Ctalamochita y un año antes de la fundación de Villa María el último gran malón arrasó los campos circundantes a Villa Nueva, llegando a tan sólo dos leguas de la población.

Los trágicos hechos ocurridos aquel martes 16 de octubre de 1866 fueron reflejados por el periódico "El Eco de Córdoba", de la ciudad capital de la provincia, destacando que el paso del malón

¡Ha dejado el campo limpio, cautivando a una parte de sus moradores y barriendo todas las haciendas que eran el porvenir de familias numerosas y trabajadoras! Los vecinos de los departamentos Tercero Abajo y Unión no recuerdan una invasión más vasta ni más asolada. Es difícil hallar un solo hacendado que haya salvado su fortuna.

Luego transcribía una carta de un vecino de Villa Nueva, quien de esta manera narraba lo acontecido:

(…) hemos llegado a esta Villa y nos encontramos con sus habitantes en la más profunda consternación, producida por una invasión nunca vista de los indios del sud. Más de 35 leguas de frente del Río 3º han arrasado los indios, llevándose cuanta hacienda han encontrado, sin dejar ni ovejas (…). Han cautivado muchas familias que estaban en sus estancias (…). Figúrese que han llegado a dos leguas al sud de esta Villa. Los comandantes de esta Villa y la de Ballesteros no tienen ni un machete viejo ni un recortado para defenderse si les viene gana de entrar hasta la plaza de ambas villas a estos malos huéspedes, que según noticias los tenemos con sus tolderías sobre el Río 5º.

Aquel malón se llevó, entre tanto arrebato de ganado y gente, a Jacinta Rosales de Lazos y sus cuatro hijos, desde la estancia Los Torromotes donde vivían, al sur

de Villa Nueva y a poca distancia de la actual localidad de Ausonia. Jacinta permaneció cautiva, separada de sus hijos, hasta 1872, año en que fue liberada y pudo reencontrase con ellos.

No era la primera vez que el malón llegaba tan cerca de Villa Nueva. Aún perduraba en el recuerdo colectivo el anterior paso de las huestes ranquelinas que también se había cobrado muertes y cautivos.

Dorotea, la cautiva

Tres años antes de la fundación de Villa María, más de mil lanceros dirigidos por el propio cacique Cafulcurá descargaron su ira sobre los campos de esta región, al sur del río Calamochita. La guarnición de Villa Nueva no pudo detener el ataque y el malón llegó hasta la merced de los Cabral, donde hoy se asienta la localidad de Arroyo Cabral. Hasta el casco de la estancia penetró Cañumil, el yerno de Cafulcurá.

Este acontecimiento, reflejado por Pablo Granado en su libro "Villa Nueva, un pueblo con historia", tuvo lugar en 1864 y fue una de las mayores tragedias ocurridas en la zona. Mientras los miembros de la familia Cabral eran atravesados por las lanzas de los ranqueles y los peones espantados huía a galope de caballo, Cañumil echó mano a una de las hijas de los propietarios de la estancia.

Dorotea Cabral, aferrada a las ancas del caballo por su captor, entre llantos desgarrados se perdió con el indígena en la inmensidad de la llanura; siendo su destino el calvario de la toldería de Cafulcurá, en la profundidad del desierto.

De la forzada unión con Cañumil, la cautiva tuvo tres hijos y casi veinte años permaneció entre los ranqueles hasta que fue liberada por las avanzadas del Ejército nacional.

La mujer de esta historia falleció en la localidad de Chazón, el 29 de setiembre de 1894 a los cuarenta y cuatro años. El certificado de defunción indicaba que el deceso se había producido por apoplejía pulmonar. Dorotea tenía catorce años cuando fue hecha cautiva en los campos de Cabral.

Los fortines

En épocas del surgimiento de Villa Nueva como pueblo, en proximidades de esta región se erigían fortines destinados a contener los embates aborígenes. En Saldillo, donde confluye el río homónimo con el Ctalamochita, veinte soldados

defendían la guarnición y un poco más hacia el Este, precisamente en Cruz Alta, lo hacían treinta y un hombres. Mientras en Fraile Muerto permanecían noventa y cinco soldados y en la Esquina de Ballesteros se acantonaban setenta y cuatro. También existió una guarnición en Masangano, actual paraje conocido como San Antonio de Yucat.

Al Sur, el fortín de La Carlota era el más importante y activo, contando con ciento veintiún hombres dispuestos a contener los malones y a patrullar la zona. En 1850, el escuadrón creado en Villa Nueva por Manuel "Quebracho" López adquiere la categoría de regimiento y se convierte en importante bastión de la lucha contra el indígena.

Pero, ¿quiénes eran aquellos hombres desterrados de la vida cotidiana, expuestos al malón? Por supuesto que no estaban allí por voluntad propia. Un bando gubernamental disponía que todo individuo que transitara por la campaña sin certificado visado por el juez del partido que lo acreditara como propietario o dependiente de un patrón, sería considerado "vago" e inmediatamente destinado al servicio de las armas, al menos por cinco años.

El simple aspecto de gaucho o criollo ambulante era motivo para ser víctima del oprobio de jueces y patrones -muchas veces en concomitancia entre ambos- y marchar a padecer en la frontera. Los jueces también recurrían a esta disposición para enviar a purgar penas en los fortines a todo tipo de delincuentes. A las penurias de los desterrados por su aspecto o condición de indigente, le sumaban la convivencia con pérfidos hombres.

LA COLONIZACIÓN

Rubén Santiago Rüedi

La estancia de Yucat

Lorenzo Suárez de Figueroa secundó a Jerónimo Luis de Cabrera en la expedición que bajó desde el actual territorio de Bolivia hasta el valle de Quisquisacate, donde se fundó Córdoba. Aquí fue designado por Cabrera teniente de gobernador. Este cargo lo referenciaba como segundo inmediato del fundador.

Al momento de repartirse las tierras de la nueva provincia, Suárez de Figueroa solicitó para si las de la región que consideró más pródiga en cuanto a fecundidad. Les fueron concedidas, junto a Antonio Suárez Mexía, las que se encontraban a una y otra margen del curso fluvial que ellos llamaron Río de Nuestra Señora. Suárez de Figueroa era de origen español y Suárez Mexía natural de Portugal. Este último había arribado a Córdoba en octubre de 1576 con otras cuarenta personas, entre las que había mujeres y niños hambrientos y extenuados, que venían a pie huyendo de la ranchería de San Salvador, asentamiento español fundado dos años atrás por el adelantado Juan Ortiz de Zárate sobre la margen izquierda del río Uruguay, donde vivieron acechados por los indígenas y agobiados por todo tipo de privaciones, llegando incluso a comer raíces y alimañas.

La concesión formal de las tierras ribereñas se realizó por una *merced* el 5 de mayo de 1585. Las *mercedes* eran instrumentos legales por los cuales el Rey de España concedía tierras en los territorios conquistados de acuerdo a la rendición de cuentas –*probanza*– sobre los esfuerzos realizados por los involucrados en las nuevas conquistas. Esto contemplaba que las tierras ocupadas por aborígenes no podían ser solicitadas, pero la determinación de cuales eran las tierras vacantes quedaba librada prácticamente a la buena fe de los conquistadores, por lo que se supone que éstos generalmente veían pocos indígenas asentados en las tierras más feraces que reclamaban para si en reconocimiento a los servicios prestados a Su Majestad el Rey.

Junto a la merced, los dos conquistadores recibieron la *encomienda* del pueblo original que aquí se encontraba. La encomienda, no significaba tanto el cuidado del bienestar de los naturales como el forzado rendimiento laboral. Hoy, lo podemos entender como una forma de esclavitud.

La cuestión es que Suárez de Figueroa y Suárez Mexía supieron elegir las mejores tierras de la provincia, que el primero conoció antes que Jerónimo Luis de Cabrera porque lideró la avanzada que antes de la Fundación partió desde Santiago del Estero, donde Cabrera permaneció a la espera, para recorrer estos territorios y elegir el sitio óptimo donde erigir la futura ciudad de Córdoba. Y en esta merced quedaron posteriormente comprendidos los territorios donde en el siglo XIX surgieron Villa Nueva y Villa María.

La inmensa extensión territorial comprendía veinte leguas de largo por cinco de ancho hacia ambas márgenes del río, lo que significaba doscientas cincuenta mil hectáreas aproximadamente. En esta geografía, ahora en manos privadas –los aborígenes no tenían el sentido de propiedad individual de la tierra–, quedaban comprendidos dos importantes asentamientos aborígenes: Yucat y Masangano –actual San Antonio de Yucat– y junto con ellos la mano de obra "gratuita" de los aborígenes para futuros proyectos de producción.

Pero Lorenzo Suárez de Figueroa falleció en 1595 en Santa Cruz de la Sierra –actual Bolivia–, provincia de la que había sido designado gobernador.

Es entonces que su hija, Catalina Cabrera de Figueroa, hereda las posesiones que el otrora compañero de aventuras del fundador de Córdoba tenía en esta provincia, incluidas las tierras del Ctalamochita que Suárez de Figueroa compartía con Suárez Mexía. A partir de este episodio se procede a la subdivisión del inmenso territorio y surgen de esta manera las estancias de Yucat y, luego, aguas abajo la del Paso de Ferreira.

La mujer se había casado en segundas nupcias con Juan de Ávila y Zárate, con quien residía en Córdoba y, si bien nunca vivieron en estas tierras, fueron los primeros en introducir ganado –principalmente mular– que comercializaban en el Perú y hasta erigieron un molino harinero en el paraje de Masangano.

La herencia del inmueble recibido por Catalina Suárez de Figueroa incluía la encomienda de los indígenas que se encontraban allí desde tiempos inmemoriales, quienes constituirían, como ya dijimos, la mano de obra forzada con la que contarían estos terratenientes para la expansión productiva y comercial de los campos de Yucat.

Este desarrollo incipiente de la Estancia comenzó a decaer con el fallecimiento de Ávila y Zárate en 1616. Su esposa, quien se había vuelto a casar, dejó de existir

en 1640 y fue entonces que en el reparto de herencias entre los ocho hijos de Catalina Suárez de Figueroa con su primer marido, su hija menor, Lorenza, se hace acreedora de las tierras de Yucat, las que sesenta y cinco años atrás recibiera en merced su abuelo, quien arribara a estos lares en la expedición fundadora de Jerónimo Luis de Cabrera. Lorenza estaba casada en segundas nupcias con Juan López Fiusa y con él se radicaría en la estancia de Yucat, iniciando la definitiva colonización de estas tierras. López Fiusa sería un actor fundamental en el desenvolvimiento histórico de la región.

Reparto de tierras y hombres

Cuando los españoles fundaron la provincia de Córdoba redujeron a los aborígenes y los sometieron a múltiples trabajos, como el cultivo de la tierra de acuerdo a los parámetros hispanos, la construcción de molinos, viviendas, iglesias, la manufactura de la madera y, en determinadas regiones del territorio provincial, los naturales fueron la mano de obra forzada en minas y canteras.

Los trabajos se organizaron bajo la institución de las encomiendas, que de acuerdo a la legislación española aplicada en las nuevas tierras conquistadas consistía que un determinado número de indígenas o todos los de un poblado o región, quedaban bajo la autoridad de un español al que debían prestar servicios. Por este "tributo" personal, el encomendero se comprometía a instruir a los aborígenes en los principios de la fe católica y en normas de vida civilizada.

Las encomiendas, que se concedían por una vida o por dos, pasando en este caso a la mujer o a los hijos, solían incluir a pueblos enteros, todos los individuos que allí habitaban, incluidos los caciques, con sus rancherías y aguadas. Por esta concesión que le hacía la Corona de España sobre las tierras conquistadas, el encomendero debía pagar una tasa anual por cada aborigen que tenía a su servicio.

En cuanto a las tierras que el indígena trabajaba, estas pasaban a ser propiedad del español por la "merced" que le otorgaba el gobernador y capitán general.

Juan López Fiusa

Promediaba el siglo XIX cuando el portugués Juan López Fiusa llegó desde la ciudad de Córdoba a reconocer las tierras heredadas por su esposa. Meditando

sobre la vida frente a las rumorosas aguas del Ctalamochita, el lusitano decidió que este era su lugar en el mundo y plantó la semilla del futuro.

El acaudalado oriundo de la Villa de Ponto de Lima, en la ribera del Muiño, Portugal, sumó a los aborígenes a su proyecto de expansión económica y territorial poniendo en marcha la primera experiencia colonizadora y la primera explotación sistemática del hombre por el hombre en esta región.

Después de hacer un claro en el bosque para construir su vivienda y una capilla, plantó frutales, sembró la huerta, labró los campos y restableció el molino harinero que algunas décadas atrás instalara Juan Ávila y Zárate. También introdujo diez mil cabezas de ganado vacuno y más de quinientos toros.

En algunos de sus documentos epistolares dejó constancia de que disponía de doscientos peones, algunos de los cuales campeaban el ganado por su inmensa extensión territorial y regresaban al epicentro de la propiedad cada treinta días. Por supuesto que estos peones no eran otros que los pacíficos y otrora libres aborígenes de Laguna Honda; sitio que distaba tan sólo una legua de la casa del portugués.

Tan rudas tareas, que quebraban el hábito cultural de los naturales y los sometían a sistemáticas faenas agrícolas ganaderas, fueron haciendo estragos entre los indígenas de Yucat; pero no tanto como para decretar su extinción a tan sólo treinta años del comienzo de la empresa colonizadora de Fiusa quien, en 1683, solicitó al gobernador de Tucumán más tierras por considerarlas desocupadas ya que, según declaró, los antiguos dueños de las mismas se habían extinguido.

Como buen lusitano, López Fiusa era hábil para los negocios y multiplicaba su fortuna notablemente. Desde Yucat comercializaba ganado mular que era trasladado hasta el Perú –cuatro mil de estos animales en una oportunidad y diez mil vacas en otra– y hacia el puerto de Buenos Aires enviaba harinas y cueros. También comercializaba con el Paraguay.

Fiusa introdujo esclavos negros en su estancia, cuyos descendientes se pueden registrar hasta promediar el siglo XIX, según consta en documentos de archivo.

Fue un hombre de prestigio que se desempeñaba como alguacil mayor de la Santa Cruzada, cargo para el que fue designado por el gobernador del Tucumán. Su función era combatir el contrabando, para lo que debía recorrer campos y caminos con la función de confiscar las carretas que transportaran mercaderías o esclavos sin registro oficial.

En medio de la inmensidad vegetal, ya viudo y senil, Juan López Fiusa ingresa de la mano del padre Francisco Zarza, su amigo y confesor, como monje a la Orden de la Merced en la ciudad de Córdoba. El 11 de marzo de 1700, muy poco tiempo antes de morir, recibe el hábito mercedario. Pocos días después, el hermano portugués Juan López Fiusa expira en su celda monacal. Era el día 21 de marzo de 1700. Antes de su deceso, firmó testamento a favor de la Orden de la Merced de la Iglesia Católica, que de esa manera se hizo poseedora de la inmensa riqueza territorial que el lusitano había forjado a fuerza de tesón, sacrificio personal y trabajo aborigen.

La gran donación

En 1684, Juan López Fiusa quedó viudo y cuatro años después, persuadido por el padre Francisco Zarza y atribulado seguramente por la insoportable soledad de las horas bucólicas en la estancia de Yucat, ingresó al convento mercedario.

Pocos días antes de ser ordenado religioso, el portugués escribió el siguiente documento que nos da una perspectiva de lo que sentía aquel hombre:

Sepan cuanto esta pública escritura vieren como yo, el capitán Juan López Fiusa, vecino y morador de esta ciudad de Córdoba, provincia del Tucumán, otorgo y digo que yo me hallo cargado de años que me imposibilitan de poder administrar mis bienes, derechos y acciones muebles y raíces. Y tan desamparado de deudos por ser natural de los reinos de España; y sin herederos forzosos que puedan regir y gobernar mis bienes muebles y raíces, ni cuidar de que mi cuerpo sea sepultado, ni por mi alma los sufragios de que necesita.

Con el ánimo de tomar el hábito de la sagrada religión de Nuestra Señora de la Merced y morir y vivir en ella lo poco que restare de mi vida, en cuya virtud he pedido al Reverendo Padre Maestro Fray Francisco Zarza, comendador de este convento de esta ciudad de Córdoba, que por Dios y su bendita madre me reciba y del santo hábito de la dicha sagrada religión, porque conozco serme útil para mi salvación por la grande y bastante satisfacción que me asiste (...) y porque el dicho convento se halla pobre y sin medios y el tiempo que yo viviere me ha de sustentar, y fallecido que sea se me ha de hacer mi entierro y demás sufragios como uno de los religiosos hermanos de la dicha sagrada religión; por todo lo

cual y otras causas justas que me mueven, por la vía y remedio que más firme sea, libre y pura, perfecta e irrevocable, al dicho convento y su prelado y religiosos, para siempre y perpetuamente, de la estancia y tierras que fueron de los indios llamados yuca.

Estas palabras denotan la soledad de aquel hombre y la imposibilidad de afrontar en esa condición el tramo final de su vida. Por otra parte, la última frase de lo transcrito es una patética muestra de lo que significó el despojo de la Conquista: "... de la estancia y tierras que fueron de los indios llamados yuca...".

La capilla de Yucat

Es la construcción más antigua que permanece en pie en la región de Villa María. Todo hace suponer que fue erigida por el capitán Juan López Fiusa cuando éste se asentó en tierras de Yucat. Allí permanece, con sus muros atestiguando el paso del tiempo, la pequeña capilla que atesora nuestra más profunda historia. Construido por manos indígenas a mediados del siglo XVII, aquel oratorio fue destinado a capilla pública por fray Pedro Nolasco Melgarejo entre 1773 y 1775.

Capilla de Yucat

En el pequeño templo se celebraron los ministerios sacerdotales hasta 1919, cuando comenzó a utilizarse como escuela para los niños de la estancia de Yucat, pero siempre conservando su aspecto colonial. Esta escuela funcionó hasta 1971, año en que se construyó el edificio de la escuela fray Venancio Taborda.

Fue en 1919, también, cuando se inauguró la nueva iglesia de la estancia mercedaria, justo en el lugar donde se erigiera la casa que ocupó López Fiusa durante su vida campesina.

Efectos de la conquista

Es sabido que la conquista española de América dejó como "efecto colateral" el genocidio aborigen. Millones de seres humanos cuyo pecado no era otro que ser originarios de la tierra que habitaban y que otros codiciaban, perecieron como consecuencia, no sólo de los tiros de arcabuz que apagaron los gritos de libertad, sino principalmente por el quiebre cultural que produjo la Conquista.

No fue "un encuentro de dos culturas", como tanto se dijo. Lo que ocurrió en esta parte del mundo a partir del arribo de Cristóbal Colón fue el sojuzgamiento y la supresión de una cultura por otra, con millones de vidas cobradas como tributo a semejante empresa.

En la región de Villa María, este "efecto colateral" también fue terrible para el pueblo originario. Se supone que la presencia indígena era importante en esta zona y no "expresiones humanas aisladas", como alguna vez se dijo.

Cuando los conquistadores solicitaban determinadas tierras en pago por sus servicios a la Corona pensaban en el futuro rédito productivo de las mismas, porque la mera posesión de la tierra como valor de cambio no significaba demasiado. Con la entrega de las tierras venía incluida la encomienda –casi la propiedad– de los habitantes primitivos que en ellas vivían. Al solicitar para si la extensión que luego sería la estancia de Yucat, Lorenzo Suárez de Figueroa lo hace sabiendo que en este territorio existe una importante comunidad aborigen y que ésta constituiría la mano de obra necesaria para la expansión productiva de su merced, lo que luego materializaría el esposo de su nieta, Juan López Fiusa.

Los europeos no venían a esta parte del mundo a trabajar como peones, sino a enriquecerse a fuerza de guerras y conquistas. Para las faenas de todo tipo estaban los naturales quienes, a partir de la evangelización, se prestaban mansamente a los

designios de sus encomenderos o patrones –aunque sin relación laboral, como la conocemos ahora–, a pesar de que las rebeliones siempre estaban a la orden del día.

Si bien existían disposiciones de la Corona tendientes a imponer el buen trato y el respeto territorial de los aborígenes, éstas eran simples formalidades a veces rayanas con la hipocresía. A miles de kilómetros de distancia de España la realidad era otra. Así sucumbieron los indígenas de América, incluidos los de Yucat. Basta tener en cuenta detalles de documentos de la época para entender el exterminio del pueblo originario de nuestra región.

Cuando López Fiusa traslada diez mil cabezas de ganado a Bolivia, según consta en un documento epistolar firmado por el lusitano, utiliza para ello centenares de arrieros aborígenes. En esa penosa marcha, que duró algunos años, estos indígenas afrontaban no sólo la inclemencia del tiempo a la intemperie sino el acecho de los indómitos aborígenes del Norte. Muchos de estos pobladores de la ribera del Ctalamochita perecieron en el camino.

Otro de los flagelos infligidos por la Conquista y que diezmó a los naturales fue la destrucción de sus sembradíos por el ganado introducido indiscriminadamente, principalmente mular, en las incipientes estancias hispanas. Sabido es que la agricultura de los llamados comechingones se pulverizó rápidamente bajo las patas de este ganado. Mulas, caballos y vacas arrasaban con sembradíos y sistemas de riego ante el estupor de los indígenas, que comenzaron a sucumbir por la desaparición de sus ancestrales fuentes alimentarias.

En 1630, por ejemplo, hubo una gran invasión de langostas; insectos a los que recurrieron los aborígenes para saciar su hambre. Esto produjo una epidemia de "disentería de sangre" que dejó el tendal entre los hijos de la tierra.

También el traslado de indígenas de una encomienda a otra –verdaderos destierros– desmembraba a las comunidades originarias, destruyendo clanes y familias. Como sucedió en 1659, con López Fiusa ya instalado en Yucat, cuando un contingente de aborígenes provenientes del río Tercero fue introducido para el trabajo en la ciudad de Córdoba. ¿Provenían de Yucat aquellos desterrados?

Los hijos de la tierra eran útiles para todo servicio; aun para los más pintorescos. Tal es así que en 1595, cuando en la ciudad de Córdoba residían tan sólo cincuenta vecinos asistidos por seis mil aborígenes, el Cabildo se vio obligado, ante tantos abusos, a dictar la prohibición de que las señoras se hicieran trasladar por los

naturales en sillas o literas; al menos más allá de los límites de la comarca. Aquellos hombres debían ser preservados para trabajos mayores.

Los campos donde hoy se yergue orgullosa la ciudad de Villa María fueron cimentados por la estirpe hispana, pero también por la ignominia y el genocidio cultural y étnico de los aborígenes.

Los esclavos africanos

Ante la gran mortandad de indígenas y, por tal motivo, la falta de brazos para continuar con la expansión económica de sus encomenderos, en la provincia de Córdoba comenzó la introducción de esclavos provenientes de África. Los barcos recorrían las costas de ese continente y los seres humanos eran cazados como animales para convertirse en mercancía que luego se transportaba a América. Para esta "depredación humana" existían compañías comerciales que contaban con barcos apropiados para tal fin, con el armamento necesario para defender el "botín"; pero también con la infraestructura que ese comercio requería: celdas, cepos y cadenas.

Este infame tráfico era especialidad de los portugueses. Ellos fueron quienes llevaron africanos esclavos a Brasil y también a Buenos Aires. Desde allí, aquellos infortunados eran trasladados en carretas a Córdoba y también hasta el Potosí, donde las minas requerían sangre y sudor esclavos, pues la "materia" aborigen se iba diezmando con los inhumanos trabajos a la que era sometida.

Algunas de aquellas carretas atiborradas de hombres, acerca de quienes se decía que no tenían alma –esa era la primitiva justificación de la esclavitud de los negros–, se detenían en los dominios yucanos de Juan López Fiusa para descargar las mercadería que éste había solicitado.

No habían transcurrido veinte años de la fundación de Córdoba cuando el Cabildo –que tenía jurisdicción en toda la provincia–, debido a la gran mortandad de indígenas gestiona ante la Corona, en 1591, el envío de seis mil esclavos africanos para el servicio de los vecinos. La solicitud se reitera en 1611; esta vez se piden negros esclavos de Guinea y de la costa de Brasil, a razón de doscientos por año y a cambio de productos de la tierra, logrados por el esfuerzo de los aborígenes y de los propios negros.

La conducta de estos "seres" se controlaba estrictamente. La evangelización y los azotes iban por el mismo carril. En 1614 el Cabildo reitera la prohibición de

sacrificar terneros para vender los cueros por parte de indios, negros, mestizos y mulatos. La pena impuesta consistía en la aplicación de doscientos azotes para quien incurriera en ese delito. Había que mantener el equilibrio comercial de ese producto.

En 1643, aproximadamente cuando Juan López Fiusa se establece en la estancia de Yucat, en la jurisdicción de Córdoba se registran más de dos mil esclavos negros. Muchos de ellos cumplirían faenas en los dominios del lusitano.

También en la estancia del Paso de Ferreira se registran negros esclavos. Cuando el proceso histórico devino en el surgimiento de un asentamiento humano que concluyó con el nacimiento de Villa Nueva en 1826, los pocos negros que quedaban de lo que fuera la estancia terminaron habitando en las barrancas del río y, según la tradición oral, sus viviendas no eran otra cosa que míseras cuevas cavadas en las mencionadas barrancas, entonces existentes en la margen derecha del Ctalamochita.

Pero los negros traían con su trágico destino las más diversas pestes. El traslado de la "mercancía de color" proveniente del África se realizaba en los tristemente célebres barcos negreros, donde el hacinamiento y las condiciones infrahumanas hacían estragos sanitarios entre aquellos desgraciados. Ya en 1621 se produce en Córdoba una terrible peste con el arribo de un contingente de negros y en 1700, año en que fallece Fiusa, una epidemia de viruela infecciosa flagela a la población, se extiende a los aborígenes y produce un número indeterminado de muertes.

Pero la mayor tragedia sanitaria de entonces, que diezma la población negra de la provincia de Córdoba y que también se extiende a los naturales, se produce en 1718.

Con la introducción de seiscientos esclavos negros traídos de África por mercaderes ingleses, se expande una terrible peste, desconocida en aquellos tiempos, que hace estragos en la ciudad de Córdoba y se disemina a trescientas leguas alrededor, lo que comprende las estancias de Yucat y del Paso de Ferreira, de la que hablaremos más adelante. Este flagelo se cobró la vida –según cifras oficiales de entonces– de cuatrocientos negros, tan sólo en las estancias jesuíticas de la provincia. Faltaría contar los muertos entre negros y aborígenes confinados en otros establecimientos del territorio cordobés.

Se calcula que, al finalizar el siglo XVIII, en la provincia de Córdoba había siete mil esclavos negros. Muchos de aquellos desgraciados seres, víctimas de un

tiempo regido por valores reñidos con la dignidad humana, abonaron con su sangre y sufrimientos el humus de esta tierra.

La sangre cruzada

La estancia de Yucat fue un importante centro de fusiones étnicas que, en definitiva, sesgó embrionariamente los rasgos distintivos de una región. Estaba el aborigen y llegó el blanco. Y el blanco trajo al negro; y el aborigen y el negro se unieron en el sufrimiento y la degradación humana a la que los sometió el blanco.

Pero el blanco miró a la mujer aborigen y ésta lo sedujo, pues había una mutua atracción. Y cuando el blanco fecundó a la aborigen nació el mestizo, devenido en criollo. Ese gaucho era una especie de árabe modificado por el clima; ya que por la sangre española cruzaba la árabe que ocupó aquellas tierras durante más de setecientos años y acuñó su cultura, principalmente en las regiones del Sur, justamente de donde provenía la mayor parte de los primeros conquistadores de Córdoba.

Entonces, mientras el blanco se fusionaba con las hijas de la tierra, el aborigen deseó a la negra y el negro a la aborigen; y de esos amores consumados nació el zambo.

También entre blancos y negros ardió la piel en tiempos de sed. Y los hijos de aquellos fueron llamados mulatos. En las estancias de la provincia de Córdoba las negras tenían hijos blancos; pero nunca se supo de una mujer blanca que tuviera hijos ilegítimos de un negro.

Luego, la mulata o el mulato en alguna noche del tiempo amaron con el blanco o la blanca y dieron a luz al morisco. Después, el blanco se relacionó con la morisca y nació el chino.

Múltiples fueron las combinaciones que en el silencio de los pliegues de la Historia forjaron la identidad, en permanente movimiento, de nuestro pueblo. Luego llegaría el inmigrante italiano, francés, inglés, vasco, alemán, suizo, árabe, croata o serbio; dispuesto a pulir, aún más, las aristas del crisol étnico que ilumina el presente.

UN PUENTE CENTENARIO SOBRE EL RÍO SEGUNDO O XANAES

Ángela Mita Tabares

Introducción

El Puente carretero sobre el Río Segundo o Xanaes cumplió su centenario en el año 2015. Este acontecimiento nos motivó a realizar una investigación histórica con el objetivo de conocer el proceso desarrollado desde los antecedentes e inicios de su construcción hasta quedar librado al servicio público.

Se trata de un puente que ha identificado a las dos ciudades que une y comunica: Pilar y Río Segundo, de importante valor simbólico por lo que tiene de enlace, de comunicación, de recuerdos, de aproximación de los habitantes de un lado del río con los de la otra margen, además de ser un balcón desde donde se tiene una vista asombrosa del río y de la vegetación que rodea su cauce.

Si bien abordar este tema es tarea casi exclusiva de la ingeniería, en esta instancia lo haremos desde una mirada histórica. Este análisis actuará, por lo tanto, como una herramienta pertinente para su valoración como patrimonio cultural.[1] Somos conscientes que, no solo toda la sociedad, la ingeniería civil, en este caso, debe implicarse en el reconocimiento y salvaguarda del patrimonio por él mismo generado. Ya que como pieza de la ingeniería representa un tiempo tecnológico y socio económico cultural, del desarrollo de esta sociedad, de esto se desprende su valor histórico, arquitectónico, cultural, ambiental.

Dada la escasa documentación y bibliografía existente sobre este tema recurrimos, en gran medida, a la información obtenida de los diarios*: La Patria, La Verdad, El País, La Voz del Interior y Los Principios.*[2]

A lo largo de todo el recorrido del Río Segundo, por los departamentos Santa María, Río Segundo y San Justo, localizamos una amplia región con numerosos

[1] En el Convenio de Granada (1985) se extendió el concepto de patrimonio a las construcciones de ingeniería en el conjunto de las llamadas obras públicas.

[2] Tal vez una búsqueda más exhaustiva que la realizada por nosotros pueda ser más fructífera.

puentes.Su presencia en este espacio geográfico está ligada a dos razones: a) caminos y b) líneas férreas.

Así encontramos en algunos lugares ambos tipos de puentes dispuestos casi paralelos y muy cercanos entre ellos, en otros espacios se hallan alejados uno de otro o bien se localiza un solo puente (carretero o ferroviario.)[3]

---

[3] Se han relevado los siguientes tipos de puentes a lo largo de todo el curso del Río Segundo o en localidades próximas a este: (Agradezco los aportes de: José L. Zampini y Carlos Ferreyra)

Puentes carreteros:

- Puente de Marull a Balnearia, se encuentra sobre la RP17, a 4km al este de la localidad de Marull y a 11 kilómetros de Balnearia, de una sola mano, inaugurado en 1927, paralelo a puente ferroviario habilitado en 1913. A la vez en 2007 se habilitó un nuevo puente (el tercero) de dos manos.
- Puente San Rafael, la localidad más cercana a este es Marull que se encuentra a unos 15 kilómetros de distancia, está ubicado en el medio del campo. El puente es de tipo arco, solo puede transitar un vehículo a la vez, actualmente no es muy transitado debido a su aislamiento. Fue habilitado en 1940.
- Puente de la Villa del Tío, se encuentra al oeste de la localidad de Villa del Tío a unos 6 kilómetros, y al sudeste de la localidad de Pichanas a una distancia de 12 kilómetros, es un puente de un solo carril y es un poco más transitado que el puente San Rafael.
- Puente del Fuertecito, se encuentra a unos 3 kilómetros de la localidad del Fuertecito en dirección norte. Tiene capacidad para que circulen dos vehículos al mismo tiempo. Concluido en 1937.
- Puente de Arroyito, se encuentra al noreste de la ciudad y cruzarlo permite llegar a las localidades de Tordilla y La Para.
- Dos Puentes en La Curva, está ubicado al oeste de la localidad de la Curva, el mismo pueblo se encuentra ubicado entre Arroyito y Tránsito. Fueron inaugurados en octubre de 1931.
- Puente de la Villa del Tránsito, ubicado apenas a unos 800 metros de la localidad con su nombre al cruzarlo permite llegar a localidades rurales como Plaza Bruno y a Capilla del Carmen. Construido en mayo de 1927 y reconstruido en octubre de 1929.
- Puente de Capilla del Carmen, se encuentra a 2 kilómetros en dirección norte de la localidad de Capilla del Carmen, es un puente moderno y cuenta con 2 carriles.
- Puente nuevo Villa del Rosario, está ubicado sobre la RP10 en el lado noreste de la ciudad, tiene dos carriles. La obra se inició en 1913 y fue inaugurado en 1924.
- Puente viejo Villa del Rosario, esta al norte de la ciudad, es un puente de un solo carril.
- Puente del Rincón, ubicado a 2 kilómetros en dirección noroeste del pueblo del Rincón, es un puente bajo de solo un carril.
- Puente en Costa Sacate: Concluido en mayo de 1928.
- Puente de la autopista Córdoba-Villa María.
- Puente Cosme- Lozada: Inaugurado en 1931.
- Puente en Despeñaderos: concluido en agosto de 1935.

Vinculando las ciudades de Pilar y Río Segundo, sobre el río homónimo, se encuentran los siguientes puentes: *Ferroviarios:* a)-*El puente ferroviario* sobre el Río Segundo construido en 1870 por el Ferrocarril Central Argentino, que unía Rosario con Córdoba. Este primer puente fue reemplazado por el grandioso puente de hierro en el año 1907, al que se lo nombra como: "puente negro" o "puente grande o puente del ferrocarril". b)-*El puente chico*, en Pilar. Ubicado ocho cuadras antes del inicio del puente ferroviario, formando parte de esta estructura pero separado de esta, probablemente sobre un antiguo brazo del río hoy inexistente.

***Carreteros**:* a) *El puente carretero* sobre el Río Segundo (y del cual nos ocupamos en este trabajo) una obra comenzada en 1910 y finalizada en el año

---

- Puente de la R36.
- Puente de la autovía los Despeñaderos.
- Puente de zona Rural de los Despeñaderos
- Puente de Los Molinos.

Puentes ferroviarios:

- Puente de Marull a Balnearia, el puente fue construido en el año 1913, suplantando al puente provisorio de 1910, por esas vías, que dejaron de funcionar entre 1978 y 1981 (se cerró en dos tramos), tenía su recorrido el Ferrocarril Central Norte Argentino, luego llamado Ramal "A" del Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano, que unía Deán Funes con laguna Paiva.
- Puente de La Curva, actualmente es de la línea Belgrano Cargas y sigue en funcionamiento. se encuentra paralelo al puente de la RN19.
- Puente de la Villa del Tránsito, se encuentra paralelo al puente de la Villa de Tránsito, es un puente muy antiguo y la línea ya no está en funcionamiento, esta línea llegaba hasta un lugar conocido como el Picaflor, donde se encontraba un gran aserradero de la época. Esta línea llegaba hasta tránsito donde se conectaba nuevamente con la línea del Belgrano Cargas.
- Puente de Villa del Rosario, Se construyó para posibilitar la línea a Sumampa F.C. Mitre. que inaugurado el 2 de Abril de 1933, actualmente sigue en funcionamiento y pertenece a la línea Belgrano Cargas.
- Puente de Los Despeñaderos.
- Puente de Los Molinos.

Puentes abandonados o en desuso:

- Puente del Fuertecito, está ubicado al lado del nuevo puente del Fuertecito, fue reemplazado porque su estructura se estaba deteriorando y solo era de un carril.
- Puente de Arroyito: ya no está más en su ubicación original, fue trasladado cerca del predio de los Boy scouts de la ciudad. Fue reemplazado porque tenía capacidad para un vehículo y por la construcción de la ruta E-52 que une las localidades de Sacanta con la Para.

Otros puentes: Puente colgante de Arroyito y Puente Canal cerca de Lozada.

1915. b) El Puente *"Vado"* reconstruido en el año 2010.[4] c) *El puente urbano "Héctor Hugo Gamaggio"* inaugurado el 16 de octubre de 2012.[5] d)El puente sobre el Río Segundo en la autopista Rosario –Córdoba.[6] Podemos mencionar también, si bien no se encuentran sobre el río, el *puente cruce de la autopista* que da acceso a la ciudad de Río Segundo y el puente sobre la ruta C 45.

La construcción de un puente es una de las actividades ingenieriles en las que se hace más evidente la transformación de la naturaleza porque actúa sobre el territorio y sus obras se insertan en el medio geográfico. Por esta causa se ha afirmado que los puentes humanizan el paisaje.[7]

---

[4] *La Voz del Interior*, 30 de noviembre de 2010- El puente Vado sobre el río Xanaes que une las ciudades de Río Segundo y Pilar quedó inaugurado el 30 de noviembre de 2010 con la presencia del Gobernador de la Provincia. Tiene una longitud total de 121 metros por 10,7 de ancho, de los cuales 8,30 metros es de calzada. Además, se ejecutaron los accesos en ambos extremos de la obra para hacer transitable el camino. La inversión realizada fue de 2.448.961 pesos, según se precisó. En el lugar, el gobernador Juan Schiaretti afirmó que *"era inconcebible que dos ciudades que comparten actividades educativas, sociales y económicas como son Río Segundo y Pilar, estuvieran comunicadas sólo por el puente viejo metálico sobre la ruta 9 sur"*. Además, el mandatario provincial agregó que este nuevo sistema de comunicación quedará definitivamente solucionado cuando se inaugure a mediados de 2011 el nuevo puente del Bicentenario.

[5] *La Voz del Interior*, 16 de octubre de 2012. La obra de 231,18 metros de longitud total tiene un ancho de calzada 8.30 metros y veredas peatonales de 2.50 metros en ambos laterales en cuyos extremos van las correspondientes barandas para brindar seguridad a los vecinos. Esta obra descongestiona el tránsito en el viejo puente carretero sobre la ruta 9 sur. La obra demandó una inversión de unos 9 millones de pesos, según se indicó. Cuenta con sendas peatonales diferenciadas en ambas manos, protegidas con barandas y sistema de iluminación. A partir de la iniciativa del presidente provisorio de la Unicameral, Carlos Alessandri, la Legislatura provincial aprobó designar con el nombre de "Intendente Héctor Hugo Gamaggio" al nuevo puente sobre el Río Xanaes.

[6] En el año 1996 el gobierno de la Provincia de Córdoba adjudicó a la empresa Caminos de las Sierras S.A, la construcción, operación y mantenimiento de la Red de Accesos a la ciudad de Córdoba. En el Contrato N°2 se trataba sobre el estudio y proyecto de la Segunda Calzada e intersecciones de la Autopista Pilar-Córdoba. Formaron parte de este proyecto: El puente sobre el Río Xanaes, Intersección de acceso a Río Segundo, Intersecciones con: la Ruta N°13, acceso a Toledo y camino a Capilla de los Remedios .La obra fue entregada para su ejecución a la firma Ing. Leoni y asociados: Título de la obra: Puentes Autopista Córdoba-Río Segundo. Lugar: Provincia de Córdoba. Comitente: Consulbaires S.A. El tramo de la autopista Córdoba-Pilar comenzó en marzo de 1998 y fue inaugurada en 1999, en tanto que toda la autopista fue inaugurada el 22 de diciembre de 2010.

[7] ARENAS DE PABLO, Juan José, Caminos en el aire: Los Puentes, Madrid, Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2002, p. 60-80.

A partir de la difusión de los conocimientos que este trabajo pueda aportar anhelamos la preservación de este puente centenario por su valor patrimonial industrial, cultural, histórico y paisajístico del lugar.

Esta investigación histórica es sólo una primera aproximación al tema. Pensamos que los vacíos que pueda contener logren servir para plantearse nuevos interrogantes, nuevas hipótesis, que sirvan de base a futuras investigaciones.

Algunas consideraciones teóricas

Un puente es una construcción, tangible e intangible, que permite salvar obstáculos naturales como ríos, valles, lagos o brazos de mar; y obstáculos artificiales como vías férreas o carreteras, que se presentan en una determinada vía de comunicación. Siendo el resultado de un momento histórico-político social-económico.

Existen otras formas de definir un puente que pasan de la filosofía, literatura, arquitectura, religión, la poesía. "…de esa manera de ser algo funcional pasó a ser un nexo entre ciudades, un nexo entre culturas, entre caminos, entre la fe y el hombre...Es por eso que a la máxima autoridad del cristianismo se lo denomina Sumo Pontífice (Gran Pontonero), derivado de la palabra PONTIFEX que significa constructor de puentes, podemos decir que es el puente entre lo divino y el hombre."[8]

Actualmente, los más prestigiosos ingenieros de puentes, lo definen con nuevas miradas. Así, un puente es considerado como: "…un servicio social."[9], "… un gran elemento conformador del paisaje urbano desde el punto de vista artificial."[10], "una estructura, un patrimonio."[11]

La evolución de los puentes a lo largo de la historia ha sido notable y su construcción fue progresando de acuerdo a la necesidad que de ellos se tenía. Si bien, siempre estuvieron ligados a la comunicación y el tránsito comercial de una región a otra.

---

[8] FERRARI, Enrique, Puentes: http://www.icomos.org.ar/wp-content/uploads/2013/05/ferrrari.pdf.

[9] ARENAS DE PABLO, Juan José, Caminos en el aire: Los Puentes, Madrid, Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2002, p. 30-40.

[10] CALATRAVA, Santiago, Elpaís.com/El País Semanal. Arquitectura. Polémico Calatrava/14/10/2015.

[11] VIRLOGEAUX, Michel, entrevista realizada el 7 de agosto de 2015 en:https:// la croix.com/…/Quand-il-est-reussi-un-pont-fait-le-paysage.

En nuestro país en los inicios del siglo XX la mejora de caminos y la construcción de puentes también estuvieron ligados al auge del transporte automotor[12].

Al respecto según palabras de Leonardo Fernández Troyano "…es difícil, sino imposible, hacer una historia lineal de los puentes."[13] Podemos señalar que su origen tuvo que ver con la necesidad de cruzar pequeños arroyos y ríos utilizando para ello troncos de árboles o piedras en caso de ser arroyos pequeños. Actualmente la técnica evolucionó hasta los grandes puentes colgantes, transformándolos no solo en un elemento básico para una sociedad sino en símbolo de su capacidad tecnológica.

De los primeros puentes se pasó a los arcos hechos con troncos o tablones y con piedras, usando un soporte simple y colocando vigas transversales. La mayoría eran de construcción sencilla y soportaban pocas cargas pesadas. Fue esta causa la que llevó al desarrollo de mejores puentes. El arco fue usado por primera vez por los romanos para puentes y acueductos y podían soportar mayor peso. También usaron cemento, que reducía la variación de la fuerza que tenía la piedra natural. Después de esto, la construcción de puentes no sufrió cambios sustanciales durante mucho tiempo.

En el medioevo se consideraba a los ríos como una defensa natural contra las invasiones, por lo que no consideraban necesario la construcción de los medios para salvarlos. El puente era un punto débil en el sistema defensivo feudal, por lo que muchos de los que estaban construidos fueron desmantelados.

Durante la Edad Moderna, específicamente en el siglo XVIII, hubo muchas innovaciones en el diseño de puentes con vigas. Fue en este siglo, en el año 1716, que Hubert Gautin escribió el primer libro de ingeniería para la construcción de puentes.

Este primer periodo de la historia de los puentes: de piedra, mampostería (ladrillos) y los de madera terminó a finales del siglo XVIII con el primer puente metálico.

---

[12] PIGLIA, Melina, *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2014, págs. 53-85.

[13] FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo, El puente. Obra de Ingenieros, Revista de Obras Públicas: Órgano Profesional de los Ingenieros de Caminos, canales y Puertos. Madrid, N°3558, 2014, págs. 51-58.

La revolución del acero y el hormigón

Con la Revolución industrial en el siglo XIX, el hierro que no tenía la fuerza elástica para soportar grandes cargas fue reemplazado por el acero, con un alto límite elástico, lo que permitió construir puentes mucho más largos y con mayor capacidad de resistencia. Estos puentes se caracterizan porque sus propiedades no cambian considerablemente con el tiempo. La alta resistencia del acero implica poco peso de las estructuras las que duran de forma definitiva si tienen un adecuado mantenimiento.

En el siglo XIX se desarrollaron la mayoría de las estructuras y materiales de los puentes que consideramos modernos. Los ingenieros del siglo XX continuaron la forma de actuar del siglo anterior, si bien a fines de este siglo y comienzos del actual, en la construcción de los puentes, se comenzó a utilizar el hormigón.

Prácticamente solo se utiliza acero en casos especiales como cuando las luces –las distancias entre apoyos- son muy amplias.[14]

Según la opinión, de un importante constructor de puentes de hormigón, el eminente ingeniero español Javier Manterola: "El hormigón y el acero, son ya un poco primitivos. Los nuevos materiales, las fibras de vidrio y de carbono, las aramidas o las estructuras inteligentes que se adaptan a las acciones a que les sometes, van a cambiar las cosas y pueden traer una revolución que ni me atrevo a anticipar." [15]

Por lo tanto, y de acuerdo a lo señalado, las características de los puentes están ligadas a las de los materiales con los que se construyen, por esto pueden ser puentes de madera, de piedra, metálicos, hormigón y metal, de hormigón armado y los actuales de fibra de carbono y aramidas. "Una característica a destacar es que la construcción de los puentes modernos es un arte en el que se incluyen ingeniería y arquitectura."[16]Los últimos puentes incluyen la estética como otro elemento de las estructuras. Por ello se está terminando con una especie de enfrentamiento entre ingenieros y arquitectos en cuánto a quién le corresponden ser quienes se ocupen

---

[14] FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo, *Caminos sobre el agua. Visión histórica universal de los puentes*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999, p.120-127.

[15] El País, Madrid, 15 de abril de 2007.Entrevista a Javier Manterola.

[16] FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo, El puente. Obra de Ingenieros. Revista de Obras Públicas: Órgano Profesional de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, N° 3558, 2014, págs. 51-58.

de estas construcciones. Los más afamados ingenieros mundiales hablan de un trabajo conjunto entre la ingeniería y la arquitectura expresando que: "la ingeniería de puentes es una combinación maravillosa de ambas."[17]

Las formas que adoptan los puentes están directamente relacionadas con los esfuerzos que soportan sus elementos constructivos. "Estas configuraciones son: puentes de viga, puentes de arco, puentes colgantes y atirantados."[18]

Los puentes del siglo XXI son los puentes atirantados[19] de los que hay asombrosos exponentes como el puente atirantado más largo del mundo en la isla Russki (Rusia) sobre el Estrecho de Bósforo de 1.1004 mts de longitud, el Puente Sutong (China) sobre el río Yangtsé de 1.088 mts y el puente centenario (Canal de Panamá) de 1.052 mts. En Argentina algunos puentes atirantados son: El Puente Gral. Manuel Belgrano sobre el río Paraná que une Resistencia con Corrientes, el Puente de la Mujer en Buenos Aires, el Puente Rosario- Victoria, el Puente Internacional que une Posadas con Encarnación y el Complejo Zárate- Brazo Largo . Entre los puentes colgantes se destacan el de Santa Fe, Necochea, los cuatro puentes en Copina (Córdoba) del año 1930 y finalmente el Puente del Bicentenario inaugurado en el año 2010, sobre el Río Cuarto (Córdoba).

Los primeros puentes en Argentina

Resultaría muy extenso hacer una historia de los puentes en nuestro país nos limitaremos a una breve reseña:

El paso de ríos y arroyos significó en los comienzos de nuestra historia, algunos pequeños obstáculos eran salvados con piedras o madera. En 1868, en la provincia de Buenos Aires, se iniciaron los primeros estudios para emprender la construcción de puentes en los caminos principales surcados por arroyos y ríos. El ingeniero Luis Huergo[20] fue quien asumió la responsabilidad de encarar el primer Plan General de Construcción de Puentes en la provincia de Buenos Aires.

---

[17] HUSSAIN, Naeem, Entrevista 28 de noviembre de 2016. Estructurando.net.

[18] ARENAS DE PABLO, Juan José, *Caminos en el aire: Los Puentes*, Madrid, Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2002, p. 60-80.

[19] Un puente atirantado es un tipo de puente cuyo tablero está suspendido de uno o varios pilones centrales mediante tirantes que enlazan la pista directamente con el pilón

[20] Luis Augusto Huergo. Nació en Buenos Aires en 1837, fallece en 1913. Es reconocido como el 'especialista

A partir del ferrocarril se comenzaron a construir los puentes de hierro que se traían desarmados y se construían en el lugar por operarios calificados.

Entre los puentes más antiguos en nuestro país mencionamos.

- Puente sobre el río Picheuta: Mendoza. Es un puente de la época colonial, hecho en piedra y argamasa. Según algunos autores, por él pasó una de las columnas del ejército libertador en 1817.

- Puente del Márquez, de 1773, Provincia de Buenos Aires. Fue entrada y salida de diligencias, correos, arreos de animales y tránsito de los ejércitos patriotas en campañas libertadoras, escenario de batallas entre unitarios y federales.

-Puente de Gálvez: 1791 se inauguró el primer puente sobre el Riachuelo. Este puente tuvo muchos nombres, en un principio se llamó Puente de Gálvez, luego Puente de Madera, Puente de Barracas, y en la época de Rosas se lo pintó de rojo punzó y se le llamó Puente de la Restauración de las Leyes. Fue reconstruido varias veces siendo reemplazado por el actual Puente Pueyrredón (un puente levadizo) en 1931.

- Puente sobre el río Areco: Construido en 1857. Provincia de Buenos Aires.

- Puente Alsina: Se inauguró el 26 de noviembre de 1859. A lo largo de los años sufrió importantes modificaciones hasta llegar a su importante construcción actual.

- El puente Bosch es un puente balanceador que cruza el Riachuelo, uniendo Barracas con la localidad de Piñeiro, Partido de Avellaneda de la provincia de Buenos Aires. Este puente metálico levadizo fue inaugurado el 30 de julio de 1908

- El puente giratorio de Ensenada (también conocido, como puente giratorio de La Plata) fue inaugurado el 21 de diciembre de 1913.

- Puente Hipólito Yrigoyen: Es un puente colgante ubicado sobre el río Quequén Grande entre las ciudades de Necochea y Quequén. Inaugurado en 1929, con un largo total de 270 metros. Al construirse existían cuatro puentes, de su tipo, en el mundo.

---

en puertos' por antonomasia. Más que por sus múltiples realizaciones (Riachuelo, Asunción, Puerto Belgrano), hombre de ciencia y hombre de acción. En las universidades presidió las más altas funciones docentes. Maestro respetado y querido, pudo servir de modelo a la juventud. Fue legislador, fue ministro, exploró y estudió nuestros territorios, construyó puertos, tendió rieles en los desiertos de ayer, contribuyó al desarrollo de las industrias nacionales.

El puente carretero sobre el Río Segundo o Xanaes

El espacio geográfico

El puente carretero sobre el Río Segundo o Xanaes, une a las ciudades de Pilar y Río Segundo, situadas en la provincia de Córdoba, al Oeste del Departamento del mismo nombre. Pilar está ubicado sobre la margen derecha o sud del río, en tanto Río Segundo en la margen izquierda. Ambos núcleos poblacionales están localizados en el tramo correspondiente a su curso medio. Pilar, dista de la ciudad de Córdoba, aproximadamente, 45 kilómetros en tanto Río Segundo a 40 Km.

Asentados en una llanura ligeramente ondulada, a 338 metros sobre el nivel del mar con una suave pendiente hacía el río.[21] Desde el punto de vista geográfico integran la pampa semi-húmeda siendo su clima templado semi-seco con veranos calurosos y lluviosos e inviernos secos. El benigno clima cautivó, en el pasado, tanto a lugareños como a aledaños para residir o como lugar de veraneo donde se podía disfrutar de la calidez de las aguas de su río.

El Río Segundo tiene su cuenca tributaria en las cumbres de Achala y se forma de la unión de los ríos Anizacate y los Molinos. Recorre la zona central de la provincia de Córdoba[22] a lo largo de, aproximadamente, 270 km. en dirección O-E y desemboca en Mar Chiquita por medio del canal Plujunta.[23]

Si bien en la actualidad se lo denomina Xanaes no hay seguridad (documentada) que los pueblos originarios así lo designaran. En algunos mapas del siglo XVI, realizados por cartógrafos extranjeros, el río está registrado con el nombre de Xanaes y en la documentación correspondiente a los primeros años de la conquista española se lo asienta como "Río Navidad" o "Río Segundo."[24]

---

[21] Observatorio Meteorológico de Pilar. Provincia de Córdoba.

[22] Recorre los Departamentos Santa María, Río Segundo y San Justo.

[23] FAUD- U.N.C Urbanismo II, *Río Segundo. Datos físicos- espaciales*, Córdoba, 1997.pp.34-36. TERZAGA, Alfredo, Geografía de Córdoba, Córdoba, Ed. Assandri, 1963. p. 63

[24] TANODI, Aurelio, FAJARDO, María Elsa, DAVILA, Marina Esther, *Libro de las Mercedes de Tierras de Córdoba de 1573 a 1600*, Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades. Instituto de Estudios Americanistas, Serie Documental Nº V, Córdoba, Imprenta de la Universidad. 1953.

La construcción del puente

El Río Segundo o Xanaes actuó como eje desde donde se construyó gran parte de la historia de Pilar y Río Segundo. En épocas prehispánicas en sus márgenes moraron pueblos originarios que desarrollaron una importante cultura que fue interrumpida al llegar la conquista española. Estas tierras fueron entregadas como mercedes reales a los conquistadores, siendo, por estos, muy requeridas por lo que el curso de agua significaba para el establecimiento de sus estancias dedicadas a las actividades agropecuarias , por la ubicación estratégica del lugar y los importantes caminos que la atravesaban.

El Camino Real de Buenos Aires a Perú, el camino a Santa Fe, el camino de las tropas fueron los caminos más importantes que surcaban este curso de agua en la época colonial. El primero, cruzaba el río a la altura de Pilar y Río Segundo, siendo importante el movimiento de personas y carruajes que por él transitaban. El río presentaba algunos problemas a la hora de franquearlo: su importante caudal de agua y las crecientes que en determinadas épocas del año tornaban muy difícil cruzarlo. Las postas instaladas en ambas márgenes del río tenían entre sus funciones la de ayudar a cruzar carretas y viajeros proporcionándoles balsas y caballos.

El primer adelanto para atravesar el río, fue el puente construido por la empresa del Ferro Carril Central Argentino en 1870. Este primer puente fue reemplazado por un majestuoso puente metálico en el año 1907. Al lado del mismo estaban los descensos para realizar el cruce del rio. El trayecto del camino desde Pilara Río Segundo, corría paralelo al puente “Grande.”

El Ferrocarril Central Argentino originó la formación de dos centros poblacionales a la vera del Segundo: Pilar y Río Segundo. Ambos núcleos poblacionales crecieron vertiginosamente constituyendo sus principales instituciones: municipales, educativas, religiosas y de recreación. Paralelamente se instalaban comercios de diversos ramos e industrias. La población residente aumentó con la llegada de inmigrantes y las tierras se prodigaron en quintas, huertas y explotaciones agropecuarias. En esta época de progreso el puente ferroviario desempeñó un papel preponderante para la salida de su producción y el tránsito de pasajeros.

Y si bien el puente ferroviario trajo alivio en las comunicaciones, la construcción de un puente carretero era una necesidad apremiante dado que en épocas de crecidas

del río que hacían inviable la comunicación no solo entre las dos Villas sino para otras que conducían su producción para la ciudad capital.

Al respecto el 20 de abril de 1903 los miembros de la Comisión Municipal de Pilar elevaron una nota al Superior Gobierno de la Provincia, manifestando que a causa de las crecientes los caminos públicos, en las riberas del rio, contiguos al puente del ferrocarril, se encontraban en estado intransitables impidiendo la comunicación de esta población con la Villa de Río Segundo.[25] En periódicos, de fines del siglo XIX y comienzos del XX, se menciona, sin localizarlo, un "puente o paso" y "un camino público" que permitía el tránsito de las personas de una orilla a otra.

Desde estas publicaciones se advertía la necesidad de solucionar los graves perjuicios que las crecientes causaban entre las poblaciones ribereñas y otras del sur del Departamento que conducían sus arreos de ganado hacia Córdoba. Al respecto, en Abril de 1904 desde *La Voz del Interior* se reseñaba:

"…La comunicación entre las poblaciones de Río Segundo y Pilar hace dos años está interrumpida, pues el camino público que las ligaba fue destruido por las grandes crecientes de los dos últimos años, sin que hasta ahora el gobierno, por más que se le ha reclamado, haya hecho nada en el sentido de restablecer el tráfico entre ambas poblaciones. Esta negligencia por parte del gobierno ocasiona grandes perjuicios a los vecinos, no sólo a las poblaciones mencionadas sino también a otras del departamento del sud que tienen que viajar por dicho camino conduciendo arreos de ganado para el consumo de esa ciudad. En tanto las autoridades, como el jefe Político, nada hacen para remediar esta situación."[26]

Ese mismo año desde el diario *"La Patria"* se afirmaba: "…entre Río Segundo y Pilar no hay caminos."[27]

En 1905, desde otro periódico cordobés se puntualiza por primera vez[28] la necesidad de construir un puente en el lugar y señalando que el Gobierno Nacional

[25] COLAZO, Raúl, *Pilar y su tiempo*, Córdoba, marzo de 2012, Ed. Brujas. p.60.

[26] *La Voz del Interior*, Córdoba, abril 24 de 1904. Centro de Documentación Biblioteca Mayor. (En adelante CDBM).

[27] *La Patria*, Córdoba, mayo 10 de 1904. CDBM.

[28] En las publicaciones anteriores estaba implícito el tema de la construcción del puente sin mencionarlo.

tenía los fondos para su construcción en breve:

"En Pilar, hace más de 3 años que por las crecientes del caudaloso Río 2º quedó interrumpido el camino que une las dos poblaciones, teniendo que hacer un largo trayecto y cruzar el río por el paso que siempre ha ofrecido más dificultades por la hondura y que no es posible ir por otra parte. Las respectivas comisiones de Río 2º y Pilar nada han hecho para mejorar este camino público y cuya reparación costaría 800 pesos. Al efecto Crisólogo Oliva podría ceder unos 20 metros de su propiedad en toda la extensión desde el río hasta el paso a nivel. Se trata de una zona que es improductiva y le habría hecho un gran bien a la población para hacer el puente entre las dos poblaciones y que el Gobierno Nacional tiene destinado fondos para realizar pronto."[29]

Tales inconvenientes nos llevan a suponer que las autoridades lo habrán planteado ante quienes correspondía, señalando la necesidad imperiosa de un puente carretero, que no solo brindaría un servicio interno entre las dos villas sino que comunicaría la llanura pampeana con el centro y norte del país facilitando los negocios comerciales y con el puerto para la salida de la producción pampeana.

Existía también premura a nivel nacional debido al creciente número de automóviles[30] que circulaban por los intransitables caminos del país, por lo que era urgente mejorar la viabilidad con caminos más firmes y la construcción de puentes para salvar los obstáculos naturales. Unido a este tema se encontraban los primeros impulsos para difundir el turismo en el país.

Las gestiones efectuadas, por las autoridades y vecinos de Pilar y Río Segundo, hasta el momento no pasaban de esa instancia. Finalmente, Touring Club Argentina,[31]

---

[29] *La Verdad*, Córdoba, 12 de junio de 1905. CDBM.

[30] En 1914: 15.000 autos en Argentina. 1920: 50.000 y 100.000 en 1925. PIGLIA, Melina , *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2014, págs. 53-85.

[31] En 1907, una parte de los dirigentes del ACA, junto a otros miembros de la elite porteña (Anchorena, Álzaga, Aguirre, Arana, Beazley, Casares, Cobo, Gainza, Leloir, Martínez de Hoz, Paz, Pereyra Iraola, Santamarina, Tornquist, Unzué.) fundaron el Touring Club Argentino.
Desde sus orígenes, este tuvo como finalidad principal presionar ante el Estado en favor del mejoramiento de la vialidad y propender a que se mejoren y construyan los caminos y que se difundan los nuevos elementos de locomoción y el turismo. El Touring Club -sostenían en 1909- "no es, pues una institución

un selecto club porteño que tenía como finalidad presionar ante el Estado para mejorar la viabilidad en el país,[32] solicitó ante el Ministerio de Obras públicas de la Nación la construcción del puente sobre el Río Segundo. Respondiendo a esta petición se dispuso que la Dirección de Puentes y Caminos "dé preferencia a la preparación del proyecto y presupuesto de la construcción del puente sobre el Río Segundo."[33]

De hecho parecía un asunto a resolver expeditivamente ya que a principios de 1910, el Presidente de la República –José Figueroa Alcorta– firmaba el Decreto aprobatorio para la construcción del puente sobre el Río Segundo en el camino de Córdoba a Buenos Aires.

El Decreto establecía también que la obra sería presupuestada en 196.787$m/n (excediéndose en 60.000 a la cantidad destinada por la Ley 43.01)[34] y se autorizaba a la Dirección de Contabilidad para que sacara en 45 días (31 de marzo) a licitación la provisión su parte metálica (fue construido en la ciudad de Lieja, Bélgica, por los talleres de Nord de Liegue S. A) y por el término de 30 días la construcción de pilares, terraplenes, estribos, etc. y para el 30 de abril la relativa a el armamento y la adquisición de pintura.

---

deportiva; no es ni siquiera una institución automovilística, que se proponga exclusivamente difundir el automóvil. Es una institución que tiene por objeto mejorar los caminos y hacerlos llegar en buenas condiciones de vialidad hasta los centros productores y hasta todos los puntos del territorio donde palpite algún esfuerzo útil, donde se esconda una reliquia histórica y donde vibre una nota capaz de levantar el alma hasta la región ideal del placer por la belleza contemplada en su fuente más pura: la Naturaleza." Se definía como espacio de acción cívica más que de sociabilidad. Las conexiones políticas de sus prominentes asociados, le garantizaron al Club, no sólo los permisos oficiales necesarios para las obras y la colaboración económica del Estado, sino también la capacidad para influir de manera directa sobre el Estado con el fin de generar una política vial. Durante la década del diez llego hasta cierto punto a reemplazar a la inexistente burocracia vial.

[32] PIGLIA, Melina. 2011. Entre la acción civil y la ayuda mutua: el caso de los clubes de automovilistas en la Argentina de entreguerras. *Revista Transporte y Territorio Nº 5, Universidad de Buenos Aires*. pp. 6-28. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00502006.pdf
LOSADA, Leandro, *La alta sociedad de Buenos Aires de la Belle Époque*. Buenos Aires, 2008,Siglo XXI Editora Iberoamericana.pp.30-80.

[33] *La Patria*, Córdoba, junio 7 de 1909. CDBM.

[34] *Los Principios*, Córdoba, febrero 11 de 1910, p.4, A.A.C.

En el mismo Decreto se aceptaba la cesión gratuita de terrenos para el acceso Norte y Sur de dicho puente que hicieron los Sres.: Horacio J. Juárez; Avelino Ferreyra; Héctor Ferreyra y María de Ferreyra. La escritura definitiva fue firmada por el Ing. Soldano en representación del Ejecutivo.[35]

A principios de 1910 todo parecía indicar que la realización del puente era inmediata,[36]pero de la euforia de esos primeros días por esta gran obra se pasó a la indiferencia dado que la construcción no se realizaba y los materiales llegaban a "paso de hormiga" según se publicaba desde *La Voz del Interior:*

"…A paso de hormiga siguen llegando los materiales para el puente carretero que unirá Pilar con Río Segundo, al extremo que los ribereños miran con indiferencia tan importante obra, a causa del largo lapso de tiempo en que se les promete la construcción."[37]

En noviembre del mismo año se dio comienzo a la construcciónde l tan ansiado puente bajo la supervisión de "la Dirección General de Puentes, Caminos y Telégrafos", a cargo del ingeniero Juan Molina Civit.[38]

Los primeros trabajos de excavación generaron gran expectativa local. Se trataba de una empresa para nada sencilla, había que cruzar el caudaloso (por entonces) Río Segundo, y hacer frente a las periódicas crecidas del mismo.

Los pobladores de las dos Villas, que pronto el puente uniría, observaban con

---

[35] *Los Principios*, Córdoba, 6 de febrero de 1910. Archivo del Arzobispado de Córdoba. (En adelante AAC.)

[36] *La Patria*, Córdoba, junio 7 de 1909. CDBM.

[37] *La Voz del Interior*, Córdoba, 1 de setiembre de 1911. Hemeroteca de la Legislatura de la Provincia de Córdoba (en adelante HLPC).

[38] El ingeniero, Juan Molina Civit, había nacido en 1869 en la Provincia de Mendoza y se graduó de ingeniero civil en la Universidad de Buenos Aires. Realizó en Mendoza importantes obras: varios puentes, el pedestal del Cristo Redentor (1904) el Colegio Nacional, la sede del Banco de la Nación (también realizó la de San Juan), La Escuela Nacional de Vitivinicultura, el Kindergarten, la sede del Jockey Club (actual Dirección de Turismo), etc. En la actividad privada trabajó asociado con el arquitecto Gire con quien realizó la ampliación del Jockey Club en Buenos Aires y numerosas residencias privadas. Se afincó en Buenos Aires donde falleció en 1932. Su estrecha vinculación con la oligarquía local y porteña, su ubicación como funcionario jerárquico del Ministerio de Obras Públicas de la Nación y su formación profesional le posibilitaron una activa participación en la importante obra pública finisecular y de comienzos del siglo XX.

curiosidad el incesante bullicio en los alrededores, el ir y venir de trabajadores extranjeros, las toneladas de piezas de acero llegadas desde Bélgica, que iban dando forma a esta obra de vanguardia por su tamaño y características estructurales.

Enormes y continuos movimientos de arena, en la estación invernal, sentaron de a poco los pilares sustentadores bajo tierra, rodillos fabricados en acero cementado serían los encargados de absorber las vibraciones, manejando asimismo la dilatación y contracción derivada de las cambiantes temperaturas.

En los hechos la obra del puente se materializó a través de contratistas y subcontratistas que realizaban trabajos parciales como en la obra de mampostería y el armado de la estructura de hierro.

A mediados de 1912 se trabajaba en la construcción de un camino interno desde Río Segundo a Pilar hasta llegar al puente carretero. Dicho camino bifurcaba desde la calle Santa Fe, de Río Segundo.[39]

Por entonces se pensaba que los trabajos del puente estarían concluidos para el verano entrante, pero entre 1912 a 1914 las obras se detuvieron tres veces, activándose en junio del último año mencionado bajo la dirección del contratista Sr. E. J. Rodríguez Ortega, ya que se esperaba que al llegar la época de la creciente la mampostería quedaría lista.[40] En octubre de ese año1914 la parte metálica estaba concluida y se anunciaba que en 8 a 10 meses finalizarían con los trabajos.[41]

Debemos señalar que la ubicación no respondía a los anhelos de los pobladores de ambas Villas ya que se había pensado en otra ubicación para el puente, pero aceptaban esta por los inconvenientes que les ocasionaba franquear río y por haber sido una obra reclamada durante mucho tiempo.

En 1914 se habían concluido tres puentes en la provincia de Córdoba. Los del Salto sobre el Río Tercero en Almafuerte, Santa Rosa en Calamuchita y el de los Surgentes sobre el Río Tercero. El último sobre el Arroyo de Alta Gracia en dicho año se pondría al servicio público como los anteriores. El costo de estas obras fue de 276.504 pesos. Se estaba estudiando la construcción de diez puentes más en distintos puntos de la provincia donde representaban una necesidad, pero debido a

[39] *Los Principios*, Córdoba, Junio 16 de 1912. AAC.
[40] *Los Principios*, Córdoba, Junio 25 de 1914. AAC.
[41] *Los Principios*, Córdoba, 31 de julio de 1914. AAC.

las dificultades financieras se limitaron sólo a la construcción de tres puentes: sobre los ríos San Carlos, Mina Clavero y Sampacho, licitados y contratados por la suma de 108.705 pesos.[42]

El puente: Escenario de un suceso luctuoso

El 8 de abril de 1915 un homicidio tuvo como escenario el puente carretero sobre el Río Segundo, pasando la Villa de Pilar, frente a la estancia "La Fortuna" del señor Abelino Ferreyra.

Nos acercaremos a conocer detalles a través de la lectura del expediente judicial referente a este suceso[43], un documento que nos ilustra, además del hecho en cuestión, a los actores involucrados, sus profesiones, nacionalidades y el estado del puente en construcción en ese momento.

Este suceso se encuentra enmarcado en los años que la provincia de Córdoba estaba gobernada por Ramón J. Cárcano, que representaba al partido demócrata. Políticamente, era una época de fuertes enfrentamientos entre Radicales y Demócratas. Estas disputas también se deben considerar al analizar este juicio, teniendo en cuenta que las autoridades de Pilar y el Sub comisario eran demócratas.

El día, anteriormente, mencionado a las 8.30 horas de la mañana, el capataz de la cuadrilla que construía los terraplenes del puente, Gregorio Abramovich dio muerte de un certero balazo a un remachador de nacionalidad rusa de nombre Estanislao Charnasky.[44] Por esta causa la obra fue paralizada temiéndose, en un primer momento, que los obreros abandonarían definitivamente ese trabajo.

Inmediatamente concurrió al lugar el sub comisario de Pilar Sr. Nicoré Ríos, procediendo a la detención del Sr. Abramovich, tomando declaración a los testigos presenciales e instruyendo el Sumario correspondiente. El 11 de abril Abramovich fue puesto a disposición del Juez de Paz de Pilar en calidad de arresto preventivo. En este Juzgado volvieron a exponer los testigos y el presunto homicida. Al día siguiente y considerando "a prima facie" que el delito que motivó estas actuaciones

---

[42] *Los Principios*, Córdoba, 5 de mayo de 1914.AAC.

[43] Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba. Juzgado del Crimen.3° Nominación. N°87, 1915.

[44] En el expediente judicial aparece mencionado como Charnasky o Chernasky, en los periódicos como Shernavsky. Optamos por utilizar el primero.

no era de competencia de ese Juzgado se elevó lo actuado al Sr Juez del Crimen de la Ciudad de Córdoba. Comenzó así el proceso contra Abramovich Gregorio por suponérselo autor del homicidio de Estanislao Charnasky.[45] Esta causa se inició el 8 de abril de 1915 y finalizó el 19 de julio de 1915.

Al prestar testimonio, ante el Juez del Crimen, y acompañado por su abogado defensor Abramovich expuso que:

La víctima contestó una orden suya con improperios y como le respondió con energía, aquel extremó sus insultos, llegando a desafiarle. A manera de antecedente dijo que días anteriores denunció en la comisaría porque Charnasky incitaba a los demás obreros a la huelga, amenazaba a los que se negaban y su actitud era cada vez más una amenaza. Según su declaración, él se encontraba debajo del puente y Charnasky arriba. Fue en vista de eso que trepó en una escalera en dirección de la víctima y al llegar a él, este enarboló una maza con la intención de descargarla, viendo entonces en la necesidad de recurrir a su revólver y hacer fuego sobre él que cayó instantáneamente.[46]

En tanto, las declaraciones de cinco testigos presenciales, amigos de la víctima, contradecían su declaración, al expresar que: la víctima era una persona pasiva, que no incitó a la huelga sino que, junto a otros compañeros, exigían el pago de sueldos atrasados y que cuando Abramovich, en el puente, le apuntó con el arma, Charnasky ya había dejado la maza en el suelo por lo tanto ya no constituía una amenaza.

Posteriormente, la defensa del victimario presentó ante el Juez del Crimen otros testigos que avalaban lo aquel argumentaba y de esa manera cobraba fuerza su declaración de haber actuado en defensa propia.

Según lo publicado desde la prensa, sobre este suceso,[47] la policía había falseado firmas y testimonios principalmente de aquellos testigos que no se podían comunicar en castellano.

---

[45] Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba. Juzgado del Crimen, 3° Nominación, N°87, 1915.

[46] Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba. Juzgado del Crimen, 3° Nominación, N°87, 1915.F°18 a 32.

[47] *La Voz del Interior*, Córdoba, abril 9 de 1915.p. 6. CDBM.

Este suceso conmocionó a la población de la Villa del Pilar y Río Segundo donde se culpaba a Abramovich. La indignación fue mayor cuando se conoció, en julio de ese año, el sobreseimiento del procesado Gregorio Abramovich.

Para emitir este fallo el Juez se había fundamentado en que los testimonios presentados eran contradictorios y alguno podía no contener la verdad y que Abramovich había actuado en defensa propia.

La lectura del expediente judicial nos ilustra con numerosos datos que hacen a la construcción del puente adjuntando además fotografías que se tomaron en junio de 1915 al realizarse la reconstrucción del hecho.

Un documento invalorable y único que nos permite conocer esa estructura a poco de librarse al servicio público.[48] Se desprende de su observación que estaba terminada la parte inferior (Sub estructura) y en la superior había colocadas solo vigas de hierro y sobre estas unas tablas. En tanto que la estructura metálica superior desde el centro hacia la orilla izquierda, o sea hacia Río Segundo, estaba ya terminada.

Así mismo el expediente judicial nos permite conocer a partir de las declaraciones expuestas algunos nombres y profesiones de quienes trabajaron en la construcción del puente, por ejemplo GregorioAbramovich era el capataz encargado del puente y de profesión estudiante, el ingeniero E. J. Rodríguez Ortega el encargado de dirigir la obra, el ingeniero Wilkins representante del Gobierno Nacional. De los testigos: Celestino Iglesias:33 años, argentino, casado, empleado, domiciliado en Pilar, Bernardo Fernández:25 años, español, casado, agricultor con instrucción, domiciliado en Pilar Francisco Elorz: 25 años, Vasco-Español, soltero, remachador, residente en Pilar. Francisco Wittenbauer: 20 años, soltero, alemán, jornalero, Enrique Frodermann:36 años, alemán, soltero, remachador, domiciliado en Villa Pilar, Pedro Maldonado Aguirre: Argentino, casado, empleado del FCCA, 30 años, domiciliado en Río 2° y Francisco Monllar Mass: español, 29 años, albañil, casado domiciliado en Pilar y un señor de apellido Clausen encargado de la cocina ubicada en el lugar.[49]

Los peones de las distintas cuadrillas eran de diversas nacionalidades: belgas, franceses, alemanes, rusos, ingleses, españoles y algunos argentinos. Los belgas

[48] Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba. Juzgado del Crimen, 3° Nominación, N° 87, 1915.
[49] *Ídem*.

integraban un grupo importante y conocemos por relato de familiares, que muchos de ellos se quedaron a vivir en Córdoba donde formaron sus familias y se integraron al lugar.

Brevemente hemos conocido este trágico episodio en la historia del puente carretero. Un hecho sangriento que dejó más dudas que certezas

El espacio construído

El 5 de setiembre de 1915, desde las páginas de *Los Principios,* se comunicaba que tocaba a su fin la obra del puente que uniría Río Segundo con Pilar siendo librado al público durante el mes en curso o sea en setiembre. Además, el periódico, añadía que dicho puente venía a ser concluido después de múltiples problemas con los contratistas. Finalizaba la crónica con la exclamación*: ¡Loado sea Dios Tendremos Puente!*[50]

El 15 de septiembre 1915, *La Voz del Interior* anunciaba: "*Hoy sin más trámites queda librado al público el puente carretero."*[51] Lo que había sido un sueño se convertía en una realidad que no sólo beneficiaba a los pueblos situados en sus extremos sino a todo el país facilitando el transporte y conectando las diferentes regiones del mismo.

Se trata de un puente metálico grandioso de 234 mts. de largo por seis de ancho, asentado sobre pilotes (pilas). Su peso en toneladas es de 614, Luz metros. 238.00. Construido por la Dirección General de Puentes y Caminos. Todos sus componentes fueron traídos de Bélgica y armado en el lugar. La parte metálica superior de forma geométrica (similares a un puente colgante) se encuentra totalmente remachada lo que se explica teniendo en cuenta que aún no se usaban las soldaduras en estas construcciones. Exhibe una placa con la siguiente inscripción: "*Construido Para La Directión General De Puentes Y caminos. Ing. Director Juan Molina Civit. 1910 "*[52]

---

[50] *Los Principios*, Córdoba, Setiembre de 1915. AAC.

[51] *Los Principios*, Córdoba, 15 de setiembre de 1915. AAC.

[52] En la placa figura el año del comienzo de la obra- 1910, lo que lleva a confusiones interpretándose como la fecha de conclusión. Así también figura la palabra "Directión*"* y no "Dirección*"*

No hemos podido localizar, pese a que hemos procurado el dato en diversos repositorios, la fecha de inauguración del puente o si se efectuó alguna ceremonia inaugural. Inferimos que pudo ser habilitado espontáneamente por los vecinos de la zona sin que mediara acto oficial alguno.

Algunas dificultades

A pocos meses de inaugurarse el puente carretero un periódico señalaba algunas anomalías que en este se presentaban*:* "…produce un balanceo al pasar un pequeño sulky, sin contar el pavimento de pedregullo que está mal colocado al caer la más pequeña lluvia se forman charcos y baches en el centro del puente."[53] Debemos señalar que por entonces no estaba pavimentado y como en la nota se expresa era pedregullo.

A estos problemas se le sumaron el mal estado del camino, que desde Río Segundo conducía al puente. Ante esta situación el Sr. Desiderio Toledo Ayllón, quien ejercía la curiosa tarea de ser el guardián del puente, se presentó ante la editorial del diario *Los Principios*, que había publicado la noticia afirmando que el puente se encontraba en buen estado y no así la arteria principal que conducía a este.

Hacia un mejor servicio

El 16 de junio de 1936 se inauguró el pavimento asfáltico sobre el puente del Río Segundo en el camino nacional de Buenos Aires a Córdoba (hoy ruta nacional N°9). Por entonces con un intenso tráfico de cuatrocientos a quinientos vehículos por día, por esta causa se tuvieron en cuenta las vibraciones que producía el paso de los vehículos, extendiéndose una carpeta asfáltica, que a la vez de sus cualidades elásticas que le permitían absorber dichas vibraciones tiene gran duración. En el acto inaugural asistió el ingeniero Elbio Ferreyra, Inspector de la Dirección Nacional de Vialidad y un grupo de personas vinculadas a la obra.[54] La pavimentación del puente fue realizada por la firma contratista Sabaria y Garassino y los ingenieros J.

[53] *La Voz del Interior*, Córdoba, diciembre 17 de 1915. CDBM.
[54] *Los Principios*, Córdoba, 17 de junio de 1936. P. 4.AAC.

Waner y H. C. Gilbert, este último Jefe de Obras Públicas de la Shell Mex Argentina Ltda, proveedora del material asfáltico y como director de obras básicas el primero. La piedra empleada fue provista por la firma Bourdichon y Michelotti, y el material asfáltico por la Shell-Mex Argentina Ltda.

A modo de cierre

El puente carretero sobre el Río Segundo o Xanaes fue una suerte de unión entre dos municipios: Pilar y Río Segundo y el único vínculo terrestre entre ambas, las que además han tenido en el puente un paso obligado entre el norte y el sur del país.

Como toda obra centenaria el puente sufrió el desgaste del tiempo, por eso su refacción y remodelación permanente. La gran dificultad lo presenta ser angosto ya que dos vehículos de gran porte no pueden pasar al mismo tiempo, además de no poseer una senda o pasarela para quienes transitan en bicicleta o caminando, que no tienen espacio ni resguardo alguno estando en riesgo constante.

A la antigüedad de esta obra debemos agregar la importante bajante de caudal que sufrió el Río Segundo por lo que los pilares o pilotes del puente, antes bajo el agua, quedaron al descubierto. En el año 2002, "Caminos de las Sierras" efectuó estudios de resistencia de los materiales determinando que el puente aún estaba en condiciones de ser transitado ya que los vecinos solicitaban se dejara fuera de servicio, declarado monumento histórico y usado solo para uso peatonal.

Su preservación como parte del patrimonio histórico ya que su valor histórico, estético, simbólico y de uso, su propia dimensión cultural, están ya fuera de toda duda , exigiendo su integración en políticas de protección, con todo lo que ello supone a la hora de definir, identificar y profundizar en su conocimiento, de sensibilizar a la opinión pública, de establecer y usar la necesaria cobertura legal para las acciones encaminadas a su salvaguarda y conservación, y de implicar en todo ello a sus propios artífices, los ingenieros civiles.

Los bienes que constituyen las obras públicas excluyen, por definición, una conservación meramente arqueológica o de museo, por el contrario, exigen una conservación activa que pasa por una utilización adecuada.

El Informe de la Convención de Granada (1984) alertaba sobre los riesgos a que estaban expuestos, y están, las obras públicas: estado general de abandono,

falta de conciencia sobre su valor, ausencia de presupuestos y programas específicos para su conservación y rehabilitación, legislación poco adecuada, y falta de formación y sensibilización entre los propia profesión de la ingeniería civil. Como solución a este panorama se propusieron recomendaciones, como la necesidad de profundizar en el conocimiento técnico de estos bienes y una formación especializada por parte de quienes estén llamados a intervenir a fin de lograr una conservación activa y funcional que permita su utilización efectiva.

Más allá de los problemas señalados el viejo puente, hoy aliviado en su transitar con los nuevos puentes carreteros, se yergue firme y majestuoso con sus ciento dos años soportando cargas para las que no estaba preparado. Y si bien en términos de la prosperidad que trae a estas comunidades locales y su poderoso rol simbólico, su valor excede en mucho el de la conexión misma.[55] Es una herencia de las generaciones pasadas a las generaciones futuras, sus valores están insertos en el sentir de la comunidad.

[55] *La Nación,* Buenos Aires, 9 de enero de 2011, p. 9. *Juana Libedinsky* entrevista a Norman Foster.

RÍO SUQUÍA: CORREDOR PATRIMONIAL DE MOLINOS HARINEROS HIDRÁULICOS.

Raúl Aguilar Vouillat

Las presentes notas incorporan a los debates en torno del patrimonio la temática de los ITINERARIOS y/o CANALES de envergadura patrimonial. En una nuestra provincia, salvo parciales intervenciones realizadas sobre el Camino Real, poco y nada se ha avanzado sobre el tema.

Los Molinos hidráulicos coloniales constituyen el primer eslabón cronológico de una sucesión de episodios vinculados con las manufacturas e industrias periféricas: empleaban la fuerza de las aguas para accionar molinos de piedra.

Durante la larga duración de la ocupación española en estas tierras, por sendas, cortadas, picadas y huellas –caminos coloniales- se transportaron en largas travesías, personas y cargas. A los largo de los siglos XVII al XIX, nuestros caminos fueron transitados por bagajes y cargas mineras, carnes, cueros tejidos, herramientas y materiales suntuarios, tejidos, ganados y frutos, lienzos e imaginería religiosa, música, cantos, danzas, fe y creencias religiosas, elementos culinarios y de gastronomía [56].

A pesar del reducido grupo poblacional radicado sobre la cuenca del río y la débil envergadura de los producido y transportado, por estos caminos viajaron mulares, mármoles y cales, harinas, cueros y maderas, hasta bien finalizado el siglo XIX. La llegada del ferrocarril y el notable incremento del flujo migratorio dispararon los volúmenes y niveles de producción de bienes en juego, entre ellos las harinas.

Durante el periodo a considerar, identificamos puntos patrimoniales (molinos hidráulicos coloniales), vinculado a las primeras manufacturas. En los siglos XV y XVI la urbe recién fundada ejerce su influencia particularmente sobre el Camino al Alto Perú, el valle de "La Punilla" y una radio que situamos en las 2 a 10 leguas en torno de la misma; conformándose un verdadero corredor cultural desde sus trayectos de viaje y comunicaciones.

[56] BAJO, Eduardo Fidel. *El sistema caminero en Córdoba*. Editorial Brujas, 2013.

La común estructura (de procesos técnicos y relaciones de producción) en todos y cada uno de los sitios que visitaremos, aún hoy exhiben ricas, voluminosas y extendidas evidencias materiales como son los restos y yacimientos de molinos de Calera, Torres y Hormaeche.

Los molinos del Río Primero en la arquitectura e historia

Los sitios y yacimientos de las manufacturas molineras constituyen verdaderas marcas espaciales que actúan como anclajes en la construcción de memorias [57].

A partir del Siglo XV con la ocupación territorial española, fueron construidos molinos inicialmente a lo largo del río desde, San Roque -en el poniente- hasta la naciente urbe colonial.

Inicialmente identificamos al molino del Pedro Soria. Nos dice Grenon:

"…Por cuanto en esta ciudad padecen mucho trabajo los naturales que vienen a servir á esta ciudad sobre molienda de pan. Y el molino que al presente se haze no muele para poder sustentar a los vecinos y moradores de esta ciudad, y para algún descanso de los naturales, es necesario que haya MOLINOS DE AGUA (*el resaltado es nuestro*); porque Pedro de Soria, vecino desta ciudad, es persona solícita y de habilidad.Y como persona tal, por hacer bien a la república y a los naturales, le pedía e pidió un HERIDO DE MOLINO para hacerlo por obra…."

"…y que el herido sea en los baldíos de la ciudad, que es por bajo de dha. Ciudad."

El molino "…trabajaba para todos los vecinos y moradores de la ciudad, haciéndose el pago de esa labor en distintas mercaderías a falta de "acomodada moneda…" [58]

"Soria molía de dia y de noche que los que hacían el trabajo eran indios e indias."

O sea, desde la fundación el río Suquía será utilizado para diversos labores: acequias proveedoras de agua para a las viviendas, riego de chacras, lavado de

[57] TEDESCO, Graciela M. *Memoria urbana, paisaje barrial e industrialización en Córdoba*. Universidad de Chile 2012.

[58] GRENÓN, Pedro S.J., *El Trigo y su molienda en Córdoba*. Biffignandi, Córdoba. 1972

ropas, aún como línea defensiva frente a probables ataques. Pero las tareas más significativas -visto el volumen de agua empleado- será la fuerza hidráulica para molienda de granos. Reemplazando la producción manual en morteros de madera -algarrobo o piedra- heredada de los originarios y las primeras atahonas (pequeños molinos movidos por bueyes, burros o caballos) [59]

El gobernador del Tucumán Juan Ramírez de Velazco visita Córdoba en 1589, y en carta al Rey le informa "…aunque ha diez y seis años que esta poblada NO TIENE MOLINO, ni acequias ni géneros, ni hortalizas…." "…y pasan grandísimo trabajo los indios en moler lo que han de comer sus amos…"

El Río se forma por un conjunto de afluentes (Cosquín, San Antonio, los Chorrillos, las Mojarras) reunidos en el paraje de San Roque; de allí se encaminaba hacia el sur, con rumbo al naciente poblado.

Rodeado de una frondosa vegetación de chañares, talas, algarrobos; la cuenca del río sometida a repetidas y furibundas crecientes, obliga a sus pobladores a localizar las precarias contrucciones fuera de los turbiones anuales que castigaba su cauce y asegurar a partir del Siglo XVIII edificios con canto rodado, ladrillos cocidos, cales y un sistema de tirantería, techumbres y aberturas, resistente a los embates.

La puesta en valor de un bien cultural supone ponderar el entorno inmediato como recurso asociado: tierras fértiles y regables para el cultivo de las sementeras, tierras maleables y firmes para la construcción de adobes y sistemas constructivos de tierra (ejemplo: perchel y biblioteca del Puesto Jesuítico de "La Calera", pieza y bóveda de turbina en el "Molino de Hormaeche", aredes y estructuras ruinificadas en el Molino "Gavier-Carreras" en el Chateau-Parque Kempes, otras ruinas suberráneas entre Puente 15 y la Capital (Molino de las Huérfanas, Villa Páez, etc.)

Salvo el molino de Torres, denominado también "Molino de los Jesuitas" o "de San Igancio", en Villa Warcalde –con maquinaria representativa de la primera revolución industrial- y piezas dispersas (clavos, ejes, ruedas dentadas, etc.) el resto han sido sometidos a un brutal proceso de saqueo y han perdido la totalidad de los elementos mecánicos. Restando por realizar las correspondientes excavaciones que permitan identificarlas. Particularmente las ruedas de molienda, inalterables a la acción del tiempo.

[59] BRAVO TEDÍN, Miguel. *Historia del Río Suqía*. EMCOR. 1987.

La periodización adoptada responde a la localización de las ruinas. Situándonos en una secuencia paisajística identificamos desde Calera, los siguientes sitios de producción harinera hidráulica:

1) Molino hidráulico del Puesto Jesuítico
2) Molino de Saldán
3) Molino de Torres
4) Molino de Hormaeche
5) Molino de Roqué
6) Molino de Gavier-Carreras
7) Molino de las Huérfanas en "La Toma". Llamado del "Ing. don Juan Manuel López"; constructor de la primeras aguas corrientes y donación del Obispo Moscoso en 1796.
8) Molino de Deán Funes (ambos en barranca bermeja).
9) Molinos de la ciudad colonial.

Cronología histórica de los molinos harineros

1) Como en el circuito de Jáchal (San Juan) reconocemos una primera etapa de molienda manual, atahonas y ruedas de molienda primaria en el "Molino de Pedro Soria, el viejo" localizado en la actual esquina de Santa Rosa y Avda. Gral. Paz. Tengamos en cuenta las variaciones del curso del Río Primero, a lo largo de los primeros trescientos años. Permite entender las primitivas construcciones molineras localización en el la actual traza céntrica alejadas del presente cauce por unas cuadras. "En los últimos decenios del siglo XVI y en los primeros del XVII, el río no solo pasaba próximo a la "ronda septentrional"(calles Santa Rosa y Lima) sino que también durante las grandes crecientes, se producían avenidas que inundaban la traza urbana." [60]
2) un estadio caracterizado por la incorporación de canales de riego, endicamientos, utilización de construcciones de canto rodado, cal y canto. Realizaciones constructivas más firmes. (Calera, Torres, Hormeche, etc.). Este largo episodio de la molinería hidráulica abarca desde mediados del siglo XVIII y comienzos del Siglo XIX en que finaliza el presente ciclo del

[60] BRAVO TEDÍN, Miguel. Op cit.

agua, como fuente de energía.

3) La introducción de nuevas tecnologías hidráulicas a mediados del siglo XIX como los legendarios "túneles del Chateau", el uso de compuertas, ejes y engranajes metálicos. Regímenes de abastecimiento regular y sistematizado de las aguas. Incremento sustantivo y significativo de los niveles y la calidad de las harinas.[61]

   Distribución racional y espaciada de tendederos, secaderos, ceñidores, percheles, acequias, túneles, etc. (Roqué, Gavier-Carreras, etc.

   "…en la Exposicion Nacional de 1872, de las 50 variedades de semillas de trigo en exhibición, 20 eran de Córdoba." [62]

4) Etapa de competencia con los primeros molinos eléctricos y a vapor. (Molino de San Martín). Caracterizado por la baja y crisis económica de sus propietarios que ante la imposibilidad de la mecanización optaron por abandonarlos. Pauperización y lento proceso de ruinificación de los sitios; destrucción y saqueo de sus instalaciones.

INVENTARIO PATRIMONIAL DE MOLINOS HARINEROS: PRIMER EPISODIO DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN CÓRDOBA. ESTADIO DE LAS MANUFACTURAS HIDRÁULICAS.

Molino del Puesto Jesuítico de "La Calera"

En rigor de verdad este molino es posterior a la expulsión de la orden en 1767. Se corresponde a la administración del Padre Ignacio Noble Canelas. "…expulsados los jesuitas es adquirida por Francisco Día, quien vende al Pbro. Noble Canelas dicha propiedad, el que construye a fines del Siglo XVIII el molino doble. Se utilizaba para moler trigo de la región, denominándose doble por poseer un molino con dos rodeznos." [63]

---

[61] MOLINA, Fernando. *Abrazando el Suquía*. Mimeo.

[62] GRENON, Pedro. SJ. Op cit.

[63] SANTILLÁN, Rosa. *La Capilla Vieja*. Fundación Legado cultural.

A lo largo del siglo XX se encontraba rodeado de añosos sauces y algarrobos que abastecían de agua a las dos piedras de moler (por ello "molino doble") desde el sitio de "Las Bateas" y toma desde el rio Primero localizada frente a la capilla y puesto.

Típico molino hidráulico español heredado de los sistemas de riego y producción de los reinos moros de Andalucía en la España del medioevo.

Aún es posible disfrutar de su recinto de techo abovedada de ladrillos cocidos. En la sala de molienda –aun en pie y sin intervenciones restauratoria- Se localizaban los ejes sobre los que trabajaban las ruedas de madera con paletas (al igual que el molino Cassini en San Marcos, en aceptable estado de conservación). Las turbinas movilizaban a través de los ejes perpendiculares dos ruedas de moler: volandera (giratoria) y solera o fija. [64]

La ausencia de programas sistemáticos y regulares de excavación y recuperación arqueológica han facilitado la pérdida de estructuras complementarias como secciones de acequias (canales conductores de agua), "tomas de aguas" y tajamares. La obturación del túnel localizado bajo la estación de servicio (Ruta Provincial E 55) que separa las construcciones del Puesto y Molino doble. Extensas secciones de acequias que abastecían desde el río primero con suelos de canto rodado; construidas con material de cal y canto; construcciones complementarias en la ribera norte del río, hoy en manos de particulares [65].

Irregulares autorizaciones municipales de contrucciones ajenas al paisaje arquitectónico han destruido el "área de amortiguación" del molino. Removiendo canales conductores, tajamar, alterando el paisaje originario (tala de árboles, modificación de traza, implantación de elementos constructivos exóticos como baldosas contemporáneas, puentes metálicos, canchas de

[64] GRENON, Pedro SJ. *La Calera. Noticia ilustrada de la primera y aristocrática villa veraniega de las sierras de Córdoba*. Córdoba, 1941.

[65] PIAZZA, Teresita y ALLIEVI, Jorge. *Plan de Gestión y puesta en valor de la "Capilla Vieja de La Calera"*. Univ. Blas Pascal. GALLARDO, Rodolfo: *La arquitectura en Córdoba y su historia*. Ed. Nuevo Siglo. Córdoba. 2003. AA.VV.: *Jesuitas. 400 años en Córdoba*. Congreso Internacional. 1999. UNC. U. Católica de Córdoba. Junta Provincial de Historia de Córdoba. GRACIA, Joaquín S.J. *Los Jesuitas en Córdoba. Colección Jesuitas*. Tomos I, II y III. Editorial Jesuitas. ZEIGNER, Isaac Alberto. *La industria de la cal en la Calera y Córdoba*. El Atelier 1999.

deportes) y una marcada polución visual rebaja y empobrece la perspectiva patrimonial constructiva del sitio.

Desde el Puesto Jesuítico hacia el sur, el camino colonial continuaba paralelo y hacia la sierra acompañando las márgenes para acampe, descanso y agua "…de cristianos y bestias…". En la confluencia con el arroyo Saldán en las que fueran tierras del cacique "Saldán Inchín" [66].

Pertenecientes a la merced de el lusitano Baltasar Gallegos, encomendero de indios desde 1574, en 1632, "...trueca y cambia…" la propiedad por una estancia en Cosquín y ganados a don Luis de Tejeda y Guzmán.

Tejeda le da un nuevo impulso a las actividades ganaderas de Saldán construye entre otras instalaciones "...un molino corriente y moliente, con su casa cubierta de tres tirantes y tejas y batán."

Las encomiendas de pueblos indígenas, como la del cacique Saldan Inchin, y sus tierras eran entregados para trabajar para el amo; y, entre otros lugares, debían trabajar en el molino hidráulico como "tributo personal" junto a tareas como la siembra y cosecha de cementeras y la molienda de granos.

Localizado en el cruce del arroyo Saldan, la estancia registra a lo largo de los siglos diversos propietarios: Baltasar Gallegos, Luis de Tejeda y Guzmán (siglo XVII), Gabriel Ponce de León (siglo XVIII), Juan y Eduardo Pérez Bulnes (siglo XIX); en la segunda mitad del siglo XIX el Dr. José Norberto de Allende y finalmente Jorge Arrambide Pizarro (siglo XX).

Finalmente la existencia de una capilla finamente adornada de lienzos y pinturas -provenientes de los talleres de Cusco y Paraguay- así como el culto a Santa Catalina Virgen y mártir, pone de relieve el carácter autosuficiente de los vecinos feudatarios y la nutrida vida socio-religiosa de la estancia durante la extendida "larga duración" del periodo colonial en Córdoba.

Además "la orientación de la casa, el orden y cantidad de bienes se repiten en inventarios anteriores de 1681, 1690, 1702…".

La casa definitiva data de 1870 y resulta de reconstrucciones sucesivas de plantas coloniales (renovación y ampliaciones).

---

[66] MOYANO ALIAGA, Alejandro. *Reseña histórica. La estancia de Saldán y Villa Allende*. Ricardo D. Capdevila Editor. 1989.

La medición y mensura de la estancia en 1755 establecía como límites: cuatro leguas al poniente, una legua al oriente, media legua al sur y otra media legua al norte.

En las mensuras de 1889 realizadas por el agrimensor Bodereau no aparece el molino. Tampoco en las posteriores a la crisis de 1890. Seguramente el maíz y el trigo de la zona se continuaría moliendo en el molino de Víctor Roque, antiguo amigo arrendatario de las caleras de Saldán, emprendedor de la molinería hidráulica en el sector denominado "Corral de Mulas" (hoy Villa Rivera Indarte).

En este sector se encuentran localizados dos molinos hidráulicos uno de los cuales, el de Torres, en Villa Warcalde, aguas abajo sobre la ribera sur en lo que se conocía como "Rincón de la Cañada del Cabildo" (hoy ingreso a Villa Warcalde), el otro molino que identificamos es el de Belermos, un importante sitio patrimonial de la arquitectura hidráulica durante la colonia. El molino de Belermos, fue construido en el Siglo XVIII y estaba situado frente al denominado "puesto de remuda y posta" sobre el antiguo camino de Córdoba a Saldán por, la ribera del Río [67].

En tanto que el molino de Torres fue paso obligado de arreos de mulas y carros tirados por bueyes con cales y mármoles desde las minas de Calera.

La propiedad perteneció sucesivamente y por meced de Jerónimo Luis de Cabrera al sargento Juan Molina de Navarrete, hasta que en 1737 el obispo Diego Salguero y Cabrera lo compra para abastecer de harinas y productos de sus chacras (vides, vinos, frutales, carne, ganado, etc.) al primer hospital de la ciudad: el "San Roque".

Luego estuvo en control de la orden de los Belermos o Betlemitas, hasta que en 1848 pasa a manos del anterior administrador: don Francisco Torres (nombre con que se lo conoce en la actualidad).

Entre 1875 y 1936 queda en manos de Heriberto Martinez y finalmente es adquirido por los Hermanos de La Salle.

Enclavado en un corredor natural de aves (más de ochenta especies relevadas) y vegetación originaria; paisaje natural característicos, de los primeros siglos coloniales. Hoy padece un agravado proceso de degradación y liquidación paisajística, rasgo dominante en los procesos de urbanismo salvaje: radicación de

[67] BRAVO TEDÍN, Miguel. Op. cit.

countries, ofices, autovías, tala indiscriminada de flora nativa y degradación geológica de los terrenos aledaños al río.

El Molino era de una sola parada: de las ruedas hidráulicas horizontales (inicialmente de madera y luego reemplazadas por piezas metálicas alrededor de 1860 por Francisco Torres) salía un eje vertical o parado que accionaba las piedras de moler.

Con una estructura conservada de acequias con tomas que recibían el agua de la escollera o tajamar, localizados a unos 300 metros en el cruce con el río y 1.200 mts, de canales de regadío para 6 hectáreas de cultivos; materia prima de la molienda y huerta (frutales) además de construcciones para animales (bueyes, mulas, caballos, etc.)

La pieza de molienda posee en el nivel inferior un abovedado donde se localiza la turbina. [68]

Mutilado por expropiaciones realizadas por el municipio y ampliación del puente de acceso a la villa, ocupando y usurpando terrenos correspondientes al AREA de AMORTIGUACION del MOLINO. La reciente ampliación tras la demolición del angosto puente de 1935 podría (en el hipotético y fatídico caso de una mega-creciente) funcionar como "dique de contención" y buscar el agua salidas laterales que, afectarían las estructurales coloniales del puesto de remuda y molino.

El "Molino de Hormaeche" está localizado en la orilla sur del río, dentro de lo que hoy es la Reserva Ecológica y Parque Municipal "Gral. San Martín." [69]

Localizado al NO de la ciudad, abarca un "...complejo de restos arquitectónicos (perchel, tendedero, piezas de molienda)". Arriba de la bóveda se ubica la SALA DE MOLIENDA de adobes (0,75 de espesor, al sur y al oeste) destruidos por violentos argaviesos en los últimos años. En el piso de la sala de molienda se puede identificar la perforación a través de la que pasaba el árbol o eje del rodezno. La salida del agua hacia el río se realizaba por una acequia (amenazada por la probable continuación de la Avda. Costanera), en implacable estado de conservación; también se conserva la bóveda y sala de molienda donde se alojaban las paradas y turbinas, acequias y estanques. Contigua a estas construcciones, están las ruinas abandonadas y saqueadas

[68] MOLINA, Fernando. *Los túneles del puente 15*. Mimeo.
[69] BRAVO TEDÍN, Miguel. Op. cit.

de la estancia "El Paraiso" (1853), que fuera de la familia de don Clemente Villada.

Estos terrenos pertenecieron a la merced del capitán Tristán de Tejeda (siglo XV). Durante el siglo siguiente la propiedad queda en manos del Convento de Santa Catalina de Siena que lo emplea en producir sembradíos, huerta y frutales (manzanos, duraznos, peras, membrillos, todos introducidos desde España). Vendido en 1663 a Pedro Gómez de la Cruz –encargado de mantener la acequia de abastecimiento a la ciudad- y luego al Sr. López Raya en 1680. Durante el siglo XVIII el molino pasa a manos de la Orden de los Dominicanos. En este siglo se realizan las primeras construcciones del molino hidráulico (últimas décadas) y que más tarde (siglo XIX pasaran a manos de Eusebio Hormaeche.

Asimismo en el denominado "Sector B" de la intervención arqueológica-patrimonial del año 1985, es posible constatar construcciones pertenecientes a la ruta de los esclavizados como rancherías, batanes, obrajes, graneros, secaderos, sequio o tendederos [70].

La "toma de agua" situada en las inmediaciones del puente "La Carolina" da a una extensa acequia de 1.300 mts. que recorre los antiguos sembradíos y está construida de cal y canto; parte de la cual es posible reconocer en las canchas y construcciones deportivas y de recreación de la reserva.

Más abajo y hacia el sur, en las inmediaciones del actual Puente 15, identificamos dos molinos hidráulicos construidos en el Siglo XIX: el Molino de Zavalía y el de Gavier-Carreras.

El primero –literalmente sepultado por la construcción de la "Usina hidroeléctrica Córdoba del Oeste" (1922), perteneció a Enrique Tillard, quien vendió a Carlos Martínez. Este, asociado a Francisco Giro construyeron la usina y un aserradero y fábrica de carros[71].

La extensa acequia de abastecimiento del molino ingresa en un estanque contigua a la construcción. Es posible comprobar la existencia de construcciones de ladrillo y canto rodado a lo largo de la misma y en los tubos de ingreso a la turbina, sepultados por la central.

---

[70] MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA. *Informe sobre el molino de Torres.* Subdirección de patrimonio cultural. *Jesuitas, 400 años en Córdoba*. Op. cit.

[71] MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA. Op. cit. *Molino de Hormaeche*.

Los sembradíos de la denominada "Merced de Adaro" proveían del trigo para la molienda.

Sus tomas (sangrado) están lindantes al campo de deportes del Colegio La Salle, en la ribera norte del río, frente Hormaeche.

En los siglos XVII y XVIII las tierras se limitan a sembradíos en manos de don Sebastián Adaro. Transferidas a don Félix Luis de Cabrera en 1676. En el siglo siguiente (1789) la autorización de riego estaba a nombre de Manuel López. Es en 1822 en que Benito Mariano de Zavalía solicita autorización para instalar un "Molino harinero".

En 1874 se realizan remodelaciones a través de los nuevos dueños: Juan Cestac y Carlos Tillard, tendientes a adecuar a las nuevas demandas la maquinaria hidráulica del molino.

Pero a partir del año 1892, que tiene lugar la iniciación de la molienda de trigo en el "Molino del Parque", de moderna tecnología y accionado por máquinas a vapor; el "Antiguo Molino de Zavalía", por su bajo rendimiento, calidad de sus productos y distancia de transporte, pierde vigencia.

Continuara como aserradero y fábrica de carros. En el juicio sucesorio de Carlos Tillard consta en el inventario la dotación de herramientas con que contaba la fábrica: fraguas, martillos, tenazas de herrero, bigornias, fuelles, etc.

Entre 1869 y 1871 las tierras que eran conocidas como "Bajo de los Ontiveros" propiedad de Adolfo Roque se construye un nuevo molino.

Localizado a dos leguas al oeste de la ciudad en las riberas del Suquía, colindando al norte y al este con el río y al oeste y al sur con terrenos de Roqué.

Es allí donde se realizaran las monumentales construcciones de los túneles del Chaleau: "perforan la barranca" y "taladrar la tosca", como se decía entonces. Pero las obras más importantes eran la de embalsar el agua que rebalsa del río en un tajamar construido con rollizos de quebracho y escolleras de piedra bola. Había que nivelar las crecientes, derivar sobrantes a través de acequias de canto rodado. Buscaban así compensar el régimen de aguas que movía los rodeznos.

La sala de molienda estaba dotado de tres ruedas hidráulicas de avanzada tecnología, muelas de trituración, cernidos y secador de granos (tendedero) [72].

[72] MOLINA, Fernando. *Molinos de Zavalía y Roque Gavier*. Mimeo.

Tras su cierre en las primeras décadas del Siglo XX, padece una feroz patología patrimonial fruto de la descontrolada y depredatoria construcción conocida como "Parque Kempes", el que eludió estudió estudios de impacto ambiental y arqueológicos en el sector, particularmente el área de barrancas, reserva vegetal y faunística. Demoliendo sectores valiosos de la obra histórica y manteniendo hoy su estado de colapso estructural y abandono.

En tramo subsiguiente del hinterland de molinos hidráulicos se completa con dos molinos localizados uno en lo que fueran las barrancas de San Martin y el otro en antiguo pueblo de indios de La Toma: el molino de las Huérfanas. Y cuyas ruinas desaparecieron frente a la expansión urbana.

La expansión descontrolada de la conectividad urbana hacia el Noroeste sumado a la anémica gestión en la realización de políticas culturales sobre el patrimonio desde el ámbito municipal, intercomunal y provincial de las últimas décadas dejaron bajo riesgo extremo y terminal estos sitios.

De la ciudad fundacional quedan los registros capitulares del primer molino hidráulico productor de las "harinas de Córdoba de la Nueva Andalucia": el molino de Pedro Soria, el de Tristán de Tejeda (1595) y el de Castelblanco y Tejeda (1599) [73].

Conclusiones

La molienda de harinas ocupa un lugar central en la historia económica y cultural de Córdoba.

Durante los primeros siglos la molienda hidráulica de harinas permitieron receptar productos y manufacturas suntuarias de Europa, el Alto Perú y Paraguay, además ocupó el carácter de "moneda de la tierra" en una economía autosustentable como fue el ciclo colonial.

Consumo privilegiado en la gastronomía cotidiana, el pan en el "centro de la mesa", como cronicara en su magnifico trabajo "El trigo y su molienda en Córdoba", el padre Pedro Grenon SJ.

Irremplazable en la naciente historiografía del Patrimonio cultural industrial.

---

[73] BISCHOFF, Efraín U.: *Historia de los barrios de Córdoba*. Copia Editorial. Tomo I y II. 1997.

Recientes enfoques incorporan al análisis del patrimonio cultural industrial el marco de variables y contextos antes no considerados como el paisaje natural, las tecnologías constructivas, las prácticas sociales del trabajo y la producción.

En la tarea de re-construir el pasado y sus evidencias la visión aislada del monumento ha sido puesta en tensión por estas renovadas miradas que incluyen el compromiso ciudadano con la preservación de los derechos culturales (UNESCO).

El colectivo adscripto a las ciencias sociales está invitado a realizar aporte sin segmentar o simplificar las miradas o interpretaciones.

En tanto puntos de producción, circulación y abastecimiento de mercancías, los molinos harineros del Suquía tuvieron vida propia durante el extenso período considerado.

La ausencia de políticas culturales de preservación integral del patrimonio colonial y precarias e improvisadas intervenciones restauratorias a lo largo del siglo XX; han producido y producen procesos irreversibles de ruinificacion; formas concretas del memoricidio patrimonial.

Agradecimientos

Especial reconocimiento a la indoblegada y empeñosa labor de los miembros de la Comisión de Salvaguarda del PUESTO JESUITICO de La Calera: la Dra. Esther Michelotti, la Prof. Erica Altamirano, Cristina, José, amigos y vecinos del pueblo de La Calera.

Igualmente en Hormaeche y Torres con todos los integrantes de la Asociación de Amigos de la Reserva Natural “Gral. San Martin”, particularmente los Prof. Darío Gómez Pucheta y al Dr. Héctor D. Tonarelli abnegados y vigilantes custodios ciudadanos de nuestro patrimonio.

In-memoriam a Fernando Molina, compañero de la EPEC. Estudioso investigador de usinas y molinos de Córdoba. Buen vecino. Distinguido ciudadano de Villa Belgrano.

INFORME SOBRE EL NUEVO CAMINO DE CORDOBA A SANTA FE POR EL AGRIMENSOR ALBANO M. DE LABERGE

Sergio Ariel Marchetti

Introducción

Reseña biográfica del profesional

En esta oportunidad presentamos la transcripción de un informe técnico sobre la traza y rectificación del antiguo camino que comunicaba Córdoba con Santa Fe, trabajo que le fue encargado por el Gobierno de la Confederación Argentina al agrimensor Albano M. de Laberge. Tuvimos noticias de dicho documento a través de la tesis de grado del historiador Eduardo Bajo sobre la historia del sistema caminero de la Provincia de Córdoba, en la cual se cita el informe de Laberge publicado en varios números en el *Boletín de la Confederación Argentina* en su edición de 1861[74]. Nuestra búsqueda se orientó a consultar el trabajo completo, y luego de bastante dificultad lo hallamos en la Biblioteca del Museo Mitre en Buenos Aires. La digitalización del mismo correspondió a Jorge Miglione, y la

[74] BAJO, Eduardo F. *Esquema básico para una historia del sistema caminero de la Provincia de Córdoba. Antecedentes y criterios fundamentales (desde el siglo XVI hasta la década de 1970)*, Seminario de Investigación para Licenciatura, dirigido por el Dr. Carlos Luque Columbres, Escuela de Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 1976, p. 189-190.

transcripción del texto a la Licenciada Fernanda Vassallo. Agradezco profundamente a ambos, por su colaboración y desempeño profesional.

Creemos conveniente, antes de centrarnos en lo específico de dicho informe, introducir algunos datos biográficos de su autor, -aunque seguramente incompletos-, por tratarse del primer agrimensor extranjero que actuó en Córdoba a mediados del siglo XIX, y para contextualizar el escrito que damos a conocer.

Albano Marchais de Laberge nació en Francia, y llegó al país durante la presidencia de Justo J. de Urquiza. De profesión agrimensor, algunos autores advierten que fue oficial de la marina francesa[75]. Pertenece al grupo de profesionales extranjeros que llegaron a la Argentina, luego de la sanción de la Constitución Nacional, durante las administraciones de la Confederación Argentina, para desempeñarse en las reparticiones públicas que la nueva administración pensaba para un país moderno y progresista, luego del retraso general que habían propiciado los enfrentamientos civiles por más de treinta años.

Entre ellos, pueden recordarse al geógrafo oficial de la Confederación, el médico francés Víctor Martín de Moussy, quien editó tres volúmenes y un atlas con treinta cartas físicas y políticas de cada una de las provincias y territorios nacionales[76]. En el campo científico fueron de notable valor las investigaciones y exploraciones que desarrollaron ilustrados científicos europeos como German Burmeister; este médico y naturalista prusiano, realizó eruditos estudios y exploraciones geológicas en la cordillera, y dirigió el Museo Público durante la presidencia de Bartolomé Mitre. En igual dirección, apuntaron las investigaciones del francés Auguste Bravard, y el Mayor Ignacio Rickard, un Ingeniero en Minas nacido en Inglaterra, quien relevó los recursos mineros de varias provincias[77].

---

[75] ZEBALLOS, Estanislao S. *La conquista de las quince mil leguas*, Biblioteca Argentina de Historia y Política, Hyspamérica, Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1986, p. 187.

[76] GONZALEZ BOLLO, Hernán. ''Una tradición cartográfica física y política de la Argentina, 1836-1882'', en: *Ciencia Hoy*, Volumen VIII, Nº46, Mayo-Junio de 1998, disponible en: http://www.cienciahoy.org.ar/ch/hoy46/cart01.htm, [10 de marzo de 2014].

[77] ACEÑOLAZA Florencio. "Estudios geológicos de los años 1852-1868. Científicos y exploradores en la época de la Confederación Argentina", en: ACEÑOLAZA Florencio (coordinador-editor). *Los Geólogos y la Geología en la Historia Argentina*, Serie Correlaciones Geológicas, Nº24, San Miguel de Tucumán, julio-dic., 2008, disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1666-94792008000200008, [12 de abril de 2017].

En el campo militar y de expansión de fronteras, sobresale el francés Alfredo M. du Graty, quien se desempeñó como Edecán del Gobierno Federal, y en 1858 fue nombrado Comandante General de la Frontera del Chaco, cuando ostentaba el rango de Coronel de Artillería[78]. También organizó y dirigió el Museo Nacional de Paraná.

No contamos con datos precisos de la formación académica de Albano de Laberge, no obstante sabemos que comenzó a prestar servicios al estado nacional por los menos en 1856, ya que el 11 de julio de ese año celebró un contrato con el Ministerio del Interior para rectificar la traza del camino de Rosario a Mendoza, conocida como *"Rectificación de Laberge"*[79]. Por varios trabajos que llevan su rúbrica como Ingeniero Nacional, sabemos que integró el Cuerpo de Ingenieros Nacionales de la Confederación Argentina. Como miembro de dicho organismo, le tocó evaluar a profesionales recién arribados al país, para ejercer sus saberes y revalidar sus títulos como ocurrió en 1859 con su compatriota y agrimensor Julio Balloffet, considerado el reconstructor de la ciudad de Mendoza[80].

El 24 de febrero de 1859, el ingeniero nacional Albano M. de Laberge elevó al Gobernador de la Provincia de Santa Fe, Coronel Rosendo Fraga, un proyecto de Reglamento para la creación y funcionamiento del Departamento Topográfico de esa provincia. Para ello, propuso hacerse cargo del Departamento Topográfico, solo si se celebraba un contrato entre ambas partes, mediante el cual se encargaría de levantar un mapa del territorio provincial, y en compensación por el trabajo realizado, el Gobierno de Santa Fe debía otorgarle escrituras de tierras fiscales que de dicho relevamiento resultasen, por una superficie de 8 leguas cuadradas. El Gobierno de Santa Fe, no aceptó la propuesta de Laberge, sin brindar mayores explicaciones, probablemente, por las pretensiones económicas planteadas en la

[78]AUZA Néstor Tomás. ''La ampliación de la Frontera Norte en la época de la Confederación, 1858-1860. La contribución del Coronel Alfredo M. du Graty'', en: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Investigaciones y Ensayos*, Nº21, Buenos Aires, julio-diciembre de 1976, p. 279.

[79]*"Memoria presentada por el Ministro del Interior del Gobierno de la Confederación al Congreso Federal en 1857"*, Paraná, Imprenta de El Nacional Argentino, p. 6., disponible en: http://liberalism-in-americas.org/403/, [25 de abril de 2017].

[80]CAMPANA Carlos. ''Balloffet el creador de la ciudad de Mendoza'', en: *Los Andes*, Mendoza, 12 de septiembre de 2007, disponible en: http://www.losandes.com.ar/noticia/estilo-241691, [11 de marzo de 2017].

propuesta[81].

El primer trabajo profesional ejecutado en Córdoba por el ingeniero Laberge, es el plano que levantó de la ciudad capital, el cual probablemente tuvo su origen en una ley del 2 de agosto de 1856[82], ya que por esa época, según Cristina Boixadós, la prensa se hacía eco de la necesidad de contar con una ‘‘carta de la ciudad’’ elaborada por un experto competente en la disciplina de confeccionar mapas y planos. La misma autora señala que dispone de una copia de dicho plano, el cual incluía una vista de la ciudad, en estado muy borrosa; del mismo modo que otras reproducciones publicadas por Luque Colombres y el Padre Grenón[83]. En la actualidad disponemos para la consulta de una copia completa y en buen estado de conservación en la Colección de Mapas de la Huntington Digital Library de Estados Unidos[84]. También existe una copia en el Archivo Cartográfico del Museo Mitre de Buenos Aires[85].

---

[81] *“El Patriota”*, Año I, N°31, Santa Fe, 16 de marzo de 1859, disponible en: http://www.rosariocultura.gob.ar/galerias/archivos/digitalizacion-de-prensa-rosarina/el-patriota/ano-1859/mes-de-marzo/el-patriota-1859-03-16.pdf, [30 de abril de 2017]. El encargo partió de forma personal del propio Gobernador Fraga, sin mediar ley o mandato legal alguno. El proyecto de Laberge, contemplaba organizar la repartición con un Director, uno o dos Agrimensores Adjuntos, y un Escribiente. Los profesionales debían realizar las mensuras judiciales, llevar un registro de las mismas para conformar el Catastro de la Provincia, cuidando de conservar un archivo de escrituras de terrenos y planos de mensuras. Además tenían la obligación de trazar planos de pueblos y ciudades, y las delineaciones de plazas y caminos. Proponía crear un Tribunal para examinar los futuros agrimensores que se desempeñarían en el Departamento a crearse. Una de las principales demandas del Gobernador era levantar un mapa general de toda la Provincia, que incluyera con exactitud científica la ubicación de pueblos, arroyos, lagos, cañadas, poblaciones mayores, y los límites precisos del territorio provincial. Además, el Gobierno santafecino debía hacerse cargo de la publicación del mapa, y entregar quinientos ejemplares al autor.

[82] BISCHOFF Efraín U. *Historia de cuatro siglos de Córdoba*, Ediciones Ramón J. Cárcano, Colección: El Pasado Cordobés, Banco Social de Córdoba, Córdoba, p. 76.

[83] BOIXADOS, María Cristina. ‘‘Las representaciones cartográficas de la ciudad de Córdoba entre 1870 y 1930’’, en: *Imágenes y lenguajes cartográficos en las representaciones del espacio y del tiempo. I Simposio Iberoamericano de Historia de la Cartografía*, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2006, disponible en: https://razoncartografica.files.wordpress.com/2007/08/i-simposio-iberoamericano-de-historia-de-la-cartografc3ada-carla-lois-y-otros.pdf, [20 de noviembre de 2016].

[84] HUNTINGTON DIGITAL LIBRARY. COLLECTION MAPS. *“Plano de la ciudad de Córdoba, levantado y dibujado por el Ingeniero Albano M. de Laberge”*, París, 1860. Disponible en: http://hdl.huntington.org/cdm/ref/collection/p15150coll4/id/7165, [28 de abril de 2017].

[85] ARCHIVO CARTOGRAFICO DEL MUSEO MITRE. Laberge Albano M. de, *Plano de la ciudad de Córdoba*, Imp. Destouches, s/f.

Tan valioso documento cartográfico se titula *"Plano de la ciudad de Córdoba, levantado y dibujado por el Ingeniero Albano M. de Laberge"*, está fechado en julio de 1860 y la vista urbana fue tomada desde lo alto de la Bajada del Pucará. Fue publicado en París en la Imprenta Destouches, y dibujado en escala 1: 10000[86].

La idea de organizar reparticiones técnicas estatales, también llegó a Córdoba, y con ese objetivo el 24 de diciembre de 1862 el Gobernador Justiniano Posse dictó una ley creando el Departamento Topográfico. Su misión, entre varias atribuciones y obligaciones; era levantar un plano catastral general de la Provincia, incluyendo el relevamiento de las tierras fiscales. La organización del Departamento estuvo a cargo del coronel Manuel Baigorria, y fue designado su primer Director, nuestro agrimensor biografiado, desempeñándose en el cargo hasta 1868, cuando fue suplantado por el vocal, Santiago Echenique[87].

Durante su gestión se relevaron las tierras fiscales del Departamento Unión, y los terrenos adjudicados a la empresa del Ferrocarril Central Argentino. En el Archivo de la Dirección de Catastro Provincial, se conservan varias mensuras practicadas de los terrenos a expropiarse, y firmadas por Laberge en 1866. Corresponden a las suertes N°1401 a 1408 comprendidas entre Villa Nueva y la Cañada del Gobernador. Entre Villa Nueva y Fraile Muerte, las mensuras fueron realizadas por el agrimensor Carlos Campbell en 1870[88]. Pero, los primeros trabajos de mediciones de campos del proyecto ferroviario en el Departamento Unión comenzaron en 1864, y figuran como autor la *Comisión Topográfica*[89].

Concluidos los trabajos de mensura, el plano fue publicado en 1867 y en su leyenda se puede leer el texto siguiente: *"Trayecto del Ferrocarril Central Argentino del Rosario de Santa Fe a la ciudad de Córdoba. Plano de los terrenos concedidos a la Empresa por Ley Nacional el 26 de mayo de 1863 por el Ingeniero Albano M.*

---

[86]El plano de la ciudad de Córdoba, incluye la traza urbana, el sector de quintas, el cementerio y el camino que conducía a él, los cauces de agua, desniveles topográficos, así como información de sus calles y monumentos históricos, y diversos datos propios de la geografía y la cartografía.

[87]PAGE Carlos A. "Formación y desarrollo de las reparticiones de agrimensura, ingeniería y arquitectura. Profesionales con actuación en Córdoba 1850-1900", en: *Revista de la Junta Provincial de Historia de Córdoba*, Nº22, Segunda Época, Córdoba, p. 154-155.

[88]ADGC, *Mensuras Administrativas, Departamento Unión, N°211*, 1866.

[89]*Ibídem, Nº112,* 1864.

de Laberge". Tanto, el plano catastral del Departamento Unión, como el plano de los terrenos concedidos a la empresa ferroviaria, fueron incluidos en la Sala de Mapas de la *Royal Geographical Society of London* según informaba la misma institución en 1869[90].

Fue el responsable de practicar la delineación y parcelamiento de la Villa de Cruz Alta en la misma región del sureste cordobés. Para mensurar los campos fiscales, trabajo que incluía realizar planos con sus especificaciones geográficas, topográficas y un registro meteorológico a relevar, el Gobierno Provincial hizo contratos con los mismos agrimensores, y en la mayoría de los casos, éstos recibieron como compensación por sus honorarios profesionales, grandes extensiones de tierras fiscales, generalmente situadas en el sur y sureste provincial. Así aconteció con Santiago Echenique, Edwin Hudson, Eleazar Garzón, Parmenio Ferrer, y también Laberge; quien recibió como parte de pago por los servicios de mensura, dos suertes fiscales en Saladillo, Departamento Unión; una de 9171 hectáreas y otra de 9587[91]. En 1864 actuó como contratista en la apertura y construcción de un tramo del camino de Córdoba a La Rioja[92].

Laberge debió ser una persona que gozó de gran respeto y reputación en la sociedad cordobesa de su época, ya que sabemos que participó en diversos eventos culturales, como por caso, cuando el 8 de diciembre de 1862 fue invitado a integrar el jurado, -junto Félix Revol, Jerónimo Sappia y Joaquín Silva-, de una de las tantas exposiciones de los estudiantes de bellas artes del Aula Académica de la Concepción, fundada y dirigida por el portugués Luis Gonzaga Cony[93].

---

[90] "Accessions to the Map-Room From May 25 th 1868, to May 24 th, 1869", en: *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 39, 1869, disponible en: http://www.jstor.org/stable/1798539?seq=1#page_scan_tab_contents, [25 de mayo de 2017].

[91] FERREYRA, Ana Inés. "La organización de la propiedad en la Provincia de Córdoba: de la etapa de las Autonomías Provinciales al Estado Nacional. Argentina, siglo XIX'', en: *América Latina en la Historia Económica*, Nº35, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, enero-junio de 2011, p. 196 a 198., disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532011000100007, [02 de mayo de 2017].

[92] BAJO, Eduardo F. *op. cit.*, p. 218.

[93] ALTAMIRA, Luis Roberto. ''Luis Gonzaga Cony y el Aula Académica de la Concepción de Córdoba'', en: *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, N°5, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 1952, p. 120.

Por su trayectoria profesional, la Municipalidad de la ciudad de Córdoba, designó con su nombre a una calle del barrio Granja de Funes.

Contenido e importancia del informe

El trabajo encargado al agrimensor Laberge tiene su origen en las políticas de modernización de las vías de comunicación que implementó el gobierno de la Confederación Argentina. El instrumento legal que dio origen a dicho trabajo fue un decreto del 25 de abril de 1860, rubricado por el presidente Santiago Derqui y su ministro Vicente Quesada, el cual planteaba en sus considerandos, que el deber del gobierno nacional era mejorar los caminos del país, tratando de facilitar el comercio interior entre las diversas provincias. En uno de sus artículos expresaba: *"Delíniese y amojónese un camino recto en cuanto lo permita el terreno, entre las ciudades de Santa Fe y Córdoba, levántese un plano con especificaciones de la calidad del suelo, montes, aguadas y pastos; desígnese a la vez los parajes más a propósito, para postas en su trayecto; determínese la situación geográfica de ambas ciudades"*[94]. En el mismo decreto se comisionó para realizar el estudio al ingeniero Albano M. de Laberge, y se estableció el plazo de dos meses para concluir el trabajo.

La tarea técnica comisionada a Laberge fue publicada a modo de Informe en el *Boletín Oficial de la Confederación Argentina,* y está fechado en Paraná el 10 de mayo de 1861. Finalmente, fue incluido en la Memoria del Ministerio del Interior, elevada al Congreso de la Nación en la sesión ordinaria del mismo año. En una parte del escrito expresaba: *"en 26 de abril del año pasado se dio comisión al inteligente Ingeniero Mr. Albano de Laberge para dejar expedito el camino que comunica por el Chaco las Provincias de Córdoba y Santa Fe, por la conocida ruta del Tío; y tengo la satisfacción de anunciaros que el hábil Comisionado ha dado fin a sus trabajos dejando espedito el camino que el Gobierno se empeña hoy en hacer transitar con frecuencia, a fin de dejar definitivamente marcada y establecida esa ruta…"*[95].

---

[94] REPUBLICA ARGENTINA. *Registro Nacional de la República Argentina. Documentos expedidos desde 1810 hasta 1862*, Buenos Aires, 1889.

[95] *"Boletín Oficial de la Confederación Argentina"*, Año I, Nº171, Paraná, 27 de junio de 1861.

Ocupándonos, ya, en el contenido del informe, el mismo se basó en un estudio de campo que realizó Laberge y algunos colaboradores sobre el territorio de la Provincia de Córdoba y Santa Fe, el cual comprendió observaciones geográficas y astronómicas que tomó en diversos lugares de las serranías y llanura cordobesa. Como resultado de ese trabajo elaboró una memoria que es la que a continuación transcribimos; un plano con la ubicación del camino y sus terrenos aledaños, pieza cartográfica extraviaba hace muchos años. También fue su intensión, levantar un plano con el perfil topográfico del camino, tarea que no pudo concretar por el extravío de su barómetro durante el viaje. La primera vez que se registró la nueva traza en una pieza cartográfica es el mapa de la Provincia de Córdoba, editado por Martín de Moussy, en su famosa obra *Description geographique et statistique de la Confederation Argentine*[96], en donde se señala en líneas de trazos su recorrido, con la leyenda *"Rectification de la route de Santa Fe a Cordoba"*.

En primera instancia, describió el antiguo camino que saliendo de Santa Fe, pasaba por Sauce, Zárate y Romero, y ya en territorio cordobés tocaba a Quebracho Herrado, Villa Concepción de El Tío, Villa del Rosario, y otras postas establecidas en diversos parajes siempre en la ribera norte del Río Segundo. Determinó la longitud de su recorrido en ochenta y cuatro leguas.

La apertura del nuevo camino lo estableció en línea recta desde Villa del Rosario con rumbo este hacia el puente del Río Salado en Santa Fe. El recorrido de la ruta partía desde la ciudad de Córdoba por barrio San Vicente, y más adelante tomaba el llamado Camino de la Aguada, que arrancaba en la posta Pozo del Medio en las inmediaciones de la estación Toledo del Ferrocarril Central Argentino, y luego continuaba con rumbo hacia la villa fundada por Sobre Monte, pasando por la Cañada de Galíndez, inmediaciones de la Capilla San José en Costa Sacate, y cruzaba el Río Segundo como a dos leguas de la Villa. Este nuevo tramo reemplazaría al antiguo que transcurría entre los límites de los Departamentos Río Primero y Río Segundo, alargando mucha distancia hasta El Tío.

Describió con precisión el terreno de cada legua trazada, saliendo del costado

[96]MARTIN DE MOUSSY, Víctor. *Description geographique et statistique de la Confederation Argentine*, Deuxieme edition atlas, Paris, Librairie de Firmin Didot Freres, Fils et Cie. Imprimeurs de l'Institut, Rue Jacob, 56. 1873. Imprimerie Adolphe Laine, Rue des Saints-Peres, 1873.

de la plaza de Villa del Rosario, menciona los lugares poblados, bondades, y dificultades del territorio. Otro de los puntos importantes del proyecto fue el establecimiento de trece postas que Laberge ubicó entre 3 y 4 leguas de distancia entre ellas, desde la misma Villa hasta la ciudad de Santa Fe, totalizando sesenta y tres leguas y media.

El mismo informe incluye además una memoria con información geográfica e hidrográfica de la región, con precisiones sobre los ríos Primero y Segundo, la ubicación exacta de la Laguna Mar Chiquita, y los arroyos y cañadas que integran su cuenca hidrográfica. La importancia del informe de Laberge radica en que se trata del primer estudio científico de esta ruta colonial, donde se mencionan los lugares y paradas del antiguo camino que corría casi paralelo al Río Segundo, y la descripción de la nueva traza.

Del camino viejo a Santa Fe, hoy se conserva un tramo del mismo entre Villa del Rosario y Villa del Tránsito, y otro menor entre Arroyito y Villa Concepción del Tío. En tanto que, del recorrido rectificado por Laberge, existe un tramo de aproximadamente de veintiocho kilómetros de longitud entre Villa del Rosario y el Arroyo de Álvarez, conocido como Camino de la Línea Vieja a Santa Fe, o simplemente Camino de la Línea. Por su parte, el trayecto que vinculaba la Villa con la ciudad de Córdoba presenta diferentes situaciones. Los primeros kilómetros hasta Rincón quedaron incorporados al trazado de la actual Ruta Provincial Nº13; entre esta población y el Paso de Zabala sobre el Río Segundo se encuentra clausurado dentro de propiedades rurales particulares, y otra sección del mismo se transforma en público al llegar al río, en Rincón Viejo. Desde la margen norte continúa en forma diagonal hasta empalmar con la Ruta Nacional Nº9, camino conocido como de La Aguada, por donde pasaba la línea telegráfica que llegaba hasta Villa del Rosario.

Este tipo de documentación es vital a la hora de identificar la función, longitud, forma del trazado y lugares asentados en antiguos caminos que pretenden ser convertidos en rutas o itinerarios culturales; de allí la necesidad de compartir tan valiosa información.

Transcripción

‘‘Informe sobre el nuevo camino de Santa Fé a Córdoba.

Paraná, Mayo 10 de 1861.

Al Exmo. Sr. Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior Dr. D. José Severo de Olmos.

Exmo. Señor:

Tengo el honor de elevar a manos de V.E., la descripción y el plano del camino de Córdoba Santa Fe que tuve a bien encargarme.

El plano está formado sobre la proyección de Mercator, y comprende a más del camino, el mapa de todo el terreno vecino y el trazado de la ruta que seguí a mi ida a Córdoba. Acompañan el informe sobre el camino, los cálculos astronómicos comprobantes de la posición geográfica de Santa Fe, del puente del Salado, del ombú de Lasaga, de la Villa de Sauce; de los fuertes de Romero y Quebracho Herrado, de la Villa de la Concepción (el Tío) de la del Rosario (los ranchos) y de la Ciudad de Córdoba. Así mismo toda la ruta de mi viaje de ida con los cálculos náuticos que me han permitido comprobar por allí mis observaciones y todos los rumbos que me han servido a formar un plano detallado de todo lo que se podía alcanzar a ver.

Va en un libro aparte la cuenta de inversión de los fondos que V. E., se sirvió hacerme remitir a Córdoba para la apertura amojonamiento del camino y como lo podrá ver, V.E., no ha pasado el gasto de un modo sensible el presupuesto que había tenido el honor de mandar a V.E.

En fin debo expresar a V.E cuanto me ha servido la recomendación que se sirvió mandarme para el Sr. D. Venancio Lescano, pues este Sr., me ha acompañado durante una gran parte del camino y su conocimiento del país, su experiencia y su buena voluntad me han sido muy útiles.

Así mismo recomendaré a V.E, el joven agrimensor D. Benjamín Domínguez, quien me acompañó en clase de ayudante desde mi salida del Paraná. Ha mostrado siempre mucha actividad e inteligencia, me ha ayudado mucho en todos mis trabajos, y promete servicios de mucho provecho.

A más del trabajo que me hizo el honor de encomendar V.E, queriendo aprovechar el tiempo que tuve que aguardar en Córdoba sus órdenes, trabajé a

formar un mapa de la provincia. Al efecto, medí una base al lado de la ciudad, determiné un gran número de puntos remarcables de la sierra, los cuales me sirvieron a determinar muchos otros, que visité, por medio de la brújula y de megsentes capaces.

Visité a San Roque, Santiago, Los Reates, Santa Rosa, determinando astronómicamente la posición geográfica de San Roque y Santa Rosa, y con bases medidas en esos puntos y una triangulación hecha sobre ellas, pude obtener por el mismo medio que en Córdoba la posición exacta de un gran número de puntos. Así determiné el nacimiento, los afluentes y el curso del río primero, del segundo y del tercero, volví a Córdoba dando la vuelta a la sierra chica por San Ignacio grande y la sierra de los Cóndores y pude así determinar nuevas poblaciones, capillas y otros puntos de los ríos. La Capilla de Soconcho, de San José, de Anizacate, la de Alta Gracia, la Capilla del Salto, etc.

Emprendí otro viaje por la sierra grande a la cual ya había ido a subir desde San Roque. La primera vez subí sobre el gigante en la esquina de Achala, de donde pude relevar muchos puntos del oeste de la sierra, esta fue por la costa de Salguero, pasé a Nono, villa de la cual determiné astronómicamente la posición geográfica y de donde por medio de una base medida, picos remarcables de la sierra determinados, pude obtener la posición de San Javier, de Dolores, de San Pedro, el curso del rio Sauce, del de la Cruz, limite sud oeste de la Provincia de Córdoba, de la Piedra Blanca, en fin de varios puntos de las sierras de San Luis, y de las de Chaquinchuna, Mogigasta, Piña, etc., últimas sierras de la provincia de Córdoba al oeste.

Subí otra vez al norte y desde Pocho que determine exactamente, fui a subir a la sierra de Mogigasta en dos puntos de donde pude descubrir las salinas que separan la provincia de Córdoba de las de San Juan y la Rioja. Volví a Córdoba pasando la sierra por las pampas de San Luis y después de haber determinado la posición de muchos puntos de la Sierra de Soto, de la de Guaza Pampa, el cerro de Salzacate, la capilla del mismo nombre, la de Ambúl, de Panolma [Panaholma], de las Palmas, de Pocho y de San Carlos. A mi vuelta a Córdoba, no habiéndome llegado las últimas ordenes de V.E y no atreviéndome a ir a acabar la parte del norte que me faltaba, por miedo a ser causa de algún retardo en la obra del camino, formé un plano de la ciudad desde el alto del Pucará hasta el cementerio entre barrancas y lo acompañé con una vista general del pueblo.

Más tarde y durante la apertura de los montes, fui a determinar la posición de la linda villa de Santa Rosa, y tocando algunos puntos del Río Primero hasta la Mar Chiquita aquel desagüe general de las provincias de Córdoba y Santiago a fin de determinar astronómicamente un punto sobre el bordin los Mistoles. De este modo Exmo. Sr., con los datos que tomé a mi ida y los que había tomado en el viaje que hice anteriormente a las provincias del Oeste, podré formar un mapa de bastante exactitud de la provincia de Córdoba, al cual faltaría solo la parte de la sierra al norte de San Carlos, la parte al norte de las estancias de Jesús María y Caroya, y en fin la parte al norte de aquella inmensa laguna que llaman allí con bastante propiedad la Mar Chiquita y que muchas personas confundes por error grave con la laguna de los Porongos.

Con relación a esta última parte, especialmente, es imposible formar un mapa ni con datos, visto que según todas las personas a quien eh podido hablar, nadie conoce el norte de este inmenso lago salado capaz de suministrar sal a toda la República. Todos estos trabajos, así como los comprobantes de ellos, los someteré a V.E en caso que sea de su agrado. He procurado en todo, Exmo. Sr., cumplir con las órdenes e instrucciones de V.E y mi mayor deseo es obtener su alta aprobación.

Exmo. Señor

Albano M. de Laberge

El camino antiguo

El camino antiguo de Santa Fé a Córdoba al salir de aquella provincia, va a pasar por todos los fuertes de la línea de la Frontera que está formada desde mucho tiempo. En toda ella el camino está casi recto; esa línea antigua de frente había sido muy bien colocada con relación a la dirección lo que hace que casi ninguna diferencia hay en esa parte con el camino nuevo.

De Santa Fe iba a pasar el camino por el Sauce, seguía por Zarate, Romero, e iba a caer al primer fuerte de la provincia de Córdoba al Quebracho herrado. Como acabo de decirlo a V.E., el camino nuevo pasa también por el Quebracho herrado, Romero y Sauce pero no por eso las distancias son iguales. Sobre todo entre Romero y Quebracho herrado, hay una diferencia muy sensible que proviene, de que siendo algo distante los dos fuertes, el uno del otro, el camino que sacó el que hizo la primera huella, está lejos de ser recto, ha ido a dar una vuelta al Sud que alarga

bastante el camino y para eso no ha habido más razón, que la equivocación; pues no existe ninguna clase de inconveniente.

Como me era indispensable conocer la posición exacta de todos los embarazos del terreno, a fin de poder evitarlos a mi vuelta, al trazar el camino, me determiné a formar una ruta exacta de mi viaje de ida, trabajo que me ha permitido formar un mapa exacto de todas las isletas, lagunas, etc., que se podían alcanzar a ver. Ese trabajo me ofreció a mas la ventaja mayor de poder obtener posiciones geográficas casi ciertas en caso que sucediese algún accidente al cronómetro que llevaba arreglado.

Así pues caminé de lanza en lanza relevando siempre el rumbo de la una a la otra y midiendo la distancia que les separaba, con mi volanta que tiene máquinas al efecto. De modo, Exmo. Sr., que he podido formar una especie de diario náutico con el cual he resuelto náuticamente la posición geográfica de un gran número de puntos y tengo el honor de acompañar a V.E, ese diario así que todas las observaciones que he podido tomar de ida. La verdadera diferencia del camino nuevo con el antiguo, principia desde el Quebracho herrado. De allí, en efecto, el antiguo seguía al N.O, iba por el Tío (hoy Villa Concepción), pasaba por la isleta de la Cruz del boyero, la de Cabeza del buey, por la de las Vívoras, por la de las Encruzijadas, por el monte del árbol viejo y iba a cortar los bañados del Tío, que no son otra cosa sino el río Segundo que se ha desparramado, no teniendo ya cauce.

Del Tío, se seguía el camino de postas que existen todavía, y servían para las comunicaciones de Córdoba con la Frontera, camino que todo eh seguido como los demás y que V.E., podrá juzgar sobre el plano. Allí podrá ver que dista mucho de la recta, va todavía al norte hasta la posta de Oyola, de allí es que principia a volver al Sud dando siempre bastante vuelta.

Las Postas son la de Peralta, la de Ferreira, de San Francisco, como media legua al norte de la capilla del mismo nombre, la de Guevara, situada en una especie de esquina que forma el rio segundo lo que hace que el camino lo corte dos veces: la de Gallardo, de Lencina, de la Cañada, de los Horconcillos, de Goyan y del Pozo del medio, en la cual se junta el camino con aquel que se abrió de Córdoba a Rosario.

Este camino está lejos de ser recto, y es muy natural, como la mayor parte de los caminos del interior; ha sido formado por las necesidades locales, y cuando el

Gobierno ha querido establecer postas, ha tenido que apelar a los hombres que podían hacerse cargo de ellas aunque estuvieses un poco lejos de la mejor dirección.

El camino antiguo no es mejor que el nuevo, bajo el punto de vista de los embarazos. Así que en la parte del Quebracho al Tío tiene no solo los mismos, sino que los tiene mayores. La cañada de la cabeza de buey como lo verá V.E está despuntada por el camino nuevo, y la de las víboras, ofrece un paso mucho mejor y mucho más angosto que el que se seguía. En fin ya no se pasan aquellos bañados del Tío que en la estación de las grandes lluvias, se vuelven un impedimento mayor. Más tarde se abrió otro camino que acortó un poco la distancia, se separa del antiguo en las Encruzijadas y va a pasar por la villa del Arroyito; pero es todavía mucho más largo que la línea que se ha abierto. De Santa Fe al Quebracho herrado se contaba 35 leguas que con 12 que hay de aquel punto al Tío y 37 que paga la posta de aquella villa a Córdoba forman un total de 84 leguas.

Apertura del Camino.

Después de haber determinado la posición geográfica de Córdoba, con la que había obtenido de Santa Fe y del puente sobre el Salado, vi que la línea más recta para el camino cuya apertura me hizo el honor de confiar V.E pasaba a una corta distancia al norte de la Villa del Rosario (Los Ranchos), así lo escribí a V.E sometiéndole la idea de hacer salir el trabajo de la villa, en consideración de la desproporción que había entre los gastos y las ventajas de una recta dese Córdoba. En consecuencia de las órdenes que me dio V.E., al efecto, sometí esas observaciones así como un borrador del camino que había seguido a mi venida, a S.E., el Sr. Gobernador de Córdoba, quien aprobó completamente el trazado del camino, y así, en efecto, lo ejecuté.

Más tarde, y cuando salí de la Villa, el Exmo. Sr. Gobernador ha bienvenido a ella, vio que sin gasto alguno, se podía acortar bastante la distancia de la Villa de Córdoba, pasando por un camino dicho de la aguada que va a salir cerca de la posta de Goyan segunda posta saliendo de Córdoba, y ordenó en consecuencia se estableciesen postas sobre esa nueva línea. Se acortará así el camino de un poco más de una legua; pues como se puede juzgar sobre el plano, a la salida de la Villa, para ir a buscar el camino de postas, se tenía que dar una vuelta grande al este antes de llegar a la posta de Lencina. Habiendo sido tomada esta determinación cuando

ya estaba en los montes, me ha sido imposible medir exactamente esa parte del camino, pero eh contado 13 leguas como distancia de la Villa a Córdoba y por cierto eh contado más bien un poco más de la verdad, pues el camino con la vuelta indicada, lo había medido, y no alcanzaba a 14 leguas.

De modo que eh puesto el número 14 a una legua de la villa y eh ido siguiendo la numeración poniendo en cada legua un mojón a donde no había árboles y clavando encima una tablilla llevando el número de la legua marcado a fuego. A mas en la pampa, eh mandado hacer según me lo ordenó V.E., un montón de tierra cada 500 varas, cuidando que el de las leguas en el centro del cual está el mojón, esté marcado con dos sanjitas en cruz, de modo, que si se viniesen a perder las leguas, quedaría siempre ese modo de reconocerlas.

Saliendo de la villa, he seguido la línea de la calle que me indicó la autoridad como la más conveniente, hasta una distancia de más de 500 varas a fuera de lo edificado, por el agradamiento probable de la villa; y de allí he tomado el rumbo S. 88° 30´ E., que es el rumbo de la villa sobre el puente del Salado, pues las posiciones geográficas son las siguientes:

Villa del Rosario: Latitud 31°, 38 09´ 03. Longitud 2°. 34´ 36´´. 30 Oeste del merid., del Paraná.

Puente sobre el Salado: Latitud 31°, 35 24´ 31 sur. Longitud 00°. 12´ 01´´.Oeste del Paraná.

Luego caímos en los montes y la apertura, desde el principio, fue muy costosa, los montes de toda esa costa del rio segundo son muy grandes y tupidos. El algarrobo, el chañar y el tala son las esencias principales. El algarrobo sobre todo adquiere proporciones enormes y nos dio un trabajo de los más fuertes. Los árboles eran tan gruesos que nos han causado aun varios accidentes, he tenido cinco hombre heridos, unos apretados por árboles y otros por el hacha, pero felizmente, todos hoy son sanos, han sido curados a costa del Exmo. Gobierno Nacional y se les ha seguido el sueldo durante su curación, lo en que creo haber obrado según las vistas de V.E.

Pero de todas, la dificultad mayor que hemos tenido, ha estado en los peones. La época de las ciegas en que empezó el trabajo, la seca que allá demanda brazos para dar agua a valde a las haciendas, la poca disposición al trabajo… todo contribuyó a hacernos casi imposible la reunión de los hombres necesarios. Como tuve el honor de escribirlo a V.E., solo la presencia del Exmo. Gobernador de

Córdoba en la villa, nos permitió dar principio a la obra, pues S.E., que demostró el mayor interés para la apertura de este camino, ordenó a los jueces la reunión de peones y así, aunque todavía con mucha dificultad conseguimos trabajar.

Siempre eh llegado a dar doce varas de ancho al camino que en su mayor parte tiene más, de modo que holgadamente puedan cruzar dos tropas, a más de que ciertamente, en breve, se ha de poner más ancho, pues, aún a nuestra vista principiaron los habitantes de la villa a venir y reunir leña en el camino y no cabe duda que apenas se sequen los árboles que hemos volteado los vendrán a sacar y ganará así el camino a lo menos dos o tres varas. La cantidad de árboles tan grande que tuvimos que cortar ha dejado naturalmente algunos troncos, pero todos los eh hecho cortar lo más cerca posible de tierra y los árboles más grandes que siempre habrían dejado troncos mayores, lo eh hecho sacar de raíz.

Todo naturalmente lo habría podido dejar todavía más completa con otras circunstancias y esperaba haber podido dejar algunos pozos de valde a fin de atraer más pronto las tropas al nuevo camino; pero me fue imposible llenar completamente mi objeto. Solo pude abrir un pozo que nos dio agua un poco salobre a pocas cuadras después de acabar la legua 32 y en la 42 a donde esperaba mejor una aguada buena por su posición intermedia entre Romero y Quebracho, tuve que renunciar después de haber abierto cinco varas y media. La escasez de agua y de víveres en que estábamos, la poca voluntad de la gente en medio de un paraje a donde suelen cruzar los indios diariamente; me impidieron prolongar nuestra parada, y salimos sin haber llegado al agua. Empero es evidente que muy poco costará para alcanzarla.

Había escrito desde el Quebracho al Exmo. Gobierno de Santa Fe pidiéndole me hiciese reunir gente a fin de poder abrir los montes del Salado; en vista de que los hombres de la Provincia de Córdoba debían volver a su provincia; pero infelizmente el retardo que tuvo mi nota, quizás también, en poca claridad, me privaron de aquel auxilio y tuve que alejar los montes sin abrirlos. Más tarde fui a acabar esa parte del camino y el Exmo. Gobierno de Santa Fe me ayudó haciéndome reunir gente por un comisionado de campaña y gracias a él he podido acabar pronto la obra[97].

---

[97] *"Boletín Oficial de la Confederación Argentina"*, Año I, Nº177, Paraná, julio de 1861.

Descripción del camino nuevo.

El camino desde la ciudad de Córdoba hasta la villa del Rosario (los Ranchos), seguirá, como tuve el honor de decirlo a V.E., el camino conocido con el nombre de la Aguada. Sale ese de Córdoba por el mismo lado que el del Rosario y lo sigue hasta la posta del Pozo del Medio. Toda esa parte del camino, aunque no esté precisamente en la dirección de la villa, visto que vá al sur, está muy buena. La Empresa, ayudada generosamente por el Gobierno de Córdoba, lo ha abierto recto en esta parte y con una anchura grande. De allí se separa el camino y después de pasar por el bordo de la cañada que llaman de los Gallendes [Galíndez], deja al Sur a poca distancia la capilla de San José, y pasa el Rio Segundo a cerca de dos leguas de la villa.

Como lo podrá juzgar V.E sobre el plano, este camino es mucho más corto que el antiguo que al salir de la posta del Pozo del Medio, sigue la línea posta del Tío y viene a la villa después de una vuelta grande al este. El poco transito fuera del comercio local, no había hecho necesario hasta ahora el establecimiento de postas en el camino de las Aguada, y por eso es que solo las había en el del Tío, por ser indispensable para las comunicaciones de la frontera.

Legua 14- El camino saliendo de la villa, toma la dirección de la calle Este, que pasa al lado Sur de la plaza, hasta las 530 varas que alcanzan mucho a fuera del poblado. De allí toma el rumbo general sobre el puente del Salado, que es S. 88° 30´ E., verdadero y entra a los montes de la villa, al otro lado de una chacra a las 1354 varas de la plaza. El monte muy espero sigue sin interrupción durante 4359 varas y cae el camino a la pampa de Moncada a media legua al Sur de la capilla del mismo nombre. Se ha puesto en esa pampa el mojón de la legua 14.

Legua 15- La pampa sigue todavía durante 2645 varas; el camino corta después una punta de monte, sigue otra pampita de 989 varas, corta otro monte angosto pasando al lado de la casa de un tal D. Nicasio Ludueña, y después de otro campo en donde se halla una chacra, va por otro monte, al fin del cual ha acabado la legua 15. La pampa de Moncada se extiende al Norte del camino por la parte del Este y sigue al Sur a poca distancia. Al acabarse el monte en el cual se halla la casa de Nicasio Ludueña, principia otra pampa que va enanchándose y se extiende como a 4 o 5 cuadras al norte del camino con dirección al N.E.

Legua 16- La legua 196 corta en dos partes un monte que viene del Sur del camino y llaman el Monte de las Garzas, corta además una esquina de una chacra

y va a acabar dentro del potrero de la señora viuda Reyes. Este potrero, así como los de los Sres. D. Pancho y D. Gregorio Rios, que son colindantes con el Este, son los solos a los cuales el camino haya causado algún perjuicio; aunque no ha sido mayor, pues solo se les ha cortado más o menos de dos a tres cuadras y debo decir que estos señores han estado muy conformes en consideración de las ventajas que promete la apertura del camino.

Legua 17- Sigue el camino por los potreros de los Sres. Ríos, y después de haber atravesado un espacio de más de 2000 varas entre montes de varios dueños que no han hecho cercado, corta un triángulo muy chico del potrero de D. Luis Alvarez, dentro del cual se ha marcado la legua 17.

Legua 18- Después del potrero de D. Luis Alvarez se atraviesa una punta triangular del de D.J.M. Ferreira y se sigue por montes sin cerco de los cuales no conozco los dueños que son varios. A una distancia de 1840 varas de la legua 17, el camino corta cuatro potreros seguidos, de D. Marcelino Lopez, de una viuda Ramona, de D. Luciano Arguello y de unos hermanos Barras; pero son porteros muy angostos, de una, dos o tres cuadras, y solo se les ha cortado una distancia que varía de cuadra a cuadra y media de Norte a Sur, dirección del fondo que tienen en general cerca de legua. Los dueños de todos estos potreros han vuelto a cercarlos inmediatamente con las mismas ramas de los árboles que volteábamos; así es que no se les ha causado ningún prejuicio. Apenas entre todos esos potreros ocupan un espacio de 2.000 varas y la legua 18 ha sido a caer afuera en terrenos que no son cercados.

Legua 19- La legua 19 sigue por los mismos montes sin cerco en las cuales se ha marcado la legua 18; a las 19823 varas de allí, el camino atraviesa una pampa corta y va a cortar al extremo Sur del último potrero que encontramos, y es de D. Agustín Boco, es monstruoso y tan tupido como los que pasamos anteriormente. Lo que se corta de ese potrero es solo unas pocas cuadras de O a E, y forma un triángulo que no tiene sino como dos cuadras de extensión del lado del Sur. De allí la línea atraviesa, a las 200 varas el Arroyo de Alvarez, y después de cortar algunos pocos árboles que los bordan, sale a una pampa en donde se ha marcado la legua 19, a unas tres cuadras al N. O, de la casa de D. Agustín Boco. El Arroyo de Alvarez, muy nombrado en el Departamento del Río 2°, no es propiamente un arroyo. Desde tiempos muy remotos no tiene agua sino cuando las lluvias grandes, pero aun

entonces no corre y se forman solo unas lagunas chicas en él. Se cuenta que en otros tiempos tuvo agua corriente y era bastante caudaloso: así, en efecto, lo indicaban las barrancas que tiene, es evidente que ha tenido agua y, sin duda, alguna cañada que se formó, se habrá llevado las aguas que le venían y hacen tanta falta a los numerosos poblados de sus orillas. Este arroyo, o más propiamente hoy ese zanjón, viene del Sur de la Villa del Rosario, de cerca de un lugar conocido con el nombre de Quebracho, y sigue muy tortuoso para ir a perderse a poca distancia de la Villa del Arroyito. Es el límite de los montes del Río 2°; sus orillas son muy pobladas, es casi la única parte poblada de todo aquel terreno; aunque no tenga agua, su cauce se conserva siempre un poco más húmedo que los demás del terreno y sirve a cultivar árboles frutales que son tan escasos en aquellos parajes. Cuando los pasamos había caído una lluvia bastante fuerte, de modo que pude juzgar el estado del arroyo con agua. Así es que, a más de dos buenas bajadas que hice sacar de cada lado, de una distancia de más de 80 varas he mandado hacer en el fondo una calzadilla sobre ramas, y el paso ha quedado completamente útil.

Legua 20- Desde la legua 19, el camino pasa a la esquina sur de una chacra de D. Agustín Boco [Vocos] y va a entrar en el monte del Pozo de los Zunchos, en el cual queda durante una distancia de 20 cuadras, de allí cae en un campo bastante grande, donde hay muchas estancias y en el cual se ha marcado la lengua 20.

Legua 21- Después de esa pampa, en donde hay muchas isletas, la línea atraviesa el monte del Árbol Chato, al lado de una población abandonada y a tres cuadras al Norte de una lagunita que está adentro del monte. Sigue de allí por campo hasta la legua 21, que ha caído a una distancia de 2 cuadras al Sur de las poblaciones del Pozo de las Ollas.

Legua 22- Poco después de empezar la legua 22 hemos cortado el camino que viene de las Provincias del Norte y va a Rosario pasando por la Villa del Arroyito. El mojón ha sido puesto en la pampa, después de haber pasado al lado de dos isletitas, la una al Norte, la otra al Sur, que llaman Isleta del Carancho. Los montes de la costa del Río 2° se ha separado de la línea desde el Árbol Chato y siguen a la vista al Norte, alejándose siempre un poco: a la legua están todavía a una distancia de 25 cuadras.

Legua 23- De allí el camino sigue por la pampa, en medio de campos muy bueno; durante esta legua, solo se pasa a una cuadra de una isleta que queda al

Norte. El mojón ha sido puesto a pocas varas al Naciente de una lagunilla que está casi sobre la línea.

Legua 24- Toda la legua siguiente continua por los mismos campos, dejando al Norte a poca distancia tres isletas chicas que no tienen importancia, y como 1500 varas antes de acabar la legua, se pasa junto a las isletas del bajo, muy conocidas y que tienen muy buenas lagunas que deben ser casi permanentes, pues aun después de una seca larga las hemos hallado[98].

Legua 25- La legua 25 sigue igualmente por pampa; los pastos son cada vez mejores desde que hemos pasado el Arroyo de Alvarez. A la media legua queda, como a 8 cuadras al Norte de la línea, una isleta que no tiene nombre.

Legua 26- En la legua que sigue, se pasa al norte como a media cuadra de una isleta que hace parte de un grupo que llaman Isletas de la Perdiz, y en frente de otra isleta grande que queda al Norte como media legua. Allí está la estancia de un Sr. D. Manuel Lindero, más adelante, como a 1000 varas pasa, el camino entre dos isletas chicas, y la media legua está al Sur a una distancia de legua y media de un monte muy conocido que es la Isleta del Árbol Chato. En frente de ese punto, los montes de la costa del Segundo toman al Norte para ir a pasar al lado de la villa de la Concepción (El Tío), y se van perdiendo de vista. Después de haber pasado otra vez entre dos isletas que quedan, la del Norte a 5 cuadras y la del Sud a 3, se puso el mojon de la legua 26 como a 9 cuadras del Sud de la isleta de los Chañares Viejos.

Legua 27- Caminamos enseguida pasando al Norte de los hermosos campos de los Moyes, a una distancia de 4 a 5 cuadras, y 1000 varas antes de poner la legua 27, quedaban a tres cuadras al Sud las isletas del Zárco, tres isletas de chañares que tienen adentro de la del medio una excelente laguna.

Legua 28- La línea durante toda la legua 28 no encuentra ninguna isleta, solo a la media legua se ven al lado del Sur, a una distancia como de dos leguas, unos montes que me dijeron ser las isletas de la Mala cara.

Legua 29- A tres mil varas más adelante, se halla el camino casi en frente de las isletas de las Encrucijadas, que quedan como a dos leguas al Norte, y de otras al Sud, de las cuales ignoro el nombre, y están a unja distancia casi igual.

---

[98] *Ibídem*, Año I, Nº 179, Paraná, 14 de julio de 1861.

Legua 30- Ya desde este punto es que principian los verdaderos embarazos del camino, las cañadas; pero difícilmente podrá la línea salir mejor bajo ese punto de vista. Como ya tuve el honor de escribirlo a V.E., el mayor inconveniente de esas cañadas consiste en unos numerosos hormigueros que aquí llaman tacuruses, y que en algunas partes son tan numerosos y altos que es muy difícil hallar como formar una huella entre ellos. La primera cañada que cortamos es un poco ancho, pero la pasamos en un muy buen paraje, piso bueno, tacaruses escasos, de modo que nada tuvimos que hacer y no puede causar ninguna dificultad a los rodados. Es la de Zorros, ha quedado a la mitad la legua 30 y tiene una anchura de 6 cuadras.

Legua 31- La segunda cañada que corta el camino es la de las Vívoras, la más temible sobre el camino antiguo. Aunque por todos los datos que había podido obtener esperaba hallarla mejor que en el paso viejo, han sobrepasado todavía nuestras esperanzas. Solo tiene 7 cuadras de ancho, un piso muy bueno, aun después de una lluvia bastante fuerte y pocos hormigueros. Hice voltear esos y pude dejas así en la Cañada una huella sin embarazo. De allí hay que pasar todavía dos cañaditas muy chiquitas que no se extienden ni al Norte ni al Sur, y en las cuales hice también voltear los tacuruses, y se llega al mojon de la legua 31, que está al lado Este de la segunda.

Legua 32-Siguen todavía dos cañaditas a poca distancia la una de la otra en la legua 32, principia la primera a las 255 varas y tiene 315 varas de ancho, la segunda tiene 347 y dista de la otra 496 varas. En estas dos no eh volteado los tacuruses, que por lo demás son pocos, por la razón que estas cañadas que vienen de una distancia regular al Norte, se pueden despuntar como a dos cuadras y medias al Sur, de modo que será probablemente preferible hacerlo así, como lo he indicado sobre el plano. Hicimos una parada en el lugar donde se colocó el mojon de esta legua, y escaseando completamente de agua, mande abrir un pozo de valde a algunas cuadras al Este del lado Norte del camino, con el doble objeto de llenar nuestra necesidad presente y de dejar una aguada en este parage, en donde hace la mayor falta. Como a las tres varas dimos con agua, y aunque es un poco salobre, siempre podrá ser útil.

Legua 33- El camino durante la legua 33 corta solo una cañadita buena de 300 varas, pasa al Norte de dos isletas, la una un poco distante, la otra solo a 6 cuadras de la Cabeza del Buey, que acaba al Norte del camino, de modo que está completamente despuntada. Así, de las dos peores cañadas sobre el otro camino, la una ofrece un excelente paso y la otra no se pasa.

Legua 34- Lo mismo sucede con la de la Cruz del Boyero, que se corta en la legua siguiente, el paso es bueno y no hay sino muy pocos tacuruses antes de pasarla. La línea deja al Sur una isleta a una distancia de 15 cuadras.

Legua 35- La peor parte del camino hasta el Quebracho, está en los Bañados que ocupan la mitad de la legua 35. Allí había en efecto una cantidad enorme de tacuruses, por lo general muy altos. El piso parece bueno y según los informes que pude obtener de los hombres que han estado más en el Fuerte, casi nunca crecen de modo a hacer difícil el tránsito. He mandado abrir una calle de cinco varas de ancho en los tacuruses, así es imposible que los rodados tengan inconveniente mayor. A mas de todo, en los años malos en que vengan a crecer esos bañados, podrán ir a despuntarlos al Norte y volver a la línea. Según todo lo que he oído sobre estas cañadas y bañados, se ha notado que desde muchos años ya no crecen de un modo fuerte. Debe suceder lo que en todos los países, cada 5, cada 10 años, viene un año de lluvias muy abundantes, entonces las cañadas crecen, los ríos salen de su lecho e inundan los campos, etc., etc., y es así que de lejos en lejos estas cañadas se pueden poner casi impasables, y en año de aquellos les dio esa mala fama que tienen y que no merecen. En el invierno pasado las he cortado con dos caballos a una carretilla cargada, y en el verano las acabo de pasar del mismo modo.

Legua 36- 1140 varas después de principiar la legua 36, se entra en los montes del Quebracho, que son chicos, ralos y no tienen sino un poco más de 2000 varas de ancho. La línea, después de haber cortado adentro del monte el camino que va el Tío, toca al lado Norte del corral de Fuerte; 300 varas después de haber salido del bosque, sigue por un campo chico que está al Este del Quebracho, y la legua 36 va a acabar adentro de la cinta de monte que envuelve el Fuerte.

Así que V.E., lo podrá ver sobre el plano, un poco después de entrar en la legua 33; he hecho un ángulo de dos grados, porque eh creído preferible hacer pasar el camino al lado del Fuerte en lugar de pasar como una milla al norte, a donde me llevara la línea[99].

Como punto militar el Quebracho Herrado podría ser mucho mejor, así que ya lo he dicho, está envuelto en una cinta de monte que no permite descubrir sino a una muy corta distancia. Cierto es que, según me han dicho, en los tiempos en que

[99] *Ibídem*, Año I, Nº 180, Paraná, 12 de julio de 1861.

se plateó ese fuerte, muy poco monte había, pues, en efecto, los que hoy son nuevos, y sin duda las quemazones que desde el establecimiento de la población se han retirado, habrán permitido a los montes caerse. Hoy día, sin embargo, esta posición, si bien es cómoda por las lagunas que abundan al lado sur del Fuerte a muy poca distancia en el monte, tiene el inconveniente mayor que hemos señalado, y si se volviese a poblar sería muy útil formarlo en un lugar más descubierto a fin de que los salvajes no puedan ni hacer una sorpresa, ni pasar sin ser sentidos.

Legua 37- Ya el camino, desde el Quebracho, va por los campos peligrosos según se dice; es claro, en efecto que en el momento actual en que se ha retirado una parte de la frontera del Norte, hay algún peligro aunque muy chico. Los indios no llegan en general a cortar ese camino sino para ir al Sur a cometer algún robo. En este caso van evidentemente en tropas muy pequeñas, tienen una marcha muy prudente a fin de no ser sentidos, porque de lo contrario arriesgan que cuando vuelven se les corte la retirada saliendo del Tío, del Garabato o de los fuertes de Santa Fe. El peligro del cual se ha hablado tanto, es muy pequeño como se ve, sucede para él lo que hemos dicho para las cañadas; los accidentes que eh oído contar por aquí, tienen todos fechas muy atrasadas, y estoy persuadido que una investigación estadística demostraría que no hay más accidentes causados por los indios sobre ese camino, que los hay de salteadores en cualesquiera otro camino. Es evidente que ese peligro muy pequeño hoy, será nulo en cuanto preste una atención un poco seria a la frontera del Norte, y solo con las postas que se pongan, habiendo una distancia un poco corta entre ellas, habrá desaparecido completamente. La legua 37 ha sido marcada al lado Sur de unas islas que se juntan por una especie de arco con la isleta conocida con el nombre de Monte Redondo.

Legua 39 y 40- El camino ya tiene muy pocos nombres que citar; sigue en la pampa por campos que todos son buenos y a los cuales no falta sino pobladores. De lastima al ver pastos tan hermosos, perdidos, solo los aprovechan las gamas y los guanacos que andan jugando con tanta libertad que ni ariscos; es el desierto, pero no aquel que en general se llama con ese nombre, árido, arenoso, sin vegetación; pero un desierto con todo lo que puede hacer falta al hombre para vivir y producir. La leña que está un poco escasa, no lo es sino por la misma falta de moradores; y si no, véase los campos al Oeste del Quebracho, al Norte del Río 1°, han sido campos también y hoy el monte es lo que sobra. Luego que se poblaron algunos puntos de

aquellos campos, el mismo interés de los habitantes les hizo combatir las quemazones, y pudo salir esta inmensa cantidad de plantitas que hace brotar la fertilidad del terreno sobre el cual los vientos desparraman las semillas de todas clases. Las aguas más bien son un poco escasas; pero a más de que casi en cualquier parte se alcanzan agua buena a pocas varas, el porvenir verdadero de todas aquellas rejiones no podrá desenvolverse completamente antes que se abran pozos artesianos[100].

El mojon de la legua 38 ha sido plantado a poca distancia al S.O de dos isletas, el de la 39 al N de otra, y la legua 40 acaba poco después de pasar en frente de los Quebrachitos, punto de división entre la Provincia de Córdoba y la de Santa Fe, y dejando al Sur una laguna que lleva el mismo nombre. Según los pocos datos que he podido obtener, la línea divisoria de las dos Provincias, va al Sur hasta dar con la cañada de San Antonio, y sigue esta siguiendo después el arroyo de las Tortugas, que forma dicha cañada, hasta su desembocadura en el Río 3°, casi en frente de la Cruz Alta.

Legua 41 y 42- La legua 41 está en la pampa, lejos de todo punto que se pueda citar. El mojon 42 se ha puesto pocas cuadras después de pasar un algarrobo solo que queda al Sur al lado de la línea, y es notable porque allí es donde dejamos el segundo pozo abierto a 5 varas y medias. Hay, como una legua al Sur, un árbol conocido con el nombre de Cuello, apellido de un salteador que los indios mataron en ese lugar, y otro, que llaman el Aromito.

Legua 43- Sigue el camino por la isleta Mala, punto en donde, dicen, solían antes venir a esconderse los indios a fin se sorprender alguna tropa sobre el antiguo camino que pasa como media legua al Sur de la isleta. En frente de ella como a tres cuadras al Norte, está el mojon de la legua 43.

Legua 44- Al entrar en la legua 44, se pasa entre tres lagunitas que quedan a corta distancia, dos al Norte y la otra al Sur del camino, y después de pasar un árbol solo conocido con el nombre de Mangrullo, va a acabar la legua antes de llegar a una lagunita a la cual el árbol que acabamos de citar da su nombre.

Legua 45 y 46- La legua siguiente no ofrece nada notable y el mojon de la legua 46 se ha puesto como a media legua antes de llegar al fuerte de Romero. Así

[100] *Ibídem*, Año I, Nº 181, Paraná, 27 de julio de 1861.

como lo había escrito ya a V.E desde Córdoba, la línea pasa a tocar dicho fuerte que estaba abandonado cuando pasamos. La posición no tiene tampoco nada de muy remarcable. Situado en un terreno no muy alto, no permitía su posición que se que se alcance a ver muy lejos, estaba distante de la leña y tan retirado del Quebracho Herrado, que dejaba entre este fuerte y el una puerta muy grande por la cual casi nunca se ha podido privar enteramente el pasaje de los indios.

Legua 47- La cañada de Romero, en la cual se acaba la legua 47, es la más temida de las que hay al Este del Quebracho. La hemos cortado un poco al Norte del paso antiguo pero el piso nos ha parecido muy firme, muy pocos tacuruses obstruyen el pasaje y está más angosta la cañada en ese nuevo paso que en el otro.

Legua 48, 49 y 50- Después de las leguas 48 y 49 que están en la pampa sin nada remarcable, se atraviesa la cañadita de los Algarrobitos, al bordo Este de la cual se ha acabado la legua 50. A penas, si, se distingue esa cañada que no pone ningún impedimento al tránsito; es una rama de otra mayor que queda al Norte y se conoce con el nombre de las Yeguas, siendo otra rama de la misma la cañada de Zárate que pasa después de acabar la legua 53.

Legua 51- El mojon de la legua 51 está casi en frente de a 30 cuadras al Sur del fuerte de Zárate, y a 15 de las isletas del mismo nombre.

Legua 52- La legua 52 no tiene nada que citar, sino que un poco después de acabarla, queda una lagunita a pocas cuadras al Norte de la línea.

Legua 53 y 54- Despues de pasar la cañadita de Zárate, cuyo paso por el nuevo camino está en un lugar muy angosto y bueno, hay todavía que cortar la del Sauce, último embarazo del camino. Esta es un poco ancha, pero el terreno es firme, y habiendo tenido que pasarla crecida en Junio del año pasado, no me ofreció ninguna dificultad.

Legua 55- Ya cuando se llega a ella se ha pasado de algunas cuadras el mojon de la legua 54 que está casi derecho al N de la isleta de Frutas y poco después se cae al montecito del Sauce. Ese montecito casi ya acabado por los habitantes de la villa, nos dio muy poco trabajo, pero hay muchas lagunitas y bañados, de modo que es mejor al llegar a él, seguir el camino viejo hasta la villa; a pocas cuadras antes de llegar en esa que queda del lado Sur, es que se ha puesto en núm. 550[101].

[101] *Ibídem*, Año I, Nº 192, Paraná, 30 de julio de 1861.

Legua 56, 57 y 58- La legua que sigue acaba a 2 o 3 cuadras al sud de las casas de una colonia de D. Ricardo Foster, la 57 va a concluirse en la pampa acerca del punto en que la línea corta el antiguo camino, y el mojon 58 se ha colocado 4 cuadras antes de llegar a una lagunita que queda al lado Norte del camino.

Legua 59- El núm.59 está también en el campo, al S.O del Ombú de Lassaga, punto muy conocido, terreno hoy de D. Ricardo Foster, donde hubo ya una posta en otro tiempo.

Legua 60- 1000 varas después de entrar en la legua 60, he hecho un angula chico a fin de evitar unos bañados que hubiesen quedado sobre la línea, y eh entrado en los montes de la orilla del Salado, como 1500 varas antes de acabar la legua. Estos montes, lejos de ser tan gruesos y tupidos como los del Río 2°, ya los leños y carbones los han acabado, y muy pocos árboles hemos tenido que cortar: destruir los troncos ha sido nuestro mayor trabajo. El mojon de la legua 60 está en el principio de un montecito que se pasa después de una pampa, y ni uno ni otro tiene nombre.

Legua 61- La legua 61 sigue por el monte cortado de pampas y va a acabar a una isleta bastante conocida con el nombre de los Paraisos.

Legua 62- En fin de la legua irá a acabar sobre la calzada actual del puente, a pocas varas antes de llegar a este, lo que pude juzgar por la mensura que había hecho en mi viaje de ida.

Así como V.E lo había avisado al Exmo. Gobierno de Santa Fe, los empresarios del puente me han indicado el punto de llegada al terreno firme de la calzada que deben hacer para dejar útil el puente , pues es imposible llegar útil el puente , pues es imposible hoy llegar a él por lo crecido de los bañados. Como aquel punto se halla a 6 cuadras más al Norte que la casa del puente, base de mis observaciones, me determiné a hacer en la legua 60 el ángulo que ya tengo dicho a V.E, llevar el camino la misma distancia al Norte; de modo que ha llegado a la futura calzada con el rumbo general del camino.

Para acabar esta descripción diré a V.E; que el camino que conduce del puente a Santa Fe es muy bueno y que, medido, tiene una legua y media; habiendo, cuando el río esta bajo, otro un poco más corto sobre el borde de los bañados que forma el Salado. Añadiendo, pues, esta cantidad a las 62 que van al puente, será por el nuevo camino 63 y media leguas la distancia total que separa Córdoba de Santa Fe, y que por consiguiente, 20 y media leguas lo ahorrado.

En fin, no puedo dejar de llamar la atención de V.E sobre el puente, que hoy es intransitable según lo acabo de exponer. Es indispensable lo efectúe la prolongación de la calzada, pues la parte que hizo la empresa, a lo que era comprometida por el contrato que tiene con el Gobierno de Santa Fe, es insuficiente, y seria de sentir ayude el Estado a una empresa cuyos beneficios son ilusorios.

Todavía el país no es bastante poblado, el comercio no ha tomado dimensión bastante grande para que empresas de esa clase puedan compensar los gastos enormes que demandan, sin tener privilegios que, si bien en otro país parecerían onerosos, son aquí todavía indispensables.

Postas

Hablaré solo V.E de las postas desde la Villa del Rosario (Los Ranchos), visto que ya el Exmo. Sr Gobernador de la Provincia ha hecho colocarlas desde aquella Villa hasta la ciudad de Córdoba. En esta indicación, Exmo Sr. he seguido las instrucciones que se siguió darme V.E contando en general 4 leguas en cada posta; pero me permitiré someter a V.E, la idea de acortar esa distancia en lo general hasta 3 solamente.

Según creo, la distancia más cómoda para las postas debe ser fijada por lo que puede aguantar fácilmente un caballo al galope, y en las malas estaciones, sobre todo, me parece que es una distancia muy poco fuerte. Si en general se cree lo contrario, proviene solo de que las leguas que se cuentan por lo común, están lejos de ser medidas y hay pocas postas estimadas a 4 leguas, que medidas, no demuestren sino 3. Ese ha sido también el parecer de muchas personas a quienes consulté. De esa disposición saldría otra ventaja muy importante y que quizás pueda influir en la decisión de V.E. a este respecto: es que lo que hace mas falta para dar seguridad al tránsito en aquellos parajes desiertos, es poblaciones, y por consiguiente, aumentando las postas, se aumentan los abrigos para las tropas, los puntos que pueden intimidar a los salvajes, se aumentan la seguridad.

Con la distancia de 4 leguas hay unas pocas postas que no tienen sino 3, por que he creído útil sujetar esta indicación de modo que cayesen en las villas, lo que siempre puede ayudar al progreso de aquellas poblaciones nuevas.

Posta 1ª -La que esta centralmente en la Villa del Rosario y ya está establecida.

2ª- La 2ª acabando la legua 16, en el terreno de la viuda Reyes. La dueña del

potrero, o del vecino D. Pancho Rios, se haría cargo de la posta, según me lo han hecho entender, y el lugar que esta conocido con el nombre de Cañada de Guamacho está muy a propósito.

3ª- La siguiente sería en frente casi de la chacra de D. Miguel Arroyos, a la legua 20, en una linda pampita que separa el monte del Pozo de los Zunchos del Árbol Chato. El Sr. Arroyo o su Sr. padre se harían sin dudas cargo.

4ª- La 4ª posta caería al acabar la legua 24, al lado de las isletas y lagunas del Bajo: no se de quien son las tierras, pero pueden ser de los Sres. Novillos.

5ª - La posta 5ª vendría a dar al mojon de la legua 28, como legua y media al S.O de las isletas de las Encrucijadas, siendo según creo el terreno valdío.

6ª- La n°6, como una legua antes de llegar en frente de la cañada de la Cabeza del Buey, que como lo hemos dicho en la descripción, queda despuntada y se acaba a algunas cuadras al Norte del camino.-El mojon 32, en donde caería esta posta, está al Este de dos cañaditas que se pueden despuntar fácilmente.

7ª- La siguiente solo distaría 3 leguas y media, estando en los montes chicos al Oeste del Quebracho: el lugar es excelente por su situación, y esa corta disminución la merece el trabajo que pueden ocasionar las Cañadas.

8ª- La 8ª posta desde la Villa va a caer casi al acabar la legua 39, es decir un poco antes de llegar a los Quebrachitos, y sería por consiguiente la última posta de la provincia de Córdoba. Aquel paraje tiene la ventaja de estar próximo a dos lagunas buenas, lo que hace más difícil el establecimiento de la posta.

9ª- La siguiente no puede caer mejor: el mojon de la legua 43, está en efecto, a pocas cuadras al norte de la isleta Mala, y muy cerca de tres lagunitas.

10- La posta 10 vendría a dar un poco antes de llegar a Romero, y las casas abandonadas que existen así como el pozo de agua que se hizo para el fuerte podrían ser de mucha utilidad.

11- La N°11, sería casi en frente a 10 cuadras al Sur de la isletas de Zárate, que tienen unas muy buenas lagunas y estaría muy buen protejida por el fuerte, que queda muy poco más al Norte que las isletas, en el lugar donde está plantado el mojon de la legua.

12- La posta 12, se pondría en la legua 55, en el Montecito del Sauce: el paraje es bueno, goza de aguas abundantes, de leña y está a cuadras de la Villa del Sauce, lo que daría impulso a aquella nueva y linda población.

13- La que sigue caería, según esta indicación, a la legua 59 que queda a poca distancia al S.O del ombú de Lasaga, y probablemente el dueño de aquel terreno, D Ricardo Foster, no rehusaría hacerse cargo de la posta.

En fin, según V.E puede verlo por la descripción, quedan desde esta última posta 4 leguas y medias hasta Santa Fe, y creo que lo más acertado para el buen servicio sería poner una última posta en el puente del Salado. Según los detalles que acabo de dar a V.E con la distancia de 4 leguas entre postas, el itinerario seria como sigue:

Itinerario (con distancia entre postas de 4 leguas)

De Santa Fe al Puente del Salado		1 y ½
Del Puente a la posta del Ombú de Lasaga		3
De la Posta del Ombú de Lasaga a la del Sauce		4
A la Posta de Zárate		4
”	de Romero	4 y ½
”	de la isleta Mala	4 y ½
”	de la Cañadita	3 ½
”	del Campo	4
”	del Bajo	4
”	de los Zunchos	4
”	de la Cañada de Guamacho	4
”	de la Villa del Rosario	3
”	de la Villa del Rosario hasta Córdoba	13
	Total	63 ½

Algunos datos geográficos e hidrográficos

He creído, Exmo Sr., no sería fuera de su lugar en esta Memoria dar algunos datos sobre la geografía e hidrografía de una parte de las provincias de Córdoba y Santa Fe que está muy poco conocida y tiene alguna relación con el camino, en consideración que puede ser de alguna utilidad ese conocimiento, sea por el mismo camino, sea en caso se quiera formar un ferro carril, sea en fin por las fronteras, que según mi parecer, difícilmente se podrán establecer con un acierto completo antes de conocer con algún detalle los campos que están destinados a proteger.

Desde la ciudad de Córdoba hasta los bañados del Quebracho exclusivamente,

todas las aguas van al Norte, e indican así la nivelación del terreno. El Río primero, y el segundo van a caer a la Mar Chiquita, aquel lago inmenso, desaguadero de la Provincia de Córdoba y de la de Santiago, cuyo río le viene también a traer su contingente. Sobre un mapa de la Provincia de Córdoba se podría trazar desde la Sierra una línea de demarcación entre los dos niveles distintos; todos los afluentes del Río Tercero van al Sur, y desde el Quebracho al Este todas las aguas van en la misma dirección.

A fin de poder dar a conocer mejor la Mar Chiquita, que por un olvido muy extraño no existe sobre ningún mapa, vamos a describir todas las aguas que la forman. El Rio Primero, que no corta el camino pero al borde del cual va desde que cae al valle de Córdoba, lo forman dos ríos principales: el de San Roque está formado por el Cajon y el dicho Cruz que salen los dos de la Sierra de Achala, el primero a muy corta distancia del Gigante, y el otro una media legua mas al Sud.

El Cajon, sobre todo, ofrece una vista muy grandiosa a su nacimiento. Cortada casi a pique las piedras de una dimensión gigantesca, presentan solo unas asperezas en donde los cóndores descansan de sus expediciones aéreas, y mil puntos blancos y negros indican la presencia de estos huéspedes audaces de la Sierra[102].

Se reúne el Cajon con el dicho Cruz para formar el Rio San Roque en un hermoso vallecito, el de Val-Buena, que dista tres leguas al E. del Gigante, y sigue el San Roque para el Naciente, regando en su camino tortuoso muchas lindas poblaciones y recibiendo a cada paso arroyitos tan numerosos como los accidentales de aquel terreno volcánico. Cuando llega al valle, propiamente hablando, que separa la sierrita de la Punilla de la lomas adyacentes a la gran sierra, se le juntan el arroyito de San Antonio, que sale de la Sierra Chica, y como tres leguas más al Norte, al lado de la Capilla destruida de San Roque, un arroyito chico del mismo nombre, que sirve al riego de hermosas plantaciones.

Sigue desde allí su marcha al Norte en busca de un paso en la Sierra Chica, y en este corto espacio recibe el rio de la Punilla que viene de unas seis leguas al Norte, de una sierra conocida con el nombre de Sierra de los Campos, y le llega enriquecido por las aguas de dos arroyos: el de Zuspe (Yuspe) que sale de las lomas de San Luis; y el de Olain (Olaén) que viene cerca de la capilla del mismo nombre.

---

[102] *Ibídem*, Año I, Nº 193, Paraná, 30 de julio de 1861.

Después de cortar la Sierra y tomar el nombre de Rio Primero a muy corta distancia del camino que va de la Ciudad de Córdoba a San Roque, corre dando vueltas numerosas entre las ramificaciones al Este de la sierra y viene a caer al valle, al hueco más bien, en donde se halla la nombrada Ciudad de Córdoba. Derrama en todas partes sus riquezas. A los unos da para la agricultura, a los otros para molinos, a la Ciudad le da para sus asequias y su lindo paseo, el único de la República; y como si no quisiese salir del hueco, se abre algunas veces en dos o tres brazos, da las curvas mas caprichosas y sale como obligado al pie del cerrito del Pucará, de donde le lleva su destino para el Norte.

Sobre su bordo se hallan más al Este cuatro capillas: la de Orihuela, la de Remedios, la de Villa Monte y la del Rosario; da muchas vueltas en su curso al N.E hasta en frente de la Toma, segunda posta de la Villa de los Ranchos a la de Santa Rosa, y sube trayendo a esta última villa sus aguas que infelizmente le alcanzan solo en el verano para aquellas poblaciones. Va siempre al Norte al Remanso, al Salto y a la Boca del Rio, de donde se derrama en un terreno llano en el cual no tiene lecho sino en intervalos muy cortos y llega al fin así al gran largo que hemos dicho. De pocos años a esta parte es que sigue ese curso hasta el Salto: antes tomaba en bañados cortados, por Palo Blanco, la Para, Castaño, Moyes, e iba a caer a la laguna cerca de los Mistoles. Todo ese antiguo curso está marcado todavía por una línea de cañas que la humedad del suelo ha hecho salir, lo que hace que muchas personas conocen aquel paraje con el nombre de las Cañas.

En los Mistoles, Exmo. Sr., es que he ido a determinar un punto astronómico, y eh podido ver algunos vecinos que me han dado datos muy buenas. Los he visto beneficiar la sal, lo que infelizmente hacen de un modo más costoso: cuando el viento sur produce el reflujo de la marca que ha traído el viento Norte, el sol viene a hacer evaporar el agua que ha quedado sobre la playa, y los habitantes salen a reunir en montoncitos la sal que se ha cuajado y ha pintado de un blanco deslumbrante un espacio inmenso; después, a caballo tirando unos cueros, sacan estos montones, pero con la mayor dificultad visto que el terreno es en extremo pantanoso.

Les he aconsejado la construcción de unas salinas en tierras firme, a las cuales hagan llegar con la marea un poco de agua por medio de una canal chica, y entonces podían tener una mucho mayor cantidad de sal sin casi ningún trabajo. Sería, pues,

de desear vivamente lo hiciesen así, a fin de que la sal, tan necesaria, pueda bajar a un precio sumamente barato.

Cuando llegué a las orillas de la Mar Chiquita eran las 3 y ½ de la tarde, solo la vi de una distancia de media legua y no podía comprender lo que veía: la mar realmente tiene el mismo aspecto: un poco de viento hacia mover olas espumosas: el miraje engañador mostraba como villas sobre el horizonte azul, eran unos cisnes a los cuales la refracción atmosférica prestaba formas y dimensiones enormes. No puedo comprender todavía como ha podido escapar ese lago a los mapas que han hecho hasta la fecha. Muchas personas lo han confundido con la laguna de los Porongos, otros con la de los Patos, confundiendo aun algunas veces aquellas dos. Muy distinta es la de los Porongos, según lo que eh podido saber; a lo menos, es imposible con lo que se conoce del norte de ella en la Provincia de Santiago, que llegue hasta la Mar Chiquita; lo que sí es probable y lo eh oído asegurar es que por una especie de rio cortado de bañados en saladillo, como dicen por aquí, comunica por ella y le trae una parte de sus aguas.

Viniendo de Córdoba por el camino que acabo de trazar, antes de llegar al Rio Segundo, el único accidente de terreno notable que se halla es la cañada de los Galindes de la cual hemos ya hablado en la descripción del camino: ella lo corta como hemos dicho, atraviesa también el de la Villa del Rosario a la de Santa Rosa, sirviendo aquel paraje de línea divisoria entre los dos Departamentos, y cuando tiene agua en las más grandes lluvias van al Río Primero.

El Rio Segundo toma ese nombre a la reunión de los ríos: el de los Reartes y el del Potrero, que los dos salen de la sierra grande un poco al Norte de la parte que llaman Sierra de Champaqui. La reunión se hace a unas pocas cuadras al sur de la capilla de Potrero; son dos ríos hermosos que riegan mas poblaciones todavía que el Rio Primero; el de los Reartes pasa cerca de una linda capillita a la cual da su nombre, y va su curso entre lomas mucho menos ásperas que las ramificaciones de la sierra al norte del Rio de San Roque.

Reciben cada uno antes de reunirse, varios arroyitos más o menos importantes, de los cuales no puede saber los nombres, pero uno de ellos es línea divisoria entre dos Departamentos. Pasa la sierra chica el Rio Segundo a pocas cuadras al sur del camino conocido con el nombre de camino del Potrero de Garay, cerca de las minas que fueron del Sr. Zuviria, y como a 4 leguas de la sierra recibe el hermoso rio de

Anizacate cerca de una antigua capilla abandonada, la del Tránsito, después de haberse ya aumentado con el arroyo de los Molinos que viene de la sierra chica y que a su salida designan con el nombre de Boca de Rio. Antes de pasar la sierra, el rio de Anizacate se ha enriquecido también con las aguas de un sin número de arroyitos entre los cuales citaremos solo el de Santiago que viene de la sierra grande, un poco al norte de la costa de Salguero.

El Rio Segundo, de hermosas aguas hechas brillantes por una abundancia de arenas micáceas relumbrantes como el oro y la plata, da una vuelta corta al E.S.E hasta las lindas poblaciones de Cosme, y llega a la villa del Rosario después de haber pasado entre dos capillitas del Departamento del Segundo: la de San José y la del Pilar.

De allí sigue entre potreros, la riqueza de aquella parte de la Provincia, cerca de las capillas de Moncada, de San Francisco, a poca distancia también de la villa del Arroyito, y antes de llegar en frente de la villa del Tío, hoy Concepción, de la cual queda como una legua al sur, se derrama en terrenos casi enteramente llanos; de modo que, no habiendo podido formar cauce sino en muy pocos intervalos, forma bañados cortados de alguna extensión, lo que en esa parte los hace nombrar por muchas personas del Tío.

Sigue con la misma dirección al N.E dejando en su tránsito hasta el Garabato una ramita que se pierde al Norte, y que enriquecido en todo su curso grandes estancias, hoy las más ricas de la Provincia de Córdoba. Después de pasar al lado del Garabato, cuyo fuerte está a unas pocas cuadras al Norte, sigue con el mismo rumbo y la misma forma, pasando por el fuerte de la Trinchera, por el Monte Grande, y va a acabar a las lagunas del Chipión, que son unas numerosas lagunas que comunican con la Mar Chiquita y forman con ella una especie de rinconada de hermosos campos que se conocen con el nombre de la Bolsa.

Después de pasar al Rio Segundo no hay accidente notable en el terreno fuera de las cañadas, sino el arroyo de Alvarez, del cual hemos hablado con bastante extensión en la descripción del camino y cuyas aguas, cuando las tenía, iban al Rio Segundo, cerca del Arroyito. Solo, pues, tenemos que hablar de las cañadas y sobre todo de las Vívoras, que es la sola de alguna importancia que corta el camino.

Nace, según los mejores datos que hemos podido obtener, de unos bañados en los cuales se desparrama el arroyo de Calchin. Este lo forman dos arroyitos: el del

Montesillo y el de Calchin que se reúnen al Este poco después de haber sido cortados por el camino de tropas que va de la villa de los Ranchos al puerto del Rosario por los Tres Arboles. Sigue por el Corral de Mulas, punto del camino que viene del Norte y va al Rosario por el Arroyito y el Pozo de las Ollas, y es así que se junta también otro camino que viene en la misma dirección de Santa Rosa por la capilla de San Francisco. Poco después de haber pasado el Corral de Mulas, el arroyo de Calchin se pierde en cañadas y es, según hemos dicho, el origen de la cañada de las Vívoras. No eh podido averiguar exactamente donde se acerca al norte la dicha cañada, pero su marcha es hacia el Norte. Se le reúnen otras a pocas leguas, y es imposible dudar que cuando que las crecientes grandes llegan sus aguas hasta las cañadas del Segundo.

Esos son Cañados Exmo, Sr., los datos que hay sobre la Mar Chiquita, y es muy sensible que no se conozca la parte del Norte y del N.E. en la cual quizás se hallaría algo de utilidad. Procurando hacer averiguaciones, he oído cuentos muy curiosos por su ingenuidad; pero nada de positivo he podido obtener sino que las orillas del N.E son montuosas, que abundan los palos mas lindos en aquellas comarcas y que los campos son excelentes.

Los bañados del Quebracho forman la rama mas norte de la nombrada cañada de San Antonio, origen del arroyo tan pantanoso de las Tortugas, y desde allí el declive de los terrenos va al sur. Sabido es que dicho arroyo cae al Rio Tercero casi en frente de la Cruz Alta y hace parte de la línea divisoria entre las dos provincias de Córdoba y Santa Fe.

En esta como lo hemos dicho, los terrenos que atraviesa el camino declinan también al sur, pero poco hay que decir sobre ellos: son casi enteramente llanos, no hay ningún rio fuera del Salado tan conocido a su desembocadura, ningún arroyo, solo algunas cañadas, las de Romero, de Zárate y Sauce, que todas van a las Saladas, origen del rio Colastiné que cae al Paraná a poca distancia de Coronda. Son conocidos los hermosos campos que riegan las Saladas: allí están las mejores estancias y muy cerca se ha planteado la colonia de San Carlos, cuyo progreso admirable hace mucho honor a sus empresarios, y promete un gran porvenir a la Provincia de Santa Fe.

Conclusión

Al dar cuenta a V.E de la comisión que designó confiarme, he sentido vivamente no poder presentar a mas de los planos un perfil del camino; tanto más lo he sentido, por cuanto he oído hablar de la idea que hay en Santa Fe de un ferrocarril a Córdoba; pero me lo hizo imposible la pérdida de un barómetro mío y el no haber podido obtener uno del ministerio de V.E.

Por esa razón es que puedo decir poco aun de todo lo que he visto. Exmo. Sr., conozco una gran parte de la línea del Rosario a Córdoba, pero no es comparable con la que acabo de recorrer. Aquí en efecto los trabajos serían mucho menos costosos, y en la otra línea la distancia sensiblemente más corta reduciría el capital necesario en una gran cantidad; los terrenos, bien que no tengan un valor todavía muy crecido en la línea del Rosario, lo tienen mucho menor aun sobre aquella en la cual el Gobierno podía disponer de una parte grande, sin tener que indemnizar a nadie; los productos serian casi iguales a los de la otra línea, a más de la ventaja política de aquella nueva dirección, cuyo punto de partida estaría en frente de la Capital.

Estos no son sino una parte de los numerosos beneficios que promete a la Nación y a una compañía la planteación de esa importante vía de comunicación. La empresa en efecto tendría que poblar todos aquellos hermosos campos para aumentar su propia seguridad; ya el desierto se iría retirando, y antes de poco, esta distancia que separa hoy el litoral de las provincias, se habría convertido en una calle. El ferrocarril y el telégrafo que lo acompañaría inmediatamente; las pondría a todas a las puertas de la Capital, y todos los productos nuevos que produciría aquella enorme superficie de campo, hoy despoblado, sería una fuerte de riqueza para la Nación.

Según lo que he oído en la Provincia de Santa Fe, hay mucha probabilidad de que se forme pronto una compañía al efecto; y por cierto lo que la inicien, a más de hacer un servicio grande al país están seguros que al llevarla a cabo, llegarán a una fortuna crecida. Solo por un trabajo especial, por una nivelación rigurosa, se podrá calcular exactamente los costos que demandará la planteación de ese camino; pero de antemano se puede asegurar que la legua en el vendrá a salir mucho más barata que en la otra línea. El declive natural del terreno no demandaría ser casi tocado en ninguna parte. El espacio que necesita algunos trabajos serios en la línea del Rosario,

sale ya desde Villa Nueva: ya son quebradas las que hay que nivelar desde ese punto, mientras que en la nueva apenas, sí, se extienden aquellas a una distancia de dos o tres leguas a lo más. Eso solo es suficiente para juzgar lo reducido que necesita ser el capital para la empresa en cuestión, relativamente al que demanda cualquier otra línea; y hay que notar todavía una ventaja no pequeña que consistiría en tener a la mano maderas gruesas y fuertes.

Estoy, pues, persuadido que contraer lejiones de trabajadores de Santiago y de la Sierra de Córdoba, se podría con una buena dirección ejecutar todos los trabajos de tierra a un precio sumamente barato.

Quizás se cite en oposición a esa idea la del mal estado del puerto de Santa Fe; pero para quien lo conozca no hay otro más lindo en la República. Buques de menor calado pueden solo, es cierto, llegar a él, pero eso es de poca importancia en la cuestión: el cabotaje siempre puede venir, y estando mucho más baratos los fletes por tierra hasta Santa Fe ¿Quién puede dudar que el comercio y sobre todo la exportación ganarían en adoptar esa dirección?

Ya que hablo a V.E del Puerto de Santa Fe, ¿Cómo nos expresa el sentimiento que causa a todo el mundo ver el Paraná ganar tierra cada día y amenazar una gran parte de la Ciudad, de destrucción?

Piso sumamente llano como para un paseo, tierra de las más fértiles, que hace de Santa Fe el jardín del Paraná, como tener un muy bueno y muy lindo puerto, esas son las condiciones que tiene aquella ciudad destinada a ser el ajente comercial de una parte de la Provincia de Córdoba y de la de Santiago el día que se transite otra vez aquel otro camino tan importante que existía en otros tiempos: ¿Cómo, pues, no se ha de combatir la usurpación del rio? Ya el mal es algo grande, pero con un trabajo seriamente estudiado, todo se puede remediar pronto"[103].

[103] *Ibídem*, Año I, Nº194, Paraná, 31 de julio de 1861.

INTERPRETACIÓN DE LAS RUINAS DE LA CAPILLA SAN JOSÉ DE COSTA SACATE, ASENTADA SOBRE LA ANTIGUA RUTA DE CÓRDOBA A SANTA FE.

Sergio Ariel Marchetti

Introducción

El estudio de la capilla San José, ubicada en la Pedanía del mismo nombre en el Departamento Río Segundo, en cercanías de la localidad de Costa Sacate, forma parte de un programa regional de investigación sobre itinerarios culturales de los Departamentos del Este de la Provincia de Córdoba (Río Primero, Río Segundo y San Justo), que la *Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes (A.P.H.A.),* viene desarrollando en los últimos años con el propósito de su conservación y rehabilitación; por constituir estos lugares los más antiguos y de valor patrimonial de ésa vasta región provincial. El Programa se denomina *Caminos Reales del Este Cordobés. Historia-Patrimonio-Tradiciones*.

El objetivo general del Programa es la recuperación de antiguas trazas de caminos y su patrimonio cultural, que en el pasado fueron de gran significación como vías de comunicación y vinculación de estancias, postas, pueblos y fortificaciones, A los cuales podemos agregar los sitios arqueológicos, manifestaciones éstas, que deberán integrarse como itinerarios o rutas culturales de la región turística de Mar Chiquita o Ansenuza, mediante la implementación de programas de turismo y desarrollo regional[104].

El presente escrito se centra en la interpretación crítica de la evolución arquitectónica del templo rural, como instancia metodológica posterior al estudio

[104]El estudio y relevamiento de la capilla se hizo en el marco de mi tesis de maestría para obtener el título de Magister en Conservación y Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba. Dicha investigación contó con el auspicio y apoyo económico de la Municipalidad de Costa Sacate y de la empresa local, Santa Valeria S.A. Agradezco muy especialmente al ex intendente Daniel Cravero y a Fabio Piccoletti, presidente de la mencionada firma comercial.

histórico, y al relevamiento arquitectónico y arqueológico[105], ya que su estado ruinoso actual, impedía lecturas clarificadoras sobre su proceso constructivo.

Como primera aproximación al tema de los métodos, señalaremos que no existe un método único o universal, aplicable a todos los casos de obras de valor patrimonial. A lo largo del siglo XX, innumerables especialistas en conservación y restauración de monumentos han desarrolla diversos métodos y técnicas para la salvaguarda de los mismos, tanto en las etapas de relevamiento, proyecto o ejecución. Pero, desde la perspectiva teórica no hubo tantos casos de propuestas que anunciaran una mirada integral de las diversas instancias que significa el proceso de conservación. Un caso singular, constituye la *Teoría de la conservación del Patrimonio Construido, desde la realidad latinoamericana y con una concepción existencial,* propuesta por Horacio Gnemmi en su tesis doctoral[106]. Aquí, se plantea un Método General para la conservación del patrimonio, basado en cuatro fases: 1) Conocimiento, 2) Reconocimiento, 3) Intervención, y 4) Re apropiación.

El primero refiere al estudio y relevamiento que se realiza del edificio de tipo histórica-descriptiva, a través de métodos específicos, para lograr un conocimiento lo más preciso posible de sus diversos componentes: histórico-cultural, arquitectónico, constructivo, espacial, funcional, etc. La fase siguiente al Conocimiento, -y basado en los resultados obtenidos de éste-, es el Reconocimiento, momento en el cual se determinan los valores del objeto arquitectónico. El tercer paso nombrado, incluye la elaboración del proyecto y la intervención misma. Y por último, la Re apropiación, es el momento del monitoreo de la obra y del uso y apropiación dado a la misma.

De acuerdo a los objetivos fijados para nuestro caso, solo trabajaremos en la fase de Conocimiento del objeto de estudio, y solo presentaremos algunos resultados parciales.

---

[105]Las ruinas de la capilla y su entorno fue declaradas sitio arqueológico por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, registro legal que lleva el nombre de ‘‘Sitio arqueológico Capilla San José’’, localización Costa Sacate, Nº14, Código Río Segundo 7, Categoría de Riesgo 4, año 1998 (CATTANEO, Roxana; IZETA, Andrés y COSTA, Thiago: *El patrimonio arqueológico de los espacios rurales de la Provincia de Córdoba,* Museo de Antropología, Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad Nacional de Córdoba, IDACOR/CONICET, Córdoba, 2013).

[106]GNEMMI, Horacio: *Teoría de la conservación del Patrimonio Construido, desde la realidad latinoamericana y con una concepción existencial*, tesis de doctorado, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Tucumán. [Inédito]

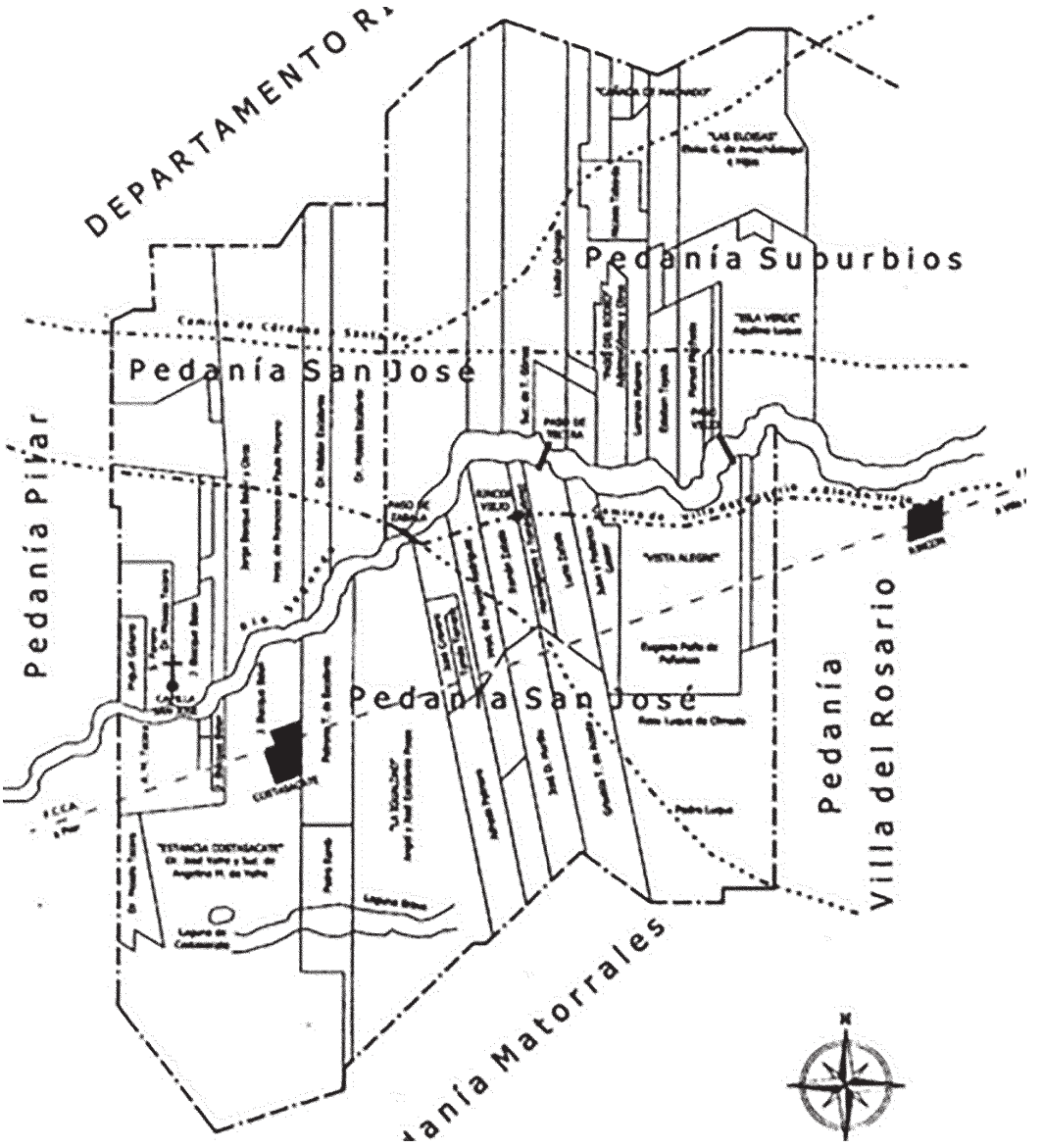
El camino de Córdoba a Santa Fe y ubicación de la capilla San José según plano oficial de la Provincia de Córdoba de 1871 (ADGC).

La estancia de Costa Sacate y la capilla San José como integrante del camino a Santa Fe.

El proceso de colonización y poblamiento instaurado por los españoles en América, se desarrolló con diversas características en cada espacio regional del continente, aunque con un marco general que contenía aquellas acciones. La corona española había desarrollado nuevas urbanizaciones y ocupación de territorios conquistados a los moros en la península, lo que le valió acumular experiencias, desplegar ensayos, e implementar modelos teóricos, que más tarde se aplicaron a sus colonias americanas. La Legislación de Indias, planteó un modelo de ciudad zonificada que incluía su jurisdicción rural, la cual permitía el sustento y desarrollo de las nuevas urbes.

En nuestro caso de estudio la estancia de Costa Sacate y la capilla de San José[107], quedan incluidas en la zona funcional de las *estancias* que rodeaban a la ciudad de Córdoba y permitían su abasto. Hay que puntualizar además, la

[107]Para consultar mayor información histórica sobre el camino y la capilla se puede consultar nuestro trabajo: MARCHETTI, Sergio A. ‘‘La capilla San José de Costa Sacate sobre el camino Real de Córdoba a Santa Fe. Necesidad de su recuperación’’, en: ZAMPINI, José L., TONEATTI, Enzo (coord.). *Pueblos de Ansenuza*, APHA Ediciones, Río Primero, 2014. p. 161.



Fraccionamiento de las tierras de la estancia de Costa Sacate en 1928. Su extensión está incluida en la Pedanía San José y parte de la de Suburbios.
(Elaboración propia en base a Registro Cartográfico del ADGC).

significación que tuvo dicha estancia desde la fundación de Córdoba y durante el siglo XVII; como centro económico - productico y de intercambio comercial de los hacendados de Córdoba, Buenos Aires y Santa Fe, y como lugar de descanso y posta de funcionarios, y caravanas de carretas que transitaban hacia y desde estas provincias.

Hay tres puntos fundamentales para explicar este proceso: uno, vinculado a sus propietarios, los descendientes del fundador de Córdoba Jerónimo Luis de Cabrera quienes recibieron la merced más extensa del Río Segundo, y el lugar estaba muy poblado de aborígenes, de donde toma el nombre la estancia. Este pueblo si bien era administrado bajo el régimen legal de la encomienda, en la práctica estaba integrado económicamente a la estancia -obviamente de manera ilegal-. Además se contrataba a los aborígenes como mano de obra para los comerciantes que viajaban hacia diversos lugares del país, los cuales, la mayoría de las veces no regresaban a sus hogares.

El otro hecho que creemos sustancial se relaciona al virtuoso escenario geográfico donde estaba implantada la estancia; sobre un río caudaloso, y varios arroyos y lagunas en sus inmediaciones, los cuales ofrecían diversos recursos que permitieron desde tiempos remotos la vida a los aborígenes, como dan cuenta los restos arqueológicos encontrados, con un gran poblamiento de personas en pequeños grupos, patrón social que cambió con la llegada de los españoles, agrupándolos compulsivamente en un solo pueblo. Otra característica del Río Segundo, es que, dentro de los límites de la misma estancia existían varios pasos naturales, favorables al tránsito de carretas -probablemente hayan servido de sendas de tránsito a los naturales-, sin bien originalmente el llamado Paso de las Carretas fue el más utilizado, ubicado en cercanías del actual pueblo de Rincón, hubo otros, como el Paso de Tecera, Paso de Zabala y el Paso de la Higuerita frente de donde se levantó la capilla San José.

Este estudio de caso, nos permite reconstruir, aunque parcialmente, una de las funciones principales que tuvo el Camino Real a Santa Fe en sus inicios, como fue permitir el intercambio comercial entre la ciudad mediterránea, vinculada hacia el norte por el Alto Perú, y hacia el este con el litoral fluvial y Buenos Aires, tal como han planteado recientemente algunos estudios que señalan a este camino real como una vía secundaria comercial, -especialmente destinada al tránsito de ganado vacuno

y mular-, dentro del esquema vial general de comunicaciones de la Argentina colonial, e inclusive del cono sur americano, según el *Atlas de Caminería Hispánica*[108].

Las estancias, poblaciones, y fortificaciones que emergieron a su vera, fundamentalmente desde fines del siglo XVIII, y consolidados durante el siguiente, fueron jalonando una línea defensiva de las invasiones de los indios del Chaco, la cual sirvió de barrera de contención ante el avance bélico hacia la misma ciudad, pero en otros momentos determinó el retroceso de los pobladores a las cercanías de Córdoba, cuando los ataques fueron muy virulentos como sucedió a mediados del siglo XVIII, y en otras ocasiones más. La ruta en cuestión, también fue de suma trascendencia para los jesuitas, pues por ese peligroso camino iban y venían desde Córdoba a las Misiones, cuando llegaban desde Europa para estudiar en la Universidad o el Seminario, o cuando partían a evangelizar a los pueblos guaraníes, pasando por Santa Fe.

La evangelización en América planteó diferentes realidades, escalas y modalidades en la implementación de programas arquitectónicos para esta actividad. El oratorio doméstico fue el espacio de culto que cobijó exclusivamente a las familias de españoles o europeos, el cual podría desarrollarse en una humilde habitación de la morada, o en otros casos, se destinaban mayores recursos para una construcción exclusiva para este fin. Pero en el caso de aspirar a librarse al uso público, es decir que pudieran asistir, españoles, criollos, indios o esclavos, debían contar con autorización del Obispado al que pertenecía el territorio.

Es el caso de la capilla San José, un pequeño oratorio separado de la casa del sargento Pacheco, el cual fue autorizado por el Cabildo Eclesiástico en 1789, ya que reunía las condiciones para cumplir con las funciones religiosas. Fue edificado en cercanías del Río Segundo y a poca distancia de un paso de arena sobre el

---

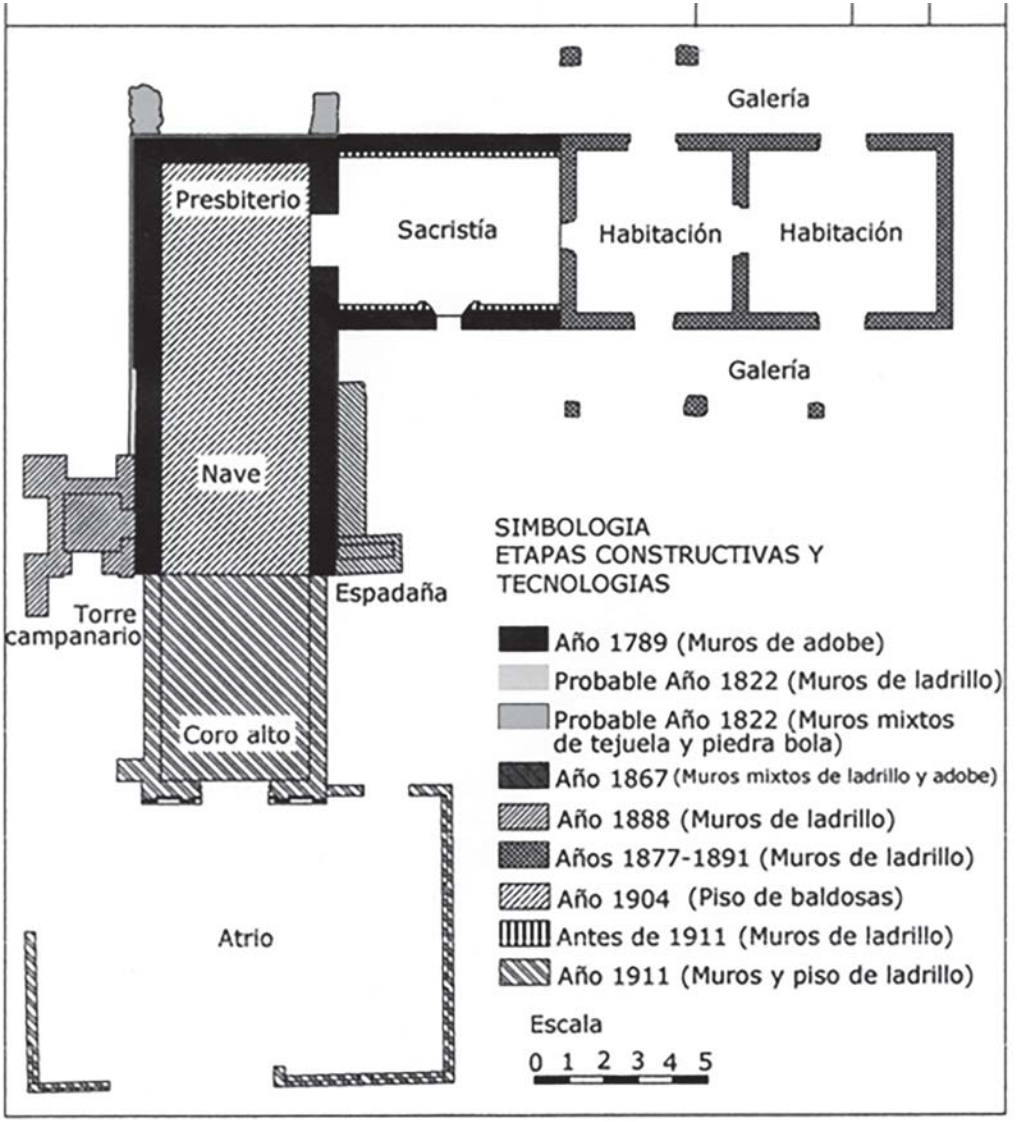
[108] "*Atlas digital de Caminería Hispánica*", Asociación Internacional de Caminería, Universidad Politécnica de Madrid, Edición del Centro Nacional de Información Geográfica, Madrid, 2014, *disponible en*: http://www.ign.es/atlasCamineria/visor-de-mapas.php?idm=56&mapa=Principales%20caminos%20en%20Am%E9rica%20en%20el%20siglo%20XVIII&idt=0, [12 de octubre de 2014]; LOBOS, Héctor Ramón. *Historia de Córdoba, Tomo I: Raíces y fundamentos*, Ed. Del Copista, Córdoba, 2009; LOBATO, Mirta Zaida, SURIANO, Juan. *Atlas histórico. Nueva Historia Argentina*, Ed. Sudamericana, 3º Edición, Buenos Aires, 2006.

Vista general de la Capilla en la actualidad

mismo, y a diez kilómetros del Camino Real. Con el correr del siglo XIX fue cobrando importancia regional, no solo como espacio religioso, sino como lugar de referencia para los campesinos de la zona en donde se concentraban las actividades de justicia de la campaña; agrupación de las milicias, y más tarde cuando se estableció una escuela rural, concluyendo el proceso con el trazado y poblamiento -aunque parcial- de un pueblo formal, originado por la misma capilla.

Análisis del entorno.

La localización de las construcciones de una estancia del período colonial en la región del Río Segundo obedecía a diversos factores relacionados con el aprovechamiento de los recursos ambientales del entorno. Proximidad del río y arroyos con acceso al agua para la hacienda; sus montes ribereños, un terreno elevado, un lugar llano y fértil, o tal vez un paso apropiado de carretas sobre los



Planta de la capilla con sus etapas constructivas.

cursos de agua. Pero, no menos sustancial para instalar una estancia era la cercanía de algún camino importante, o la proximidad de un pueblo de indios que brindara la mano de obra necesaria al establecimiento productivo, aunque las leyes españolas lo prohibieran.

En el caso de la estancia del sargento José Ramón Pacheco, no hemos podido ubicar restos arqueológicos ni referencias históricas de la casa con sus anexos, que por lo general estaban separados a corta distancia de los oratorios o capillas. Por el campo de la estancia en su parte norte, corría de oeste a este el Camino a Santa Fe. La capilla está emplazada a 500 metros del actual cauce del Río Segundo, frente a la confluencia del camino que llega de Río Segundo y el camino público de acceso al lugar desde el pueblo de Costa Sacate. Esta última vía es la que en la traza urbana de la Villa San José se la llama "calle del Río", y corresponde al límite oeste de la estancia del sargento Pacheco, cuya prolongación hacia el sur se encontraba el llamado Paso de la Higuerita sobre el río, mojón tomado como referencia para deslindar la propiedad en 1778; que por otra parte, fue un cruce obligado utilizado por el vecindario rural hasta el siglo XX[109].

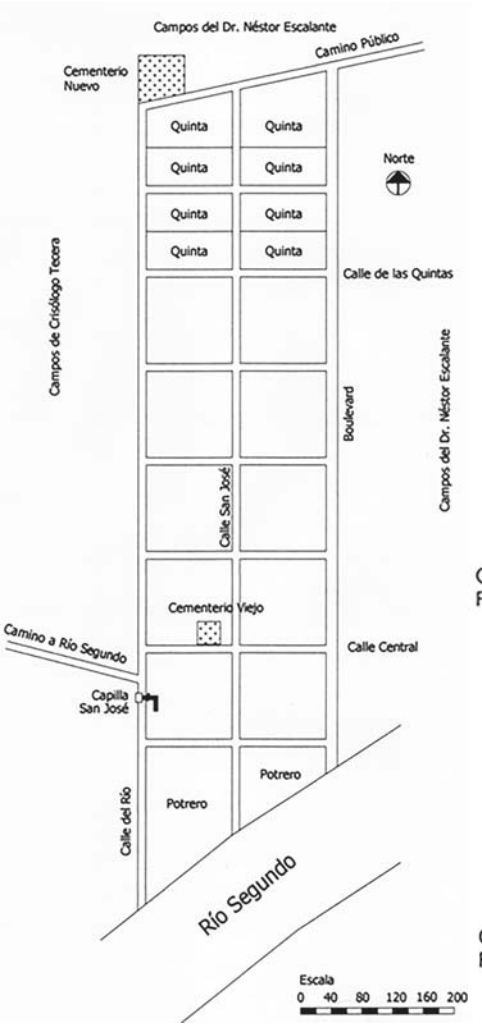
Probablemente, éste fue uno de los motivos principales para levantar una estancia y templo en el lugar. Hoy el paisaje circundante es muy diferente al

[109]Carlos Martínez, conocedor de la zona dice sobre el Paso de la Higuerita: *"el río pasa al frente de la capilla, pero por ahí estaba la calle que cruzaba al cementerio, eso debe estar marcado todavía y ahora al cruzar el río se aprecia la gruta. Ese paso se usó hasta los años ochenta más o menos ya que después un hombre alambró y cerró todo. Pero yo calculo que eso debe haber sido una calle pública ya que no creo que el frente de la iglesia diera a un campo. […] Recuerdo que hace algunos años arqueólogos del Museo de Río Segundo vinieron al paso para hacer excavaciones, se llevaron un montón de cosas. Ese lugar es importante, la mayoría de los trabajos se hicieron en la zona sur, la gente que vino de Río Segundo sacó restos de vasijas, flechas de piedra, objetos muy valiosos para un museo. Trabajaron mucho alrededor del río. Cruzaban el río, se metían en la gruta y desde allí salían a trabajar por los costados del río, se podía pasar porque había un huella marcada, por ahí siempre se pasó, antes de que pasará el río ahí se juntaba agua de lluvia, cuando llovía mucho se llenaba de agua porque al no haber un dique de contención las crecidas eran grandes pero como era una parte muy ancha el agua era baja y había mucha arena. El río pasaba muy cerca de la iglesia a unos cien metros y cuando el paso se llenaba de agua era fácil pasar porque el nivel del agua era bajo, eso facilitaba el cruce, la gente pasaba en sulky o con cualquier otro medio"*. (MARTINEZ, Carlos. Entrevista realizada por Sergio Marchetti, Costa Sacate, 14 septiembre de 2006)

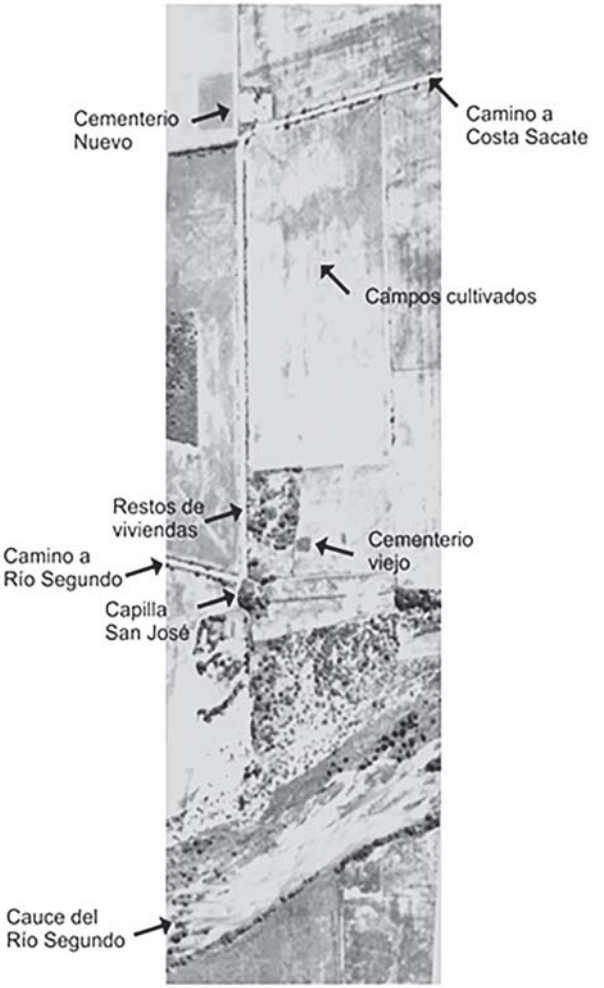
originario, la explotación de los montes ribereños desde fines del siglo XIX y el laboreo agrícola, han hecho desaparecer gran parte de la vegetación autóctona, no obstante se conserva un monte bajo en inmediaciones del río, y algo más frondoso en las cercanías de la capilla; mixtura de algarrobos, talas y moras. Hacia el norte de las ruinas aparece la mayor superficie de monte conservada, lugar donde se ubican restos de las pocas construcciones civiles que tuvo el asentamiento urbano de San José.

La mayor degradación del ambiente lo constituyen las canteras de áridos a cielo abierto, ubicadas entre las ruinas y el cauce del río. Son profundas excavaciones de forma irregular de aproximadamente 510 metros de largo por 160 de ancho por 3 metros de profundidad que arrasaron con la vegetación, y también con posibles evidencias arqueológicas. Las distancias entre el sitio histórico y la cantera varían entre 130 y 170 metros. Pero, lo alarmante es que los camiones que transportan los áridos ingresan y salen del lugar pasando por el frente y costado de la capilla, tal

Vista del costado norte, fotografía de 1980 (ADPC)



Reconstrucción hipotética del trazado urbano de la Villa San José (elaboración propia).



Vista aérea del campo tomada en 1970 donde estuvo emplazada la Villa San José (ACA).

como se puede observar en las imágenes satelitales dibujando caminos y huellas onduladas, situación que atenta contra la estabilidad estructural de los viejos muros. Cada vehículo de este tipo carga más de 60 toneladas, y hemos podido observar el ritmo de salida, en promedio pasa un camión cada hora, a solo 15 metros de la capilla. De las canteras del Río Segundo se provee de áridos a toda el área metropolitana de la ciudad de Córdoba.

El propietario de tierras que desee explotar este tipo de tarea extractiva debe ser autorizado por el Gobierno de la Provincia, actividad regulada por la Ley Nº10.208 de *Política Ambiental Provincial*. Uno de los instrumentos de política y gestión ambiental es la Evaluación de Impacto Ambiental, entendida como el procedimiento técnico-administrativo realizado por la autoridad de aplicación de dicha ley, basado en el Estudio de Impacto Ambiental, y otros tantos de carácter técnico, debiendo tenerse presente además la opinión de los ciudadanos, la cual tiene por objetivo la identificación, predicción e interpretación de los impactos ambientales que ciertas políticas, y/o proyectos públicos y privados pudieren causar en la salud de la población, y/o en el ambiente; así como la prevención, corrección y valoración de los mismos, con el fin de aprobar o rechazar el Estudio de Impacto Ambiental.

El Art. 19 de la menciona ley define como objetivos del Estudio de Impacto Ambiental: predecir, identificar, valorar y corregir las consecuencias o efectos ambientales que determinadas acciones o proyectos pueden causar sobre la calidad de vida del hombre y el ambiente en general. En su acápite d) es muy específico en relación a nuestro problema, ya que expresa que los estudios de esta índole, deben describir los efectos previsibles *"se trate de consecuencias directas o indirectas - sean éstas presentes o futuras- sobre la población humana, la fauna urbana y no urbana, la flora, el suelo, el aire y el agua, incluido el patrimonio cultural, artístico e histórico"*[110]. Es decir, que la ley de *Política Ambiental Provincial* contempla la preservación del patrimonio cultural cuando está en estrecha vinculación con su ambiente, para lo cual es obligatorio entre las partes intervinientes, cumplir ciertos procedimientos administrativos y técnicos.

[110]LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE CORDOBA. *Ley Nº10.208 (Política Ambiental Provincial)*, disponible en: http://www.cba.gov.ar/wp-content/4p96humuzp/2014/07/LEY-DE-POLITICA-AMBIENTAL-DE-LA-PCIA-10208.pdf, [10 de diciembre 2014].

No sabemos si para nuestro caso, estos trámites se cumplimentaron, pero a luz del estado que presenta el entorno del sitio y el tipo de uso del suelo practicado, podemos conjeturar por una respuesta negativa. El problema es aún mayor, ya que el Estudio de Impacto Ambiental debería haber incluido no solo los restos de la capilla, -muy visibles, por cierto-, sino además el lugar donde estuvo emplazado el antiguo cementerio en dirección Nordeste como a 130 metros de la misma; los restos arqueológicos de la casa Tisera de la época colonial, situados entre un monte hacia el sudoeste de la capilla, como a 110 metros; el lugar conocido como cementerio de los indios, ubicado por tradición oral detrás del presbiterio, y otro posible sitio arqueológico como a 50 metros hacia el sur del templo donde se encontraron restos de vidrios y cerámica.

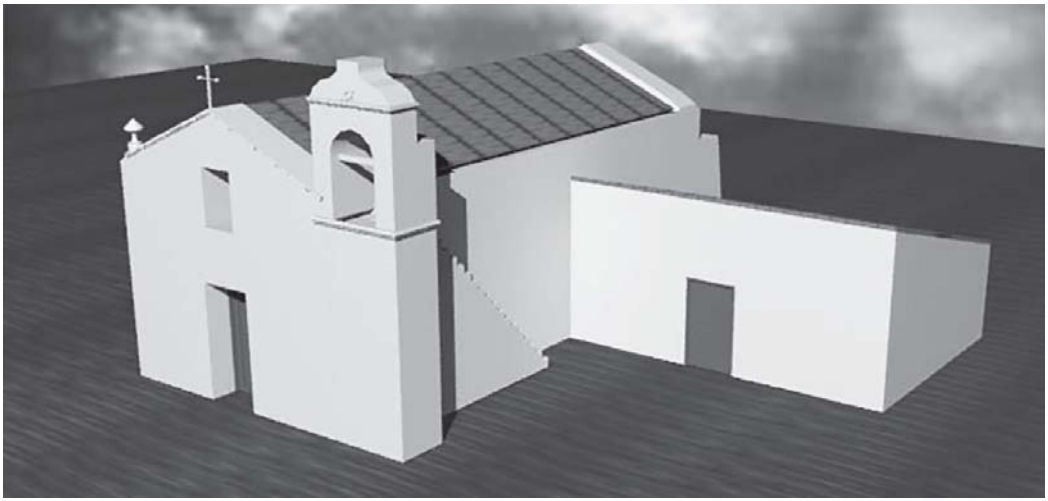
Análisis funcional - tipológico.

El esquema funcional del templo es de nave única de 4,29 metros de ancho por 17,88 metros de largo, precedida por un atrio con pretil. Las medidas de la nave original son 4,29 de ancho por 11,90 metros de largo y 4,60 de altura. En el costado derecho a la altura del presbiterio una puerta comunicaba con la sacristía de planta rectangular, la cual mide 7,23 de largo por 3,97 metros de ancho. Adosada a ésta, y siguiendo su dirección mayor, continúan dos habitaciones utilizadas como residencia parroquial, las cuales están comunicadas entre sí por puertas, y otras tantas que abren hacia las galerías orientadas al este y oeste. Completaban esta tira de uso residencial dos habitaciones más precarias, hoy desaparecidas, con lo que el conjunto atrio-capilla–residencia conformaba un esquema tipológico en ‘‘L’’.

Las espadañas responden a la requisitoria eclesiástica de dotar de campana al recinto religioso, la más antigua ubicada en el costado sur es coherente su existencia allí por la necesidad de comunicación próxima con la sacristía, desde donde el párroco convocaba a los feligreses a las celebraciones. Parece que nuevas necesidades funcionales obligaron a construir una torre campanario, -como ya señalamos en 1888-, con acceso directo desde el interior de la nave para luego subir por medio de una escalera de mampostería externa al entrepiso de la torre y llegar al coro alto. La misma escalera continuaba rodeando a la torre y a través de ella se llegaba hasta la azotea desde donde emergía la espadaña con su orificio con arco de donde pendía la campana.

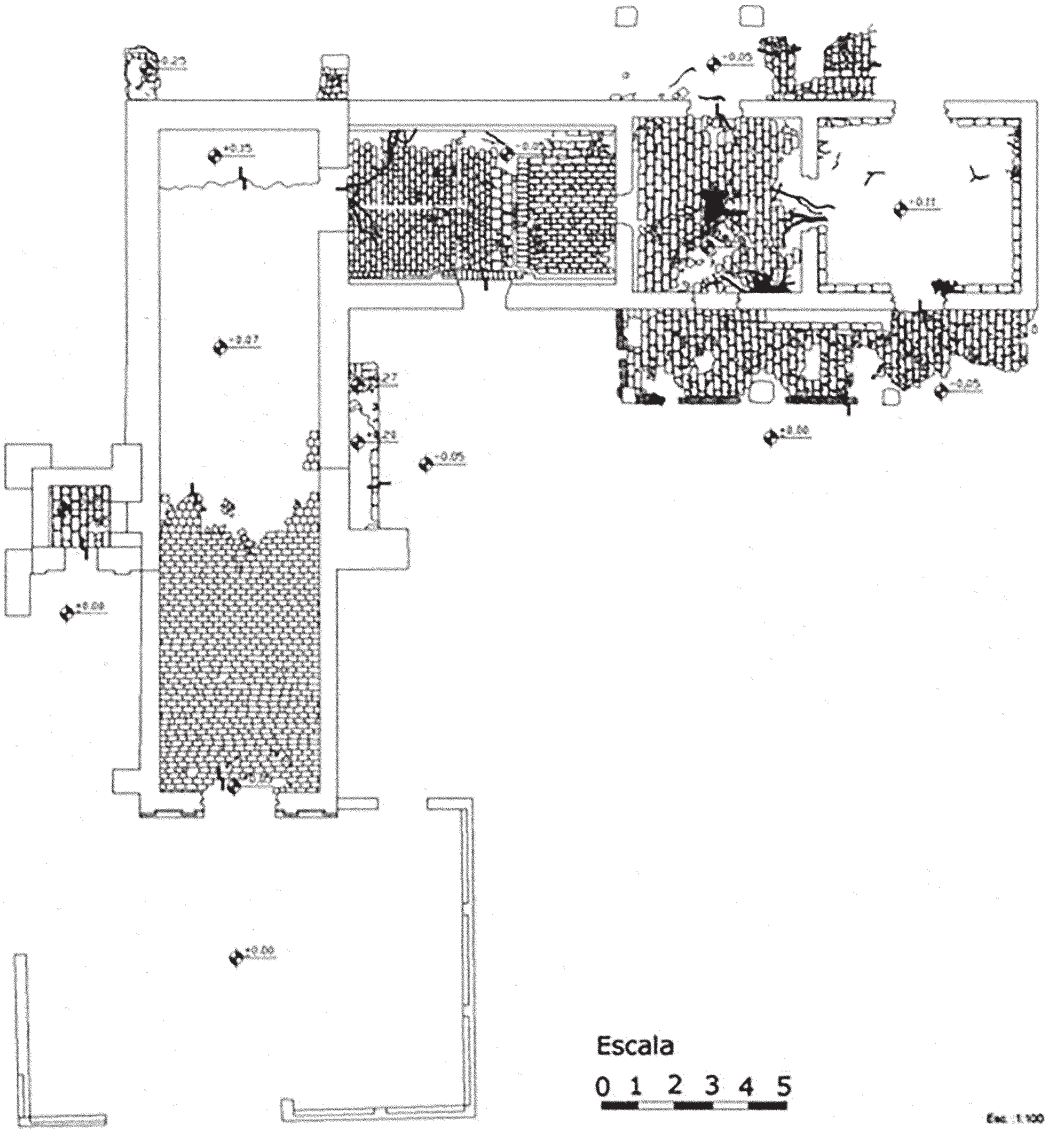
La ampliación de la nave en el año 1911 en 8,75 metros hacia el atrio existente, obligó a su demolición y construcción de uno nuevo, esta vez de 8 por 11,74 metros. También debió demolerse el coro y levantar uno nuevo con su ventana coral en la fachada, al cual se le brindó acceso externo, por medio de una escalera adosada al muro izquierdo de la nave ampliada. Con esta última intervención quedó definido el edificio religioso.

Reconstrucción digital. Año 1789.

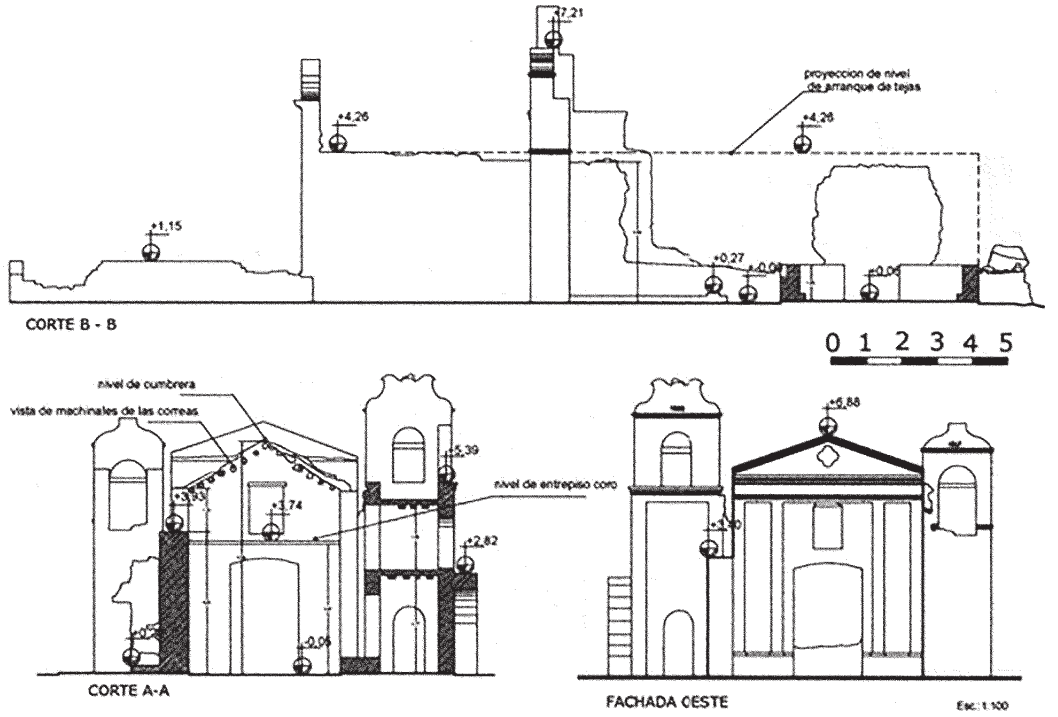


Reconstrucción digital. Año 1867.

Vista posterior de la espadaña y parte del muro sur de la nave.



Relevamiento de pisos.



Relevamiento altimétrico (fachadas y cortes).

Análisis morfológico

La tipología de capilla rural de Córdoba se caracteriza por un esquema funcional que se repite en la mayoría de los casos, con ligeras variantes y combinaciones, pero en donde es posible identificar criterios y componentes funcionales comunes. Su mayor diferenciación radica en la cuestión morfológica que las define, pero también dentro de límites acotados, tanto para casos del período colonial, como del siglo XIX.

En el caso de San José la nave se definía por un volumen de paralelepípedo coronado por la cubierta a dos aguas, y el espacio interior longitudinal direccionado con el foco de atención puesto en el retablo mayor o principal, el cual estaba conformado por tres calles separados por columnas de sección circular y capiteles de cedro. En cada calle estaban colocadas en sus nichos de vidrio, las imágenes de

San José al centro, y a sus costados, las de Nuestra Señora de los Dolores y de Nuestra Señora de Belén. Para conocer mayores referencias del retablo debemos recurrir a la memoria de Noemí Sosa, quien expresa: *"recuerdo que se cayeron unas columnas de madera que sostenían una parte del altar, sostenían una arcada de madera que tenía el altar. Esas columnas eran de tres metros de alto más o menos y arriba tenían una moldura que sostenían una estructura cuadrada…"*[111].

Particular aspecto debió presentar el piso, ya que lo conformaban tres tipos de baldosas, con formas, texturas y colores diferentes. El piso del presbiterio era de mosaicos calcáreos color amarillo[112], una parte de la nave con baldosas cerámicas rojas, y el resto de ladrillos.

El mayor acento formal está puesto en los campanarios, aunque no tienen iguales dimensiones por ser levantadas en diferentes años. La espadaña de la derecha formada por dos cuerpos, el inferior de mayor espesor, y el superior alberga el arco de medio punto rematado por un piñón curvo y moldura, por sobre la cual está grabada la fecha de 1867, probable año de su construcción. Sobre dicho piñón remataba la cruz de hierro, ya mencionada.

La torre campanario tiene dos cuerpos, el inferior de mayor altura ya que contiene el entrepiso, y la espadaña propiamente dicha que toma todo el ancho de la torre asentada sobre el muro frontal. Es el elemento arquitectónico de mayor juego volumétrico, con la escalera adosada al muro con arco y el remate del campanario con moldura; piñón con curvas y contra curvas, y en el centro los restos de una peana que sostenía la cruz de hierro. Todos estos elementos nos remiten indefectiblemente a las fábricas de los templos coloniales de la campaña cordobesa, con cierto vuelo formal del barroco popular.

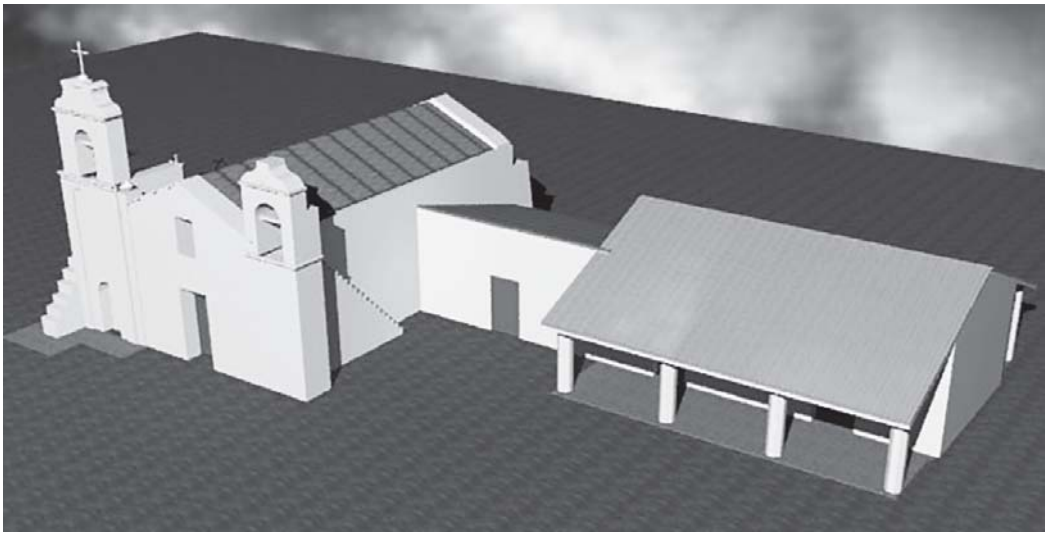
La fachada en cambio está definida por una impronta más clásica, compuesta por un plano separado por cuatro pilastras, sin capiteles, y el coronamiento es un frontis triangular, en cuyo tímpano aparece la figura rehundida de un cuadrifolio, de clara ascensión hispánica. Puerta con arco rebajado y ventana coral completan el simple esquema del imafronte, el cual colabora a una definición armónica del edificio.

---

[111] Así lo recuerda Noemí Sosa quien conoció la capilla cuando aún no estaba en ruinas. (SOSA Noemí. Entrevista realizada por Sergio Marchetti, Córdoba, 6 de septiembre de 2006).

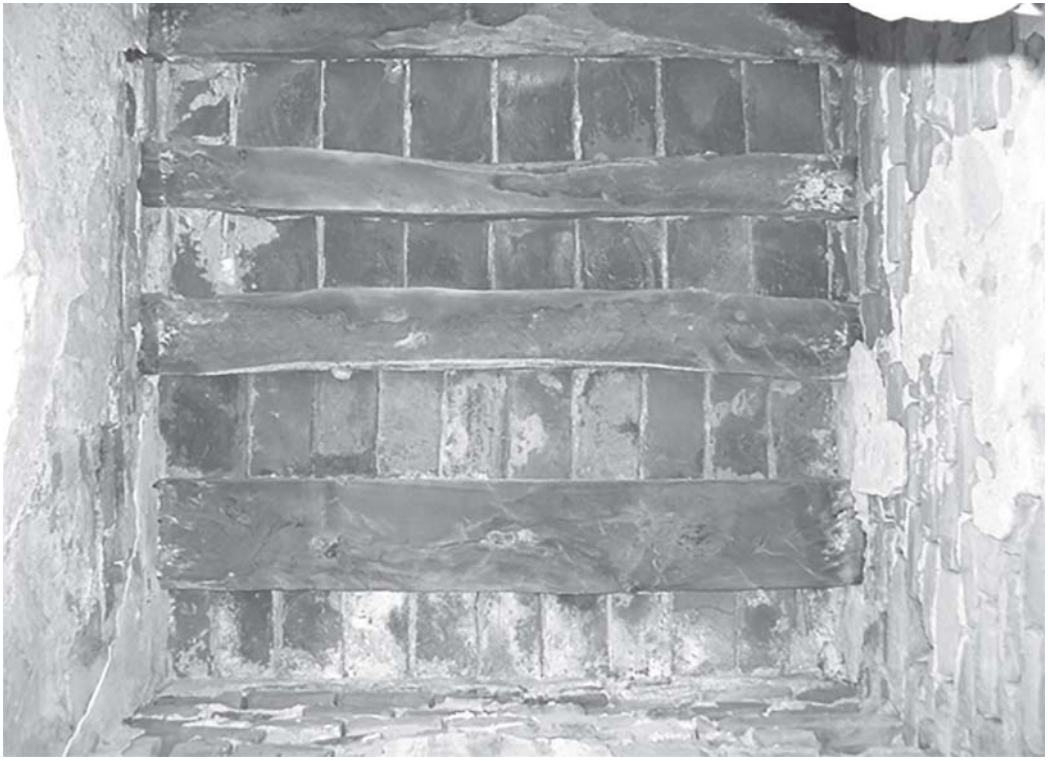
[112] *Ibídem*.

Los restos de la capilla mejor conservados, presentan sus muros interiores y exteriores pintados de color rosa, en tanto que la residencia parroquial es ocre. Tal definición coincide con el testimonio de vecinos que conocieron el lugar antes de los derrumbes. Por caso, citaremos nuevamente a Noemí Sosa, quien sobre este



Reconstrucción digital. Año 1888.

Reconstrucción digital. Año 1911.



Entrepiso de la torre campanario.

tema señala: *"todas las paredes, internas y externas, estaban pintadas de color rosa y las guardas de color azul, rosas, verde, también tenía ramilletes de flores formando un jarrón…"*[113]. Estos últimos detalles hacen referencia al interior de la nave, muchos de ellos han desaparecido. Solo se conservan en los paramentos internos del sector ampliado, pinturas ejecutadas a modo de paneles o *boiserie* de forma rectangular separados por dos finas líneas de color rojo, en cuyos bordes internos las rodean simples figuras de cintas entrelazadas y flores ejecutadas con la técnica del estarcido y de clara procedencia formal dentro del Art Nouveau, las cuales van generando una guarda perimetral en cada panel.

[113] *Ibídem*.

Análisis técnico-constructivo

Cada etapa constructiva del edificio ofrece varias lecturas y miradas, en función de sus componentes: técnicas utilizadas, materiales, mano de obra disponible para ejecutar los trabajos. A su vez, las patologías que portan los materiales, nos dan indicios del comportamiento de los mismos a lo largo del tiempo, causas de los daños, y posibles fallas constructivas que pudieron existir en determinadas situadas.

Como dejamos establecido en el relevamiento de materiales y patologías, la particularidad del caso de estudio, determinó que estudiásemos cada muro, piso, y techo en particular, aunque pertenecieran a un mismo espacio. En esta instancia de análisis, procederemos a explicar los fenómenos de cada uno de los ámbitos funcionales, para entender el proceso constructivo del conjunto arquitectónico.

Atrio: Las paredes de mampostería del pretil están deterioradas particularmente la del frente y del costado norte. Presentan grietas, derrumbes, faltantes de mampuestos, y desplomes hacia el lado exterior. Estos severos daños fueron causados por la vegetación invasiva -algarrobos y talas- que creció dentro del atrio, y muy próxima a las paredes, sus raíces socavaron los cimientos y al ser muros de poco espesor y altura, fueron condiciones favorables para su ruina.

Las pérdidas de revoque y desprendimientos de material en ladrillos son generales en casi todo su perímetro. Estas lesiones obedecen, como el resto, a la penetración de humedad del suelo.

Nave: En este sector se han conservado aproximadamente el 50% de los muros en su altura, el resto presenta malas condiciones de conservación, otros han experimentado derrumbes parciales y/o casi totales. La principal causa e inicio de las lesiones parciales primero, y luego los derrumbes de los muros, fue la pérdida del techo, atribuida a la falta de mantenimiento edilicio, y su paulatino deterioro, con rotura y caída de tejas y tejuelas, y más tarde cuando se desmontaron las cabriadas de madera y sus correas.

Posteriormente, a la falta de arriostramiento superior de los muros, se le sumaron los daños causados por los agentes climáticos, como el viento y el agua de lluvia. Las paredes de adobe fueron las más expuestas por la rápida pérdida de revoques, y de daños en mampuestos y mortero en su sección inferior, (promedio 1 metro de altura) por el fenómeno de la criptoflorescencia debido al ascenso de humedad ascendente del suelo, y a la cristalización de sus sales, las cuales ocasionaron gran

pérdida de material, llegando en algunos tramos a conservarse solo 1/3 del espesor del muro.

Las condiciones adversas a que estuvieron expuestos los muros de adobe, -en cuanto a su incorrecta impermeabilización externa, y rápido deterioro- determinó más de una vez a lo largo de la historia una reparación o recalce de los mismos, tal como se observa en todos sus lados, con particularidades en cada uno de ellos. Así se advierte por ejemplo, en la pared norte, donde el aparejo y dimensiones de los ladrillos son diferentes a los de la pared sur. En el testero en tanto, el problema debió estar vinculado a deficiencias estructurales del muro, pues se lo recalzó con dos contrafuertes de tejuelas y piedra tipo canto rodado. La pared norte de adobe tiene un importante desplome de 10 cm hacia el exterior, debido a las causas antes descriptas.

Del piso de la nave, particularmente en el sector original, ha sobrevivido poca superficie del mismo, y durante la excavación arqueológica no se encontraron fragmentos de baldosas u otros pisos, lo que nos inclina a pensar que casi en forma completa el piso de baldosas francesas y del presbiterio fueron retirados y/o robados antes de la caída del techo y derrumbe de muros, pues de otro modo, hubiesen quedado evidencias sepultadas debajo de los escombros. La parte restante del piso de ladrillo de la nave presenta daños vinculados a una mala resolución constructiva, pues al no contar con contra piso u otro nivel de piso anterior, ha originado deformaciones, roturas y desprendimiento de material por la saturación de humedad del suelo al estar en contacto permanente, ante la falta de impermeabilización adecuada.

Como ya expresamos el techo de madera fue desmontado, por lo que no han quedado restos visibles del mismo, solo se evidencian los lugares donde estaban empotradas las correas, y en otros, algunas tejas y bovedillas a la altura de la solera sobre el muro de adobe sur. También la pendiente de los faldones quedó registrada en el muro de la fachada de lado interno. Para explicar el modo en que estaba construido debemos recurrir a fuentes orales, pues las documentales tampoco aportan referencias esclarecedoras. Según la ya citada vecina Noemí Sosa, la cubierta de techo estaba formada por cabriadas de madera de algarrobo con tirantes de 30x30 cm labrados a azuela, el mismo espesor tenía la cumbrera; dos pares, pendolón y siete correas de aproximadamente 10x10 cm, sobre las cuales descansaban las tejuelas, y por sobre de ellas asentaban las tejas coloniales o españolas.

La informante además brinda algunos otros detalles: *"recuerdo las cumbreras*[114] *del techo eran bastantes gruesas, atravesaban de un costado al otro las paredes para sostener en el medio un puntal y de ahí se hacía la pendiente del techo. Después nos llamaba la atención que las tejas habían sido hechas por los indios […] esto nos lo había contado mi papá, esas tejas se moldeaban en la pierna. Cuando mirábamos las tejas nos llamaban la atención que fueran distintas, algunas tenían una forma más ancha o estaba más torcida, o era más larga o más corta"*. Sin embargo todos los restos de tejas encontrados en la nave del sector ampliado corresponden a tejas de factura industrial.

Espadaña: Materializada con un muro de tecnología mixta, adobe y ladrillo, sus principales problemas patológicos son la falta de impermeabilización a nivel de capa aisladora, y en la pequeña cubierta del primer cuerpo, donde la acumulación de agua de lluvia ha provocado disgregación de materiales y crecimiento de vegetación. Otro punto significativo que atenta contra la estabilidad del muro es el desplome de 3 cm que presenta el costado frontal, o sea el más alto, y la falta de una correcta trabazón con el muro de la nave, especialmente en su parte posterior, situación agravada por el derrumbe de una sección de la mampostería de ladrillo, dejando a la vista el interior de adobe, el cual tampoco se encuentra trabado eficientemente al muro mencionado.

Torre campanario: Presenta las mismas resoluciones constructivas mal ejecutadas, y patologías que posee la espadaña, con la salvedad que el desplome del muro donde asienta el campanario propiamente dicho es menor que la antes citada. En su cara sur se visualiza la falta de traba entre la mampostería de ladrillo y el muro de adobe de la nave, lo que colaboró en el colapso de éste último.

Sacristía: De todos los ámbitos, la sacristía es la que más daños ha experimentado, quedando muy poco registro material de la misma. Sólo el piso y 50 cm de altura de muro en todo su perímetro, aunque en mal estado de conservación. Al ser paredes de adobe, una vez desplomados, con el paso del tiempo se transformaron en una masa de tierra muy compacta, que cubrió toda la habitación, favoreciendo el crecimiento de vegetación y los pisos y revoques quedaron expuestos a la humedad del suelo y de los adobes caídos.

[114]SOSA, Noemí. *Op. cit*. En realidad lo que llama cumbrera, son los tirantes de la cabriada.

Sobre la pared de la habitación contigua quedaron las marcas del apoyo de los muros mixtos de la sacristía, de lo cual se deduce que no fueron unidos convenientemente entre sí, lo que favoreció el desplome casi total de la gruesa mampostería de adobe y su refuerzo de ladrillos. De la cubierta de techo, solo tenemos noticia que era de tirantes y tejuelas, de una agua, con la pendiente hacia la parte posterior de la capilla o sea con rumbo este[115]

Interpretación Crítica de su Evolución Arquitectónica

Del Oratorio primitivo.

La descripción documental más antigua del Oratorio de San José de que disponemos es de 1795, fecha en que se lo menciona como *"una Capilla en advocación a San José, de una nave de adobe crudo de 5 varas de ancho por 13 varas de largo"*[116]. Un inconveniente a la hora de comparar medidas del período colonial es el valor de la vara, pues en cada Virreinato, Gobernación Intendencia, e incluso en diferentes ciudades pertenecientes a ellas, variaban el uso de su medida en función de la procedencia de la región española del conquistador o funcionario actuante en América. Para el caso de Córdoba sabemos que se utilizó la vara castellana que equivalía a 0,8359 metros del sistema métrico decimal, aunque otros autores afirman que en nuestra Provincia se utilizada una vara propia que medía 0,866 metros[117].

---

[115]*Ibídem*.

[116]TISSERA, Sergio y GONZALEZ, Martín. *"Ruinas de la Capilla San José, Córdoba, Argentina"*, Grupo Speleo Túnel, Disponible en: http://www.speleotunel.com.ar/castellano/castellano.html, [11 de julio de 2014].

[117]ALVAREZ, Juan. "Monedas, pesos y medidas", En: *Historia de la Nación Argentina*, Vol. IV, 1956, citado por Constanza GONZALEZ NAVARRO en obra op. cit. p. 39; SILVA Marta Beatriz. ''Las dimensiones urbanas. Los patrones coloniales y decimonónicos'', En: *49° Congreso Internacional de Americanistas. Quito, Julio de 1997, Simposio: Historia Urbana de las Américas (HIST 16)*, Disponible en http://www.naya.org.ar/congresos/contenido/49CAI/Silva.htm, [24 de noviembre de 2014], y FEIJOO OSORIO Carlos. ''Antiguas unidades de longitud'', Disponible en: https://elprofejose.files.wordpress.com/2014/10/antiguas-unidades-de-longitud.pdf, [22 de noviembre de 2014].

Lo cierto es que, para nuestro caso se empleó la segunda opción ya que 5 varas de 0,866 metros equivalen a 4,33 metros, que es el ancho aproximado de la nave. También hay coincidencia en la mención del largo de 13 varas, pues en la realidad la nave construida en adobe mide 11,90 metros, casi tres veces más su ancho, proporción utilizada en la práctica para este tipo de espacios religioso[118]. Los testimonios escritos acerca de las características de la sacristía durante el período hispánico son nulos, recién en 1877 se la detalla de 8 varas de largo por 5 de ancho. Las medidas reales son 7,23 metros por 3,97 metros coincidiendo con la referencia documental. Hacemos la salvedad que el ancho después de esa fecha fue disminuido en 30 cm, por medio de un recalce que se ejecutó en el paramento interno con paredes de 15 cm de espesor.

Es un enigma la disposición particular del piso, con el cambio de dirección de los ladrillos y las dos filas de ladrillones que los separa, lo que tendería a pensar en una posible ampliación de la habitación original, aunque no aparecen vestigios en los muros longitudinales. La forma del vano y ancho de la puerta de ingreso, están perfectamente establecidas, no así si existió una ventana en la pared orientada al Este, ya que este muro está muy dañado y sus restos se encontraron sumamente mezclados.

No contamos con información de cómo estaba constituido el piso primitivo de la nave, ya que no surgieron restos del mismo durante el estudio arqueológico; solo tenemos conocimiento que se reemplazó de manera integral durante las refacciones del año 1904 por baldosas cerámicas procedentes de la fábrica ‘‘M. Cas’’ de Aubagne, localidad emplazada en la Provence, Francia. Esta población es famosa por sus fábricas de cerámicas debido a la cercanía con el puerto de Marsella, importante centro de exportaciones del siglo XIX. Se han encontrado baldosas de este tipo procedentes de Aubagne, pero marca ‘‘Pierre Maurel’’ en excavaciones arqueológicas en San José de Flores, Iglesia de Belén en San Telmo, y también en la capilla de Tanti, Córdoba[119].

---

[118]GALLARDO, Rodolfo. ‘‘Las capillas antiguas de Córdoba’’, En: *Summa*, Nº193-194, Buenos Aires, 1983, p. 72.

[119]CAMINO, Ulises A. *“El material cerámico de construcción en San José de Flores a fines del siglo XIX”*, Disponible En: http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/ebooks/Material_ceramico_Flores.pdf, [19 de octubre de 2014].

Las medidas de los adobes (45x23x10) son ligeramente más grandes que las establecidas por el Gobernador Intendente Sobre Monte en el Reglamento de Gremios, promulgado el 12 de agosto de 1789, el cual comenzó a regir a partir del 20 de octubre de ese año. Este instrumento legal tenía por objetivo organizar los diferentes oficios artesanales en gremios y estandarizar las medidas para la fabricación de los materiales de construcción usados más frecuentemente, como; ladrillos, adobes, baldosas, tejuelas y tejas[120].

En el Cuadro 1.A. que a continuación insertamos, comparamos este tipo de materiales empleados en la capilla con las dimensiones usadas en 1785 en Córdoba, las propuestas por el ingeniero Juan Manuel López en 1789, y las que finalmente reglamentó Sobre Monte ese mismo año[121]. Del Cuadro se concluye que los adobes de los muros eran bastante similares a las medidas reglamentadas, no así los ladrillos de refuerzos puestos de panderete en el muro norte (40x20x7), bastante más grandes que los establecidos en el Reglamento de Gremios.

Particular atención merecen las distintas intervenciones a que fueron sometidos los muros de adobe por medio de recalces para mejorar su estabilidad estructural e impermeabilización hidrófuga de los paramentos exteriores. Los revoques originales a la cal estaban constituidos por una capa muy fina, -1 cm de espesor y aún menos-, como se puede apreciar en el muro sur. Esta situación derivó en fisuras y desprendimientos de los mismos produciendo penetración de agua de lluvia en los adobes.

Comencemos por el muro del testero. Las tejuelas utilizadas en los contrafuertes miden 35x17x3, ligeramente mas pequeñas que las medidas sistematizadas en 1789, pero mayores que las utilizadas en el muro sur, por lo cual se deduce que deben

[120]PUNTA, Ana Inés. *Córdoba borbónica. Persistencias coloniales en tiempo de reformas (1750-1800)*, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Talleres Gráficos de la Dirección General de Publicaciones, 1997, p. 285.

[121]Los Cuadros comparativos de materiales cerámicos y líticos 1.A. a 1.D. se diseñaron y reformularon sobre un Cuadro de similares características elaborado por Alfonso Uribe en su tesis sobre el Molino de Torres. (URIBE, Alfonso Manuel. *Arqueología histórica y patrimonio. Sitio Puesto Jesuítico y Molino de Torres-Villa Warcalde, Córdoba*, trabajo final para optar al grado de Licenciado en Historia, dirigido por Dr. Andrés Laguens, Escuela de Historia, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba, junio de 2005, p. 82)

1.A. CUADRO COMPARATIVO DE MATERIALES CERAMICOS Y LITICOS

MATERIALES	FUENTES DOCUMENTALES			SECTOR: NAVE				
	1785	1789	1789*	MUROS	ECALCE MURO	PISOS	CONTRAFUERTES	TECHOS
LADRILLO (cm)	34X17X4	28X14X5	30X15X5	30X14X7	40X20X7	27X14X5		
TEJUELA (cm)			37X20X3		29X14X3		35X17X3	
BALDOSA (cm)		28X28X5	30X30X5			20X20X1,4		
ADOBE (cm)	43X21X10	43X21X10	43X21X10	45X23X10				
PIEDRA (cm)							canto rodado	
TEJA (cm)								

* Reglamento de Gremios

haber sido fabricadas con posterioridad a la época colonial. Probablemente, la construcción de los dos contrafuertes esté relacionada con el recalce que ejecutó el cura Cordero en 1822, a cambio de una imagen de San Miguel que trocó con la patrona Sinforosa Olmos.

En cambio, las tejuelas utilizadas como revestimiento de protección en el muro de adobe sur tienen una procedencia posterior, seguramente antes de 1867, año en que se concluyó la espadaña. Miden 29x14x3, sensiblemente menor a las establecidas en el Reglamento, y muy semejante a las dimensiones de las tejuelas utilizadas a fines del siglo XIX. Pero el aspecto constructivo que pone en evidencia la datación de este recalce, es la forma como se unió la pared de la nave con la espadaña, por ausencia de dientes o adarajas entre ambas, como se puede observar en la parte derrumbada de la espadaña. Además se advierte que el recalce continúa a lo largo de todo el paramento exterior, por lo que la espadaña debió elevarse con posterioridad a éste.

Las patologías presentes en los muros de adobe se relacionan con factores ambientales que han propiciado el deterioro de los materiales, llegando incluso al colapso de gran parte de los muros. Siguiendo la enunciación de causas que para estos casos plantea Beatriz Garzón[122], podemos señalar que la parte superior de las

[122]GARZON, Beatriz. "Patrimonio doméstico rural. Adecuación ambiental y tecnologías tradicionales: el caso de Tucumán, Argentina", En: *Construcción con tierra 3*, Centro de Investigaciones Hábitat y Energía SI-FADU-UBA e Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo, SI-FADU-UBA, Ciudad de Buenos Aires, 2007. Disponible en: http://comuni.wikispaces.com/file/view/Construcci%C3%B3n+con+Tierra+3-FADU+UBA,+2007.pdf, [15 de diciembre de 2014].

paredes se vieron afectadas principalmente por acción de la radiación solar y la erosión del agua de lluvia y del viento; mientras que la parte inferior fue desgastada por caída de agua de lluvia sobre el muro, la penetración de humedad ascendente del suelo, y en ciertos tramos por perforaciones de madrigueras que realizaron animales. Todas estas acciones contribuyeron a la disgregación del barro y rotura de mampuestos, lo que provocó los derrumbes hacia el lado interno de la nave, tal como se estableció en el estudio arqueológico.

Todas las paredes de la nave presentan desplomes, especialmente las construidas de adobe. Para establecer algún rango de comparación del grado de pérdida de verticalidad de los mismos, recurrimos a una Tabla de desplomes aceptables y máximos propuesta por el ingeniero Daniel Torrealva Dávila para las construcciones de adobe en Perú[123]. Sostiene el catedrático que el desplome aceptable se calcula dividiendo el ancho de muro en 10 veces, es decir el 10% de su espesor, y el desplome máximo para reparar, dividiendo el ancho en 5. Para nuestro caso el muro tiene 70 cm de espesor, su desplome actual es de 10 cm, y el máximo ascendería a 14 cm, con lo cual la condición del muro estaría promediando entre el rango mínimo y máximo.

Ya hemos manifestado que no se conservaron restos del techo de madera, pero sí aparecieron durante la excavación arqueológica varios fragmentos y piezas enteras de tejuelas y tejas que componían la cubierta. En el sector ampliado en 1911 se encontraron tejuelas de similares medidas que los ladrillos del piso, en tanto que, en la parte del oratorio primitivo, las tejuelas son más grandes, miden 35x19x4, medida muy semejante a la establecida en 1789. De este modo, interpretamos que la cubierta de techo original de la nave durante el siglo XX aún conservaba las tejuelas coloniales, en tanto que en la parte ampliada se colocaron tejuelas nuevas, al igual que las tejas.

Como no han sobrevivido restos de la estructura del techo, acudiremos al testimonio de personas que conocieron el edificio y a las huellas del mismo que

[123]TORREALVA DAVILA, Daniel. *Caracterización de daños, reparación y refuerzo en construcciones de adobe*, Departamento de Ingeniería, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2007, En: http://colegioarquitectos.com/foroca/wp-content/uploads/2010/04/Reparaci%C3%B3nyRefuerzoAdobe.pdf. [23 de octubre de 2007].

aún se observan en los muros. Según estas fuentes la nave estaba cubierta por cabriadas de madera de algarrobo conformada por un tirante de sección de aproximadamente 30 por 30 cm, dos pares, pendolón y cumbrera de la misma medida que los tirantes. Sobre los pares apoyaban siete correas y sobre ellas las bovedillas y luego las tejas. Todo trabajado a azuela, es probable que el tirante haya tenido una ligera curvatura hacia arriba, modo de flechar estas vigas para absorber los esfuerzos de tracción. Este tipo de estructura fue muy común utilizada en toda la región del Río Segundo hasta el siglo XIX en ranchos y viviendas urbanas que hoy se conservan como la casa Sánchez-Martínez en Tránsito. Es decir no se resolvió como en la mayoría de las capillas coloniales con una cubierta de par y nudillo, -como la capilla del Pilar, por caso- constituyendo de este modo un caso atípico.

Quizás, la parte del edificio que mayor curiosidad despierta por saber cómo estaba constituida, sea la fachada primigenia. Los datos y vestigios son pobres, pero intentaremos esbozar una respuesta al asunto. Del relevamiento arquitectónico surgió un pequeño detalle incrustado en el costado izquierdo de la espadaña a la altura de la cornisa del primer cuerpo. Se trata de un fragmento muro de aproximadamente 15 cm de espesor empotrado en el pilar del arco, el cual contiene restos de una moldura inclinada y por sobre ella la figura de una acrótera con forma de perillón o tal vez de copón muy estilizado. Creemos que este detalle pertenece a la fachada original, y se debió conservar, pues el ancho del muro de 70 cm era mayor que el de 30 cm construido durante la última ampliación. Debieron completar la sobria fachada, la puerta y la ventana coral. Este tipo de detalles decorativos ubicados en los extremos de los frontispicios era común en la capillas de la época, aunque en Córdoba predominó el uso de pináculos. Las figuras antes nombradas estaban más emparentadas con el gusto neoclásico de fines del siglo XVIII.

Las dimensiones de los materiales empleados en la nave, -especialmente los originales- no coinciden exactamente con las medidas regladas por Sobre Monte, simplemente porque el oratorio debió levantarse en 1788, unos meses antes de su primera mención documental, el 1° de marzo de 1789, es decir antes de la promulgación del famoso Reglamento de Gremios.

De la espadaña y su escalera.

Un elemento arquitectónico no mencionado en ninguna fuente escrita ni oral, es una base que apareció en la investigación arqueológica, detrás de la espadaña. Mide 4,49 por 0,81 metros, posee tecnología mixta que incluye mampostería de ladrillos, adobes y tierra apisonada o de tapia. En sentido longitudinal contiene restos de una pared de ladrillos a soga, y en la otra dirección el mismo material dispuesto con aparejo en damero sobre el suelo, cuyo desnivel mide 20 cm, y un largo de 60 cm. El resto de la estructura está rellena de una capa de adobes sobre el nivel del suelo y por sobre de él restos de tierra apisonada con un ancho de 60 cm.

Los ladrillos de los muros de la espadaña miden 41x20x8 cm y los adobes internos casi la misma dimensión como se advierte en el Cuadro 1.B. El derrumbe de una parte de pared posterior de la espadaña tiene el mismo ancho que la tapia de la base. En esta misma parte de pared los mampuestos no tienen dientes o trabas, situación que infiere a pensar que pudo haber un vano, el cual en algún momento de anuló, y más tarde su relleno se desplomó. Además en la parte superior de la misma pared existe una fisura vertical en el revoque, típica de encuentros de mampostería sin traba, o al menos insuficiente, la que se encuentra aproximadamente también a 60 cm del muro de la nave.

Todas estas señales constructivas nos conducen a plantear una hipótesis sobre la relación que pudiera existir entre la base descubierta y el retazo de muro faltante antes dicho. Creemos que podría tratarse de una escalera de mampostería para acceder a la campana de la espadaña. Si proyectamos un alzado de la misma con los datos disponibles de la base, obtendríamos 21 escalones de 21 cm de contrahuella

1.C. CUADRO COMPARATIVO DE MATERIALES CERAMICOS Y LITICOS

MATERIALES	FUENTES DOCUMENTALES			SECTOR: ESPADAÑA Y ESCALERA				
	1785	1789	1789*	MUROS	ECALCE MURO	PISOS	ESCALERA	TECHOS
LADRILLO (cm)	34X17X4	28X14X5	30X15X5	41x20x8			41x20x8	
TEJUELA (cm)			37X20X3					
BALDOSA (cm)		28X28X5	30X30X5					
ADOBE (cm)	43X21X10	43X21X10	43X21X10	40x20x8				
PIEDRA (cm)								
TEJA (cm)								

* Reglamento de Gremios

y 20 de huella para acceder a la base del arco del campanario. Este tipo de escaleras adosadas a los muros en tiempos coloniales eran muy comunes, y especialmente usadas en los pequeños templos y en la arquitectura doméstica.

Su tecnología constructiva además, era frecuente en las construcciones populares en toda la América hispana, como el caso de la Casa de la hacienda Huahipuqui en el distrito de Santa Rosa de Quines en Lima, Perú. Se trata de una escalera de acceso principal, definida por un muro de adobe de borde, los escalones también de adobe y el relleno de tierra y piedra apisonada[124]. En nuestras capillas cordobesas asimismo, encontramos los campanarios asociados a las escaleras, especialmente con barandas, en las capillas de Tegua, San Antonio de Valle Hermoso y de Dolores de Punilla, Ischilín o en la capilla de la estancia Yucat. Las escaleras sin barandas son más escasas, ejemplos de ello son las capillas del Pilar y la de Pocho[125]. La coincidencia dimensional de los mampuestos de la base con las paredes de la espadaña parecen indicar que pertenecen a una misma etapa constructiva, es decir el año 1867 cuando eran propietarios de la capilla y estancia la familia Varela. Es probable que haya dejado de usarse cuando se construyó la torre campanario, o haya devenido en ruina, lo cual motivó el cierre del vano en donde estaba apoyada.

De la residencia parroquial.

Los mampuestos utilizados en los muros de las habitaciones que sirvieron de residencia parroquial miden 42x21x6. Sus dimensiones son iguales a los empleados en la fábrica de la Iglesia de Villa del Rosario edificada entre 1886 y 1894[126]. Esta revelación nos inclina a pensar en dos posibles opciones. Una, que los materiales empleados en estas construcciones pudieron provenir de esa localidad, ya que era la más importante del Departamento y donde estaba emplazada la sede parroquial. La otra alternativa podría relacionarse al uso de alguna medida propia para la región,

[124] "Casa Hacienda Huahipuqui (distrito de Santa Rosa de Quines, Lima-Perú)'', Disponible en: http://arqueologiacolonial.blogspot.com.ar/2012/05/casa-hacienda-huanchipuquio.html, [19 de septiembre de 2014].

[125]GALLARDO Rodolfo, MOYANO ALIAGA Alejandro, MALIK DE TCHARA David. *Estudios de Arte Argentino. Las Capillas de Córdoba*, Buenos Aires, Academia Nacional de Bellas Artes, Gaglianone, 1989.

[126]TISSERA, Sergio y GONZALEZ, Martín, *op. cit.*

tal como aconteció en innumerables casos, ya que las dimensiones de los ladrillos no se ajustan a las establecidas obligatoriamente en 1789, ni a las del siglo XIX, las cuales tendieron progresivamente a disminuir el tamaño de su fabricación. Las noticias históricas no dejan lugar a dudas que las dos habitaciones con sus galerías para 1878 ya existían contiguas a la sacristía, y al parecer se utilizaron los mismos ladrillos tanto para muros, pisos interiores, y pisos de las galerías de acuerdo a lo que muestra el Cuadro 1.C.

Durante la excavación arqueológica no se descubrieron restos de materiales de derrumbe u otros que aportaran mayores evidencias del desarrollo de esta parte del edificio religioso. El sustrato que cubría el piso consistía en tierra acumulada por efecto del viento, restos de ladrillos disgregados y vegetación invasiva. Todo conduce a pensar que el techo fue desarmado por completo después de su destrucción por el viento a mediados del siglo XX.

No obstante ello, es posible establecer el modo en que estaba construido, por los vestigios hallados en la parte superior de las paredes, especialmente las dimensiones y forma que presentan los orificios donde estaban empotradas las maderas. Recordamos que este sector fue levantado antes de 1878, pero para el año 1904 presentaba un avanzado estado de deterioro por lo que la Comisión a cargo de las refacciones de ese año, elevaron la altura de los muros en aproximadamente 50 cm, suplantaron los techos originales por otro nuevo de madera, ladrillos y cubierta de chapa de zinc.

La techumbre a dos aguas, fue resuelta estructuralmente de manera diferente. En las habitaciones se colocaron tres tirantes en sentido longitudinal, el del medio hacía de cumbrera, y por sobre ellos asentaron las alfarjías y ladrillos. Sobre cada galería en cambio, se montaron 10 tirantes de aproximadamente 10x15 cm, separados cada 1,30 y 1,50 metros que apoyaban sobre los muros, -siguiendo la pendiente de las habitaciones-, y en el otro extremo sobre un tirante transversal que era soportado por tres columnas de mampostería de sección octogonal. Por los escasos restos que sobrevivieron de dichas columnas desconocemos si éstas incluían basamento y capitel.

De la torre campanario.

Constituye la parte del edificio que menos esfuerzo requiere a la hora de su interpretación, pues conserva casi todos sus componentes, incluyendo entrepiso y cubierta de techo. El Cuadro 1.D. indica que para su construcción se utilizó un solo tipo de ladrillo de 39x20x7, tanto en muros, piso, entrepiso y techo, lo que nos orienta hacia un solo momento constructivo. En cambio quedan ciertas dudas sobre la autoría de las gestiones que llevaron a concretar la obra. Como se advirtió en el estudio histórico, el año 1888 estampado en el campanario seguramente hace alusión a la fecha de su materialización. Pero el problema se plantea en el sentido que ese mismo año el doctor Escalante donó el terreno y capilla a la Curia, y coincide con la creación del Curato Central de Río Segundo, por lo que podrían ser cualquiera de los dos actores los protagonistas de esta instancia constructiva. Un tercer protagonista, -no del todo documentado- es la señora Clementina Varela de Sosa, supuesta benefactora de la obra, ya que las iniciales de su nombre estaban colocadas en la cruz de hierro que coronaba el campanario.

Conclusiones

Originalmente, el oratorio comprendía una nave y sacristía. En 1822 se realizó un recalce estructural, probablemente en el muro del testero y pared norte de la nave. En 1867 se construyó la espadaña, creemos junto a su escalera de acceso, hoy solo se conservan restos encontrados a nivel de piso. Antes del año 1878 se construyeron las habitaciones de la residencia parroquial con sus galerías, junto a la sacristía. Para 1888 debió quedar inutilizada la espadaña, ya que se edificó la torre campanario del lado norte con la doble función: de acceso al púlpito y al campanario. En 1904, se ejecutaron obras de refacción y cambio de algunos materiales, con fondos provenientes de la testamentaria de Crisólogo Tecera, vecino de la capilla, y por donaciones de los vecinos. La última etapa constructiva ocurrió en 1911, con lo que quedó definida la volumetría final del recinto religioso. En esa instancia se amplió la nave hacia el frente, se construyó nuevo coro y su escalera de acceso, la fachada y el atrio.

En cuanto a las causas que motivaron las lesiones del edificio son múltiples y de diferente naturaleza. Existe además, un nexo de temporalidad entre la primera y la última que explican el fenómeno claramente por su estrecho vínculo entre ellas.

Un primer momento detectado de dichas causas corresponde al *factor humano (Agentes Exógenos)* ligado a un determinado contexto histórico-cultural que influyó decididamente sobre el bien. La progresiva falta de funciones religiosas en el templo a comienzos del siglo XX se relaciona con el éxodo de los habitantes del pequeño poblado de San José hacia el pueblo de Costa Sacate surgido por imperio del ferrocarril, y la atracción económica que ello generó a los pobladores de toda la Pedanía.

El segundo momento de las causas que explica su deterioro también corresponde al *factor humano (Agentes Exógenos)*, pero circunscripta al incumplimiento de obligaciones legales por parte de la Iglesia Católica de Córdoba. Cuando enajenó el terreno de la capilla, una de las cláusulas del contrato de compraventa estipulaba que el comprador debía devolver a la Iglesia un pequeño terreno en donde estaba edificada cuando ésta se lo reclamara, compromiso que en la práctica no sucedió.

Quizá, este desinterés de la Curia por conservar bienes propios, haya influido el contexto cultural del momento, ya que tan solo algunos años más tarde, -y en sentido opuesto a lo relatado- la Iglesia Católica adoptó posturas más firmes en pos de la salvaguarda de sus bienes culturales. Por caso, el Concilio Vaticano II expresaba que la Iglesia *"[...] aceptó las formas [léase patrimonio] de cada tiempo creando en el curso de los siglos un tesoro artístico digno de ser conservado cuidadosamente"*[127]. Más tarde, el Papa Juan Pablo II señalaba sobre los bienes culturales: *"representan una porción importante del patrimonio que ha ido acumulando progresivamente la Iglesia para la evangelización, la instrucción y la caridad, [...] ha sido enorme la influencia del cristianismo tanto en el campo del arte como en el de la cultura en todo su depósito sapiencial"*[128]. El mismo Pontífice reflexionaba con mayor especificidad sobre el asunto cuando manifestaba que *"se trata de conservar la memoria del pasado y proteger los monumentos visibles del espíritu con un trabajo minucioso y continuo de catalogación, de manutención, de*

[127]CONCILIO VATICANO II, *Constitución de Sacra Liturgia*, Capítulo VII, acápite 123, citado por TERAN Celia Marina. ''Los bienes culturales de la Iglesia: iniciación al marco teórico y a las acciones referidas a su conservación", En: *Primeras Jornadas de Historia de la Orden Dominicana en la Argentina*, Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino, San Miguel de Tucumán, 2003, p. 28.

[128]*Ibídem*.

restauración, de custodia y de defensa". Y añadía que estas acciones son un *"compromiso de primaria importancia, ya que estos bienes pertenecen a todos y, por tanto, deben ser queridos y familiares para todos"*[129].

El tercer momento de las razones que determinaron las lesiones del objeto de estudio, -en rigor es multicausal-, pero que encuentra su punto de inicio con la destrucción del techo de la residencia parroquial y sacristía atribuida a *factores meteorológicos (Agentes Exógenos)*, y el techo de la nave con la decisión de desmontarlo por parte del cura párroco local, en parte de pago a los constructores de otra obra religiosa. Nuevamente el *factor humano* sellando el destino trágico y de olvido de los viejos muros. Estas acciones negativas desencadenaron posteriormente la mayoría de las patologías de los componentes del edificio. En la mampostería el proceso patológico tuvo su origen en *causas mecánicas (Agentes Endógenos)*, por medio de deformaciones con desplome de los mismos, y roturas mediante grietas, fisuras y derrumbes. Las *causas de naturaleza física (Agentes Endógenos),* se limitan a la presencia de humedad ascendente del suelo, suciedad y erosión atmosférica. Particularmente las fachadas, techos y pisos sufrieron ataques de agentes bióticos. Otra importante fuente del origen de lesiones son las *fallas de diseño y ejecución de algunos aspectos constructivos (Agentes Exógenos)*, como la ausencia de impermeabilización hidrófuga horizontal en muros, falta de trabas adecuadas en la unión de los mismos, y uso de aparejos inadecuados para la función que se les pretendió asignar.

La capilla San José tiene 228 años de vida, si consideramos la fecha de su autorización al uso público. Su antigüedad es por sí sola un hecho relevante, pero lo más inquietante como desafío hacia el futuro es recuperarla del olvido social, -claro que preservar su materia también implica grandes desafíos, (de gestión, técnicos y presupuestarios). Tal vez, la llama espiritual que deban encarnar quienes se lancen a esta tarea, la deban rastrear en la historia misma del templo, -y de ahí que resalte su valor histórico vivencial-, con una nueva actitud colectiva para conservar el sitio que encuentra sus fuentes de inspiración en sus largos años de vida como cuando el vecindario de la capilla, sin diferencias de clases sociales, ni ocupaciones, ni oficios; ricos y pobres, encararon una obra comunitaria como era

[129] *Ibídem*, p. 30.

mantener y reparar el edificio donde rendían culto a su patrono, que los identificaba como pobladores de un espacio territorial preciso. He aquí uno de los caminos posibles, y sin duda el primer incentivo colectivo para los actuales pobladores de Costa Sacate y la región.

Recomendaciones

En relación a la gestión

a) Crear una Comisión Mixta para la conservación del sitio arqueológico y ruinas de la Capilla San José. Podría estar integrada por la Municipalidad de Costa Sacate, Dirección de Patrimonio Cultural de la Provincia de Córdoba, Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes, universidades, instituciones y empresas locales, y propietario del terreno en donde está erigida.

b) Implementar un Plan de Administración del Patrimonio del sitio arqueológico y ruinas de la capilla, y demás bienes culturales y patrimonio natural, vinculados al Camino de Córdoba a Santa Fe, dentro del territorio de la Pedanía San José.

En relación a las ruinas y sitio arqueológico.

c) Medidas urgentes a tomar para la preservación del sitio:

- Ampliar la delimitación del cerco perimetral que actualmente posee el lugar, según nuevos límites que indiquen los estudios arqueológicos.
- Desmalezamiento y limpieza del sitio con supervisión de profesionales arqueólogos.
- Apuntalamiento y apeo de los muros de adobe y todos aquellos que presentan desplomes.
- Ejecución de una manta hidrófuga protectora de la parte alta de los muros sin cubierta de techo, también en pisos y cubierta de techo de la espadaña y torre campanario.
- Depositar en lugar seguro, los diferentes materiales y muestras del edificio, tendientes a su conservación.
- Señalización del lugar e implementación de medidas de seguridad y

prevención de despojos de los restos arqueológicos y arquitectónicos.

- Revertir los daños ambientales del entorno.

d) Implementar acciones de promoción y divulgación del lugar entre la comunidad de Costa Sacate y su región.

En relación al itinerario cultural.

e) Implementar la confección de un inventario de los bienes culturales integrantes de la ruta cultural.

f) Establecer acciones de promoción, difusión y concientización sobre la necesidad de su conservación y puesta en valor, mediante diversas actividades como exposiciones, publicaciones, organización de festivales musicales y manifestaciones del patrimonio intangible.

Abreviaturas

AAC (Archivo Arquidiocesano de Córdoba)

ACA (Agencia Córdoba Ambiente)

ADGC (Archivo de la Dirección General de Catastro de la Provincia de Córdoba)

ADPC (Archivo de la Dirección de Patrimonio Cultural de la Provincia de Córdoba)

AHPC (Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba)

LP (diario Los Principios)

LVI (diario La Voz del Interior)

EL ANTIGUO CAMINO REAL Y LA IMPORTANCIA DE LA CRÍA DE GANADO MULAR. EL CASO DE FRAILE MUERTO

Yanina Mabel Nillia

"…Por el Camino Real va haciendo huella la historia,
para bien o para mal,
esas huellas son memoria…
Por el Camino Real la patria va…la patria va…".
Fourcade, Ubaldo Enrique, "Cantata del Camino Real".

Origen y fundamentos de los primeros establecimientos poblacionales en territorio Argentino

La vasta historia de nuestra provincia reside en su posición geográfica y en sus condiciones topográficas que permitieron que ésta pudiese adaptarse e integrarse a un circuito económico que le brindaría las herramientas para desarrollar la ganadería, las pequeñas industrias regionales y la agricultura.

¿Pero cómo fue posible? Sin dudas se debió a que todo asentamiento colonizador español se asentó sobre territorios ya delimitados por los naturales del continente Americano, los Incas, que establecieron aquí su Imperio, sobre lo que mucho tiempo después sería territorio Argentino. Así, resaltaba un hecho de gran importancia para la geografía histórica de esta parte de nuestro continente, como lo era la cultura y la vida civil, que se dividían en dos grandes porciones –lo culto y lo bárbaro-, unidas apenas por sendas estrechas que iban desde lo largo del Paraná y que era el único camino que ligaba las comunicaciones entre Buenos Aires y el Interior. El norte que estaba habitado por razas desconocidas y, al oeste y al sur lindaban los bárbaros de la Pampa. De éste modo, los viajeros que se aventuraban a ingresar por

estas tierras debían atravesar veinte leguas del Río de la Plata en caravanas de comercio que lo cruzarían, encontrando un suelo inculto y desierto, provisto de asaltos indígenas, corriendo grandes peligros hasta que lograsen llegar a pasar por el Río Tercero e ingresar en una zona en donde todo era culto y seguro, por lo menos así lo parecía.

¿Pero a que se debió a que el Litoral hubiese quedado desierto, selvático y considerado bárbaro? Y en el caso de Córdoba, ¿Por qué gozó de una vida sedentaria, civil, con una la población dilatada, que pudo dedicarse a la agricultura, que se mostraba coherente y sumisa a las leyes reales? Para responder a estos interrogantes, podemos decir, que la razón la podemos encontrar en que lo que hoy es el territorio nacional que va desde Jujuy, pasa por Córdoba y llega a Cuyo, había sido transformado y asimilado por una civilización desde antes de la llegada del hombre blanco y que éstos, los españoles, al conquistarlo no hicieron más que establecerse y constituir su autoridad en los mismos centros administrativos y agrícolas que habían sido creados por el Imperio anterior de los Quichúas, quedando éstos pueblos conquistados, sumidos fácilmente al predominio de la raza conquistadora europea, pues estaba habituada a trabajar sedentariamente bajo el imperio de la ley del gobierno dominante. Mientras, que cómo se hacía referencia al caso del Litoral, quedó inmerso en la barbarie, simplemente, porque los pueblos nativos eran beligerantes y que pese a la incesante lucha de dos siglos y medio contra aquellos, no se había podido concretar.

Se puede inferir que le objetivo que perseguían los españoles con estos asentamientos previamente diagramados, era un admirable orden que establecía una verdadera red sobre los vastos territorios que trataban de absorber y que serían las etapas de un camino obligado por tierra que vinculaba el Océano Atlántico hasta las áreas mineras del Alto Perú, especialmente, Potosí, que tendiese a trasportar mercancías y productos de diversos puntos económicos para ser trasladados a España, pero que además, abrirían la posibilidad de hallar nuevas vías alternativas que ampliarían la posibilidad de generar nuevos asentamientos poblacionales.

Diagramación del Antiguo Camino Real

"…En la historia de los Antiguos Caminos Reales y las Postas, transitaron hombres de diversa procedencia y motivaciones, con intereses y necesidades muy disímiles unos de otros, que caracterizan las diferentes épocas por las que ellos transitaron. En la primera etapa, lo hicieron los conquistadores hispanos en sus diversas jerarquías como gobernadores, oidores y regidores, virreyes y autoridades eclesiásticas. Les siguieron los misioneros de distintas órdenes religiosa, como Franciscanos, Dominicanos, Mercedarios y Jesuitas. También lo hicieron comerciantes y humildes arrieros o troperos. Los medios de locomoción fueron mular, el tradicional caballo criollo y la legendaria carreta tirada por bueyes. Más tarde, se incorporó la diligencia, vehículo mucho más ágil y de difundido uso...".

Pedrazzani, M. José, Lerda, Romina,
"*La Huella Jesuita- Paisaje de Córdoba*".

Crear una ruta de comunicación entre los diversos centros urbanos y económicos significó unir un espacio territorial extenso, despoblado-en algunos casos-, desconocido y peligroso que atrajo a aventureros de diversas procedencias ávidos de riquezas que lo recorrieron y se internaron en ese paisaje desolador.

Desde el inicio de la conquista y el poblamiento hispánico en América, la vía principal de traslado que transitaron para poder moverse desde un poblado a otro fue conocido con la denominación de "*Camino Real*", ¿Por qué? Simplemente, porque indicaba el trazado o rumbo que el viajero debía transitar.

Indudablemente, ello fue posible porque se trataba de fijar un camino previamente conocido que comunicara a los centros urbanos entre sí –cómo Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Salta y Jujuy-.

Tal fue el caso de la Fundación de la ciudad de Córdoba y de otras ciudades que nacieron en sus márgenes y que pretendían nada menos que comunicar con los principales centro mineros, extremos de un circuito comercial por el que iban y venían mercancías que ingresaban por el Río de la Plata por medio del contrabando rumbo al norte, a la vez, de salir la plata proveniente del Alto Perú hacia Europa.

Citando a peregrinos como Concolorcorvo que a través de su libro "*El Lazarillo de Ciegos Caminantes*" en donde logra hacer una magnífica descripción de esa

osadía que implicaba recorrer éstos caminos reales o de postas, nos permiten conocer gracias a su descripción y observación de aquellas primitivas huellas: la distancia que existía de una posta a otra de unos 25 a 30 kilómetros aproximadamente-y puntualizando las maneras en que se debía marchar por los mismos y en que horarios teniendo presente la estación del año en que el caminante se encontrase. Nos cuenta cómo era la llegada a la posta, el recambio de caballos, la alimentación, el lugar, las condiciones edilicias de las mismas y su mobiliario. Por lo general, era común que se encontraran fuera de la casa principal del dueño de la posta, sobre todo, cuando éstas formaban parte de una estancia. En cuanto a quien se responsabilizaba de la atención brindada a los viajeros era el "*Maestro de Postas*" y era desempeñada por una persona con ciertos recursos, distinguida y representativa del lugar y, secundada por miembros de su familia. Era necesario que éste supiese leer y escribir puesto que debía firmar los pasaportes del correo, estaba informado, recibía y enviaba noticias por medio de los viajeros, proveía caballos y contaba permanentemente con postillones –peones o paisanos jóvenes que colaboraban cabalgando con el Mayoral en la conducción de los carruajes-. Era nombrado por el Cabildo o por alguna otra autoridad competente y podía gozar de algunos privilegios como no ser convocado para el servicio de milicias.

Elección y Desarrollo de los primeros centros económicos de Córdoba

"Entendiendo el paisaje como la resultante del entorno geográfico que da cabida al sitio y a su entendimiento en relación concreta con su elección, pero comprendiendo el sentido del uso que el hombre hace de ese espacio como modificador de su entorno, es que se llega a comprender si ese sitio ha sido bien elegido o no, en cuanto a la capacidad de respuesta a su destino funcional…".

Rega, M. Alejandra "*La Elección del sitio en las Estancias Jesuíticas. Un modelo de estructura territorial".*

Tomando el caso de la Provincia de Córdoba, desde el comienzo, las motivaciones económicas y productivas sirvieron de enlace para establecer una salida al Atlántico teniendo como polo de desarrollo las minas de Potosí, pero una

vez desprendida del dominio gubernamental de Lima, surgió como uno de los puntos clave del desarrollo del nuevo Virreinato del Río de la Plata debido a su ubicación geográfica –de norte a sur y de este a oeste-.

Arcondo argumenta en su libro: "*El Ocaso de una Sociedad Estamental. Córdoba entre 1700 y 1760"*, que para la mayoría de los viajeros que recorrían la ruta que unía Buenos Aires a Potosí señalaban que al llegar a Córdoba se sorprendían con el cambio en la configuración geográfica y ello se debía, a que la llanura pampeana era ininterrumpida e inclusive monótona hasta que cedía paso a una geografía más diversa cuando se acercaban a la precordillera en la que resaltaba una economía diversificada que le otorgaba características distintivas.

La economía de aquella época, se basó en un sistema tradicional de régimen casi feudal –con un terrateniente español y con mano de obra nativa o negra esclava-. La importancia de esta región cómo conectora con las zonas productores de metales fue sin duda una de las más significativas, pues se desplegaba la agricultura, la ganadería y las artesanías –como los tejidos-, alfarería, entre otras; economías de autoabastecimientos que ejercían una fuerte hegemonía, especialmente, al dominar el comercio mular hacia el Alto Perú.

Alrededor del año 1600, la población blanca de las provincias del Plata seguía siendo escasa al igual que las villas en las que se habían establecido. Así, desde el comienzo, de la organización social de la población indígena –que numéricamente los superaba- junto con la actitud de los nativos frente a los pobladores españoles, constituyeron el factor decisivo de la colonización española de ésta región, pero fundamentalmente, porque dependían en gran medida, de la producción indígena de alimentos. De allí, que las poblaciones europeas se instalaran en áreas en las que la población natural estaba compuesta por agricultores sedentarios que incluso se valían de la irrigación artificial para sus cultivos.

De este modo, con la llegada de los Jesuitas a Córdoba se implantó un sistema innovador debido a la necesidad de recursos económicos que solventarían su labor religioso-educativa, para lo cual, establecieron un sistema de "*unidades de producción*" que se basaría en la creación de estancias que actuarían como células que articularían la economía de la región al ser establecimientos rurales autosustentables y de integración socio-económica que contaban con una producción

diversificada de telares, cerámica, herrería y talleres de carpintería o de producción específica de ganadería.

Las condiciones climáticas que ofrece la provincia como su topografía y el caudal hídrico, hicieron posible que la Compañía eligiese estas tierras para llevar adelante su asentamiento misional.

Assadourian en su obra "*El Sistema de la Economía Colonial. Mercado Interno, Regiones y Espacio Económico"*, dirá que el proceso de acumulación es el verdadero punto de partida para conocer el crecimiento económico de Córdoba y que gira en torno a la ruptura del modo de producción indígena al disociar la propiedad directa que le indio tenía sobre la tierra junto con los medios de producción para incorporarlo, por medio de la fuerza, a las nuevas condiciones de producción en la que se verían beneficiados la clase conquistadora.

¿Por qué criar Mulas en Córdoba?

"…Jesús escogió un asno joven, sin montar ni ser influido por el hombre, para su entrada triunfal en Jerusalén el domingo de ramos. Al hacer esto, él reconoció el papel instintivo del asno de servicio al hombre y a Dios. Una y otra vez, desde el principio de la historia documentada, el asno ha demostrado su calidad de carácter. Sus nobles instintos que son especiales. No se creó para ser cazado, ni para comer o practicar deporte, y no tiene enemigos naturales. Es deber del mundo entender la verdadera profundidad del asno y de cuidar a esta noble criatura…".

Longears, Tom C.

¿Qué entendemos por Mula? Es el resultado de una cruza realizada por el hombre entre un burro macho y una yegua y que debido al número impar de cromosomas que se obtiene -63- nace un híbrido que puede ser macho o hembra. Su constitución le permite heredar las mejores características de ambos progenitores, es decir, la habilidad atlética de los caballos y la fuerza e inteligencia que proceden del asno, logrando de ese modo, obtener una bestia de carga y silla que sirviese para zonas inhóspitas y montañosas. Sin embargo, este proceso no era nada sencillo puesto que comenzaba con la adaptación de las yeguas y de los futuros reproductores a los que se denomina vulgarmente "*hechores*", para que el cruce resultante fuese un éxito.

Citando nuevamente a Arcondo podemos decir que las "*Mulas*" fueron la principal producción de exportación ganadera y comercial de Córdoba de muchas estancias entre ellas las Jesuitas. En un principio, resultaron aptas para la cría todas aquellas praderas de vegetación perenne de las regiones serranas y pampeanas que dispusieran de cursos permanentes de agua, razón fundamental por la cual su crianza no se ha extendido a otras regiones. La importancia de Córdoba radicará no sólo en la cría de mulas sino en la culminación de un proceso de preparación de las mismas para su posterior venta en las ferias de Salta y de Jujuy o su traslado hacia las zonas mineras. Según el autor, en la jerga de la época, se le decía "*emperradas*" a esas mulas que ya estaban preparadas. El proceso de terminación del ganado mular incluía su adaptación a los terrenos pedregosos y escarpados donde se lograba el endurecimiento de sus cascos –o bazos- como una condición indispensable para que ellas pudiesen transitar por las regiones montañosas. A partir de ello, se puede inferir la gran ventaja con la que contaban los propietarios de las regiones pedregosas de Córdoba que disponían de aguadas y pastos permanentes. Es de destacar, que la actividad de "*invernada*" –como se la denominaba en aquella época- no era monopolio de Córdoba, ya que otras regiones como La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta y Jujuy, invernaban en sus tierras al ganado que provenía de otras zonas como es el caso de las provenientes del Litoral durante un tiempo prolongado para endurecer sus bazos.

Las mulas en "*edad de dar y recibir*" no hace referencia a su capacidad reproductora puesto que se trata de animales estériles sino que en documentos de ese entonces se le decía de ese modo, porque a partir de los dos y más años de edad se vendían o se entregaban en invernada a propietarios de tierras en las regiones montañosas existiendo dos tipos de pago por el servicio de "*guarda*" –pago de una suma de dinero constante durante el período 1700-1760-, diferenciando así, a los criadores de los invernadores. También, participan de éste comercio mular los "*Fletadores*" –se encargaban de armar una tropa de mulas por cuenta de terceros, ya sean criadores o invernadores, para trasladarlas hacia las regiones de ferias u otras para la venta directa- y los "*Troperos*"–se ocupaba de reclutar a los peones y de asegurar la buena conducción de los animales, en especial en lo que se refería a pastajes y a aguadas protegiendo la integridad y cuidado de los animales-.

Pese a su importancia, el ganado mular ingresa en una etapa de crisis debido a que según Assadourian: *"…el análisis realizado sobre el desarrollo de la economía regional de Córdoba destacan ciertos elementos. El más relevante está dado por el proceso de integración de esta economía regional al mercado interno colonial, mediante diferentes sectores de producción. También hemos notado que el desarrollo de esta producción mercantil casi no promueve efectos en el resto de la economía regional, ya que sus unidades de producción tienden a reducir al mínimo la compra de insumos en el «exterior». Tenemos así el rasgo dominante de una producción de valores de cambio, cuyos mercados se hallan situados fuera de la región mientras que la división del trabajo y los intercambios en el interior de la región son de muy débil intensidad. Por último, los volúmenes y regímenes de precios de este sector exportador regional permiten plantear la existencia de dos tendencias seculares. Hacia finales del siglo XVI comienza una larga onda de expansión en la producción mercantil destinada al mercado interno colonial, que se in-vierte en la década de 1660, dando lugar a un movimiento negativo que duraría hasta 1750 aproximadamente. Esta última tendencia secular se compondría de dos fases; la primera, de 1660 a 1700, se caracteriza por el estancamiento en el volumen de la exportación de mulas y el movimiento descendente de su precio. La segunda fase, la más crítica, abarca toda la primera mitad del siglo XVIII; al bajo precio de las mulas se agregaría un drástico descenso en el volumen físico de las exportaciones. Analizaremos de inmediato qué modificaciones y reajustes provoca este movimiento negativo de larga duración en la economía de Córdoba…".*

Conociendo el caso de Fraile Muerto

"…Fraile Muerto es un pequeño pueblo de pocas almas, un pueblo naciente que ha sido formado por los campesinos que estaban diseminados aquí y allá para defenderse mejor de las frecuentes incursiones de los salvajes…"

Sallusti, Giuseppe: "*Storia delle Missioni Apostoliche dello Stato del Chile*".

Cuando hablamos de Fraile Muerto –hoy ciudad de Bell Ville- hacemos referencia a un paraje que existió después de cincuenta años aproximadamente después de la Fundación de Córdoba y que figura en algunos documentos de la

época. Sin embargo, no se cuentan con documentaciones que puedan certificar el momento exacto de su fundación y que den una explicación certera de la obtención de estas tierras por parte de su dueño que fue el Sargento Lorenzo de Lara y Mimenza –natural de Chile- junto con su esposa Marcela de Mendoza –vecina de Córdoba- pero es de suponer que las mismas fueron obtenidas por Merced Real pues de ese modo se las adquirían.

Pese a ello, sólo se puede conocer esta parte de la historia a través del Testamento de éste primer poblador –el Sgto. Lara- en donde consta que posee una estancia –la de "*Nuestra Señora de la Limpia Concepción de Fraile Muerto"*- y en donde figura que se trata de un casco de estancia de unas veinte mil hectáreas que se dedicaba íntegramente a lo rural –ganadero, especialmente Mular-. Cuando uno piensa en un casco de estancia se imagina una casona lujosa y grande, pero teniendo en cuenta la época en la que nos estamos remitiendo 1676, las condiciones edilicias y económicas distaban mucho a las actuales y nos encontramos con una precaria construcción asentada en barro, piso de tierra, con pocos mobiliarios, casi sin ventanas y de techo de paja; ubicada a cien metros del paso del Antiguo Camino Real.

¿Por qué Lara se dedicó a la cría de ganado mular? Sí tenemos en cuenta la topografía de Fraile Muerto y frente a todo lo explayado anteriormente, podemos decir que presentaba todas las condiciones necesarias para realizar la invernada de este tipo de animales -junto con la crianza de otros ganados como: vacas, yeguas, burros hechores y borriquillos por nacer a la que se especializaba esta estancia-, pastizales perennes y abundante agua, pero específicamente, el Río –Calamochita o Tercero- cuenta con una particularidad que lo hace único, se encurva haciendo codos y contracurvas, generando de este modo, "*rinconadas*" en donde poder encerrar a los animales y evitar que los mismos se vayan –debido a que las mulas son animales que no se aquerencian al lugar en donde viven como sí lo hacen otros animales-, ¿Y cómo lo hacían? Simplemente, generando un cerco con abundantes troncos provenientes del cuantioso bosque autóctono -con el que aún contamos los bellvillenses- que servía de contención ya que no existían en ese momento el alambrado.

Debido a como mencionábamos anteriormente, el ganado mular comienza a experimentar un declive que con el tiempo se torna irreversible y su demanda decae,

a ello se le suma épocas de sequías, la reducción del número de animales aptos para la venta, etc. lo que hace que diversos estancieros se vean en serios problemas económicos y no puedan cumplir con el pago de los impuestos –Régimen Fiscal de Alcabalas-. Un gran productor de mulas es Ignacio Sánchez de Loria –fue el comisionado, encargado de tomarle testimonio a la viuda de Lara por requerimiento hecho por Jacinto Piñero al comprarle parte de las tierras pertenecientes al difunto- era residente y morador del Río Tercero –Fraile Muerto- que en el año 1713 logra testimoniar ante las autoridades cordobesas del Régimen Fiscal para justificar y dar a conocer las dificultades en el sector de los productores mulares y la vez de solicitar la disminución de impuestos al exponer lo siguiente: *"…desde hace un tiempo sólo se yerran en la jurisdicción entre cinco y seis mil mulas en su propiedad que está ubicada en la rinconada del Río Tercero, se estaban herrando cien mulas hasta hace poco tiempo se herraban y recogían más de cuarenta mil mulas… […]"*, pero que a partir de 1691 ya se comienza a evidenciar la merma del comercio mular puesto que argumenta que condujo hasta Salta veinte mil mulas de su propiedad.

Estos testimonios son de suma importancia pues, nos permiten pese a la gran falta de documentos escritos, poder tener un panorama histórico y económico de Fraile Muerto, de la Estancia de Lara y especialmente, confirmar que la misma se dedicaba de lleno a la cría de ganado mular.

Bibliografía consultada

Aguirre, Evaristo H., *"Por los Caminos de Nuestras Postas*", Municipalidad de Casilda, Santa Fe, 1907.

Assadourian, Carlos Sempat, *"El Sistema de la Economía Colonial. Mercado Interno, Regiones y Espacio Económico*", Instituto de Estudios Peruanos, Perú, 1982.

Arcondo, Aníbal, *"El Ocaso de una Sociedad Estamental. Córdoba entre 1700 y 1760*", editado por Universidad Nacional de Córdoba, Dirección General de Publicaciones, Córdoba, 1992.

Bondone, Noemí, Farías, Otilia, *"Los Comienzos. Fraile Muerto, San Gerónimo, Bell Ville*", Centro Municipal de Estudios Históricos de Bell Ville, Bell Ville, Córdoba, 2000.

Calixto Bustamante, Carlos Inca (Concolorcorvo), Alonso Carrió de la Vandera, *"El Lazarillo de Ciegos Caminantes. Desde Buenos Aires hasta Lima*", pdf, Biblioteca Virtual Universal, Argentina, 2016.

Calvimonte, Luis Q., Moyano Aliaga, Alejandro, *"El Antiguo Camino Real al Perú en el norte de Córdoba*", Ediciones del Copista, Córdoba, 1996.

Corti, José, González, Juan Evaristo, *"Las Vías de Comunicación en nuestro país entre los siglos XVI y XIX. El Antiguo Camino Real y el Camino del Norte*", Centro Municipal de Estudios Históricos de Bell Ville, editado por FMP Diseños e Impresos, Bell Ville, Córdoba, 2011.

Corti, José, González, Juan Evaristo, *"El Antiguo Camino Real(entre Fraile Muerto y Cruz Alta)*", Centro Municipal de Estudios Históricos de Bell Ville, imprenta Colombatti, Villa María, Córdoba, 2012.

Crouzeilles, Carlos Alberto, *"Las Estancias Jesuíticas del Colegio Máximo de Córdoba (Siglo XVII)*", pdf, Cuadernos de Historia. Serie Económica y Sociedad, Revista del Área de Historia del Centro de Investigaciones María Saleme de Burnichón, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 2016.

Galván Moreno, C., *"Revista de Correos y Telecomunicaciones. Postas y Carreras de Postas*", Nº3, Buenos Aireas, 1937.

Goytia, Noemí: *"El Camino Real en el Norte Cordobés. Defensa de la Identidad y el Patrimonio de la Región*", pdf, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 2016.

Gutiérrez, Ramón: *"Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*", Manual de Arte-Cátedra, ed. Cátedra, Madrid, 1992.

Levillier, Roberto: *"Antecedentes de Política Económica en el Río de la Plata. Documentos Originales de los siglos XVI y XIX seleccionados en el Archivo de Indias de Sevilla*", Libro I, Régimen Fiscal, Tomo I, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1915.

Levillier, Roberto, *"Historia Argentina*", Tomo III, Editores Argentina, Buenos Aires, 2ª Edición, 1981.

López, Vicente, *"Historia de la República Argentina*", Nueva Edición, Tomo I, ed. Kraft, Buenos Aires, 1913.

Lucero, Roberto, *"Las Postas del Sur de Córdoba. Desde Cruz Alta por Fraile Muerto a la Villa de Río Cuarto*", Universidad Nacional de Río Cuarto, Río Cuarto, Córdoba, 1994.

Lloret, José, *"Camino de Postas de Timoteo Gordillo de Rosario a Córdoba*", Centro Municipal de Estudios Históricos de Bell Ville, Bell Ville, 2000.

Mörner, Magnus, *"Actividades Políticas y Económicas de los Jesuitas en el Río de la Plata*", Ediciones Libertador, Colecciones Avatares de la Historia, Buenos Aires, 2008.

Pedrazzani, María José, Lerda, Romina, *"La Huella Jesuítica-Paisaje Cultural de Córdoba*", pdf, Universidad Católica de Córdoba, Córdoba, 2016.

Rega, Alejandra, *"La Elección del Sitio en las Estancias Jesuíticas. Un Modelo de Estructura Territorial*", pdf, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 2016.

Sallusti, Giuseppe, *"Storia della Missioni Apostoliche dello Stato del Chile*", traducción de las referencias de Fraile Muerto, Roma, 1827.

Villarroel, Agustín, *"Córdoba y Bell Ville en la Historia de la Patria*", Universidad Nacional de Córdoba, Dirección General de Publicaciones, Córdoba, 1976.

Revistas y Publicaciones

El Diario del Centro del País, *"Aquí Cerca, Hace Tiempo. La Región en 1773, según la literatura de viaje*", Villa María, Córdoba, 9 de Agosto de 2015.

Diario Tribuna, *"El Camino de las Postas",* Lloret, José, Bell Ville, Viernes 17 de septiembre de 2004.

Diario Tribuna, *"La Edad de Bell Ville*", Miret, Martín, Bell Ville, Jueves 12 de Enero de 1989.

Revista Caras y Caretas, *"Toros y Arados de Acero*", Buenos Aires, 11 de enero de 1913.

Sitios Web

http://www.agropecuario.org/ganaderia/asnal-mular

http://aportesdelahistoria.com.ar/tag/cordoba/

http://aportesdelahistoria.com.ar/el-orden-del-espacio-economico-colonial-en-cordoba-sxvi-ii-por-diana-a-duart-y-carlos-a-van-hauvart/

http://aportesdelahistoria.com.ar/tucuman-en-el-espacio-rioplatense-durante-los-siglos-xvi-y-xvii-parte-i-por-diana-a-duart-y-carlos-a-van-hauvart/

https://books.google.com.ar/books?isbn=8400076303

http://historiaybiografias.com/miselaneas27/

http://www.mochiladelinfante.com.ar/montasa/118-evolucion-del-empleo-de-ganado-mular.html#

http://www.magrama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/fondo/pdf/33038_10.pdf

http://prensa.cba.gov.ar/cultura-y-espectaculos/el-legado-jesuita-se-renueva-en-la-estancia-de-jesus-maria/

http://roccasuturismologa.blogspot.com.ar/p/camino-real-y-sus-postas.html

http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-37512010000100004

MAPAS HISTÓRICOS DIDÁCTICOS DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA. UN PROYECTO ÁULICO EN EL INSTITUTO MONSEÑOR ESQUIÚ DE LA PARA

Carlos Alfredo Ferreyra Bertone

Introducción

A la hora de estudiar y enseñar aspectos claves de la historia de Córdoba se nota la ausencia de material didáctico específico sobre temas cuya expresión gráfica y cartográfica es fundamental para facilitar el entendimiento de los procesos y hechos históricos que acontecieron en nuestra provincia.

En 4° Año del Instituto "Monseñor Esquiú" (IME) de la localidad de La Para en la asignatura HISTORIA estudiamos la historia de la formación del Estado argentino entre la Revolución de Mayo de 1810 y la Organización Nacional en 1880. Dentro de ese periodo vemos el rol de Córdoba en los procesos de revolución, guerras de la independencia, guerras civiles, intentos organizativos, inserción en el mercado mundial, comunicaciones e inmigración, etc.

Al momento de estudiar el papel que le cupo a nuestra provincia en dichos procesos, es importante conocer la ubicación de hechos, caminos y comunicaciones a fin de facilitar su comprensión por parte de los alumnos, sobre todo teniendo en cuenta la velocidad de las comunicaciones actuales y el achicamiento del mundo en términos de conexión, lo que hace que el estudiante pierda noción de los plazos, tiempos, distancias y esfuerzos que significaba comunicarse en el siglo XIX en nuestra provincia.

Los obstáculos que significaban el estado de los caminos, las aguadas y arroyos, las sierras y lagunas, la extensión del territorio provincial y la presencia del aborigen en las fronteras NE y S, hacen necesario que en el aula se cuente con mapas que indiquen dichos hitos histórico-geográficos.

Según el cuadernillo para docentes "Mejora en los aprendizajes de lengua, matemática y ciencias: una propuesta desde el desarrollo de capacidades

fundamentales", del año 2014, "La Mejora en los aprendizajes de Lengua, Matemática y Ciencias es una de las prioridades pedagógicas establecidas por el Ministerio de Educación de Córdoba, en el marco de su política educativa" (p. 1) y creemos que un trabajo áulico con investigación en fuentes originales y con producción final de nuevos conocimientos expresados en cartografía, con un trabajo multidisciplinar y con apoyo docente para potenciar las capacidades y aptitudes de los alumnos, es un paso muy importante para la mejora de los aprendizajes tal como pretende el gobierno.

Justamente, el mismo documento dice más abajo:

> *La invitación es a trabajar día a día en el fortalecimiento de estas capacidades que permiten desenvolverse en la vida, a fin de que todos puedan formarse como personas críticas, creativas, capaces de generar permanentemente nuevos conocimientos y de disponer de ellos para actuar en diferentes contextos; capaces de pensar y actuar de una manera constructiva, ocuparse de su propio crecimiento, vincularse con otros y generar cambios en sus contextos (UNICEF, 2006). El desafío para que esto pueda concretarse es, entonces, generar un proyecto formativo que concilie lo personal y lo colectivo, los intereses individuales y los sociales.*

Precisamente el trabajo se realizó de manera conjunta, con tres grupos de alumnos que definieron sus temas de investigación de acuerdo a sus intereses personales y a la atractividad que cada tema tenía para ellos.

También es política del Ministerio de Educación de Córdoba, la contextualización de las propuestas educativas a las diversas problemáticas socioculturales y respetando la cultura organizacional de las instituciones educativas, por lo que este proyecto incorporó información de tipo religiosa y se centró en los alrededores de la Región de Ansenuza a fin de cumplir con esa contextualización.

Finalmente, debemos decir que con las nuevas tecnologías de comunicación e información y con las técnicas de impresión actual se amplía el abanico de potenciales usuarios de estos mapas: los mismos serán realizados a mano, luego pasados a gráfica digital y finalmente impresos en gran formato, pudiendo enviarse por correo electrónico y redes sociales, reproducirse en libros, etc.

Actividades y Objetivos

En vista de la problemática de la falta de mapas históricos didácticos de Córdoba para el uso áulico y de que se trabajó con los presupuestos pedagógicos que se citaron más arriba, es que planteamos la siguiente actividad:

- Investigar, crear, producir y editar con los estudiantes de 4° año A y B del Instituto Monseñor Esquiú tres mapas históricos de la provincia de Córdoba: **caminos antiguos**, **ferrocarriles**, y **sitios y lugares de interés histórico**.

Como objetivos particulares nos planteamos:

- Promover la investigación sobre la historia de Córdoba utilizando todas las herramientas tecnológicas disponibles (bibliografía en papel, bibliografía digital, videos, documentales, películas, internet).
- Contribuir a la difusión de la historia de Córdoba en estos tres aspectos fundamentales.
- Aprender a manejar las herramientas conceptuales, técnicas y artísticas que facilitan crear estos mapas históricos a través de un trabajo multidisciplinario.

Temas Centrales

En función de los contenidos básicos de la asignatura Historia y aprovechando los programas de las asignaturas de Dibujo y de Geografía, es que se establecieron tres mapas que serán útiles para la enseñanza de la historia, pero que en cuya producción, se utilizaron conocimientos y saberes adquiridos en las otras dos materias.

Esos mapas fueron los siguientes:

1. CAMINOS HISTÓRICOS DE CÓRDOBA: se cartografiaron los principales caminos y las fronteras antiguas de Córdoba hacia 1870 (antes de la habilitación completa del Ferrocarril Central Córdoba), con su principales accidentes naturales y con las postas, puestos, poblados, aldeas, villas y ciudades. Camino Real al Alto Perú, Camino Real a Catamarca, Camino Carril a La Rioja, Camino Carril a Santa Fe, Camino de las Tropas, Camino de las Carretas, Camino de los Santiagueños, Camino de los Porongos, Camino

de Herradura a Traslasierra, Camino de la Costa, el Camino de Gordillo, Camino de los Riojanos, Camino de los Torzales, etc.

2. FERROCARRILES DE CÓRDOBA: trazamos las líneas férreas de nuestra provincia distinguiéndolas por tipo de trocha. El mapa se realizará con el momento de máxima extensión de las vías en 1959. Indicaremos los tres sistemas de ferrocarril que hubo en Córdoba: uno de trocha métrica llamado Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano, y dos de trocha ancha llamados Ferrocarril Nacional General Mitre y Ferrocarril Nacional General San Martín.

3. SITIOS Y LUGARES HISTÓRICOS: en este tercer mapa indicaremos los lugares en que se desarrollaron combates, batallas, entrevistas, reuniones, pactos y tratados: apresamientos de Liniers y Paz, fusilamientos de Cruz Alta, batallas de Quebracho Herrado, San Roque, Oncativo, Litín, Las Playas, etc.; entrevista de Saldán y La Carlota, asesinatos de Quiroga y Ramírez, tratados de Calchín y Alta Gracia, estancias jesuíticas de Córdoba, obras del Cura Brochero en Traslasierra, lugares de nacimiento de algunas personalidades importantes en la historia de Córdoba, etc. También el patrimonio histórico (Estancias Jesuíticas), lugares de colonización, revoluciones y movimientos sociales del siglo XX, accidentes célebres, centros clandestinos de detención, etc. Por las cuestiones relativas a la contextualización, es que se incorporaron datos relativos a la vida y obra de san José Gabriel Brochero, Fray Mamerto Esquiú, etc.

Forma de Trabajo

El trabajo de los alumnos se dividió en etapas y se contó además con asesoramientos externos:

- ASESOR ESPECIALIZADO: un historiador especialista en caminería histórica realizará un asesoramiento sobre los temas previstos (Sergio Ariel Marchetti).
- ALUMNOS: investigación, realización de los mapas en diferentes escalas, ilustración de los mismos, traspaso de esa información a programas de diseño en computación, impresión de los mismos.
- Presentación de los mismos ante autoridades educativas, docentes y alumnos.

- Difusión de los resultados del proyecto por medios de prensa, intercambio con otros establecimientos educativos, etc.

Encargados del Proyecto

- COORDINADOR GENERAL: el profesor de historia del IME, Carlos Alfredo Ferreyra Bertone, autor del proyecto, realizó la coordinación y la dirección general del mismo.
- ASESORES DOCENTES: los profesores de Geografía (Luis Américo Caffarena) y de Educación Artística (José Eduardo Pérez) del IME realizaron las tareas de asesoramiento y consultoría de los problemas que se plantearon en la ejecución del proyecto. Y, además, el asesoramiento general de la Directora del Instituto Prof. Juana Bertorello.

Participantes del Proyecto

- Alumnos de 4° año A y B del Instituto Monseñor Esquiú de La Para: Lautaro Pautasso, Gastón Beltramo, Clara Torres, Camila Jálef, Valentina Fernández, Francisco Bena, Ezequiel Piovano, Matías Dirr, LudmilaSorello, Luciano Noriega y Celina Bruera.
- Docentes de las cátedras de Historia Carlos Ferreyra, de Geografía Luis Américo Caffarena y de Educación Artística José Eduardo Pérez.
- El historiador y arquitecto especialista en patrimonio cultural Mgr. Arq. Sergio Ariel Marchetti.

Recursos Utilizados

- Material bibliográfico general sobre historia de Córdoba
- Material bibliográfico específico sobre caminería histórica
- Acceso a Internet
- Acceso a una computadora
- Espacio adecuado para dibujar y mapear
- Papel, afiches, lápices, marcadores, etc.

Cronograma

Se trabajó con un cronograma muy ambicioso, pero que permitió realizar la totalidad del trabajo y cumplir con los objetivos propuestos.

- MARZO: elaboración del proyecto y puesta en consideración de la Dirección del Instituto.
- ABRIL y MAYO: Realización de la investigación y consultoría con docentes e historiador invitado.
- JUNIO y JULIO: Diseño y elaboración de los mapas.
- AGOSTO: impresión de los mapas
- SEPTIEMBRE: presentación de los mismos ante autoridades educativas, docentes y alumnos.
- OCTUBRE y NOVIEMBRE: difusión de los resultados del proyecto por medios de prensa, intercambio con otros establecimientos educativos, etc.

Evaluación

Por supuesto que la finalización del proyecto contó con una evaluación en la que se tuvieron en cuenta los siguientes criterios:

- Cantidad de alumnos que se sumen al proyecto y compromiso de los mismos
- Cantidad de datos recolectados y calidad de la expresión gráfica de los mismos
- Calidad de los mapas dibujados
- Difusión realizada

Adhesiones Institucionales

Al tratarse de un proyecto que procesa información de toda la provincia y la plasma de manera gráfica en un mapa provincial, se hizo necesario establecer contacto con instituciones que trabajan en el tema a fin de contar con un apoyo moral e intelectual que contribuya a la calidad del proyecto y a la difusión de sus resultados.

Para ello ya se ha hablado con las siguientes entidades que aportarán información, profesionales, prensa y difusión:

1. MUSEO HISTÓRICO MUNICIPAL “LA PARA”

2. ASOCIACIÓN CIVIL "AMIGOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DE ANSENUZA, SUQUÍA Y SANAES" (A.P.H.A.)

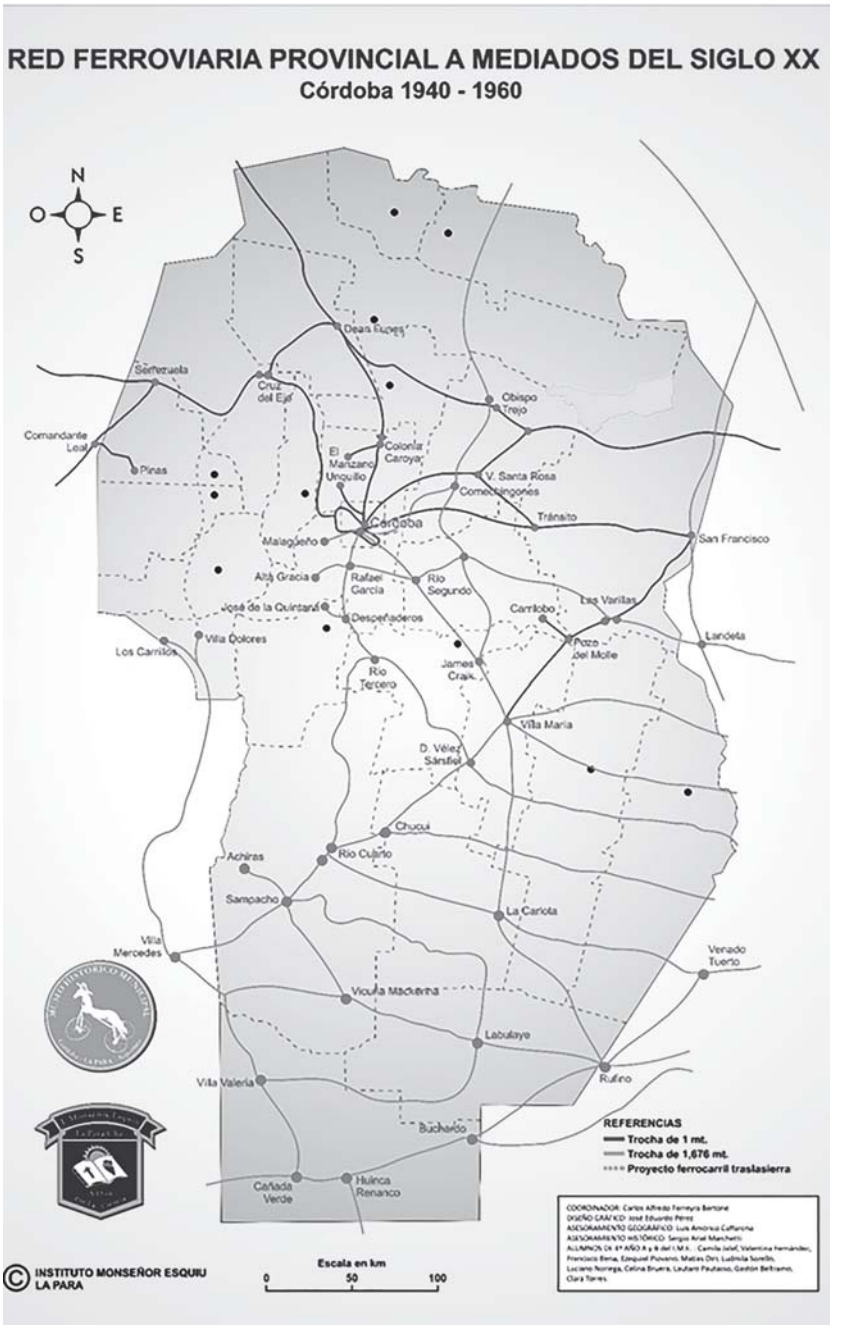
3. RED DE INSTITUTOS DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE CÓRDOBA

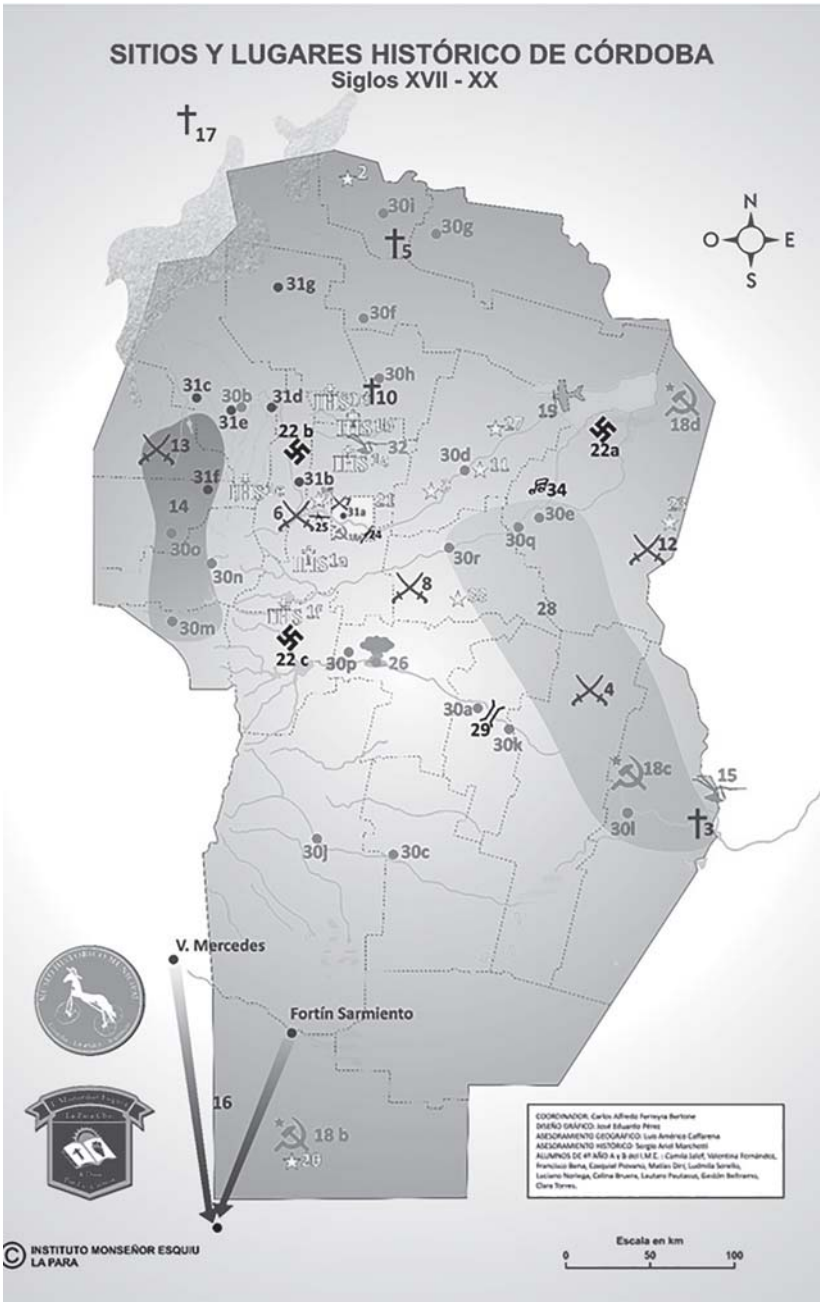
4. CONGRESO DE CAMINERÍA HISTÓRICA DE CÓRDOBA (con sede en Villa María)

Conclusiones

Con este proyecto la cátedra de Historia de 4° año del Instituto Monseñor Esquiú pretendió contribuir a la historia de Córdoba a partir de una investigación y de su expresión gráfica contando con la investigación y el trabajo coordinado con alumnos de los cursos mencionados, de manera que aprendan conceptos, datos y concepciones temporo-espaciales que contribuyeron a su desarrollo intelectual como estudiantes y a la vez dejarán una obra historiográfica impresa con potenciales usos didácticos y pedagógicos, incluso estos mapas son un aporte historiográfico al compilar información dispersa en una expresión gráfica muy útil, como son los mapas.

RED VIAL PROVINCIAL HACIA MEDIADOS DEL SIGLO XIX
Córdoba 1830 - 1870 aprox.
N
O
E
S
CAMINO REAL AL ALTO PERÚ
CAMINO ANTIGUO A CATAMARCA
CAMINO REAL A CATAMARCA
CAMINO DE LAS TROJAS
CAMINO DE LOS PORONGOS
CAMINO DE LOS MOLINOS
TRANSSierras
SIERRAS DE POCHO
CAMINO REAL A SANTA FE
CAMINO DE LOS SANTIAGUEÑOS
CAMINO DE GOROSITO
CAMINO REAL A CHILE
CAMINO DE LOS TORSALES
CAMINO DE RIO QUINTO
CORDOBA
CERRO HISTÓRICO
CERRO PAN DE AZUCAR
CERRO LOS GIGANTES
CERRO CHAMPAQUI
Ojo de Agua
Abipones
Río Seco
Candelaria
Puesto del Medio
Puesto de Luna
Puesto de Rodríguez
Puesto de Castro
Tajamares
Puesto de Sánchez
Puesto de Sejas
Puesto de Fierro
Encrucijadas
Chalacate
Puesto de Pucheta
La Costa
Morteros
Tacuarales
Barrichales
Los Algarrobos
Tilumba
La Dormida
Simbolar
Peñas
Cruz del Eje
Los Talas
Capilla del Monte
Monte del Quebracho y del Rosario
Santa Rosa
Punta de Agua
Piedra del Tigre
Pozo del Obispo
Villa Dolores
Cosquín
San Carlos
Salsacate
Ambul
Panaholma
Villa del Transito
Mina Clavero
Capilla
San Antonio
Villa de los Ranchos
Pilar
San Antonio
Arroyo Colchán
Corral de Mulas
India Muerta
Deán Funes
Ychilín
Lagunilla
La Paz
Malta
Salto
Chañar
Río IV
Achiras
Punta del Agua
Barrialosa
Tigre
Paso de Ferreyra
Monadura
Ballesteros
Fraile Muerto
Litín
Saladillo de Ruiz Díaz
Churqui
San Bernardo
Reducción
Tomeras
Esquina
Lobos
Sauce o Carlota
Villa Sarsfield
Cruz Alta
El Arroyito
El Tío
San Francisco del Transito
Viboras
Quebracho Herrado
Escala en km
0
50
100
COORDINADOR: Carlos Alfredo Ferreyra Bertone
DISEÑO GRAFICO: José Eduardo Pérez
ASESORAMIENTO GEOGRAFICO: Luis Américo Caffarena
ASESORAMIENTO HISTÓRICO: Sergio Ariel Marchetti
ALUMNOS DE 4º AÑO A y B del I.M.E. : Camila Juárez, Valentina Fernández, Francisco Ibena, Ezequiel Piovano, Matías Ulrt, Ludmila Surello, Luciano Noriega, Celina Bruera, Lautaro Pautasso, Gastón Beltramo, Clara Torres.
© INSTITUTO MONSEÑOR ESQUIU LA PARA


RED FERROVIARIA PROVINCIAL A MEDIADOS DEL SIGLO XX
Córdoba 1940 - 1960
N
O
E
S
Deán Funes
Serrezuela
Cruz del Eje
Obispo Trejo
Comandante Leal
Pinas
El Manzano
Colonia Caroya
Unquillo
V. Santa Rosa
Comechingones
Córdoba
Tránsito
San Francisco
Malagueño
Alta Gracia
Rafael García
Río Segundo
Las Varillas
José de la Quintana
Despeñaderos
Carnlobo
Landeta
Villa Dolores
Los Cerrillos
Pozo del Molle
James Craik
Río Tercero
Villa María
D. Vélez Sársfield
Chucul
Río Cuarto
Achiras
Sampacho
La Carlota
Villa Mercedes
Venado Tuerto
Vicuña Mackenna
Laboulaye
Villa Valeria
Rufino
Buchardo
Cañada Verde
Hulnca Renanco
REFERENCIAS
Trocha de 1 mt.
Trocha de 1,676 mt.
Proyecto ferrocarril traslasierra
Escala en km
0
50
100
© INSTITUTO MONSEÑOR ESQUIU
LA PARA


SITIOS Y LUGARES HISTÓRICO DE CÓRDOBA
Siglos XVII - XX
N
O
E
S
17
2
30i
30g
5
31g
30f
30h
10
31c
30b
31d
31e
22 b
32
19
18d
22a
13
30d
11
31f
31b
34
14
6
31a
25
24
30e
30q
30o
30r
12
30n
8
28
30m
22 c
30p
26
4
30a
29
30k
18c
15
30l
3
30j
30c
V. Mercedes
Fortín Sarmiento
16
18 b
20
Escala en km
0
50
100
© INSTITUTO MONSEÑOR ESQUIU
LA PARA

Referencias sitios y lugares históricos de Córdoba. Siglos XVII - XX

1. ESTANCIAS JESUÍTICAS: a-Alta Gracia (1643), b-Jesús María (1618), c-Caroya (1616), d-Santa Catalina (1622), e-La candelaria (1683), f-San Ignacio (1725).
2. APRESAMIENTO DE LINIERS, Pozo del tigre, 6 de agosto de 1810.
3. FUSILAMIENTO DE LINIERS Y DE LOS CONTRARREVOLUCIONARIOS CORDOBESES, Cabeza de Tigre, 26 de agosto de 1810.
4. COMBATE DE LITÍN Y BATALLA DE FRAILE MUERTO, 4 al 8 de noviembre de 1818.
5. ASESINATO DE FRANCISCO RAMÍREZ, Chañar Viejo 10 de julio de 1821.
6. BATALLA DE SAN ROQUE: 22 de abril de 1829.
7. BATALLA DE LA TABLADA: 22 y 23 de junio de 1829.
8. BATALLA DE ONCATIVO O DE LAGUNA LARGA (hoy Pueblo Manfredi), 25 de febrero de 1830.
9. APRESAMIENTO DEL GENERAL PAZ (alrededores de Villa Santa Rosa), 10 de mayo de 1831.
10. ASESINATO DE FACUNDO QUIROGA Y DE SU COMITIVA, Barranca Yaco, 16 de febrero de 1835.
11. NACIMIENTO DEL CURA BROCHERO, Villa Santa Rosa, 16 de marzo de 1840.
12. BATALLA DE QUEBRACHO HERRADO, 28 de noviembre de 1840.
13. BATALLA DE LAS PLAYAS, 28 de junio de 1863.
14. ZONA PASTORAL DEL CURA BROCHERO, 1869-1914.
15. COLONIA TORTUGAS (hoy pueblo General Roca), primera colonia piamontesa de Córdoba, 1870.
16. EXPEDICIONES DE LA 3ª DIVISIÓN EXPEDICIONARIA DE LA "CAMPAÑA DEL DESIERTO", AL MANDO DEL GENERAL RACEDO, abril de 1879.
17. MUERTE DE FRAY MAMERTO ESQUIÚ, El Suncho, Catamarca, 10 de enero de 1883.
18. ZONAS DE ACTIVIDAD O FUERTE PRESENCIA COMUNISTA, 1920-1960: a-Córdoba, b-Villa Huidobro, c-Leones, d-Brinkmann.
19. PRIMERA MUJER ARGENTINA MUERTA EN UN ACCIDENTE DE AVIÓN Y PRIMERA PERSONA MUERTA EN UN ACCIDENTE DE AVIÓN EN CÓRDOBA, Delia Guglieri, Savoy Hotel de Mar Chiquita, La Para, 20 de febrero de 1927.

20. PRIMER GOBIERNO COMUNISTA DE ARGENTINA, Cañada Verde-Villa Huidobro, 1928.
21. REFORMA UNIVERSITARIA 1918, LEVANTAMIENTO CONTRA EL GOBIERNO DE PERÓN 1955, CORDOBAZO 1969, VIBORAZO 1971, NAVARRAZO 1974, Córdoba ciudad.
22. ZONAS DE ACTIVIDAD NAZI, 1933-1945: a-Miramar de Ansenuza, b-La Falda, c-Villa General Belgrano.
23. TAMPIERAZO, ciudad de San Francisco, 1973.
24. CENTRO CLANDESTINO DE DETENCIÓN, Campo de la Rivera, ciudad de Córdoba, 1976-1983.
25. CENTRO CLANDESTINO DE DETENCIÓN, La Perla, camino a Carlos Paz, 1973-1983.
26. EXPLOSIÓN DE LA FÁBRICA MILITAR DE RÍO TERCERO, ciudad de Río tercero, 3 de noviembre de 1995.
27. MASACRE DE PLAZA DE MERCEDES, pueblo de Plaza de Mercedes, 17 de noviembre de 1935.
28. ZONA PASTORAL DEL MONSEÑOR FRAY MAMERTO ESQUIÚ, 1880-1883.
29. PASO DE FERREYRA, Villa Nueva-Villa María, posta principal del Camino Real al Alto Perú.
30. VILLAS HISTÓRICAS: a-Villa Nueva, b-Villa de Soto, c-Villa Reducción, d-Villa Santa Rosa, e-Villa Concepción del Tío, f-Villa del Valle de Tulumba, g-Villa de María del Río Seco, h-Villa del totoral, i-Villa de San francisco del Chañar, j-Villa de la Concepción del Río Cuarto, k-Villa de San Juan bautista de Ballesteros, l-Villa del Saladillo, m-Villa Dolores, n-Villa del Tránsito (hoy Villa Cura Brochero), o-Villa de Pocho, p-Villa Ascasubi, q-Villa del tránsito (San Justo), r-Villa del Rosario
31. PUEBLOS DE INDIOS: a-La Toma (Córdoba ciudad), b-Cosquín, c-Pichanas, d-San Marcos, e-Soto, f-Salsacate, g-Quilino.
32. COLONIA CAROYA, primera colonia friulana de Córdoba, 1878.
33. PACTO O ACUERDO DE CALCHÍN, Cabeceras de Calchín (hoy entre los pueblos de Las Junturas y Calchín Oeste), 30 de mayo de 1831.
34. COLONIA LAS PICHANAS (Departamento San Justo), primer baile de cuarteto, Cuarteto Característico "Leo", junio de 1943.
35. SALDÁN, descanso del general San Martín entre junio y agosto de 1814 por razones de salud.

CRONOLOGIA DEL CAMINO DE LAS TROPAS. UNA ANTIGUA RUTA DE PATRIOTAS, CAUDILLOS Y TROPEROS.

Sergio Ariel Marchetti[130]
Carlos Alfredo Ferreyra Bertone[131]

Introducción

El presente trabajo tiene por objetivo presentar una primera aproximación a la historia del Camino de las tropas, una vía de comunicación que tuvo un papel fundamental en la historia política, militar y económica de nuestro país, en especial en su trayecto cordobés.

En esta ocasión, utilizaremos el método expositivo de la cronología por ser una forma ágil y práctica de presentar un tema, cuyo contenido será de utilidad como estructura básica del estudio, el cual deberá ser ampliado con la compulsa de nuevas fuentes y con una mirada crítica para su interpretación.

La investigación sobre el ***Camino de las Tropas*** forma parte del Programa ***Caminos Reales del Este Cordobés*****,** que desarrollamos en el ámbito de la *Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes (APHA).*

Esta vía de comunicación militar y comercial, de escala nacional, cobró notable trascendencia durante la Revolución de Mayo y los años posteriores durante la guerra de la Independencia, aunque parte de su recorrido ya era usado en tiempos de la administración colonial española como ruta secundaria. Partimos de la hipótesis que su función era unir la ciudad de Buenos Aires con las Provincias del Norte y el Alto Perú, a través de una senda más directa, sin entrar en la ciudad de Córdoba,

[130] Arquitecto, egresado de la U.N.C., especialista en Conservación del Patrimonio Arquitectónico, Coordinador del Área de Patrimonio Arquitectónico y Urbano de la Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes (A.P.H.A.).

[131] Licenciado en Historia, egresado de la U.N.C., y Museólogo, director del Museo Histórico Municipal de La Para, Coordinador del Área de Museos de la misma Asociación Civil, ambos integrantes de su Comisión Directiva.

por el Camino Real principal al norte, desde donde se bifurcaba a orillas del Río Tercero en la Posta de la Herradura. Penetraba en territorio provincial por Cruz Alta, pasando por los actuales Departamentos Unión, Tercero Arriba, Río Segundo, Río Primero, Tulumba y Río Seco.

Continuaba por jurisdicción santiagueña hasta el Fortín Abipones, para bordear el Río Dulce y empalmar más arriba con la ruta principal al Alto Perú. Recorría más de ciento cincuenta leguas por terreno poco poblado, solo atravesado por ríos y arroyos, espesos montes, y un extenso paisaje de llanura pampeana que permitía el rápido desplazamiento de los ejércitos; evitando el paso de las salinas y las serranías de Sumampa en Santiago del Estero, y los bañados de la laguna de Mar Chiquita en Córdoba.

Cronología

6 de julio de 1573: Jerónimo Luis de Cabrera fundó la ciudad de Córdoba de la Nueva Andalucía, a orillas del Río Primero.

15 de marzo 1685: en un documento de ese año, se menciona que el maestre de campo Jerónimo Funes y Ludueña era dueño de una estancia sobre el Río Segundo, la que colindaba por el sur con las tierras de Las Mojarras, a las cuales se iba por el camino del Zorro que saliendo de la estancia de Funes llegaba al Arroyo de las Mojarras y cruzaba por el paso llamado de Funes[132].

23 de mayo de 1690: el gobernador del Tucumán Tomás Félix de Argandoña, otorgó la merced de tierras de Las Mojarras, al maestre de campo Antonio Quijano de Velasco, las cuales estaban situadas entre los ríos Segundo y Tercero; *"yendo de esta ciudad [de Córdoba], saliendo desde dicho Río Segundo de la estancia de los herederos del maestre de campo Jerónimo de Funes y Ludueña para dicho Río Tercero por el camino que llaman del Zorro se encuentra con dicho Arroyo de Las Mojarras…"*[133].

---

[132] FERREYRA, María del Carmen: *Las estancias del Río Segundo 1573-1700*, Serie libros, N°24, Junta Provincial de Historia de Córdoba, Córdoba, Copiar, 2004, p. 278.

[133] MUNICIPALIDAD DE LOS ZORROS. *Los Zorros*, Edición de Historias Populares Cordobesas, Ministerio de Gobierno, Coordinación y Políticas Regionales de la Provincia de Córdoba, Córdoba, Ferreira Editor, 2005, p .32.

1704: para esa fecha estaba librada al uso público la capilla de Copacabana o de la Candelaria, construida en la estancia del maestre de campo Domingo de Villamonte, a orillas del Río Primero. Fue una importante propiedad rural en donde se encontraba el Paso del Sauce sobre el mismo río, que permitía el cruce de carretas hacia y desde los Departamentos del Norte provincial. En 1749 la estancia y capilla de Villamonte fue visitada por el Padre franciscano Pedro José de Parras, quien dejó sus descripciones del lugar en su libro de viajes[134].

12 de octubre de 1705: Domingo de Irusta obtuvo en merced las tierras de Calchín, colindantes por el poniente con la hacienda de Impira propiedad de Luisa Gómez, y por el naciente: *"hasta encontrar el camino, que pasando del [Río] "Segundo" al [Río] "Tercero" va a la Rinconada, que llaman de Funes"*[135].

1789: se practicó la mensura y división de las tierras denominadas Arroyo del Totoralejo y Azna, ubicadas al norte del Río Tercero, en cuyas diligencias se trazaron varios planos donde se registró por primera vez en un mapa el Camino de Los Zorros corriendo casi paralelo al Camino Real al Alto Perú. Este conjunto cartográfico es de sumo valor, ya que muestra con bastante detalle los propietarios de tierras, vías de comunicaciones, puestos, arroyos, cañadas y lagunas, montes, casas y capillas. El límite por el Naciente de estas tierras era el Camino de los Zorros que corría junto a un monte y *"un ojo de agua poco permanente llamado los Sorros…"*[136].

27 de enero de 1795: el Gobernador Intendente de Córdoba del Tucumán, Marqués de Sobremonte, fundó en la margen sur del Río Segundo la Villa Real del Rosario, en el pueblo de indios de Los Ranchos que había pertenecido a la encomienda de Jerónimo Funes y Ludueña, formada por naturales del pueblo Quilmes desnaturalizados luego de las guerras calchaquíes. La causa principal de su establecimiento, era la fertilidad de sus tierras, y su favorable ubicación sobre

---

[134]MARCHETTI, Sergio, ZAMPINI, José Luis. "La capilla de Nuestra Señora de Copacabana o de la Candelaria de Villamonte", en: ZAMPINI, José Luis y TONEATTI, Enzo (comp.) *Pueblos de Ansenuza*, Ediciones APHA, Río Primero, 2014, p. 49.

[135]ADGC, *Río Segundo, Mensura Judicial C/A, Nº2, 1870.*

[136]DEFILIPPI de PAUTASSO, Ana María, ZILI, Sandra. *Chañares. Identidad de un pueblo*, Centro de Investigaciones Instituto José Manuel Estrada, James Craik, Talleres Gráficos La Moneda, 1990, p. 3-11.

rutas comerciales como el camino a Santa Fe, y su conexión con Buenos Aires, a través del Camino de las Tropas, llamado por entonces Camino del Zorro. El nuevo asentamiento poblacional, comprendía la traza urbana, calle de ronda, chacras, y pastos comunes. Fue el principal poblado a lo largo de todo el Camino de las Tropas.

5 de agosto de 1799: Cipriano Moyano y Quijano vendió a Patricio Acevedo las tierras por éste arrendadas denominadas; Los Zorros, Altos, Manantiales, Laguna Colorada y Corral de Mulas teniendo, *"…de lindero a la parte del Poniente el camino carril viejo de Los Zorros que del [Río] Segundo va para el Rio Tercero…"*[137].

22 de mayo de 1806: se le otorgó en merced a Mateo de Saravia y Jáuregui, 15 leguas de tierras de norte a sur y otras tantas de naciente a poniente, en el paraje El Cardonal, límite de las jurisdicciones de Córdoba y Santiago del Estero. Allí formó la extensa estancia El Carmen, por donde pasaría el Camino de las Tropas en el lugar donde los jesuitas habían fundado la Reducción de Concepción de Abipones[138].

10 de agosto de 1810: arribaron a Villa del Rosario los contrarrevolucionarios cordobeses apresados en Ambargasta, Curato de Río Seco, encabezados por el ex Virrey del Río de la Plata Santiago de Liniers y los contrarrevolucionarios cordobeses. Fueron apresados por orden de la Junta de Gobierno y enviados a Buenos Aires. Llegaron a la Villa desde el lugar de La Aguadita, donde permanecieron nueve días. Continuaron la marcha por el Camino de las Tropas y el 25 de agosto alcanzaron la Posta de Gutiérrez o de Lobatón sobre el Camino al Alto Perú, y más tarde en Cabeza de Tigre en cercanías de Cruz Alta, fueron fusilados por orden de la primera Junta[139].

---

[137]MARCHETTI, Sergio A. ''Estancia Los Altos'', en: *Hechos, Periódico Regional*, Año IX, Nº107, Villa del Rosario, noviembre de 1998, p. 10.

[138]GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA. *Cuestión de límites entre las Provincias de Córdoba y Santiago del Estero. Alegato de Córdoba presentado en octubre de 1972 ante la Comisión Nacional de Límites Interprovinciales*, Publicación Oficial, Córdoba, 1977, p. 68-69, y FEEREYRA, Carlos, MERCADO, Mabel. "Del monte a la soja hay largo trecho: Resumen histórico de Las Arrias'', en: CENTRO MUNICIPAL DE ESTUDIOS HISTORICOS DE LAS ARRIAS, Una huella profunda abriendo el monte. Aportes para la historia del pueblo de Las Arrias, Municipalidad de Las Arrias, Todo en Papel, 2011, p. 39-41.

[139]GRENON, Pedro S.J. *Villa del Rosario. Documentos para su historia*, Córdoba, Biffignandi, 1930, p. 158.

1810: en el año de la Revolución de Mayo el Camino de las Tropas es mencionado como una nueva vía de comunicación que atravesaba el territorio del Departamento Río Primero por el Cura Párroco del Curato de Santa Rosa, como ruta nacional que necesitaba ser vigilada por autoridades locales, al igual que el resto del Departamento. En un informe del estado material del Curato a su cargo que elevó al Gobernador de Córdoba, Pueyrredón, el Pbro. López Crespo escribió: *"[…] dos Ayudantias tiene este curato, la primera de Santa Rosa, la segunda de Remedios, ambas son de dilatada distancia. En la primera corresponde un Juez de Ansenuza, y otro en el Quebracho, estos dos lugares son puertos precisos del camino nuevo, que del Totoral pasa a Buenos Ayres, sin entrar a Cordova…"*[140].

20 de agosto de 1813: el Cabildo de Córdoba ordenó trazar un nuevo camino *"en medio los dos antiguos para el trancito libre de riesgos de las tropas que giran y bienen de Buenos Ayres..."*, comisionando para esta tarea a Juan Manuel Ramallo[141]. Se puede entender que se trataría de una extensión del ya existente, ubicado entre el Camino Real al Alto Perú y el Camino de los Santiagueños.

1813: el Comandante de la Frontera Norte, Eufrasio Agüero escribió al Gobernador de Córdoba, alertándolo de los robos de hacienda a los vecinos "*que estos justamente rezelan, que convocados a aquellos con sus parientes los del interior del Chaco, quando menos se piense organicen una expedición capaz de atacar la frontera y aún saquear las carreterías del comercio y caudales del estado que necesariamente giran por el gran despoblado que hay desde la jurisdicción de Santiago hasta la Villa de los Ranchos del Río Segundo…"*[142].

22 de noviembre de 1814: un número de 330 prisioneros españoles, capturados en la batalla de Montevideo ese año, fueron deportados al interior del país. Ochenta y dos ellas fueron enviados a Villa del Rosario, y luego remitidos al Fuerte de la Candelaria en el Curato de Río Seco[143].

1814: durante ese año el Comandante de la Frontera Norte, Eufrasio Agüero

---

[140]Ex IEA, *Fondo Documental, Doc. Nº 5786, año 1810.*

[141]Archivo Municipal de Córdoba, *Actas Capitulares, Libro 47-48*, Córdoba, 1967, p. 46.

[142]LOBOS, Héctor Ramón: "La Frontera Norte de Córdoba (1810-1820)", En: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Investigaciones y Ensayos*, Nº 21, Buenos Aires, 1976, p. 370.

[143]GRENON, Pedro S.J., *op. cit.*, p. 88.

elevó al gobernador un informe con las características topográficas de esa región, ante la falta de seguridad contra los indios del Chaco. Decía el funcionario: *"...estos terrenos puestos en seguridad, se haran habitavles dandose á moderada composición de que reportará el estado un ingreso considerable, y el gremio de hacendados y la labranza se aumentarán, á proporción de las ventajas que ofrecen unos terrenos fértiles y abundosos de pasto. El camino de carreterías de la capital á las provincias interiores quedarán en el todo cubierto y asegurados los intereses del estado, y comercio, que hoy corren gran riesgo en el despoblado de mas de setenta leguas que media desde el Río de Córdova hasta la Reducción que fue de yndios Abipones de la jurisdicción de Santiago del Estero..."*[144].

14 de agosto de 1815: Mateo de Saravia y Jáuregui donó dos leguas cuadradas de tierras pertenecientes a su estancia El Carmen, al Gobierno de Córdoba, para que se levantara allí el Fortín de la Candelaria, donde hoy está emplazada la Villa de la Candelaria en el Departamento Río Seco[145].

19 de septiembre de 1815: ingresó por Cruz Alta un gran contingente militar compuesto por 2000 hombres pertenecientes al Ejército Auxiliar del Alto Perú que comandaba el coronel Domingo French, y que integraba también el por entonces coronel Juan Bautista Bustos. El gobernador José Javier Díaz brindó el apoyo necesario a French y sus hombres, estableciendo a Los Ranchos o Villa del Rosario, Quebracho, y Río Seco como los tres lugares donde se prestarían los auxilios necesarios a los soldados. En el Oratorio de Calchín se concentraron gran parte de los suministros que consistieron en 50 carretas, 250 bueyes, 71 caballos y 40 reses. La columna militar estableció un Campamento Volante en Puesto de Sánchez, y llegó hasta el Fortín Espinillos de Río Seco[146].

3 de febrero de 1816: arribaron al Oratorio de Calchín 400 soldados para reforzar el Ejército del Norte provenientes de Buenos Aires con destino al Alto

---

[144]*Ibídem*, p. 385.

[145]GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA. *op. cit*, p. 69-70.

[146]CARCANO, Miguel Ángel. "La División Auxiliar del Ejército del Perú y el Gobernador Díaz", En: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Investigaciones y Ensayos*, N°13, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, Julio-Diciembre de 1972, pág. 15, y MARCHETTI, Sergio A. *Calchín. Orígenes históricos y apuntes de su pasado*, Córdoba, Gráfica Copias, 2002.

Perú. En Calchín se acopiaron carretas, bueyes, caballos y reses, a cuyo cuidado estuvo Domingo Luque y López, vecino del lugar, residente a poca distancia del Oratorio[147].

10 de enero de 1817: el comandante Francisco de Bedoya informó al Gobierno Provincial que ante la falta de auxilios por parte de los Jueces Pedáneos, quienes debían proveer ocho reses por cada Pedanía, le era imposible continuar con el funcionamiento del Fuerte de la Candelaria, que hasta ese momento se había sostenido por sus propios medios, quedando el fuerte abandonado y los vecinos de aquellos parajes sin protección de los indios del Chaco[148].

12 de octubre de 1818: el Comandante de la Frontera Norte Francisco de Bedoya informó al Juez Pedáneo de Villa del Rosario, que al día siguiente se pondría en marcha con 300 milicianos con rumbo a Fraile Muerto para reforzar las filas del Ejército del Norte en su lucha contra los caudillos del litoral. Le solicitaba al funcionario que lo asistiese con 300 caballos, 8 reses, y remitiera las mismas órdenes a los pedáneos por donde transitaría el contingente por el Camino de las Tropas[149].

26 de diciembre de 1818: desde esta fecha hasta 1819 se tiene noticias del trabajo realizado por el Comisario Proveedor General de las Tropas Auxiliares, Hipólito Rodríguez, abasteciendo de hacienda vacuna desde Villa del Rosario, a diversos cuerpos militares, como los de Juan B. Bustos, Comandante Sayós, Bedoya, La Madrid, Paz, al Estado Mayor del Ejército del Norte comandado por Manuel Belgrano, los Regimientos Nº3, Nº9 y 10; a Cornelio Zelaya y a las milicias de la frontera[150]. Rodríguez, conocido popularmente como ‘’El Pollo’’, tenía el oficio de tropero y en los años siguientes fue un destacado caudillo federal que combatió al general Paz. Era oriundo de la zona rural de Villa del Rosario.

6 de marzo de 1819: el General Manuel Belgrano desde el Cuartel General del Ejército del Norte, establecido en Villa del Rosario en las riberas del Río Segundo, menciona en una nota remitida al Gobernador Intendente de Córdoba Juan Antonio Álvarez de Arenales sobre el destino del Hospital y Comisaría del

---

[147]MARCHETTI Sergio A. *Calchín. Orígenes históricos y apuntes de su pasado, op. cit.*, p. 97.
[148]LOBOS, Héctor Ramón, *op. cit.*
[149]*Ibídem*.
[150]GRENON, Pedro S.J., *op. cit.*, p 175-176.

Ejército, que la información debía ser enviada *"…por el camino de las tropas que viene del Río Seco…"*[151].

10 de marzo de 1819: desde el mismo cuartel, Belgrano envió una División de quinientos hombres al mando del Coronel de Dragones Cornelio Zelaya hasta la frontera de Santa Fe para controlar el avance de los caudillos federales. El itinerario de la marcha lo ordenó el propio general, el cual incluía el auxilio de los soldados en Calchín, Los Zorros, posta de La Herradura, Tres Cruces, El Zanjón, Saladillo, Cabeza de Tigre y la Esquina[152].

1826: durante la Gobernación de Juan Bautista Bustos, se reparó un tramo de la ruta al que se lo llamó *Camino de los Puestos* en los Departamentos Tulumba y Río Seco. Su propósito era reforzar la defensa de la Frontera Noreste de la Provincia, para tener mayor control de las invasiones de los indios chaqueños. Su objetivo era estrictamente militar y su traza era irregular, debido a que conectaba todos los puestos y fortines que se encontraban en esa zona, a saber: Puesto de Fierro, Puesto de Cejas, Puesto de Sánchez, Puesto de Castro, Puesto de Pucheta, Puesto de Luna, Puesto del Medio, un poco más al norte de Pozo del Guanaco el Fuerte de la Candelaria, en la estancia El Carmen propiedad de Mateo Saravia y Jáuregui. Desde este punto se conectaba con el Fuerte de San Juan, ubicado sobre el camino que unía la Villa y Fuerte de Río Seco con el Fuerte de Abipones, ya en territorio santiagueño. En el año 1831 el Camino de los Puestos fue clausurado como camino oficial, aunque siguió siendo usado por vecinos, comerciantes y troperos[153].

30 de julio de 1830: José Mercado fue informado por unos troperos de Tucumán, que Alejo Luque apodado "El Blanco", había llegado hasta el Paso de las Tropas en el Río Primero con el objeto de venderles bueyes, y marcharon juntos

---

[151]GRENON, Pedro S.J. *op. cit.*, p.182.

[152]MARCHETTI, Sergio A. "El General Manuel Belgrano en Villa del Rosario y la División de Cornelio Zelaya que marchó por el Camino de las Tropas en 1819", en: ZAMPINI José L., TONEATTI Enzo L. (comp.) *Pueblos de Ansenuza*, A.P.H.A. Ediciones, Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes, Río Primero, Todo en Papel, 2014, p. 59.

[153] BAJO, Eduardo F. *Esquema básico para una historia del sistema caminero de la Provincia de Córdoba. Antecedentes y criterios fundamentales (desde el siglo XVI hasta la década de 1970)*, Seminario de Investigación para Licenciatura, dirigido por el Dr. Carlos Luque Columbres, Escuela de Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 1976.

hasta la Cañada de Machado a tres leguas de Villa del Rosario, episodio que originó la persecución de Luque a manos de las autoridades locales, ya que el famoso caudillo federal tenía pedido de captura oficial[154].

3 de marzo de 1831: en los campos de Calchín se produjo un combate entre las fuerzas del Gobernador de Córdoba José María Paz y las del Gobernador santafecino y caudillo federal Estanislao López que comandaba 400 o 500 gauchos y 1.400 hombres de caballería de la División Rosario comandada por Juan Pablo López. En las filas unitarias dirigía una columna el coronel Gregorio Araoz de Lamadrid. Luego de la refriega que dejó 40 muertos, las tropas de López se retiraron hacia Los Zorros. El combate se produjo al sur de la actual localidad de Calchín Oeste, en cercanías del Camino de las Tropas y de la estancia La Ramada[155].

1832: durante el mes de enero de ese año arribaron al Curato de Río Segundo provenientes del norte, cinco tropas de carretas pertenecientes de las milicias del Brigadier Juan Facundo Quiroga, siendo auxiliadas en Villa del Rosario y Calchín puntos obligados de paso en el trayecto del Camino de las Tropas[156].

1863: ese año, el Dr. Thomas J. Hutchinson, Cónsul Británico en la ciudad de Rosario, emprendió la misión de explorador territorios en la Provincia de Santiago del Estero para plantar y explotar algodonares con destino a Inglaterra. Organizó un viaje a Córdoba desde Rosario, y entró en nuestra Provincia por Quebracho Herrado y el Tío, pero no siguió el itinerario tradicional por las inmediaciones del Río Segundo, sino que en éste último lugar desvió por un tramo secundario que conectaba el Camino de Córdoba a Santa Fe con el Camino de las Tropas, y llegó hasta la estancia y capilla de Las Encrucijadas, al Norte del Departamento Río Primero. Desde ese punto de encuentro de caminos, siguió por Puesto de Cejas, casa de Teodoro Pucheta en Los Tajamares, Puesto de Castro, Puesto del Guanaco, Puesto de Luna, la Encrucijada, Puesto de la Viuda, Las Palmitas, La Cañada, Puesto del Medio, y La Candelaria, en Córdoba, llegando hasta los parajes de San Roque y Alto Suncho en la vecina Provincia[157].

---

[154]MARCHETTI, Sergio A. *Historia del Indio Blanco. El "azote" de los caminos del Este cordobés*, En: http://www.facebook.com/Caminos Reales Este cordobés

[155]MARCHETTI, Sergio A. *Calchín. Orígenes históricos y apuntes de su pasado, op. cit.*, p. 109-110.

[156]*Ibídem*, p. 115.

[157]SEGRETI, Carlos S. A. *Córdoba, ciudad y provincia, siglos XVI-XX: según relatos de viajeros y otros testimonios*, Centro de Estudios Históricos, Córdoba, 1998, p. 363-376.

1870: en la mensura del campo llamado Arroyo de Azna propiedad de Ramón Moyano, situado al norte del Río Tercero, se describe que el límite de esas tierras por el naciente era *"sobre el camino antiguo de Tropas de Santiago del Estero a Buenos Aires"*[158].

30 de julio de 1874: Gregorio Ferreira, vecino de Villa Nueva, vendió a Rafael Arrazola vecino de la Pedanía Los Zorros en el Departamento Tercero Arriba, un terreno ubicado en el lugar Capilla de Jesús, Pedanía Los Zorros, -actual pueblo del mismo nombre- cuyo lindero Oeste era el *"Camino Real de Tropas que pasa por dicho lugar"*.

12 de diciembre de 1882: el Obispo de Córdoba Fray Mamerto Esquiú, culminó una extensa misión evangelizadora en la Capilla de Jesús de Los Zorros. Inició el viaje desde Córdoba, descendiendo en la Estación Río Segundo. De allí se dirigió a Villa del Rosario, pasando por Villa del Tránsito, Sacanta, y Corral de Mulas a orillas del Arroyo de Calchín. Parte de este itinerario lo realizó por el Camino de los Santiagueños y de las Tropas.

21 de marzo de 1898: los herederos de Ramón Benavidez, vendieron a Francisco Álvarez, integrante de la sociedad comercial ''Ferreyra y Álvarez'', un lote de campo en la margen sur del Arroyo de Calchín, lugar donde dicha sociedad, -constituida además por Martín L. Ferreyra-, construyeron una casa, almacén y galpones destinados a depósitos. Estas adquisiciones de campos concentrados en torno a importantes caminos en la fértil región de Calchín tenían un propósito de explotación comercial de los llamados "frutos del país", especialmente la alfalfa, ya que en pocos años Ferreyra y Álvarez sumaron más de 3.000 hectáreas, desplazando a las viejas familias del lugar afincadas en torno del Camino de las Tropas. La división de dicha sociedad, originó a partir de 1900 la conformación de dos estancias llamadas: El Carmen, y María Angélica, cuyos cascos quedaron levantados a poca distancia en la intersección del Camino de las Tropas y el Camino de la Mensajería de Oliva a Calchín. Junto al también cercano almacén La Ranchada, hoy se los considera los lugares que dieron origen a la actual población de Calchín Oeste.

[158]ADGC, *Río Segundo, Mensura Judicial S/A, Nº 10, año 1870.*

Conclusión

Con esta exposición de los hitos cronológicos del Camino de las Tropas hemos querido seguir difundiendo la historia de un aspecto desconocido, o tratado muy marginalmente en la historiografía cordobesa.

Los estudios sobre caminería histórica son muy incipientes en Córdoba y desde hace décadas han aparecido artículos o libros pero sin continuidad a lo largo del tiempo. Por eso valoramos mucho que desde el Museo Arqueológico Yucat, con la gestión de Rubén Rüedi se hayan realizado ya dos congresos provinciales sobre esta temática, esperamos contribuir de alguna manera a que la caminería histórica tome verdadera dimensión en la historiografía.

Los caminos antiguos del este y noreste cordobés, y especialmente el Camino de las Tropas, fueron las arterias por donde transitaron patriotas, caudillos y troperos, sendas por donde corrió muchas veces la sangre, pero también buena parte del comercio que servía de abasto a la capital provincial.

En el futuro tenemos previsto seguir aportando nuevos datos sobre los caminos históricos de Córdoba.

Fuentes Consultadas

Fuentes inéditas

ADGC, *Río Segundo, Mensura Judicial C/A, Nº 2, 1870.*
ADGC, *Río Segundo, Mensura Judicial S/A, Nº 10, año 1870.*
Ex IEA, *Fondo Documental, Doc. Nº 5786, año 1810.*

Libros y artículos

ARCHIVO MUNICIPAL DE CORDOBA, *Actas Capitulares, Libro 47-48*, Córdoba, 1967.

BAJO, Eduardo F. *Esquema básico para una historia del sistema caminero de la Provincia de Córdoba. Antecedentes y criterios fundamentales (desde el siglo XVI hasta la década de 1970),* Seminario de Investigación para Licenciatura, dirigido por el Dr. Carlos Luque Columbres, Escuela de Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 1976.

CARCANO, Miguel Ángel. "La División Auxiliar del Ejército del Perú y el Gobernador Díaz", En: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Investigaciones y Ensayos*, N°13, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, Julio-Diciembre de 1972.

DEFILIPPI de PAUTASSO, Ana María, ZILI Sandra. *Chañares. Identidad de un pueblo*, Centro de Investigaciones Instituto José Manuel Estrada, James Craik, Talleres Gráficos La Moneda, 1990.

FERREYRA, María del Carmen: *Las estancias del Río Segundo 1573 - 1700*, Serie libros, N° 24, Junta Provincial de Historia de Córdoba, Córdoba, Copiar, 2004.

FERREYRA, Carlos, MERCADO, Mabel. "Del monte a la soja hay largo trecho: Resumen histórico de Las Arrias'', en: CENTRO MUNICIPAL DE ESTUDIOS HISTORICOS DE LAS ARRIAS, Una huella profunda abriendo el monte. Aportes para la historia del pueblo de Las Arrias, Municipalidad de Las Arrias, Todo en Papel, 2011.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA. *Cuestión de límites entre las Provincias de Córdoba y Santiago del Estero. Alegato de Córdoba presentado en octubre de 1972 ante la Comisión Nacional de Límites Interprovinciales,* Publicación Oficial, Córdoba, 1977.

GRENON, Pedro S.J. *Villa del Rosario. Documentos para su historia*, Córdoba, Biffignandi, 1930.

LOBOS, Héctor Ramón: ''La Frontera Norte de Córdoba (1810-1820)'', En: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Investigaciones y Ensayos*, Nº21, Buenos Aires, 1976.

MARCHETTI, Sergio A. *Calchín. Orígenes históricos y apuntes de su pasado*, Córdoba, Gráfica Copias, 2002.

————————————. ''Estancia Los Altos'', en: *Hechos, Periódico Regional*, Año IX, Nº107, Villa del Rosario, noviembre de 1998.

———————————— "El General Manuel Belgrano en Villa del Rosario y la División de Cornelio Zelaya que marchó por el Camino de las Tropas en 1819'', en: ZAMPINI, José L., TONEATTI, Enzo L. (comp.) *Pueblos de Ansenuza*, A.P.H.A. Ediciones, Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenuza, Suquía y Xanaes, Río Primero, Todo en Papel, 2014.

———————————— *Historia del Indio Blanco. El "azote" de los caminos del Este cordobés*, En: http://www.facebook.com/Caminos Reales Este cordobés

MUNICIPALIDAD DE LOS ZORROS. *Los Zorros,* Edición de Historias Populares Cordobesas, Ministerio de Gobierno, Coordinación y Políticas Regionales de la Provincia de Córdoba, Córdoba, Ferreira Editor, 2005.

SEGRETI, Carlos S. A. *Córdoba, ciudad y provincia, siglos XVI-XX: según relatos de viajeros y otros testimonios*, Centro de Estudios Históricos, Córdoba, 1998.

EL CAMINO DE GORDILLO EN EL SUDESTE PROVINCIAL

Mario Rodolfo Bonavía

Cuando a finales del año 1870, más precisamente el 24 de octubre, el Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.) fundó la primera colonia en la Provincia de Córdoba[159], integrada en su totalidad por inmigrantes llegados de la Región del Piamonte, (lo que la constituye también en la primera colonia Piamontesa de esta Provincia), la llamó Colonia Tortugas (Fig. 1), en referencia al Arroyo de las Tortugas, que es el límite natural entre las provincias de Santa Fe y Córdoba y a su vez es el límite este de la Colonia, que se extiende siguiendo las vías del ferrocarril unas 3 leguas hacia el oeste y una legua a cada lado de las mismas, todo sobre tierras que pertenecían a

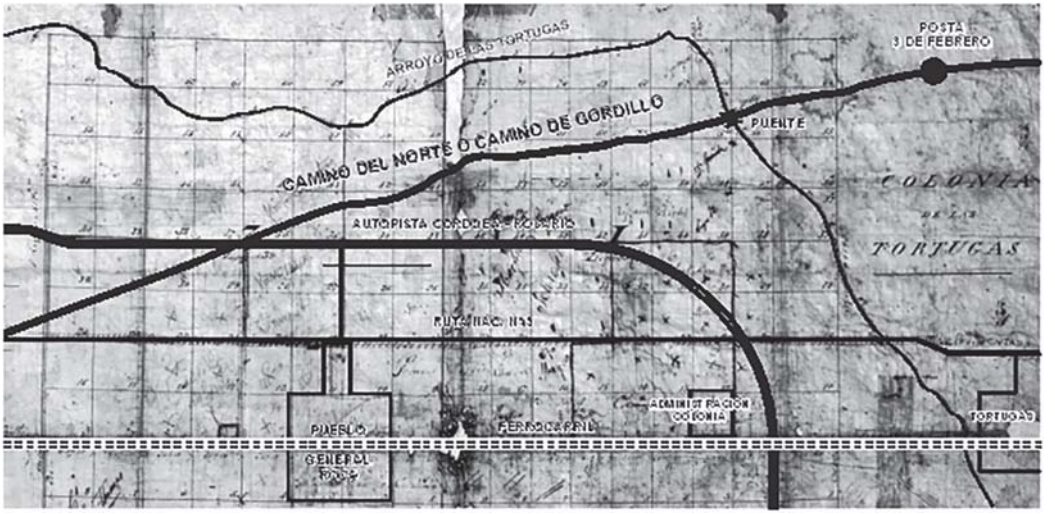


Fig. 1 - Sector del plano de la Colonia Tortugas confeccionado en1873 por la empresa del F.C.C.A. donde se marcaba el Camino de Gordillo. Se ha sobre dibujado la localidad de General Roca, Tortugas, Administración de la Colonia, el FFCC, la Ruta Nac. Nº 9 y la Autopista para una mejor referencia por donde pasaba el mismo.

[159] Enrique Rossetto. *Estudios de la Inmigración Piamontesa*, pp. 42-44.

Mariano Fragueiro[160], el territorio de la Colonia era recorrido en su totalidad por un camino de diligencias y carros denominado "Camino de Gordillo" o "Camino del Norte"[161]. Cabe aclarar que este camino era anterior a la fundación de la Colonia y debe su nombre a Timoteo Gordillo, que fue quien lo proyectó y mandó construir.

¿Quién era Timoteo Gordillo?

Al respecto debemos decir que es muy poco lo que se conoce de este personaje, por lo que nada mejor que reproducir textualmente la introducción de la revista "Todo es Historia"[162], al publicar sus Memorias:

"Timoteo Gordillo fue una figura estupenda, de esas comprometidas con el progreso de una manera vital y fervorosa, Se lo conoce, sobre todo, por haber sido el precursor del transporte vial en nuestro país, fundador de líneas de mensajerías y constructor de caminos. Había nacido en Malligasta, La Rioja, en 1814 y murió en Buenos Aires en 1894. A lo largo de su vida anduvo en empresas de toda clase, se asoció con personalidades ilustres, prosperó y se fundió, vio sus carruajes andando por los cuatro rumbos del país y terminó aceptando un cargo menor en la Suprema Corte de la Nación para sobrellevar la pobreza y la vejez. Sus "Memorias", dedicadas "a mis queridas hijas e hijos", fueron escritas en esta última época. Tienen el sabor de la verdad y alientan un resto de su antiguo temperamento dinámico y optimista; no se queja de sus infortunios y toma a los hombres sin ilusión ni amargura, relatando las ingratitudes que sufrió con la misma tranquilidad con que cuenta las desdichas que afligieron a su familia: su padre, fusilado por orden de Quiroga - al igual que otros hombres de la familia Gordillo – y su madre caída en la demencia al enterarse de la tremenda noticia.

TODO ES HISTORIA publica estas "Memorias", inéditas hasta ahora, entendiendo que son útiles para mostrar la fe que animó a los varones que construyeron el país y el coraje con que afrontaron toda suerte de vicisitudes. El documento se reproduce en su totalidad, conservando la ortografía original."

---

[160] Mapa de la Prov. de Santa Fe por el Ing. y Agr. C. de Chapeaurouge 1872.

[161] Plano de la Colonia Tortugas. 1873. Propiedad del Museo "Don Emilio Burzi" de General Roca (Cba.).

[162] *Revista "Todo es Historia"*, 1982, Nº 185, p.8.

Con pocas palabras, esta introducción pinta de cuerpo entero la personalidad del Sr. Gordillo (Fig. 2), no sólo creador del proyecto del camino, sino también gestor de la empresa de carros y diligencias que no sólo circulaban por el mismo, sino que lo hacían por muchas otras regiones, con una diferenciada eficacia con las otras empresas de la época, como expresaba el Fiscal de la Nación Dr. Ramón Ferreyra en su libro[163] (textual):

"…Solo dos empresas dieron buen resultado: la del Ingeniero Laberge, para el camino de Santa-Fe á Córdoba, por el Tio; y la de Don Timoteo Gordillo para el camino nuevo del Rosario á Córdoba, que sirve actualmente para correos y mensagerias; y es sin duda la mejor obra de esa clase que se puede hacer en este país…"

El camino

En los párrafos que a continuación reproducimos textualmente de sus "Memorias"[164], Timoteo Gordillo relata sobre el mismo:

"…Arreglado con los generales Urquiza y Virasoro, y devuelto el capital a los suscriptores, teniendo a mi disposición fondos y créditos necesarios, desarrollé el negocio según mi idea. Trabajé la barraca sobre la barranca del Río Paraná,

[163] Dr. Ramón Ferreyra, Fiscal de la Nación. Derecho Administrativo General y Argentino. 1866, p. 218.
[164] *Revista "Todo es Historia"*, 1982, Nº 185, p.16-17.

sobre el terreno, que antes de irme a Norte América había comprado. Solicité del Congreso que me dieran gratis terrenos fiscales entre las Provincias de Santa Fe y Córdoba para hacer un camino postal directo que uniese a Rosario y Córdoba, con estaciones cómodas para los pasajeros de cuatro en cuatro leguas; hacer pozos y represas donde no hubiera agua, levantar fortines para la defensa contra los indios y otras medidas precaucionales contra los peligros que en esos caminos había."

"Esto concedido, me puse inmediatamente a la obra, poblando los desiertos. Desde el Carcarañá al oeste la primera casa puesta, fue en las Totoras, 2da. Cañada de Gómez, 3ra. Ranchos, 4ta. Tortugas. En el Carcarañá hice una casa y un puente; coloque también una chata en el río con el consentimiento de Dn. Ramón Medina propietario de esos terrenos."

"En la 5ª. posta (Espinillo) hice una casa fortín que consistía en un foso, ancho de 4 metros por tres de profundidad, con puente levadizo. En ese punto los indios con frecuencia atacaban a los pasajeros. 6ª Posta Los Leones, casa y fortín,

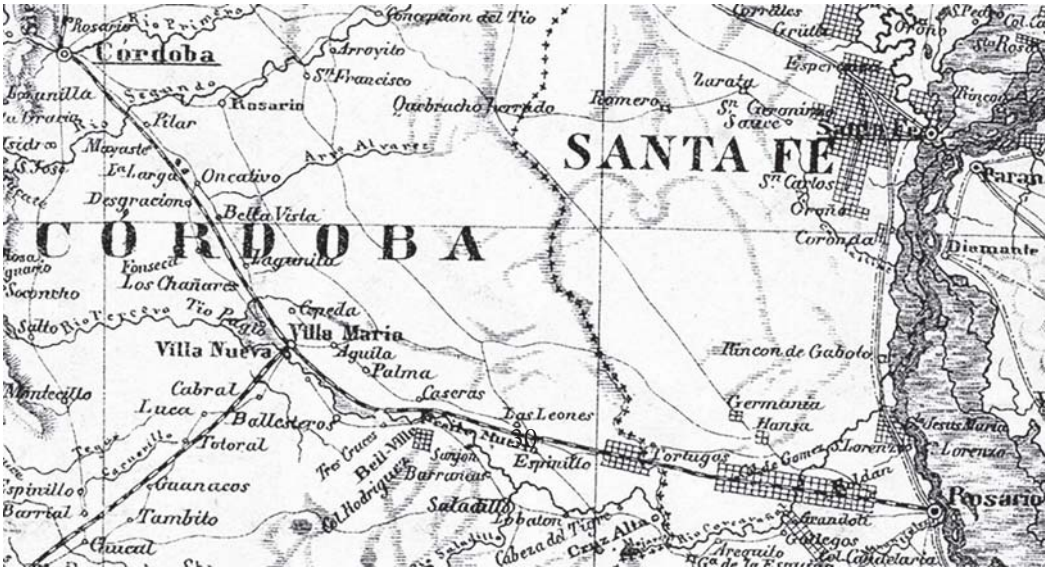


Fig. 3 - Mapa de la Rep. Argentina para la Exposición de Filadelfia del año 1875. Puede apreciarse el Camino de Gordillo y la mayoría de las Postas, aunque algunas figuran con nombre distinto.

7ª. Los Dos Arboles id. Id., 8ª. Casares, 9ª. Las Palmas, en terrenos particulares, 10ª. El Aguila, estación principal, 11ª. Cuchi-corral, 12ª. Las Chapas, casa particular y posta, 13ª. Bella Vista, 14ª. Casa Villalonga, 15ª. Río Segundo, posta y casa particular, 16ª. Toledo y de allí a Córdoba."

"El camino medido en línea recta por los ingenieros Saint Remy y Ladrier, daba 72 leguas, desde la Barraca del Progreso (Rosario) hasta Córdoba, midiendo el antiguo camino por donde viajaban las mensajerías de Firtal y Ruiseñor, por cuenta del estado 103 leguas. Una vez concluido el camino llevé familias honradas y buenas para ocupar las casas que había construido en su trayecto."

A su vez el profesional encargado de trazar el camino de Rosario a Córdoba, Agrimensor Eduardo de St. Remy Urban, por nota[165] con fecha 12 de septiembre de 1858 informa al Sr. Ministro General de Gobierno de la Provincia de Santa Fe, Dr. Juan F. Seguí, lo siguiente (textual):

"El infrascripto tiene el honor de dirigirse a V.S. dando parte, que ha concluido los trabajos de mensuras, que V.S. tenía a bien ordenarle practicar por la Empresa Timoteo Gordillo y Ca. en conformidad con el decreto del Supremo Gobierno Nacional fecha 26 de octubre del año ppdo."

Después de haberse establecido una línea recta desde esta ciudad [Rosario] hasta el paso de la Armonía en el río Carcarañá, conformándose el que firma en la parte poblada y quintas de este pueblo con el camino real hasta cerca del arroyito. Se tomó por punto de arranque un punto elegido en la margen izquierda de este río, frente del Establecimiento de Dn. Marcelino Medina, adonde se deberá construir el puente, y se tiró una línea hasta el arroyo de las Tortugas, cerca del paraje denominado "Las Pencas", adonde igualmente se colocará un puente."

La distancia desde el Rosario hasta este punto se encontró ser de: veinte y dos leguas, cuatro mil quinientas y veinte varas, medidas con cadena de fierro y a pié."

Conformándose el infrascripto con las órdenes recibidas de V.S. de mensurar los terrenos para establecer las postas por esta Empresa solamente en la parte

[165] Archivo General de la Provincia de Santa Fe, tomo 17, Archivo del Gobierno, 1856, Leg. 12.

desierta y despoblada de esta Provincia, desde la margen izquierda del río Carcarañá, se estableció la primera posta a la distancia de cuatro leguas, tres mil y sietecientas varas desde el paso "la Harmonía". Se revisaron los mojones de las propiedades particulares de este paraje, que son de Dn. Pedro Correa, y Dn. José Ma. Leguizamón, y conformándose con la línea del fondo de los terrenos comprados por Leguizamón al Estado, y mensurados por el Agrimensor Dn. Demetrio Isola, se midió en presencia del Juez del Distrito y dos testigos una legua cuadrada por esta posta de tránsito. Se dio a este terreno media legua de frente y dos leguas de fondo, por el motivo de no entrar en estas propiedades particulares."

La segunda posta se estableció en el paraje denominado "Cañada pareja", a la distancia de ocho leguas, cuatro mil y ochocientas varas del paso mencionado, y se midió en este lugar un terreno de la superficie de dos leguas cuadradas, sin encontrar propiedades particulares."

La tercera posta se formó en la orilla del arroyo "las Tortugas", cerca del paso antiguo "de las pencas", a la distancia de catorce leguas, tres mil cuatrocientas y veinte varas del río Carcarañá, y en este punto se mensuró una área de una legua cuadrada, sin haber conocido terrenos de propiedad particular."

El infrascripto tiene el honor de acompañar el plano original que demuestra estas operaciones, y pide tenga el Señor Ministro a bien de mandar revisarlo para poder dar posesión de estos tres terrenos a la Empresa Timoteo Gordillo y Ca., tan luego que sea aprobado."

Dios guarde a V.S.

Eduardo de St. Remy Urban"

Este es el informe correspondiente al trabajo realizado en la Provincia de Santa Fe sobre la traza del camino y las postas correspondientes. De la provincia de Córdoba por el momento no tenemos documentación, excepto mapas y un plano confeccionado en 1873 por la Empresa del F.C.C.A. de la Colonia Tortugas.

Como podemos apreciar por lo expresado más arriba por el Agrimensor, y estudiando los mapas, al construir el camino se trató de acortar distancias, construyéndolo en líneas rectas según se lo permitía el terreno y de ese modo reducir los días de viaje, objetivos que se cumplieron.

A continuación daremos algunas distancias aproximadas, obtenidas de las

medidas dadas por el agrimensor en su nota, convertidas a kilómetros[166]:

De Rosario a la Posta 3 de Febrero:	118,3 Kms
De Rosario a Carcarañá:	42,5 Kms
De Carcarañá a la Posta de las Totoras:	24,0 Kms
De Posta de las Totoras a la Posta de Cañada Pareja:	21,8 Kms
Desde Cañada Pareja a la Posta 3 de Febrero:	30,0 Kms
De la Posta 3 de Febrero a la de Espinillos:	27,0 Kms

(fue tomada sobre los mapas con los que hemos trabajado).

Estudiando los dos textos, observamos que si bien ambos nombran a Rosario como centro de la Empresa, toman a Carcarañá como punto de partida del camino, por lo que debemos suponer que ese tramo correspondía a la traza del camino viejo y que fue aprovechado para reducir costos ya que de haberlo hecho hubiese sido muy similar al mismo, no justificándose su construcción, aunque debemos aclarar que el mapa "Carta Postal" (Fig. 4 - No tenemos otros datos sobre el mismo, pero debe ser el mapa "Correos 1865") comienza con el número 1 en Rosario, siendo Carcarañá la número 3.

También, en las "Memorias" de T. Gordillo vemos que en la Provincia de Santa Fe enumera 4 Postas, mientras que el Agrimensor solo nombra 3; en ningún mapa encontramos la tercera posta "Ranchos", por lo que desconocemos si estaba proyectada y por alguna razón no se construyó, o cual fue la causa de que no se la tuvo en cuenta al confeccionar los planos y los mapas, pero lo más seguro es que nunca existió o sólo era una parada.

En la Reseña compilada por Juan D. Delius[167], en la página C8 textualmente expresa:

"…Sobre el mismo camino el mapa Laberge 1867 marca (las postas) de Totoras (H»Bustinza), Tortugas - las dos en Santa Fe; la última también aparece denominada

[166] Para la conversión se tomó la Legua de 5200 metros y la Vara de 0,87 metros, que es la que se utilizaba en esos tiempos. El Sistema Métrico comenzó a utilizarse en forma obligatoria en 1877.

[167] http://www.pampa-cordobesa – 2014 - Renglón C, parte de la Reseña acerca de los campos que circundan la antigua estancia Monte Molina, Saladillo, Córdoba, compilada por Juan D. Delius, Konstanz, Alemania; antiguamente de la estancia La Maya, Monte Buey, con la colaboración de José S. Lloret, Centro Histórico Bell Ville.

posta de Juárez o posta Vieja; se situaba en el rincón noroeste santafesino de la legua C37 a la vera del arroyo Tortugas-, El Espinillo (apenas al sur de la posterior estación Marcos Juárez), Los Leones (apenas al norte de la estación Leones), Las Chacras (=Dos Arboles, menos de una legua al norte del actual San Marcos BI), Caceros (=(Monte) Caseros, una legua y media al noroeste de Fraile Muerto BI), Palmas Bww (a unas dos leguas al norte de Ballesteros), Aguila (cerca de la actual -2011- estación Ana Zumarán B136) y Cuchicorral (cerca de Tio Pujio).”

No hemos podido conseguir el mapa de Laberge 1867; en el mapa Carta Postal, Figura 4 podemos apreciar que todas las Postas están enumeradas, partiendo desde Rosario (1); también vemos que entre esta ciudad y Carcarañá (3) estaba la Posta (2), de la que desconocemos su nombre; igualmente se puede observar que entre la Posta de Cañada (5) y la 3 de Febrero (6) no se encuentra la que Gordillo denomina Ranchos; asimismo, las postas de Leones (8), Dos Árboles (9), Casares (10), Cuchicorral (13), Las Chapas (14) y Vella Vista (15), las coloca al sur de las vías, siendo que en los otros mapas a excepción de Espinillos (7) las demás se encuentran ubicadas al norte de las mismas.

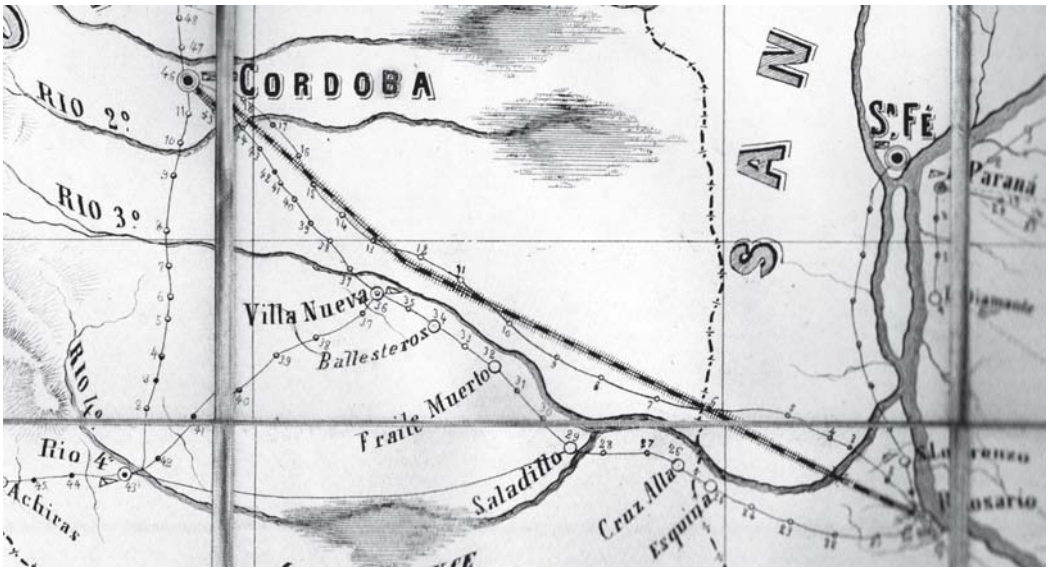


Fig. 4- Sector del mapa del cual no tenemos otro dato que el nombre que figura en el mismos: Carta Postal

Don Delmo F. Daro en su libro sobre la ciudad de Armstrong muestra el plano de la figura 5, donde sólo están las Postas de Totoras, Las Parejas y Las Tortugas (3 de Febrero), no figurando la de Ranchos; este plano fue confeccionado por un conocedor de la zona: don Julián Luis de Bustinza Ubirichaga. El sitio Wikipedia[168] se refiere al mismo de esta forma:

"Julián Luis de Bustinza Ubirichaga nació en Bilbao, España, en 1827. Se desplazó a América. Fue agrimensor de la zona del sur de la Argentina, y de la provincia de Santa Fe, donde desarrolló múltiples actividades profesionales. Adquirió conocimientos importantes de los territorios, valorando sus posibilidades futuras. A raíz de eso, se propuso fundar sus propias colonias, comprando campos que rodeaban la ex posta de las Totoras y fundando posteriormente sus dos primeras colonias: Bustinza y Santa Teresa (actual ciudad de Totoras)."

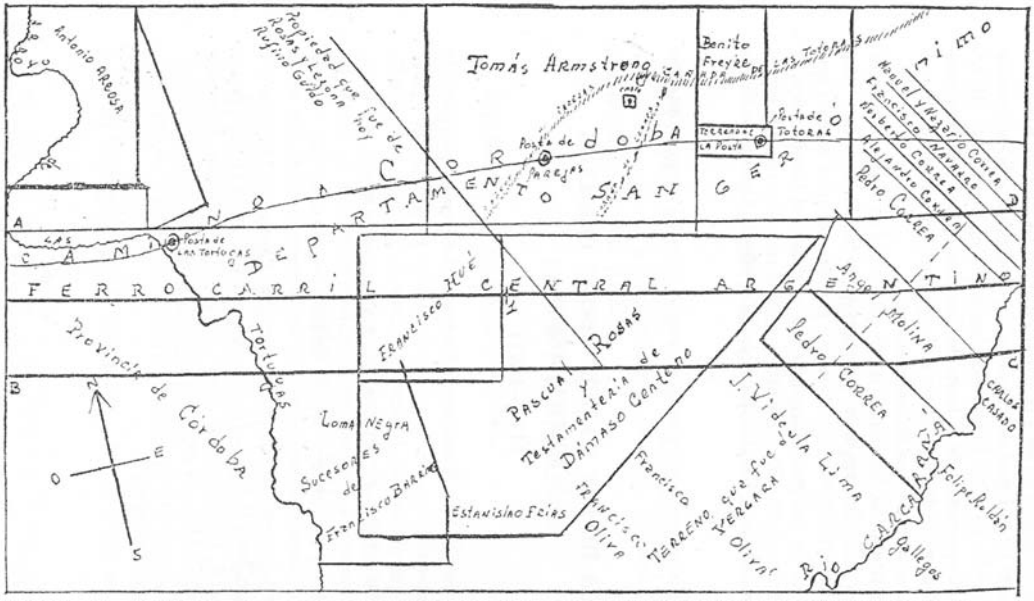


Fig. 5 – Copia parcial del Plano ilustrativo confeccionado por don Julián de Bustinza.

[168] https://es.wikipedia.org/wiki/Juli%C3%A1n_de_Bustinza

El camino de Gordillo se habilitó aproximadamente a mediados de 1860, como podemos apreciar en las publicidades aparecidas en diarios de Rosario de la época y que textualmente decían así:

"EMPRESA DE CARROS.

Desde el 30 del presente mes en adelante saldrá de esta Ciudad para Córdoba un comboy de carros en los días 15 y 30 de cada mes; igualmente de Córdoba para el Rosario saldrá otro comboy en las mismas fechas admitiendo carga á los precios corrientes de plaza.

Dichos carros son toldados y cerrados con llave para que no pueda haber averías ni faltas, y van por el camino nuevo de la Empresa, empleados a rendir viaje en un término muy breve.

Para tratar de fletes veanse con los empresarios.

Timoteo Gordillo y Ca."[169]

"INTERESANTE A LOS TROPEROS

La Empresa del Camino nuevo entre el Rosario y Córdoba repite sus ofrecimientos á los troperos y al público para el libre tránsito por esa vía, mucho más corta y cómoda que la antigua. Tiene una hermosa Chata en el Río Carcarañá para las épocas de creciente, cobrando el módico pasaje de diez reales por carreta. En todo el camino hay aguadas abundantes para las haciendas; y en el Arroyo de las Tortugas tiene la Empresa un puente donde se paga de postazgo 4 reales por carreta, un cuartillo por pasageros á caballo, y animales sueltos á un centavo cada uno.

Rosario, 1º de Abril 1861.

Timoteo Gordillo y Ca." [170]

[169] http://www.rosariocultura.gob.ar/galerias/archivos/digitalizacion-de-prensa-rosarina. Periódico "La Confederación" de Rosario del 25/09/1860. – 2016

[170] http://www.rosariocultura.gob.ar/galerias/archivos/digitalizacion-de-prensa-rosarina. Periódico "La Confederación" de Rosario del 30/04/1861 – 2016.

Como podemos apreciar, en el proyecto del Camino y de la Mensajería, Timoteo Gordillo había estudiado todos los detalles para ofrecer a los usuarios un servicio de calidad: seguridad y comodidad para los viajeros; agua para los animales; tanto de las diligencias y carros como también de las tropillas de ganado vacuno, caballar y mular; un puente y una chata (especie de barcaza) para cruzar el Carcarañá durante las crecidas del mismo y un puente para atravesar el Arroyo de las Tortugas. Respecto de este último desconocemos cómo lo cruzaban en épocas de inundaciones, ya que si bien es un arroyo no muy ancho ni profundo suele ser muy peligroso en esas ocasiones.

Lamentablemente para Gordillo, el camino fue utilizado durante muy poco tiempo: aproximadamente hasta mediados o fines de la década de 1870, ya que el paso arrollador del progreso hizo que pasara al olvido: la instalación del Ferrocarril Central Argentino (1866) le restó trascendencia, debido a que eran trazados paralelos, muy cercano uno del otro, y la competencia entre carruajes de tracción a sangre y el tren dejaba pocas opciones de elección, aunque por un tiempo continuo utilizándose para el traslado de ganado principalmente. Además, aunque no tenemos documentación al respecto, al estar muchas de las postas de la provincia de Córdoba dentro de los terrenos que el Gobierno otorgó a la Empresa del F.C.C.A., lo más posible es que se las expropiaron como a los demás, y más considerando que era una competencia para el mismo.

En periódicos [171] de Rosario encontramos publicidad de la Empresa de Timoteo Gordillo desde fines de 1858 hasta mediados de 1862.

En la Reseña compilada por Juan D. Delius, en la página C9 expresa:

"…El servicio de diligencia debe haber cesado hacia 1872 y las postas habrán comenzado a desaparecer, pero hasta alrededor de 1880 las tropas de mulas, las carretas de bueyes y los carros de mulas o caballos le siguieron haciendo competencia al ferrocarril…"

[171] http://www.rosariocultura.gob.ar/galerias/archivos/digitalizacion-de-prensa-rosarina

La zona de las postas "3 de Febrero", "Espinillos" y "Los Leones".

La posta instalada a orillas del arroyo "de las Tortugas" es la última sobre la provincia de Santa Fe, se la llamó "3 de Febrero", aunque en algunos mapas, más precisamente el Mapa de Córdoba de 1883, figura como "Posta de Juárez". Distaba de lo que luego fueron las vías del F.C.C.A. aproximadamente unos 3,3 Km, y se cruzaba el arroyo a través de un puente construido exprofeso sobre el "Paso de las Pencas".

Debido a la existencia de malhechores que se refugiaban en una amplia zona que abarcaba desde la Posta de "Totoras" hasta la de "3 de Febrero" y aledañas al Arroyo de las Tortugas, la seguridad para la empresa de carros y diligencias de Timoteo Gordillo no era de lo mejor, como podemos apreciar por las peticiones que el mismo realiza al gobierno de Santa Fe y que textualmente reproducimos a continuación[172]:

"Rosario, julio 24 de 1862.
Al Señor Gobernador de la Provincia
Ciudadano D. Patricio Cullen.
Exmo Señor:
El que suscribe tiene el honor de dirigirse a V.E. con el interés de manifestarle la necesidad que hay de tener un Celador autorizado en la Posta "3 de Febrero" sita en el Arroyo de las Tortugas para garantir hasta cierto punto la propiedad de los ciudadanos de esta Provincia y especialmente la de su servidor que se ve atacada por ladrones que transitan constantemente por dicho punto haciendo un mal notable a la Carrera de Postas, que prestan un servicio activo a los Correos y Mensajerías Nacionales y que ya se me hace imposible el evitar tantos perjuicios sin que V.E. autorice a una persona para que registre guías de la conducción de animales, pasaportes o credenciales que puedan justificar ser de la propiedad de los que pasan con ellos, de perseguir y apresar a los ladrones, de quitar todos los robos y dar cuenta a quien corresponda.

[172] Archivo General de la Provincia de Santa Fe, Tomo Archivo del Gobierno 23, 1862 y 63, Folios 99 y 100.

En dicho punto pienso poner un sugeto respetable y competente para atención de algunas Postas pagándolo de mi cuenta, y es a quien me permito indicar a V.E. para que si fuese de su agrado le mande dar la autorización que solicito, que es el Mayor D. Marcos Sierra, haciéndola extensiva hasta la población de las Totoras que es la vecindad más inmediata y que encubre muchos salteadores, y ordenar también si fuese de su superior agrado que le den a dicho señor por el Jefe Político de ésta media docena de tercerolas y sables, con la munición correspondiente, que por lo que hace al personal que se ha de ocupar lo pagaré de mi cuenta.

Espero a V.E. por su patriotismo atienda a la súplica que me he permitido hacerle."

Dios guarde a V.E. muchos años.

Timoteo Gordillo"

Por lo que podemos apreciar por nota[173] que textualmente trascribimos, esta petición fue autorizada:

"Santa Fe, julio 28 de 1862.

M.G.

Al Sr. D. Timoteo Gordillo.

Se ha recibido en este Ministerio la nota de V. de 24 del corriente, en que pide se autorice al Mayor D. Marcos Sierra en clase de Celador para que situándose en la Posta "3 de Febrero" en el Arroyo de las Tortugas contribuya en nombre de la Autoridad a garantizar la vida y propiedad de los vecinos de esta Provincia, atropellada en esa parte por vagos y malhechores que roban y tienen en constante inquietud a ese vecindario; autorizando igualmente a aquel funcionario para que revise guías, pasaportes y credenciales que justifiquen la propiedad, pudiendo apresar ladrones, quitar robos y dar cuenta a quien corresponda.

Persuadido el Gobierno de la justicia y oportunidad de la medida que propone no menos que del celo y vigilancia que V. muestra en favor de los interesados de la comunidad; expide en el día las órdenes necesarias habilitando y. autorizando

[173] Archivo General de la Provincia de Santa Fe, Libro Copiador de Notas del 26 de junio al 4 de diciembre de 1862, Folios 69 y 70.

oficialmente al Mayor D. Marcos Sierra para que proceda en el acto a encargarse de las funciones de celador en la enunciada Posta "3 de Febrero" y extensivo a la población de las Totoras

El Gobierno ordena igualmente con esta fecha a la Jefatura Política del Rosario se suministre a la partida que debe organizarse la media docena de tercerolas y sables con la munición correspondiente que pide V. en su citada nota y que en el caso posible de no haberlas se supla al menos con igual número de lanzas.

En cuanto a la dotación del Jefe que va a emplearse como ella no está determinada en el Presupuesto ni está creado el destino, ni habría medias de atenderlo, el Gobierno acepta el patriótico ofrecimiento del señor Gordillo y espera que la medida que va a tomarse indemnizará por los resultados favorables que de ella se esperan, el civismo y celo que muestra V. por la seguridad de los ciudadanos.

Dios guarde a V.

JOSE M. ZUVIRIA."

El Mayor Marcos Sierra se hizo cargo de la seguridad de la zona, aunque por razones que desconocemos, en octubre del año 1863 se retiró de la misma, por lo que nuevamente Timoteo Gordillo recurre al Gobierno Provincial, mediante la siguiente nota[174]:

"Rosario, Octubre 27 de 1863.

Al Exmo. Sr. Gobernador de la Provincia

Ciudadano Don Patricio Cullen

Exmo. Señor:

Con fecha 24 de julio de año p. pasado me permití hacer una solicitud para que nombrase de Celador al mayor Don Marcos Sierra, de la Posta "3 de febrero" en el arroyo de las Tortugas, con jurisdicción hasta la población de las Totoras, con el objeto de evitar los gravísimos males que ocasionan los ladrones.

V.E. tuvo la bondad de aceptar dicha solicitud nombrando al dicho Sierra como Celador y proveyendo de las armas necesarias, municiones, etc., para armar

[174] Archivo General de la Provincia de Santa Fe, Tomo Archivo del Gobierno 23, 1862 y 63, Legajo 18, Folio 1569 y v.

la partida que en mi indicada solicitud pedía.

Habiendo salido el señor Sierra del punto indicado, y estando en acefalía aquel punto, vengo a solicitar de V.E. que nombre Celador a D. Santos Valdés, si acaso fuere de su agrado, en la misma forma que estaba nombrado Sierra.

Incluyo a V.E. la nota pasada a este señor por V.E., la cual la he recogido como encargado de V.E. de celar sobre dicho punto.

Dios guarde a V.E. por muchos años.

TIMOTEO GORDILLO".

Estos malvivientes no sólo se ensañaban con la Empresa de Timoteo Gordillo, sino que atacaban a toda persona que se aventuraba por esos lugares, por lo que debían viajar en grupos; asimismo cuando se fundó la Colonia Tortugas, en más de una denuncia de ataques de indios no fueron éstos los responsables, sino esos malhechores que eran confundidos por los colonos[175].

A pesar de los esfuerzos de Timoteo Gordillo la situación no se normalizó de inmediato, sino luego de varios años, ya que como podemos apreciar en los Registros de la Parroquia de Bell Ville (Por esos tiempos todo el Departamento Unión de la Prov. de Córdoba dependía del Curato de San Gerónimo), en el año 1875 todavía se cometían asesinatos en la zona, según se detallan en el Acta de Defunción[176] que textualmente trascribimos a continuación:

"En el Cementerio de las Tortugas á diez y siete de Agosto de 1875 fueron sepultados dos cuerpos de hombres que se habían encontrado asesinados; por la papeleta de enrolamiento que a uno de ellos se le ha encontrado, se deduce, que se llama Antonio Palacios de la Provincia de San Luis, ignorándose el nombre y procedencia del otro: conste. Rubén Marquez."

Rubén Marquez era en ese tiempo el párroco de San Gerónimo (Bell Ville) y periódicamente visitaba la Colonia Tortugas para celebrar bautismos y casamientos; lo mismo hicieron los párrocos posteriores.

---

[175] Conversación mantenida por el autor con el Lic. Enrique Rossetto. – 2016.

[176] https://familysearch.org/search/image/index?owc=MLFQ-SPD%3A256058101%2C256057602%3Fcc%3D1974182

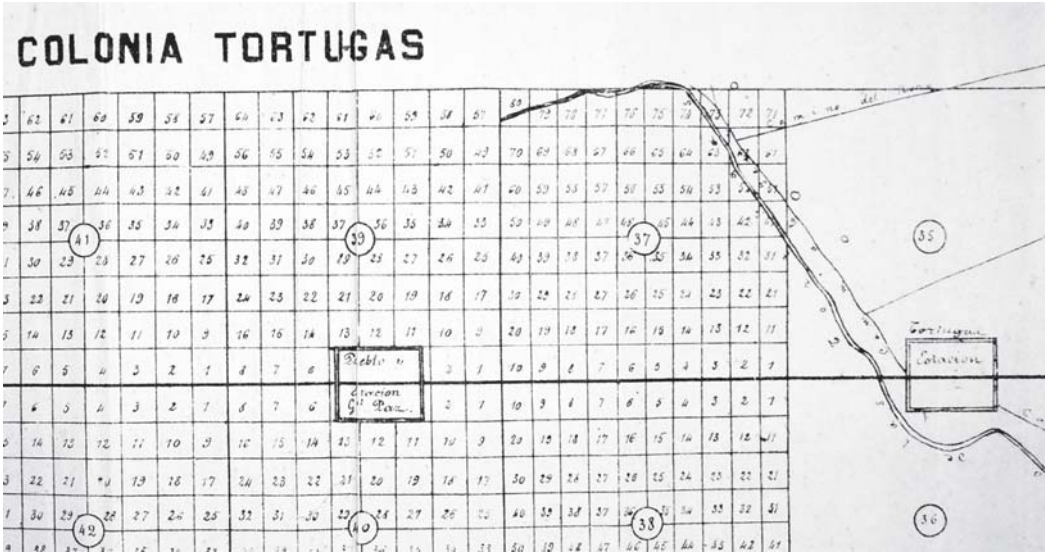


Fig. 6 - Sector de un plano confeccionado por el F.C.C.A., donde muestra la distribución de toda la Colonia Tortugas, archivado en la Dirección de Catastro de la Provincia de Córdoba, sin más detalles que lo que muestra el plano.

El Camino de Gordillo entraba a la Provincia de Córdoba en lo que actualmente es zona rural de General Roca, pasando aproximadamente a unos 3 Km al norte de la localidad.

En el sector de un plano de la Colonia Tortugas que mostramos a continuación (Fig. 6), donde no se precisa el año, pero es anterior a la inauguración de la Estación General Roca (1883), ya que aún figura como Estación General Paz, puede apreciarse un camino que partiendo de la Estación Tortugas (1866) paralelo al arroyo del mismo nombre llega en la legua 37 hasta el Camino de Gordillo, que en este caso, por lo que se puede leer, figura como Camino del Rosario, lo que nos indica que el mismo era utilizado por los pocos pobladores de la zona de esos tiempos.

Según narra Don Emilio Burzi en su libro[177], antes de la llegada de los primeros colonos (1870) ya había por lo menos cinco familias establecidas a la zona, dos al

[177] Emilio Burzi, General Roca – Hechos que jalonaron su crecimiento, 1988, p. 6.

sur de donde luego pasaría el ferrocarril y tres, a deducir por sus referencias habían construido sus viviendas en un cruce de caminos, agrupadas para una mejor protección contra los indios y cercadas por un profundo foso donde de noche también entraban los animales, los que a la mañana sacaban a pastar. Si consideramos que esas familias estaban al norte del futuro F.C.C.A., cerca del Arroyo de las Tortugas y que por esos tiempos el único camino que existía en esa zona era el Camino de Gordillo, es de suponer que dichas viviendas estaban edificadas muy cerca o a la vera del mismo, aunque Don Burzi en ninguna parte lo menciona. Demás está decir que todos esos terrenos fueron expropiados por el Gobierno de Córdoba para cedérselos al F.C.C.A., ya que estaban dentro de la legua al norte del mismo; así fue como la familia Ponce, que era una de las propietarias de esas tierras, se tuvo que trasladar a General Roca, donde todavía viven algunos de sus descendientes.

La primera posta sobre la Provincia de Córdoba se llamó «Espinillos» y según los mapas estaba ubicada a unos 27 Km del límite interprovincial con Santa Fe y aproximadamente a 2 Km al sur de donde posteriormente pasaron las vías del F.C.C.A.

Al respecto, Juan D. Delius en la página C9 de su trabajo expresa:

"…El Espinillo (apenas al sur de la posterior estación Marcos Juárez)…"

Acá debemos aclarar que esta localización no coincide con la que figura en el libro "Marcos Juárez, cien años de Historia…" y las personas que estudian la historia de dicha ciudad, ya que ellos toman la ubicación de la Posta en el barrio "El Panal", cercana a una laguna al norte del ferrocarril; no obstante, mientras no surjan más documentos aclaratorios nos inclinamos por lo expresado en los mapas, ya que todos coinciden en que estaba al sur de las vías, con la única diferencia que algunos la sitúan aproximadamente a 1 kilómetro, otros a 1,5 Km y otro a 3 Km, además en el plano de 1873 de la Colonia Tortugas, si bien el trazado se corta antes de llegar al cruce de las vías, la proyección del mismo concuerda con los mapas arriba mencionados: el cruce se producía a unos 6,3 Km al oeste de General Roca. Seguramente la laguna estaba en terrenos de la Posta y era utilizada como aguada para los animales de la misma.

Palabras finales

Por el momento es todo lo que podemos aportar sobre "El Camino de Gordillo", especialmente en lo referente a nuestra zona (localidad de General Roca), basado en la documentación que hemos podido reunir, faltando las restantes Postas ubicadas en la Provincia de Córdoba, más allá de Leones. Esperamos encontrar más material para ilustrar sobre el recorrido total de este camino, a fin de ponerlo en valor, ya que es muy poco lo que se conoce del mismo, especialmente por el poco tiempo que estuvo en uso a pesar de su importancia.

Bueno sería que en algún momento, las autoridades tomaran en cuenta lo que representó Timoteo Gordillo para el sistema de caminos en la Argentina y alguna ruta de importancia lleve su nombre.

Material consultado

MEMORIAS DE TIMOTEO GORDILLO. *Todo es Historia,* 1982, Nº 185, pp. 8-22.

BURZI EMILIO (1988). *General Roca. Hechos que jalonaron su crecimiento.*

AUTORES VARIOS (1987). *Marcos Juárez. Cien años de Historia.*

ROSSETTO, E. (2015). *Inmigración Europea en Argentina. Estudios de la Inmigración Piamontesa I.*

FERREYRA, Dr. RAMON (1866). *Derecho Administrativo General y Argentino.* P.218

DARO, DELMO F. M. (1978). Apuntes Históricos de la Colonia y el Pueblo de Armstrong (Sta. Fe) desde sus orígenes hasta 1972.

PLANO ILUSTRATIVO DE LOS TERRENOS EXPROPIADOS PARA SER ENTREGADOS AL F.C.C.A. (Aprox. 1866). Extraído del libro de Delmo F. M. Daro arriba detallado.

PLANO DE LA COLONIA TORTUGAS 1873. Propiedad del Museo «Don Emilio Burzi» de Gral. Roca (Cba.).

PLANO DE LA COLONIA TORTUGAS. Carpeta Marcos Juárez. Dirección General de Catastro de la Provincia de Córdoba.

AGN-MAP 1875 - Mapa de la Rep. Argentina para la Exposición de Filadelfia del año 1875.

MAPA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE 1872. Por el Ing. y Agr. C. de Chapeaurouge.

CARTA POSTAL.

MAPA DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA 1866. S. Echenique.

MAPA DE LA PROVINCIA DE CÒRDOBA 1871.

MAPA GENERAL DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA 1883. Por don Luis Brackebusch.

MAPA OFICIAL DE LA PROVINCIA DE CORDOBA 1924.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN.

ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.

DIRECCIÓN GENERAL DE CATASTRO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA.

www.pampa-cordobesa (2016)

www.rosariocultura.gob.ar/galerias/archivos (2016)

http//es.wikipedia.org./wiki/Julian_de_Bustinza (2016)

VILLA ALPINA Y LOS VESTIGIOS DE UN PASADO REMOTO

Esther Haideé Matos

Resumen

Para informarnos de tiempos remotos relacionados con nuestros predecesores debemos recurrir a fuentes arqueológicas o sea, a testimonios materiales. Por ello es muy importante que cuando se detecten huellas del pasado, previa valoración, se las preserve. Esto implica decir que, a través de un acto voluntario y si se quiere selectivo, puede decidirse si un *"…objeto "a secas" se convierte en objeto de patrimonio cultural."*[178]**.**

Las palabras precedentes enmarcan el presente trabajo que da cuenta de **un hábitat Comechingón patrimonializado**. Este se emplaza en un paraje serrano cordobés del Valle de Calamuchita, escasamente poblado: la bellísima Villa Alpina. En tiempos remotos fue tierra de comechingones. Algunas rocas testimonian su presencia. Pero es el hombre que la habita hoy, europeos y criollos, los que valorizaron los vestigios y los preservan, dando cumplimiento al deber impuesto por la constitución provincial. ¡Todo un ejemplo a imitar!

Introducción

Quienes accedan a este trabajo podrán apreciar el comportamiento de un pequeño poblado heterogéneo respecto de un sitio arqueológico. Visualizarán que no es letra muerta aquella disposición constitucional cordobesa que, al señalar cuales son los deberes de toda persona, dice:

"Resguardar y proteger los intereses y el patrimonio cultural y material de la Nación de la Provincia y de los Municipios"[179]

---

[178]Gobierno de la Pcia. de Cba., Ministerio de Educación, Secr. de Educ., Subsecr. de Promoción de Igualdad y Calidad Educativa, Dirección General de Planeamiento e Información Educativa, *"Patrimonio Cultural en Educación"*, Revista, 2010, Pág.27.

[179]Constitución de la Provincia de Córdoba, Art. 38, Inc.4to, año 1987.

La presente producción tiene la intencionalidad de poner de manifiesto la existencia de **un hábitat Comechingón patrimonializado** y el proceder ejemplificador de los lugareños, a la espera de que sea un aporte para todos aquellos que se interesan por el estudio de estos temas.

Quien escribe se vio motivada a dejar documentada la experiencia a raíz de ser conocedora que Villa Alpina, en tiempos remotos, había tenido la presencia de comechingones y nunca había dado con testimonios materiales como los que se comentan en el trabajo.

Es meritorio consignar que al reservorio histórico se accede al ser informada de su existencia por un nativo de la zona quien, además, auspició de guía. Pero también debe destacarse que, navegando por la Web, en busca de datos sobre Villa Alpina, se pudo conocer que el sitio analizado figura como:

"*Paseos por lo más lindo de la Villa"*[180]

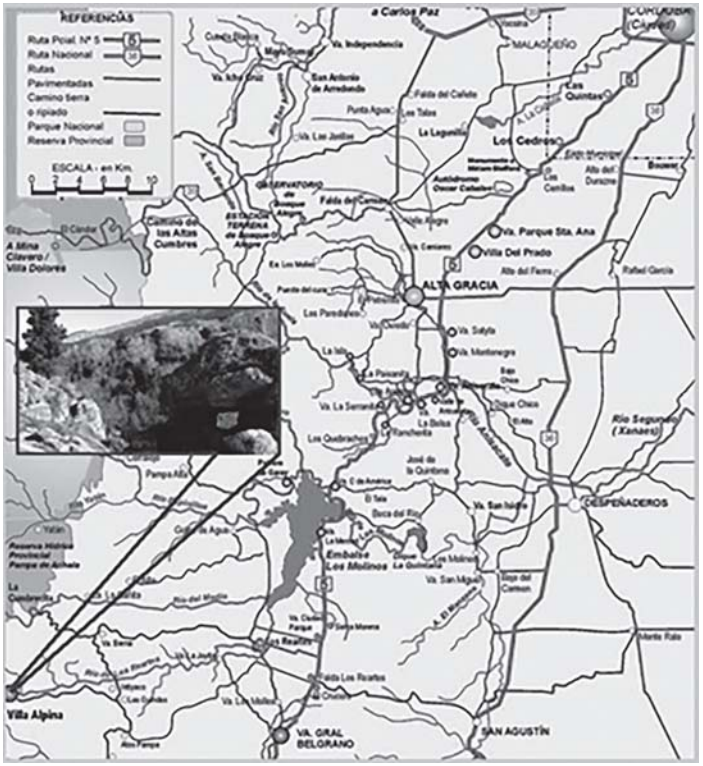
Desarrollo

Para conocer sobre el pasado lejano de nuestros predecesores se debe recurrir a fuentes arqueológicas. Es decir, a huellas materiales. Son estas las que ilustran en el presente como fue el ayer de nuestros antepasados, como fue su cultura. Por ello es interesante no sólo que se detecten testimonios sino que se preserven. Cuando el hombre, en su accionar, da con indicios concretos del ayer tiene la potestad de atribuirles valor, de asignarles significatividad, de permitir su preservación posibilitando que otros los conozcan y se sirvan de ellos. Con esto quiere manifestarse que, a través de un acto voluntario y si se quiere selectivo, puede decidirse si un *"...objeto "a secas" se convierte en objeto de patrimonio cultural."*[181].

Acciones de esa envergadura benefician a la humanidad ya que permiten que un bien de las características señaladas se perpetúe en el devenir histórico, dando

[180]http://www.villaalpinacordoba.com.ar/index.htm - julio 2011.

[181]Gobierno de la Pcia. de Cba., Ministerio de Educación, Secr. de Educ., Subsecr. de Promoción de Igualdad y Calidad Educativa, Dirección General de Planeamiento e Información Educativa., *"Patrimonio Cultural en Educación"*, Revista, 2010, pág. 27.



Ubicación Geográfica de Villa Alpina

oportunidad a nuevas interpretaciones que pueden llevar a modificar la información existente.

Siguiendo "*...las reflexiones que nos aporta Ballart, podemos afirmar que los objetos que permanecen en el tiempo transmiten de una manera directa a los individuos noticias y sensaciones que provienen del pasado, ya que están presentes ante nuestros sentidos y además se pueden tocar (Kubleer, 1962).*"[182]

En el párrafo precedente esta latente la idea de patrimonialización cuando se hace alusión a que el hombre, frente al vestigio del pasado, puede valorarlo, ignorarlo, relativizarlo. Esto permite decir que:

[182]*Ibidem*, pág. 27

"...el patrimonio es una construcción social que se realiza a partir de valoraciones de los bienes heredados por grupos particulares de personas, que los interpretan y les dan sentido y significado, de acuerdo con su propia forma de ver el mundo..."[183]

Todo cuanto se ha expresado tiene como finalidad enmarcar la presentación de un espacio geográfico que, por contener evidencias de haber sido un hábitat Comechingón, está patrimonializado. Tan valiosa "*herencia tangible del pasado*"[184] se emplaza en la provincia de Córdoba, República Argentina, en un poblado pequeño: la encantadora Villa Alpina. A modo de orientar su ubicación, las distancias son: 118 Km. de la ciudad de Córdoba por ruta 5,40 Km. de Villa General Belgrano (Calamuchita) y 12 Km. de Cumbrecita por sendero.

En primera instancia se reseñarán particularidades del lugar y luego se trabajará el bien patrimonializado.

Villa Alpina se sitúa en el Valle de Calamuchita, al pie de las Sierras Grandes. Es atravesada por el Río Los Reartes que, a lo largo de su recorrido, va siendo alimentado por arroyos y vertientes. Imponentes cerros la rodean como el de La Mesilla, el Negro y el Champaquí que es el más alto de la provincia. La Villa es una de las puertas de su acceso. El paisaje agreste y bello, muy semejante a los Alpes Europeos, le legó el nombre. Es habitada regularmente por criollos pero varias familias europeas han instalado sus casas de descanso. Cuenta con una nutrida y variada vegetación exótica (zarzamoras, álamos, acacias, sauces, mimbres, pinos, robles, abedules, eucaliptos) siendo la vegetación autóctona muy escasa. Predominan extensos bosques de coníferas, encontrándose algunos sectores parquizados.

Este pintoresco y apacible lugar, considerado el "oasis forestal de las Sierras Grandes", aloja una interesante herencia cultural: **aleros rocosos con morteros en sus inmediaciones**. Estos testimonios son los que llevan a inferir que el lugar fue habitado temporalmente por comechingones. El sustento teórico de tal afirmación se encuentra en expresiones como:

[183] *Ibidem*, pág. 28
[184] *Ibidem*, pág. 29

Vista Panorámica de Villa Alpina

"En las pampas de altura, (...) son numerosos los abrigos rocosos con evidencia de ocupaciones breves de poca intensidad".[185]

"...hay abrigos emplazados cerca de cursos de agua permanentes y de terrenos aptos para la agricultura, pero por sus dimensiones no pudieron albergar a más que a unos pocos individuos y tienen restos relacionados con múltiples actividades...".[186]

Por otro lado, contemplando detenidamente el paisaje de análisis, cuanto se expresa en las citas precedentes, puede constatarse.

En un importante macizo granítico se ubican dos aleros y en sus proximidades, morteros de distinto tamaño, dispuestos de modos diferentes. Por ejemplo, cuatro están en la línea lateral del alero más grande y en sus proximidades dos más; los

[185]Bonnin, Mirta y Laguenes, Andrés, *"Esteros y algarrobales. Las sociedades de las sierras Centrales y la Llanura Santiagueña"*, en Nueva Historia Argentina, tomo I, Bs. As., Sudamérica, 2000, pág. 163.
[186]Ibidem, pág. 174.

restantes: dos grandes al frente del otro alero y otro más pequeño, en la entra del mismo. La "roca huellada" está próxima a un curso de agua que desemboca en el río de Los Reartes y a una planicie o "cañada" como la llaman los lugareños.

En el sitio descripto y que se ilustra con las siguientes imágenes, hay dos carteles que indican ***"PRESERVE ESTE LUGAR PRIMITIVO ASENTAMIENTO ABORIGEN"***.

En las proximidades de la zona señalizada hay una formación rocosa que contiene un agujero, a modo de mirilla, desde el cual se puede dominar el paisaje surcado por un arroyo.

Agujero en la roca…

A la entrada del camino de ingreso al lugar reseñado hay otro anuncio que expresa ***"RESERVA NATURAL"***, acompañado de la señal *"Prohibido Cazar"*.

La cartelería indicada es la que lleva a considerar el paisaje casi virgen comentado como **un hábitat Comechingón patrimonializado**.

Pero hay otro dato que enriquece esta idea. En un sitio de Internet que promociona las bondades de la Villa serrana, al momento de sugerir paseos posibles por el lugar, incluye el predio tratado dentro de los "*Paseos por lo más lindo de la Villa*", señalando:

"Este paseo comienza en el Río Los Reartes subiendo hacia la zona residencial donde se puede apreciar numerosas casas de distintos estilos pasando por arroyos pequeños, valles arbolados con bancos para descansar y apreciar el paisaje**, encontrará también aleros con morteros de los primeros pobladores de estos lugares los indios comechingones**".[187]

[187]http://www.villaalpinacordoba.com.ar/index.htm - julio 2011.

Conclusión

Villa Alpina, el "oasis forestal de las Sierras Grandes", una de las puertas de ingreso al cerro Champaquí, donde conviven extranjeros y criollos, no sólo alberga sino que preserva una **herencia tangible del pasado remoto**. Son estas cosas las que, a modo de puente, nos contactan con el pasado y nos permiten ser memoriosos. ¡Qué ejemplo digno de ser imitado!

Bibliografía – Sitios de Internet

BONNIN, Mirta y LAGUENES, Andrés, *"Esteros y algarrobales. Las sociedades de las sierras Centrales y la Llanura Santiagueña"*, en Nueva Historia Argentina, tomo I, Bs. As., Sudamérica, 2000.

BUSTINZA, Juan Antonio y RIBAS, Gabriel Antonio, "*De la Prehistoria al siglo XV*", Capital Federal, a-Z editora, 2005

Constitución de la Provincia de Córdoba, 1987, Art. 38, Inc.4to.

Gobierno de la Pcia. de Cba., Ministerio de Educación, Secr. de Educ., Subsecr. de Promoción de Igualdad y Calidad Educativa, Dirección General de Planeamiento e Información Educativa., "*Patrimonio Cultural en Educación",* Revista*,* 2010*.*

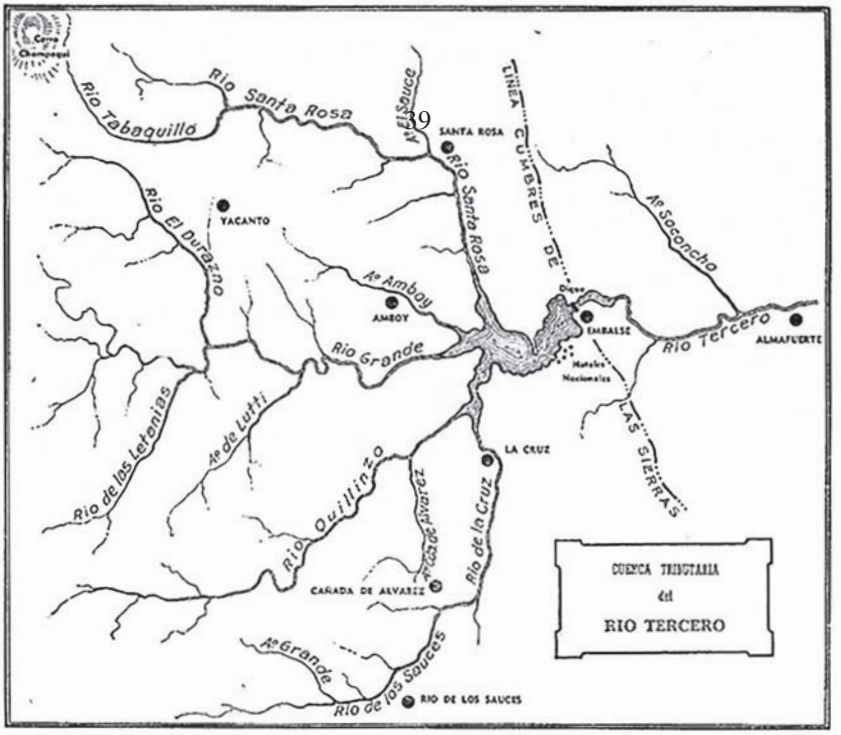
http://es.wikipedia.org/wiki/Paisaje - julio 2011

http://www.villaalpinacordoba.com.ar/index.htm - julio 2011

http://www.visitecalamuchita.com.ar/villaalpina/ -julio 2011

CAMINOS DE AGUA.
EL RÍO CTALAMOCHITA O TERCERO

Rubén Santiago Rüedi



Cuenca del río Ctalamochita, que aquí figura como Tercero.
(Extraído de "Geografía de Córdoba" –Alfredo Terzaga–)

Cuando todo era silencio

Primero fue el río y luego la vida en torno al rumor de sus aguas.

En lo profundo del tiempo, cuando los hombres que se desplazaban sobre la faz de la tierra buscando el sitio propicio para desarrollarse en comunidades aún no habían llegado al centro geográfico de la actual República Argentina, el río Ctalamochita ya serpenteaba entre el pródigo vergel de la llanura buscando derramarse en el mar.

El amanecer era un canto alado. Al asomar el sol sus primeros rayos, el concierto de las aves canoras estallaba en coloridas notas llenando de música el cerrado paisaje y un pentagrama de trinos estremecía la fronda del bosque. Al caer la tarde, entre añejos algarrobos, chañares y molles, la letanía del crespín preanunciaba la oscuridad.

La noche tenía su propia música. El rugido de los grandes felinos aventaba el nocturnal paseo de la corzuela y la vizcacha. Este era hábitat del jaguar y el puma, el gato onza y el aguará. Y en tiempos aún más lejanos, el imponente megaterium y el gliptodonte saciaban su sed en el río; mientras el scelidotherium se sostenía en sus patas traseras para depredar el follaje de los árboles circundantes. Era éste el perezoso terrestre más pequeño de los que vivieron hace diez mil años: medía tres metros y medio de la cabeza a la cola y pesaba quinientos kilogramos.

Hasta las tierras surcadas por el Ctalamochita llegaba la mega fauna sudamericana que vivió hasta hace aproximadamente 8.500 años y que estaba compuesta por animales originados en la propia América del Sur entre los que podemos citar, además de gliptodontes y megaterios, a macrauquenias, toxodontes y milodontes, entre otros.

Pero además, al quedar conformado hace tres millones de años el istmo de Panamá, ingresaron a Sudamérica mastodontes, equinos, felinos, cérvidos y cánidos, entre varias especies más. Estos animales fueron ocupando la mayoría de los nichos ecológicos de aquella época y actualmente sus restos fósiles pueden ser encontrados en las regiones de llanura y en las zonas montañosas.

Luego llegó el hombre y todo se transformó; pero las aguas de nuestro río continuaron con su milenario rumor.

En épocas pretéritas, el Ctalamochita cobijaba en sus entrañas a gran parte de la fauna ictícola que aún abunda en el Paraná; cuando todavía la mano del hombre no había alterado su desplazamiento con la construcción de los diques.

En las lagunas circundantes, cigüeñas, flamencos, garzas, patos e infinitos habitantes del sistema lacustre convivían en armonía con los coipos y los carpinchos. Esta armonía natural aún perdura en algunas zonas ribereñas del río

Pero en las entrañas del bosque y en los claros cubiertos de pastizales, principalmente a comienzos y finales del estío, los ofidios se desplazaban al ritmo

de sus nervios buscando la presa asignada por la naturaleza para su subsistencia. La más variada ponzoña deambulaba entre la fronda y los bañados.

Todo estaba diagramado por la mano de natura para que este lugar del universo fuera el hábitat, con las condiciones propicias, para albergar a una síntesis completa de la flora y fauna de la llanura.

Poco queda de lo que había entonces. El río ya no es el mismo y distinta es la fisonomía del paisaje. Todo se fue modificando o desapareciendo a medida que el desarrollo evolutivo del hombre lo empujaba a transformar su hábitat, muchas veces en detrimento del dibujo original de la naturaleza.

También el color del río se modificó. Producto de la acción del hombre, fue perdiendo las capas de arena que la naturaleza minuciosamente y a través del tiempo depositara en su fondo. La disminución de esas capas lo convirtió en un cauce fluvial de terrosas tonalidades perdiendo su antigua transparencia.

Otro era su caudal y su cauce cuando a sus orillas habitaba el aborigen, o cuando deslumbró con su torrente de verano a los hombres de la Conquista. Y su aspecto también era otro hasta hace unas pocas décadas, cuando su márgenes excedían bastante los actuales límites costeros.

Siguiendo su curso ingresaron al interior del actual territorio de Argentina los primeros europeos que llegaron a esta parte de América. Fue siempre el río un camino de agua que orientaba a los distintos grupos humanos que se desplazaban por el centro geográfico del país y es la memoria indeleble de sus orígenes. A sus orillas se forjó la historia de la pródiga región que tiene a Villa María como epicentro. Los diferentes componentes humanos que la habitaron, utilizaron el curso fluvial de acuerdo a sus circunstancias y al tiempo que les tocó vivir.

Es decir que fue el camino de agua que siguieron varios de los grupos humanos que poblaron nuestra tierra.

Cuenca del Ctalamochita

El más importante de los ríos de la provincia de Córdoba se origina en una cuenca tributaria de aproximadamente dos mil quinientos kilómetros cuadrados. Esta cuenca tiene al Oeste como límite las altas cumbres de la Sierra Grande, en una extensión de setenta y cinco kilómetros, desde el Champaquí hasta el cerro de

Los Cocos. Al Este, el límite lo marcan la Sierra de los Cóndores y La Cumbrecita, conformada hacia el Norte por cerros deprimidos.

De Norte a Sur, los principales cursos fluviales de esta cuenca son los ríos Tabaquillo, San Miguel y Santa Rosa; este último con naciente en el cerro Champaquí. Luego, siguen el arroyo Amboy y los ríos El Durazno, Río Grande, Las Letanías, Quillinzo y de La Cruz o de Los Sauces. El Santa Rosa, el Grande y el de La Cruz son los más extensos en cuanto a recorrido y confluyen en el sitio hoy ocupado por el lago artificial del dique de Embalse de Río Tercero, donde se encuentra la central nuclear homónima. Esta represa, al igual que las de Cerro Pelado y Piedras Moras, se construyó con el propósito de generar energía hidroeléctrica y regular el caudal del río.

Así formado, el río Ctalamochita comienza su tránsito hacia el Este atravesando la sierra Oriental por estrechos pasos que lo encajonan y forman saltos. Al igual que los otros cuatro cursos fluviales de la provincia de Córdoba, el Ctalamochita corre de Oeste a Este, pero siendo el único que es afluente directo del Paraná y, por lo tanto, afluente superficial indirecto de la Cuenca del Plata.

Ya en zona de llanura, su cauce se ensancha considerablemente y alcanza la mayor extensión en cercanías de Villa Ascasubi. Luego de surcar la penillanura, ingresa a la Pampa Húmeda y en su marcha cubre una totalidad de trescientos kilómetros.

Al pasar por Villa María adopta la forma de río de llanura y sus barrancas son mucho menos pronunciadas.

En esta zona del departamento General San Martín, al sur del río Ctalamochita y con rumbo aproximadamente paralelo a éste, se encuentra el arroyo Cabral, cuyo curso se hace indefinido al este de la Ruta Provincial 4, entre las localidades de Sanabria y Ausonia. Este arroyo es un paleocauce –antiguo cauce– del río que se reactiva en épocas de fuertes lluvias.

Después de atravesar las ciudades de Villa María y Villa Nueva, el Ctalamochita experimenta variaciones de importancia y llega a angostarse considerablemente en la zona de Bell Ville, donde corre en medio de barrancas de entre cinco y diez metros de alto y su lecho es más toscoso. Pasando esta ciudad, describe un amplio arco hacia el Sur, para recibir en las inmediaciones de Saldillo e Inriville, en el departamento Marcos Juárez, las aguas del curso inferior del río Cuarto, llamado

en esa zona río Saladillo. Unidas ambas corrientes el río prosigue hacia el Este y luego de recibir el aporte de los arroyos Tortugas, por la margen izquierda, y Las Mojarras, por la derecha, se interna en la provincia de Santa Fe con el nombre de Carcarañá, para desembocar luego en el río Paraná al norte de la ciudad de Rosario.

Las excelentes aguas del Ctalamochita, ricas en minerales y óptimas para el consumo humano luego de su potabilización, albergan una fauna ictícola relativamente reducida, particularmente, como ya dijimos, a partir de la construcción de los diques emplazados en su curso. Hasta la construcción del dique de Carcarañá remontando el río llegaban hasta nuestra región surubíes, pacúes, dorados y otras especies. Actualmente es habitado por mojarras, bagres, anguilas, bogas, viejas del agua, palometas y dientudos. En épocas de creciente suelen aparecer algunos dorados. También es hábitat de coipos y motivo de asentamiento de aves lacustres, como así también de variada fauna ornitológica.

Bajo las aguas de este curso fluvial subyace la principal fuente de agua subterránea de la provincia de Córdoba, en cantidad y calidad. Se trata de un caudal muy importante y apropiado para el consumo humano que corre en forma casi paralela a lo largo de todo el cauce superficial, desde la zona serrana de Córdoba hasta la provincia de Santa Fe.

El propio río es la fuente de recarga de agua hacia esas napas, en diferentes puntos. Por lo tanto, la calidad del río y de los varios lagos que lo estancan influye de algún modo en las napas. De esas aguas, toman los habitantes de numerosas ciudades ubicadas sobre el cauce. Pero además esas mismas napas, en el área de Villa María, son la fuente de la que se extrae para los acueductos que llevan agua potable a zonas cordobesas que no la tienen, como todo el Noreste, Este y parte del sur provincial.

Bajo tierra, las napas ocupan hasta tres o cuatro kilómetros a ambos costados del cauce superficial del río. Como recurso, son estratégicas para la provincia de Córdoba.

Orígenes y significados del nombre

A partir de la llegada de los conquistadores españoles nuestro río tuvo diversas denominaciones. Los primeros europeos lo llamaron Amazonas, tal vez por observarlo en época de creciente. Con este nombre figura en un mapa de 1593. Ya

con la llegada de Jerónimo Luis de Cabrera fue bautizado como río de Nuestra Señora y finalmente como Tercero, por ser el orden que le corresponde, contando de Norte a Sur, entre los cinco principales ríos de la provincia de Córdoba. Como Tercero figura en un mapa de 1692 y con ese nombre en toda la cartografía de los siglos XIX y XX.

En el año 1984, a través de una ley provincial que tuvo la intención de que los principales ríos de Córdoba recobraran sus nombres aborígenes preservando el impuesto por la Conquista, pasa a llamarse oficialmente Ctalamochita. La ley contempló, además, el cambio de nombre de otros ríos provinciales que también recuperaron su designación supuestamente aborigen; por lo que el Primero pasó a llamarse Suquía, al Segundo se lo designó como Xanaes, al Cuarto como Chocancharava y al Quinto como Popopys.

Según el historiador Pablo Cabrera, el nombre de nuestro río es el mismo con el que los aborígenes llamaban al valle que el curso de agua transita en sus comienzos: "...Ctalamochita, hoy Calamuchita, por sus bosques de algarrobos y molles...". Esta región serrana apenas mantiene alterado el viejo nombre indígena. Es decir que Pablo Cabrera le asigna al río la posibilidad de llamarse como el valle que atraviesa, pero no determina que el río tenga ese nombre por sí mismo.

Para Aníbal Montes, Calamuchita fue el nombre de la cuenca superior del río, que también llevó su denominación. Los españoles llamaron Sierras de Calamuchita a la que hoy se conoce como de Comechingones. La voz mochi se refiere al molle, el sufijo ita indica abundancia y por ello se supone que mochita indica "los mollares". El término cala se refiere a la sierra, así como «guasa cala» significa "tras la sierra".

Según la interpretación de Aníbal Montes, se puede decir entonces que el molle, árbol característico, es el que habría originado el nombre de la región de Calamuchita–Ctalamochita, su viejo nombre indígena y por ende el de nuestro río. No obstante, esta acepción también podría significar "loro de los molles".

Por su parte, Carlos Paulí Álvarez dice que "si aceptáramos lo de Ctalamuchita, podríamos llegar a pensar que se trata de los nombres de tres importantes árboles: tala, molle y algarrobo, este último bajo apócope. Es decir Tala-muchita-taco = tala-muchi-ta".

Otro significado lo da la quichuista Edith Manera, quien lo interpreta como topónimo proveniente de los términos mojchi, colutorio –enjuagatorio medicinal–

, y tala, por el árbol. O sea, "colutorio de tala".

Pero en un exhaustivo estudio sobre las toponimias de los cinco principales ríos de Córdoba, el historiador Ulises D´Andrea profundiza en la problemática y llega a conclusiones que ponen en duda la acepción aborigen del nombre del río llamado por ley Ctalamochita. D´Andrea indagó en toda la cartografía existente sobre los ríos de Córdoba para llegar a la conclusión de que en ningún mapa se menciona a este río con el nombre que le impuso la Ley Provincial 7105-84. El investigador dice:

En cuanto al río Tercero o de Talamochita, no figura en ningún mapa. En los primeros documentos antes que Tercero figura como río de Amazonas y después como río de Nuestra Señora (…). En un documento del gobernador Ramírez de Velazco, anterior a 1583, figura como río de Talamochita y también, en otros documentos, como río de Calamuchita. Pero es evidente que se refieren al valle o a la provincia de ese nombre y no como nombre del río en si, ya que para esa época aparece con la designación de Tercero.

A continuación, D´Andrea cita la cartografía consultada:

En el mapa de C. de Jode de 1593 figura con el nombre de Amazonas. En el mapa de Sansón de 1692 y en de Del´Isle de 1703, Dánville de 1748, Vaugond de 1776 y Robertson de 1777, aparece como río Tercero y también con ese nombre en todas las cartografías de los siglos XIX y XX.

Con respecto al agregado de la letra "c" precediendo la palabra Ctalamochita, seguimos a Ulises D´Andrea quien textualmente afirma: "Podemos agregar que los idiomas aborígenes eran todos guturales y nasales y los españoles anotaban a veces hasta de tres formas distintas una misma palabra. Por ejemplo diaguitas, yuguitas, yunguitas, etcétera".

No hay certezas, entonces, que sustenten la aseveración del nombre aborigen del río sobre el que se recuesta la ciudad de Villa María; más aun teniendo en cuenta que la diversidad de lenguas aborígenes habladas en el territorio de la actual provincia de Córdoba se diluyeron con los estragos que la conquista española hizo entre los pueblos autóctonos.

Sí podemos afirmar que los españoles nombraron a los ríos de acuerdo a su disposición geográfica y de Norte a Sur, como Primero, Segundo, Tercero, Cuarto y Quinto.

Ni siquiera el río Suquía, único que aparece con este nombre en el acta de fundación de Córdoba –"...que los aborígenes llaman Suquía..."–, tiene antecedentes en la lengua que hablaban los comechingones, ni en el quechua de los yanaconas llegados con Jerónimo Luis de Cabrera en 1573; pero sí en un vocablo de la lengua de los sumos, descendientes de los caribes de la Antillas Menores, que significaba brujo, hechicero, médico.

Pero como todo nombre tiene su origen y la búsqueda es una constante de la Historia que la justifica como ciencia, por iniciativa del historiador Ulises D´Andrea miramos hacia los primeros europeos que llegaron al valle de Calamuchita y también nombraron lugares. Posiblemente entre la quincena de hombres europeos que pisó tierra cordobesa por primera vez, venía un aragonés oriundo de un pueblo vecino a Teruel. Y ese pueblo se llama Calamocha. Y Calamocha tiene un río que lo atraviesa. Y el diminutivo de Calamocha no es otro que, vaya casualidad, Calamochita.

En un documento de la época de la fundación de Córdoba se menciona al valle que atraviesa el río en sus orígenes como "Calamocha". ¿Fue entonces uno de los hombres que acompañó a Francisco César en la primera incursión de los conquistadores españoles por territorio argentino quien llamó al valle de esa manera, en alusión a su aldea natal, asombrado por la belleza natural del valle y ante la emoción que tamaña epopeya despertaba en sus protagonistas venidos de allende los mares?

No hay constancia documental que así lo certifique, pero sí la tenemos de la existencia de Calamocha en España.

La fauna, la flora y la tierra

El hombre influyó sobre el sistema ecológico primitivo y muchas especies características de esta región fueron desapareciendo, particularmente desde que la colonización agrícola tomó impulso en la última década del siglo XIX.

En la actualidad es casi imposible hallar comunidades vegetales intactas: el desmonte, el fuego y el arado han alterado irreversiblemente la vegetación nativa, aun en campos de inferior calidad, que son los menos modificados, como así también en el área vecina a vías férreas. En su lugar, existen cultivos agrícolas –soja, sorgo, trigo, maíz, etc.– y pasturas, particularmente basadas en la alfalfa y especies tolerantes a las condiciones del suelo.

En cuanto a las especies arbóreas originarias de esta región, algarrobo –blanco y negro–, tala, chañar y espinillo son las principales. Además, se incorporaron especies foráneas que encontraron aquí excelentes condiciones naturales para su reproducción y que desplazaron a otras originarias. Entre las que introdujo el hombre se encuentran el paraíso –importante en el pasado por no ser atacado por la langosta–, eucaliptos, acacia blanca, olmo, casuarina y álamo.

Dentro de la fauna actual hay marsupiales como la comadreja y mustélidos, entre los que se cuentan hurones, zorrinos y coipos; estos últimos en las márgenes del río y en lagunas circundantes. La familia de los roedores está integrada por ratas, lauchas, ratones, vizcachas y liebres. Murciélagos de distintas especies se encuentran dentro de los quirópteros y entre los desdentados abundan mulitas y peludos. Los reptiles y batracios están representados por iguanas, lagartijas, ofidios, sapos, ranas y escuerzos.

En lo relativo a la fauna alada, los campos de nuestra región son habitados por aves rapaces como lechuzas y búhos; también por caranchos, chimangos, gavilanes, halcones peregrinos y el mítico caburé, entre otras. Como así también por palomas torcazas, perdices y martinetas. Abunda, además, el martín pescador, la urraca, el picaflor, el hornero, la calandria, el tordo, el jilguero y el popular gorrión –llegado a estas tierras en las últimas décadas del siglo XIX–, dentro de una amplia gama ornitológica.

Transitan además por esta zona aves migratorias como tijeretas, corbatitas, churrinches, benteveos y las infaltables golondrinas de varias especies que llegan con los primeros calores.

Son muchas las especies de zancudas contenidas en los ecosistemas de lagunas y bañados; entre ellas, las más referenciales son las gaviotas, teros, gallaretas, garzas, bandurrias, flamencos, chajás y cigüeñas.

Villa María se encuentra ubicada a 63º 16´ de longitud oeste y a 32º 25´ de latitud sur. La región cuenta con un clima templado ideal para el desarrollo de la vida vegetal, animal y humana. Es una llanura en la que no existen plegamientos, por lo que no hay accidentes orográficos. Su altura sobre el nivel del mar es de 198 metros y sus suelos se inclinan hacia el Sudeste en suave pendiente.

Por aquí pasa la línea divisoria que divide la Pampa Húmeda cordobesa, de Norte a Sur, en central y oriental.

La región se caracteriza por tener el aspecto de pampa húmeda herbácea carente de piedras y conforma una extensa llanura desprovista de los árboles que antaño se apretujaban en los grandes bosques. Los suelos son livianos, compuestos por 50% de arcilla y 38% de arena, aproximadamente. El humus promedio es de diez por mil. Estas praderas sufren una creciente erosión eólica.

Transformación del paisaje

El tiempo, que todo lo transforma con su paso implacable, a través de la intervención humana fue modificando el paisaje original de llanura donde se asienta Villa María.

Al oriente de esta ciudad y aproximadamente a partir del punto donde se encuentra la localidad de Bell Ville, se extendía la típica pradera sin árboles cubierta de pastos naturales. Son fuentes sumamente apreciables las crónicas escritas por viajeros de aquellos tiempos que a su paso relataban todo lo que veían, tanto sobre las características geográficas como de los comportamientos humanos.

La crónica de un viajero inglés que pasó por la región en estudio, bien sirve para tener una perspectiva del paisaje primigenio. Así narró el diplomático WoodbineParish lo que vio al atravesar estas tierras a principios del siglo XIX:

...después de pasar la posta de Fraile Muerto, sobre el río Tercero, el aspecto del país principia a cambiar: presenta ya sus ondulaciones, y al fin se encuentra término al monótono paisaje de las pampas, por las que no se ve otro árbol más que uno u otro solitario ombú, alzándose como un marco gigantesco en aquellas llanuras interminables. (…) El viajero se complace al fin en la vista de arboledas y bosques, que se van haciendo más densos cuanto más se aproxima a las sierras de Córdoba.

Por su parte, el capitán Andrews, viajero también británico que por estas tierras pasara en su viaje desde Buenos Aires a Potosí y Arica, dejando luego sus impresiones plasmadas en un libro, dice:

Cuando llegamos al primer río llamado Saladillo, noté la acción del fuego sobre sus orillas en época remota. La sólida marga del cauce está mezclada con conchas calcinadas. Pasando Barrancas, el viajero, seis leguas más adelante, llega al Fraile Muerto, donde comienza la subida. Las postas son regulares y la mirada

se alivia de la penosa, negra uniformidad de las pampas. El follaje del monte bajo ahora alegra los ojos. La naturaleza acreciente en belleza a medida que continúa la ascensión y se presenta un variado y rico espectáculo. (…) Pronto cambia esta variada perspectiva en denso matorral que se mantiene casi todo el camino hasta Córdoba, salvo en la vecindad del río Tercero y de otros arroyos que lo interceptan.

Todo aquello se fue modificando por la acción humana, que ya en la primera mitad del siglo XIX había comenzado a cambiar la fisonomía del paisaje y el contexto ecológico con el cultivo de un poco de trigo y de frutales y con el pastoreo de la ganadería criolla a campo abierto, para luego transformar este medio en forma completa.

Después, la radicación del inmigrante y el inicio de la explotación agrícola en gran escala, sumado a la aplicación de conocimientos genéticos en la ganadería, produjeron la desaparición de la mayor parte del bosque nativo y de las extensas praderas de pastos naturales.

Entonces fue otro el paisaje y hoy, ante los ojos del hombre, donde otrora reinara el pajonal o el bosque aborigen, deslumbran las llanuras cubiertas de cereales, oleaginosas, forrajeras; o el ganado criado a cielo abierto, definiendo los rasgos de la llanura cordobesa con la impronta de la producción agropecuaria.

El presente libro tiene como objeto contribuir a desentrañar la historia de los caminos de Córdoba que tanto tienen por decirnos, pero sobre todo contribuir a la difusión y recuperación del Patrimonio Histórico Provincial.

Preguntarse el porqué de ésta temática es simplemente responder a nuestra historia: los caminos de los que se hablarán en este libro fueron transitados desde tiempos remotos por nuestros pobladores originarios y hasta nuestros días, quedando en ellos tanta tradición y un innumerable entramado de comunicaciones por donde pasó la historia argentina que merecen ser conocidos por todos nosotros como ese "legado" que nos regala el tiempo, pero también y sin dudas de gran relevancia, es su recobro como Patrimonio a ser conservado, conocido, difundido y puesto al servicio de la memoria de las comunidades y los ciudadanos todos.

Los artículos aquí presentados, cedidos cordialmente por sus autores originales provenientes de variedad de disciplinas, formaciones y espacios de trabajo provinciales, dan cuenta de las presentaciones realizadas en los Congresos de Caminería Histórica llevados a cabo en la Estancia de Yucat 2014 y 2015 y Villa Yacanto de Calamuchita 2016.

Mutual Sp. Belgrano
La Para - Villa Santa Rosa - La Tordilla - Arroyito
VILLA del ROSARIO MUNICIPALIDAD
mutual club Belgrano RÍO PRIMERO Te sirve!

ISBN 978-987-45361-8-1