

*PLANO  
De una parte de la provincia de  
CORDOVA,  
Buenos Aires marzo 31 de 1891.*

# POR NUESTROS CAMINOS HISTÓRICOS DE CÓRDOBA

Ponencias y conferencias del  
IX Congreso Provincial de Caminería Histórica  
Villa Carlos Paz 2022

*Compiladores:*  
*Carlos Alfredo Ferreyra Bertone*  
*Sergio Ariel Marchetti*  
*María Fernanda Vassallo*

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







# POR NUESTROS CAMINOS HISTÓRICOS DE CÓRDOBA

---

Ponencias y conferencias del  
IX Congreso Provincial de Caminería Histórica  
Villa Carlos Paz 2022

*Compiladores:*

*Carlos Alfredo Ferreyra Bertone*

*Sergio Ariel Marchetti*

*María Fernanda Vassallo*

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



Ferreira, Carlos Alfredo

Por nuestros caminos históricos de Córdoba : ponencias y conferencias del IX Congreso Provincial de Caminería Histórica. Villa Carlos Paz 2022 / Carlos Alfredo Ferreira ; María Fernanda Vasallo ; compilación de Carlos Alfredo Ferreira ; María Fernanda Vasallo ; Sergio Ariel Marchetti. - 1a ed ilustrada. - Río Primero : APHA - Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenúza, Suquía y Xanaes, 2023.

588 p. ; 21 x 17 cm.

ISBN 978-987-48829-4-3

I. Historia. I. Vasallo, María Fernanda. II. Marchetti, Sergio Ariel, comp. III. Título.  
CDD 982.54

### **A.P.H.A Ediciones**

**Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenúza, Suquía y Xanaes.**



Asociación Amigos del  
Patrimonio Histórico de  
**ANSENÚZA**  
**SUQUÍA**  
**XANAES**

Pablo Robert 90 - (5127) Río Primero, Provincia de Córdoba.

E-mail: [Asociacionansenuza@gmail.com](mailto:Asociacionansenuza@gmail.com)

Facebook: Pueblos de Ansenúza

ISBN: 978-987-48829-4-3

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**

*El Diario de Carlos Paz*

*Municipalidad de Villa Carlos Paz*

*Agencia Córdoba Cultura*

*Estancia de Jesús María-Museo Jesuítico Nacional*

*Museo Nacional de la Posta de Sinsacate*

*Hotel Mónaco*

*Luis Hernán López*

### ***Agradecimiento especial al***

*Prof. Rubén Aldo Rubio y a la Sra. Adriana Arias por su trabajo de indexación de los artículos publicados en los libros de caminería histórica desde el tomo 1 al tomo 6.*

*Dicho índice se puede consultar en línea:*

*<https://biolink.info/CamineriaHistorica>*

## **Índice**

### **CONFERENCIAS MAGISTRALES**

**San Martín y el cruce de Los Andes:  
una gesta memorable de reconocimiento universal**

*Gustavo Capone*

Página 15

**Los caminos que van a la batalla de San Roque**

*Marcela B. González*

Página 41

### **PONENCIAS**

**Camino hacia la ancestralidad**

*Griselda Manzoli y Marcela Alarcón*

Página 57

**La imagen en la construcción de la atractividad turística de Villa Carlos Paz**

*Julieta Barbeito*

Página 61

**Polígono histórico, monumentos, lugares y bienes históricos de La Cumbre**

*Francisco C. Capdevila, Liliana N. Toledo*

*Alicia Bertolino, Daniel Pavón y Teresa Piscitello de Pavón*

Página 83

**Tren de las Sierras**

*Adela Leonor Boscarino*

Página 141

**Los caminos en Capilla del Monte y su crecimiento**

*Carmen Luna Guerrero, María del Carmen Manzano,*

*Alicia Elena Massa y Liliana Sánchez Vanella*

Página 157

**Los caminos del turismo social**

*Alejandra Carballo, Marisa Corzo Brizuela, Mary Neyra e Ian Morillo Carballo*

Página 177

**Caminos que se transforman:**

**FFCC Mitre ramal Córdoba – La Calera – Dumesnil y**

**FFCC Belgrano ramal A1 – Tren de las Sierras**

*Alberto Enrique Verdinelli*

Página 219

**El ferroturismo como dinamizador territorial en el norte de la  
provincia de Córdoba, Argentina**

*Sebastián Guma*

Página 239

**Los caminos de la medicina en la ciudad de La Carlota**

*Dante Chiappero*

Página 271

**Travesía turística de un atavío ancestral**

*Graciela Esther Ramona Vera y Patricia Emilia Vera*

Página 277



**Las carretas:  
medio de transporte y de cargas en la época colonial en el Río de la Plata**

*Ricardo Dellacosta*

Página 299

**Pilar y Río Segundo, dos villas turísticas de antaño**

*Ángela Tabares*

Página 311

**El puesto de “San Miguel”:  
una propuesta de sendero histórico patrimonial, entre Alta Gracia, Pampa  
de Achala y traslasierra (1754-1892)**

*Carlos Alberto Crouzeilles*

Página 325

**Las sierras cordobesas, el ferrocarril y los emprendimientos para el ocio,  
la salud y la identidad de clase**

*Laura Valdemarca*

Página 339

**Los caminos del “Grand Prix”: transportes y negocios en La Carlota  
1968/1980**

*Alberto Santini*

Página 363

**Caminos de hierro olvidados y perdidos en la ciudad de Córdoba**

*Patricio Durst*

Página 371

**El camino dorado de Manuel de Falla en Alta Gracia**

*Nadia Irene Lacina*

Página 379

**Un camino sinodal desde sus orígenes:  
la vida de la iglesia católica en Arroyito**

*Gustavo Pavón*

Página 389

**Estudio de balas y de botones recuperados del actual lago artificial  
San Roque (Valle de Punilla, Córdoba, Argentina)**

*Adrián Alejandro Mendoza*

Página 411

**Capilla Nuestra Señora de la Merced de Impira:  
una joya de fines del siglo XIX sobre el Camino Real al Alto Perú**

*Marina Perassi y Gisele Ragout*

Página 429

**Los caminos del silencio.**

**Un recorrido uniendo la vida y la muerte en el cementerio San Jerónimo**

*Graciela Lujan Pedraza*

Página 447

**Un pueblo con dos fundaciones en la ruta del carbón:  
sobre los orígenes de Sebastián Elcano en el norte cordobés**

*Carlos Alfredo Ferreyra*

Página 465

**Anisacate: sendas de agua, naturaleza e historia**

*Nilda Beatriz Moreschi*

Página 475

**Jesús María: una ciudad entre dos caminos**

*Miguel Osvaldo Gramajo*

Página 507

**Todo tiene un inicio: Guamacha en el departamento Río Segundo**

*Ricardo Cerulli*

Página 529

**Los antiguos caminos del este de Córdoba y su relación con caudillos, salteadores, militares, y funcionarios al servicio de la causa federal**

*Sergio Ariel Marchetti*

Página 543

**Múltiples miradas en torno al antiguo Camino Real:  
el aporte de los congresos de caminería histórica**

*Karina Clissa*

Página 563

## **Prólogo**

En el IX Congreso de Caminería Histórica que se realizó en Villa Carlos Paz en octubre del año 2022 se expuso y debatió sobre el aporte sustancial que se realiza desde la caminería y desde el patrimonio histórico a la inagotable industria turística.

El titular de la Comisión Organizadora y director del Museos Jesuítico Nacional de Jesús María y del Museo Nacional de la Posta de Sinsacate, Carlos Ferreyra destacó precisamente la calidad y la necesidad que se generó en la provincia de Córdoba de debatir desde esta perspectiva el turismo y lo mostraron los trabajos presentados, los intercambios de conocimientos y los foros desde donde surgieron interesantes inquietudes.

Nadie duda de la interacción que existe entre los caminos históricos y la industria turística, pero todavía falta el análisis y la aplicación correcta de este fascinante campo de estudio que revela una relación arraigada entre el pasado y el presente.

Los senderos que han sido recorridos por generaciones anteriores, ya sea en busca de comercio, peregrinación o descubrimiento, han moldeado no solo la geografía física, sino también la mentalidad y las preferencias de los viajeros modernos. No es mi intención examinar con rigor en este prólogo cómo los caminos históricos han ejercido una influencia sutil pero significativa en la industria turística, generando un diálogo dinámico entre la historia, la cultura y la economía. Solo pretendo prologar las interesantes exposiciones que se presentaron en el IX Congreso.

Los caminos históricos, en su esencia, son reflejos tangibles de las trayectorias culturales que han dado forma a las sociedades a lo largo del tiempo.

Las rutas comerciales a nivel provincial, como de las Altas Cumbres que unen los valles de Punilla y Traslasierra, fueron construidos con fines de conexión entre regiones y, en este caso mencionado, se buscó una salida al océano Pacífico.

A nivel internacional podemos nombrar la Ruta de la Seda donde se dieron intercambios culturales y comerciales entre civilizaciones distantes.

Estos caminos han sembrado las semillas de la curiosidad cultural, incitando a los viajeros modernos a explorar los destinos a lo largo de estas rutas, en busca de un entendimiento más profundo de la historia y las tradiciones compartidas.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

En el Congreso de Carlos Paz también se escucharon ponencias internacionales sobre un trazado referente en este ámbito, —en este caso religioso— como el Camino de Santiago en Europa.

Estos caminos históricos ofrecen una narrativa en constante evolución que enriquece la experiencia turística. Los peregrinos en el Camino de Santiago reviven siglos de tradición religiosa, mientras que los aventureros en la Ruta de los Vikingos se sumergen en la historia marítima y las hazañas de conquista. Los viajeros son atraídos por la posibilidad de conectarse con estas narrativas, lo que contribuye a la comercialización efectiva de destinos y al aumento del turismo cultural.

A menudo, estos caminos atraviesan áreas rurales o menos desarrolladas que pueden haber sido pasadas por alto por la corriente principal del turismo. Al promover estos senderos, se puede revitalizar la economía local y preservar el patrimonio cultural. Por ejemplo, la revitalización del Camino Inca en Perú ha llevado a un enfoque sostenible en el turismo, creando empleo y revalorizando la riqueza histórica de las comunidades a lo largo de la ruta.

En Córdoba, la riqueza de la caminería histórica es tan abundante que merece más atención, por eso, la importancia de los encuentros, de los congresos porque es una fuente de riqueza que seguirá siendo importante porque es parte de la vida del hombre y su geografía. Y aquí, me permito solo mencionar al turismo de aventura y exploración. El turismo de aventura, influenciado por los caminos históricos, ha impulsado el desarrollo de infraestructuras y servicios en áreas previamente inaccesibles.

En síntesis, la interacción entre los caminos históricos y la industria turística es un testimonio de la interconexión entre el pasado y el presente, la cultura y la economía.

A medida que la industria turística evolucione, deberá mantener un equilibrio delicado entre la comercialización y la preservación de estos tesoros históricos. Los caminos del tiempo seguirán guiando a los viajeros modernos hacia una comprensión más profunda de la riqueza cultural y la herencia que une a la humanidad a lo largo de los siglos.

*Pedro Solans, Villa Carlos Paz, julio 2023*

# **CONFERENCIAS MAGISTRALES**



# **SAN MARTÍN Y EL CRUCE DE LOS ANDES UNA GESTA MEMORABLE DE RECONOCIMIENTO UNIVERSAL**

*Por Gustavo Capone  
Desde Mendoza*

Aquellas cartas de San Martín con su amigo y confidente Tomás Guido nos enseñaron como se fue construyendo la libertad de un continente, pues corroboraron hechos y conmemoraciones ineludibles, pero por sobre todas las cosas nos siguen enseñando lo que representará esa gesta en nuestra historia argentina.

“El 17 empieza la salida de la vanguardia: las medidas están tomadas para ocultar al enemigo el punto de ataque. Si se consigue y nos dejan poner pie en llano, la cosa está asegurada. En fin, haremos cuanto se pueda para salir bien, pues si no todo se lo lleva el diablo”. Será esta carta del 13 de enero de 1817 dirigida a Guido, el documento que oficializó la fecha conmemorativa de la partida de la campaña libertadora del Ejército de los Andes. El 17 de enero de 1817 arrancará el cruce de Los Andes la vanguardia de la columna principal de la expedición. Si bien fueron seis las columnas que partieron hacia la cordillera haciéndolo en diferentes fechas y por distintos pasos, se tomó como referencia para conmemorar el aniversario del inicio del Cruce de los Andes la partida de la columna al mando del General San Martín.

## **Lo grandioso que solo representó un eslabón más**

Aunque parezca mentira, cruzar la cordillera de los Andes no era suficiente. Mucho se ha escrito y comentado sobre esta grandiosa gesta sanmartiniana, aunque todo hubiera sido circunstancial (más allá de la proeza) si no hubiera estado enmarcado dentro de un plan estratégico continental que contempló cruzar los Andes como un eslabón imprescindible para conseguir la emancipación americana, pero que precisamente representaba solo un eslabón más.

Lo virtuoso del cruce andino radicará en todo lo qué, cómo, cuándo y por dónde se movilizó un ejército de algo más de 5.000 hombres y un puñado de heroicas mujeres, pero también en la convicción y visión estadista de San Martín que tenía como absoluta premisa



llevar adelante la conjugación de acciones desde Mendoza que contemplaron todo América del Sur como su escenario de operaciones.

Es ahí donde cobrará valor cruzar la cordillera para liberar a Chile, pues era el paso ineludible para cumplir el objetivo político final: emancipar medio continente.

### **Como los cóndores, volar alto para mirar desde otra estatura**

Resulta imposible desprenderse de lo hecho en enero de 1817. El cruce de los Andes y sus exitosas consecuencias fueron una bisagra en el cumplimiento de los planes de San Martín, aunque reitero que todo estaba integrado a un programa superior que había comenzado a desarrollarse mucho antes que las tropas se movilizarán desde El Plumerillo.

Me confieso un admirador de lo generado en esas semanas de enero y febrero de 1817 por el ejército libertador a lo alto y ancho de Los Andes. Peleando desde el arranque en Picheuta y Potrerillos (24 y 25 de enero) hasta después de algo más de tres desgastadoras semanas de viaje y poder lograr el trascendental triunfo en Chacabuco (12 de febrero).

Seré reiterativo en resaltar la certera planificación y su cumplimiento a rajatabla: lo hecho hasta el momento del consagrado cruce fue magnífico, pero resultó un peldaño para poner en práctica lo que la grandeza de San Martín diseñó. Primero, liberar Chile, luego atacar Lima por el Océano Pacífico, y recién con Perú libre el objetivo estaría cumplido.

### **Mendoza, nervio y motor del plan sanmartiniano. Antes y después del cruce**

También mucho hemos escrito de lo que implicó el paso de San Martín como gobernador mendocino. Cambió radicalmente la matriz productiva, económica y cultural de la provincia. Y aunque siga pareciendo increíble, muchos de sus rasgos e impronta siguen imperando en el imaginario provincial y en los comportamientos públicos y ciudadanos de los mendocinos. Pero no ahondaremos la faceta del gobernante, y sí resaltaremos brevemente algunos ejemplos diseñados en Mendoza que pintarán su sagacidad y liderazgo.

- 1) Cuando San Martín llegó Mendoza, Chile estaba gobernada por una Junta patriótica (algo similar a lo que sucedía en el Río de la Plata desde el 25 de mayo de 1810). Lo planificado (cruzar los Andes, y desde Chile por mar llegar a Perú) no ofrecería la terrible adversidad de enfrentar un ejército enemigo con todo lo que la guerra implicaría, más allá de lo duro que significaría cruzar la cordillera. En Chile habría

un ejército patriota entrenado y eso ayudaría a complementar la preparación del Ejército de los Andes. El cruce se haría en el marco de otra situación, con muchos menos riesgos y por menos pasos cordilleranos, mientras todos estarían exclusivamente concentrados en preparar la flota que liberaría Perú.

Pero la situación cambió abruptamente cuando los realistas después de la batalla de Rancagua (1 y 2 de octubre de 1814) reconquistaron Chile. Entonces lo pensado en un primer momento se trastocó notoriamente obligando a rediseñar las acciones y los tiempos, pero no modificando para nada el objetivo final. La fortaleza de la convicción y la tenacidad para cumplir los objetivos finales no hicieron dudar a San Martín, ya que claudicar a lo programado sería una verdadera sentencia de muerte.

- 2) El cuidado de la frontera norte era imprescindible, es por eso que San Martín dedicó tanta atención al teatro de operaciones que debía defender Güemes. Y otra vez: “cruzar los Andes no era suficiente”. Pasar a Chile implicaba dejar descuidado a Cuyo y el centro de las Provincias Unidas. Además, los españoles dominaban el Alto Perú, por lo cual la conquista de Jujuy y Salta sería catastrófica para la concreción del plan continental. Por consiguiente, San Martín le brindó el máximo apoyo a Güemes y así la extraordinaria “gesta salteña” liderada por el caudillo salteño y sus “gauchos de fuego” fue pieza fundamental para terminar con el poder realista.
- 3) Un dato previo y relevante también fue la Declaración de la Independencia en Tucumán el 9 de julio de 1816. La mano de San Martín empujó claramente la sanción de la independencia. “La Declaración” era una urgencia, pues el proceso emancipador iniciado en mayo de 1810 demandaba una forma republicana para poder decidir sobre un sistema político propio y un nuevo marco de alianzas en el plano de las relaciones internacionales. Pero sobre todo San Martín necesitaba “un documento oficial” que lo legitimara ante la lucha emancipadora, permitiendo el reconocimiento externo de las Provincias Unidas, herramienta imprescindible para poder movilizar el ejército fuera de las fronteras de nuestro país. Pero además de no declararse la independencia en esa época de 1816, se perdería la posibilidad de cruzar los Andes en el inmediato verano, por lo cual habría que esperar un año más, lo que aumentaría notoriamente los consiguientes riesgos externos por el posible reacomodamiento militar realista y podría ahondar las habituales y oscilantes crisis internas de las cuales San Martín padeció siempre.

- 4) Ahora “el después”. Todo lo logrado desde el cruce andino y la emancipación chilena fue positivo. Durísimo. Pero ahora había que armar una flota para liberar el Perú. Es ahí donde aparecerá otra faceta que no siempre nuestra historiografía realza del General, no debiendo desprenderla jamás del análisis global del momento. San Martín logró lo que ninguno al cruzar los Andes, pero algunos olvidan que inmediatamente debió “cambiar el chip” y convencer a todos que lo magníficamente logrado era solo la mitad de lo planificado.

### **San Martín. Cruzando datos**

Solo datos. “Todo es número”, es una expresión atribuida a Pitágoras. Y si bien el oriundo de la Isla de Samos sobre el Egeo griego, lejos estaba (allá por el siglo VI) de imaginarse lo que sucedería varios siglos después por estos costados del mundo, dicha expresión, nos puede resultar útil para inferir y deducir, casi sin ningún tipo de comentarios teóricos, ni análisis socio-políticos, la relevancia de la histórica gesta sanmartiniana y todo lo que implicó el heroico Cruce de Los Andes, organizado desde Mendoza por el Gobernador San Martín.

En fin, solo datos. Para comparar y pensar.

1. A principio de 1815 (dos años antes de partir) San Martín escribe una proclama: “tengo 130 sables arrumbados en el cuartel de Granaderos a Caballo, por falta de brazos que los empuñen...”.
2. Al momento de partir el ejército libertador estaba formado por un total de 5.424 integrantes. Compuestos por 3 generales, 28 jefes mayores, 207 oficiales, 15 empleados administrativos, 3.778 soldados de tropa y 1.393 civiles encargados de la maestranza y de la logística que llevaba los víveres y artillería.
3. El ejército español contaba desde el límite norte del Virreinato del Perú hacia sur con más de 70.000 soldados. Solamente en la Capitanía General de Chile con 6.050 y en el Virreinato del Río de la Plata con 17.000 milicianos, más algunas tropas “regulares”. Síntesis proporcional: 13 a 1.
4. Los civiles iban en su totalidad montados. Entre ellos: 120 barreteros de minas que facilitarían el tránsito por los pasos, 25 baquianos y 47 miembros de sanidad para conformar el hospital de campaña creado por Paroissien.

5. Mendoza aportó 3.000 personas al grueso del ejército sobre un total de 12.000 habitantes. (1/4 de su población; la amplísima mayoría hombres adultos). La mujer mendocina (por ende) asume la responsabilidad económica y social de la provincia.
6. Las 2/3 partes de aquellos soldados (3.778) eran negros. Es decir: 2.500 aproximadamente. Únicamente fueron repatriados con vida 143.
7. El presupuesto económico y financiero de gastos de la organización se triplicó en casi 2 años, pasando de casi 10.000 pesos mensuales (mediados de 1815) a casi 40.000 pesos mensuales desde finales de 1816 hasta la partida. El gran costo lo asumieron los mendocinos.
8. Los traficantes en vinos y aguardientes abonaron, por propia iniciativa, un derecho de extracción calculado en 2.300 pesos mensuales. El gremio de carreteros aportó una contribución voluntaria de un peso por cada viaje de carreta.
9. Durante 1815 las minas de Pismanta y Huayaguaz proveyeron 27 quintales de plomo y gran cantidad de azufre. Las de Uspallata produjeron plomo y plata. De este modo se lograron extraer de Cuyo, los elementos para la fabricación de pólvora y los metales para alimentar las fraguas de fray Luis Beltrán.
10. La gesta libertadora poseía 21 cañones, (2 obuses de 6 pulgadas, 7 cañones de batalla de 4 pulgadas, 9 cañones de montaña, 2 cañones de hierro y 2 cañones de 10 onzas), además de 2.000 tiros de cañón, 1.129 sables y 5.000 fusiles de bayoneta. Los cañones obús pesaban más de 1.000 kilogramos. (Ejemplo: pesaban algo más que una vaca o un Fiat 600). Necesitaban 2 mulas y 10 hombres para trasladarlos “a la rastra”.
11. El ejército español contaba con una artillería pesada desde Perú a Chile de más de 700 cañones.
12. El ejército libertador contó con un soporte extra de 1.600 caballos y 9.281 mulas. (7.359 de silla y 1.922 de carga). Un mulo puede transportar una carga de 150 kg. Y recorrer diariamente de 20 a 98 km.
13. Promedio de avance del ejército libertador por día: 28 km.
14. Altitud promedio del cruce cordillerano: 3000 msnm. Altitud máxima: más de 4500 msnm.
15. Diferencia térmica diaria promedio de 45° C, entre la temperatura más elevada del día (30° C) y la temperatura más baja de la noche (-15° C).

## *Camino Históricos de Córdoba*

16. La organización tuvo un frente de operaciones de casi 2.000 kilómetros entre la columna extrema del norte en La Rioja y la del sur en Malargüe.
17. La base de la alimentación del ejército fue “el valdiviano”: base de carne seca (charqui) machacado, grasa, rodajas de cebolla cruda, ajo y agua hirviendo. Muy rica en calorías. La cebolla y el ajo contrarrestan el apunamiento. Se pueden llevar en el morral. No generan peso. Sirven también de alimento a mulas y caballos.
18. Las columnas que llevaban los víveres iban a retaguardia. Entre otros víveres trasladados: 4 toneladas de charqui y galletas de maíz.
19. Las mulas del ejército transportaron 113.000 litros de vino mendocino. Así, 1.113 mulares cargaron dos bordalesas de 50 litros a cada costado, además de llevar un promedio de 30 kilos más de otras provisiones y pertrechos.
20. Además, se llevó aguardiente (grapa) para disminuir el frío nocturno. También 600 reses para la provisión de carne fresca, 400 kg de queso y 100 barriles de ron (cada barril: 40 litros).
21. La arroba era la doble medida del momento: Una arroba (hoy tan de moda; @) correspondía a 12 kg. y/o 16 litros.
22. El soldado debía consumir más de 3.000 calorías diarias. Además de obligatoriamente beber por día 3 litros de agua y ½ litro de vino
23. Como no existían suficientes cantimploras se utilizaron 8.000 cuernos de vaca adecuados para la ocasión.
24. Se llevaron 5.000 ponchos de San Luis, más de 10.000 frazadas, 1.000 pellones de oveja y más de 20.000 mantas de franela. Los animales también se cubrían con mantas.

### **Las 6 rutas sanmartinianas para atravesar los andes**

Cada una de las seis columnas tuvo un objetivo y ruta propios: las dos columnas principales trasladarían al grueso del ejército que debía tomar Santiago (figura 1). Las columnas secundarias debían incursionar en el territorio controlado por los realistas y tomar importantes posiciones militares en el sur y norte chileno expandiendo el frente de ataque a lo largo de más de 2000 kilómetros de cordillera.

Para tomar magnitud de lo realizado por el ejército libertador de San Martín es oportuno compararlo con la gesta de Napoleón al cruzar los Alpes.

- No existían localidades intermedias entre Mendoza y Chacabuco (Chile). Es una zona árida, sin ningún tipo de recursos y los senderos de máxima altura por donde transita el ejército sanmartiniano son de 1 metro de ancho. Atraviesa 5 cadenas montañosas, con alturas de hasta 4.500 metros de altura y no puede llevar carros o rodados. Debe atravesar un ancho de montaña de 350 kilómetros. (Ejemplo contemporáneo: en la actualidad más de 150 pueblos, villas o ciudades se encuentran entre el trayecto de la Ciudad de Mendoza y la turística ciudad chilena de Viña del Mar).
- Mientras que Napoleón atravesó un ancho de montaña de 100 km. con alturas máximas de 2.500 metros, por caminos regulares, a la vera de poblaciones, lo que les permitió casi no llevar provisiones y trasladar todo en rodados. El cruce napoleónico duró solo 5 días.

## **Las rutas.**

### ***Ruta de Come Caballos***

San Martín le pidió al General Manuel Belgrano, que se encontraba en Tucumán al frente del Ejército del Norte, que le enviara una columna militar para realizar la difícil misión de tomar Copiapó y Huasco (uno de los puertos más importantes de la región). Belgrano le envió en agosto de 1816 al coronel Benito Martínez (a instancias de San Martín) para que se hiciera cargo del gobierno de La Rioja quien dio orden a Nicolás Dávila comandante de Armas en la Capitanía de Famatina, que juntara hombres del oeste y norte de la provincia y formara dos escuadrones de milicias de caballería con un total de 120 hombres y los tuviese prontos para el 15 de enero de 1817. El gobernador también ordenó al comandante de Los Llanos, don Fulgencio Peñaloza (tío del Chacho Peñaloza) que realizara igual tarea en su región de Malanzán tarea en la que participó Juan Facundo Quiroga, jefe de las milicias de la comarca, con el grado de capitán. A su vez el gobernador Martínez organizó otro grupo de milicianos en la ciudad de La Rioja. En 1817 Belgrano envió desde Tucumán al teniente coronel D. Francisco Zelada con 12 soldados de línea veteranos para sumar la experiencia militar de la que carecían los milicianos riojanos, ya que eran arrieros, labriegos, mineros, baqueanos o rastreadores. Las instrucciones de Zelada eran de llegar a Guandacol antes del 22 de enero, fecha establecida por el General San Martín para que partieran todas las columnas. Arribaron a Famatina y Anguinán (Chilecito)

## *Caminos Históricos de Córdoba*

punto de reunión con los hombres del norte riojano encabezados por el comandante Nicolás Dávila. Allí se incorporaron unos 80 auxiliares riojanos y el 12 de enero marcharon a Guandacol por la Cuesta de Miranda para encontrarse con el resto de las filas provenientes del sur. El 22 de enero de 1817, el contingente conformado por unos 200 llanistas y los 120 hombres del oeste y norte de la provincia partieron de Guandacol, para trasponer la cordillera por el Paso de Come Caballos (Fig. 2), guiados por baqueanos que anualmente hacían arreos de ganado a Chile (Lanús, 2010). Gran parte de los caballos, mulas y alimentos que utilizaban habían sido donados o reunidos por la poderosa familia Dávila y por Juan Facundo Quiroga.



Fig. 1: Bosquejo del cruce de los Andes (Astolfi, 1960). La columna de Zelada, del Ejército del Norte debía tomar Copiapó y controlar el puerto de Huasco; la de Cabot debía tomar Coquimbo, desatar una insurrección contra los realistas en la región y controlar el puerto de La Serena. La columna de Freire debía tomar Talca y dividir las fuerzas del ejército realista con el apoyo de los guerrilleros de Manuel Rodríguez y controlar el puerto de Talcahuano mientras que Lemos, debía llegar hasta el fuerte de San Gabriel, en el Cajón del Maipo, simulando ser la vanguardia del grueso del ejército.

El 1 de febrero las fuerzas se dividieron en dos columnas; una encabezada por Francisco Zelada, cuya misión era la de tomar el puerto de Huasco y la otra, comandada por Nicolás Dávila, tenía como objetivo ocupar Copiapó. El 12 de febrero de 1817 las fuerzas de Dávila cumplían exitosamente con la misión encomendada coincidiendo con el triunfo de las fuerzas de San Martín en la histórica batalla de Chacabuco. Habían recorrido 750 Km. de territorio árido, desértico y de alta montaña.

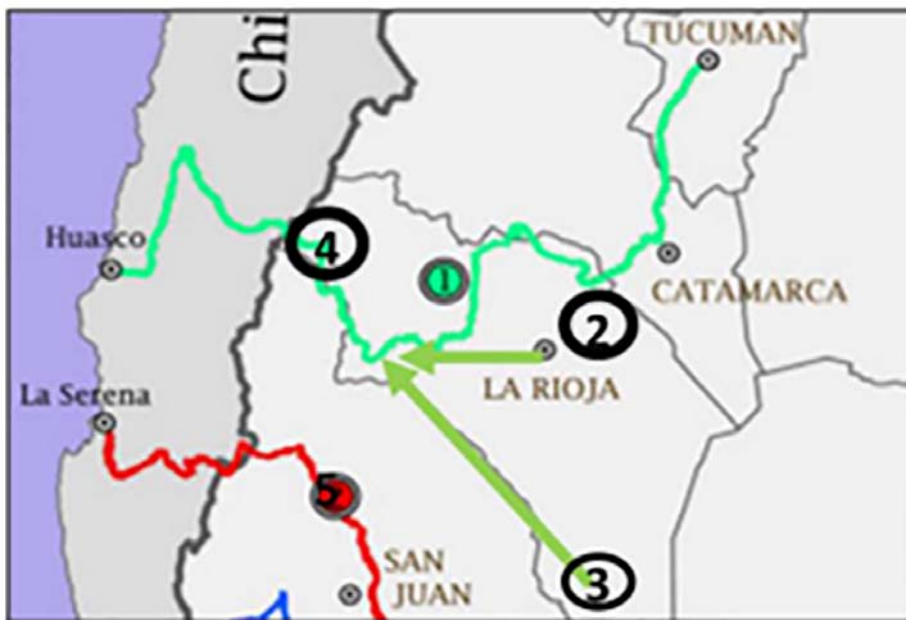


Fig. 2: Recorrido de la columna de La Rioja. 1: Francisco Zelada desde Tucumán por La Cocha, Cuesta del Totoral, Catamarca, Chumbicha, quebrada de la Cébila, Arauco, San Blas de los Sauces, Famatina, Chilecito, Angilan, Cuesta de Miranda, Guandacol. 2: Recorrido de Benito Martínez: desde La Rioja a Guandacol. 3: Recorrido de los hombres de Quiroga y Peñaloza desde Los Llanos a Guandacol. 4: Recorrido Zelada + Martínez + Nicolás Dávila + Hombres de los Llanos (de Quiroga y Peñaloza) desde Guandacol por la Quebrada del Zapallar, Leoncito, Laguna Brava, Paso Come-Caballos, Castaño, Carrizalillo, Copiapó, Huasco. 5: Recorrido de la columna de Cabot: desde el campamento “El Plumerillo” pasando por Jocolí, Las Tapiecitas, Talacasto, Gualilán, Anticristo, Agua Negra, Río Blanco, San Lorenzo, Valle de los Patos, Cañada de Los Patos, Paso de Guana, Hacienda Valdivia, Monterrey, Sotaquí, Barraza, Coquimbo, La Serena.



### **Ruta de Guana:**

IV División del Ejército de los Andes, División del Norte, División Cabot o División Sanjuanina (Delgado, 2017). Compuesta por 143 hombres al mando del teniente coronel D. Juan Manuel Cabot y siendo su segundo jefe al capitán chileno Patricio Ceballos quien proyectó la ruta a seguir ya que era baqueano y conocedor de la zona más complicada y dificultosa (Mendoza, 2015). El objetivo era tomar Coquimbo y La Serena y provocar un movimiento favorable a la liberación de Chile. Partió el 9 de enero de 1817 desde el campamento “El Plumerillo”. Los que saben dicen que fue el camino más difícil de las seis columnas libertadoras (Mendoza, 2015). La columna venció a los españoles en la batalla de Salala y, posteriormente, ahuyentó a una flota española que estaba frente al puerto de Coquimbo, hundiendo un bergantín. Al amanecer del 17, una escuadrilla de 4 fragatas y 3 bergantines navegaban a la vista de Coquimbo; Cabot adopta las medidas necesarias y apresta la población para la defensa dejando expedita la entrada al puerto para que ingresaran los barcos enemigos. A la noche del mismo día uno de los bergantines entró en el puerto frente a las baterías y Cabot ordenó disparar un cañonazo y un segundo cañonazo certero, le destrozó la proa, decidiendo su tripulación rendirse. La nave capitana despachó 7 lanchones con gente armada para sacarlo del puerto, pero fueron recibidos con nutrido fuego. La escuadrilla partió rumbo al norte, renunciando a rescatar el bergantín perdido. El mismo día, Zelada llegó a la Villa de Copiapó después de seguir el curso del río del mismo nombre, con el resto del destacamento, después del cruce de un vasto desierto y dos cordilleras, ya con 800 hombres según Marco del Pont, (1952) poniéndose inmediatamente en comunicación con el teniente coronel Cabot. Emplearon, al igual que Zelada y Dávila, un mes en la campaña. Recorrieron, aproximadamente, 700 Km.

### **Ruta de Los Patos:**

Fue recorrida por más de 3400 militares, 1200 milicianos, 120 barreteros para abrir caminos, un destacamento de baqueanos para guiar y establecer enlaces entre las columnas, destacándose Justo Estay y José A. Cruz y arrieros para acomodar y acondicionar las cargas sobre las mulas (alrededor de 5000 hombres según Best, 1932) al mando del Capitán General D. José de San Martín. Partieron en forma escalonada y el primero en marchar el 19 de enero fue el Mayor General Brigadier D. Miguel Estanislao Soler (marchó 105 leguas). Su objetivo fue cruzar por el Paso de la Lletas, desembocar en el valle del Putaendo y

apoderarse de San Felipe lo que ocurrió el día 8 de febrero (Fig. 3). Por su parte, el Brigadier D. Bernardo O'Higgins tenía como objetivo arribar también al valle del río Aconcagua y llegar también a San Felipe. San Martín partió de El Plumerillo el 24/25 de enero y alcanzó a su Estado Mayor y la retaguardia pocas horas después rumbo a Los Patos. Cruzó por el paso de Valle Hermoso y cuenta la historia que montando una mula mantenía comunicación con las otras columnas por medio de baqueanos. Una granizada lo sorprendió y lo obligó a hacer un alto. Desmontó, durmió con su cabeza sobre una piedra con una temperatura de 6° C. Al despertar pidió un trago de aguardiente, fumó un cigarrillo y ordenó que las charangas de sus batallones tocasen el Himno Argentino. Este sitio hoy se denomina «trincheras de San Martín» según Mitre (1887:539). Es interesante destacar que la caballería estaba formada casi en exclusividad por blancos y criollos que eran expertos jinetes, en tanto que la infantería y la artillería estaba formada por negros y libertos considerados por San Martín como los mejores soldados para estas especialidades. En la batalla de Chacabuco fueron los que más bajas tuvieron. De ellos menos de 150 volvieron con él en 1823, después de seis años de campaña a través de Chile, Perú y Ecuador (Reid, 2007).



Fig. 3: Recorrido de las columnas principales: (3) recorrido de Soler, O'Higgins y San Martín desde el campamento "El Plumerillo" a Jagüel, Estancia Canota, Las Higueras, Carrizal, Las Cuevas, Yalguaraz, Cerro Tigre, Arroyo Uretilla, Paso de los Chilenos (hoy San Martín), Los Hornillos, Estancia Los Manantiales, Paso del Espinacito, Río Patillos, Campamento del Mercedario, Paso de las Lletas (San Martín por Valle Hermoso) Portezuelo de Los Piuquenes y El Portillo, Alto de Cuzco, Cuesta de Maitén, Las Achupallas (combate), Putaendo, Vega del Cumpeo (escaramuza) Las Coimas (combate), Villa de Los Andes, Colina, Santiago de Chile. (4) Recorrido Las Heras: El Plumerillo, Jagüel, Estancia Canota,

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Quebrada Santa Elena, Estancia Uspallata, Picheuta (combate), Potrerillos (combate), Polvaredas, Arroyo Santa María, Paramillo de las Cuevas, Juncalillo, Paso Bermejo y Paso Iglesias, Guardia Vieja (combate), Puente del Río Colorado y Villa de Los Andes. San Luis envió hombres y Buenos Aires también envió Escuadrones de Castas

### **Ruta de Uspallata**

Fueron 770 hombres al mando del coronel Juan Gregorio de Las Heras. Su objetivo, luego de requisar ganado y copar guardias enemigas en las estribaciones cordilleranas, era tomar contacto con la vanguardia del Ejército conducida por Soler. Salieron desde el campamento “El Plumerillo” el 18 de enero de 1817. Días después avanzaría por las mismas huellas, el esforzado Capitán Fray Luis Beltrán, con la artillería patriota, para llegar el 8 de febrero a Chacabuco según lo planificado. Cruzó el Paramillo de Las Cuevas el 1 de febrero de 1817 a las 19, tres horas después, iluminados por la luz de la luna ascendieron al Paso de la Cumbre ya el 2 de febrero a las 3 de la mañana (Fig. 3). Es la marcha nocturna a mayor altura que registra la historia. La travesía de la Cumbre fue efectuada en 5 horas en un recorrido de 22 Km y un ascenso desde 2800 a 3800 m de altura, rendimiento extraordinario dadas las circunstancias del avance. Desde allí descendió a Juncalillo desde donde podía tomar contacto con la columna de Los Patos por el valle del río Colorado (Fig. 4)

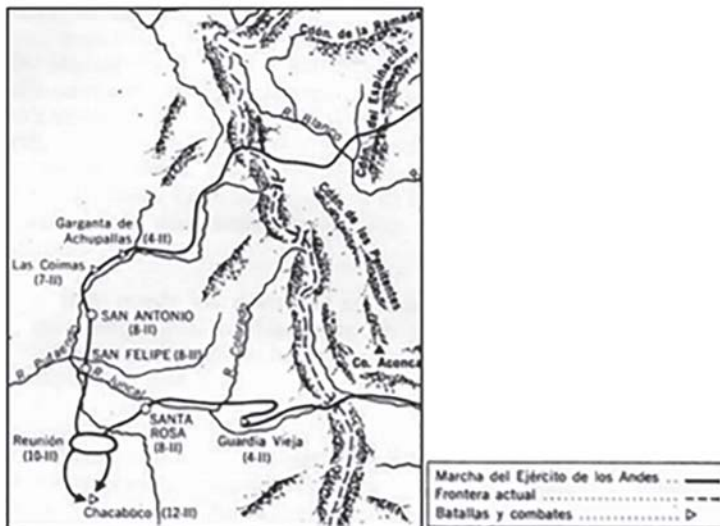


Fig. 4: Recorrido de las columnas en el actual territorio chileno (Floria y García Belsunce, 1997)

Recorrido de Soler, O'Higgins y San Martín: Paso de las Llaretas (San Martín por Valle Hermoso) Portezuelo de Los Piuquenes y El Portillo, Alto de Cuzco, Cuesta de Maitén, Las Achupallas (combate), Putaendo, Vega del Cumpeo (escaramuza) Las Coimas (combate), San Antonio, San Felipe Chacabuco. Recorrido Las Heras: Paramillo de las Cuevas, Juncalillo, Paso Bermejo y Paso Iglesias, Guardia Vieja (combate), Puente del Río Colorado y Villa de Los Andes (Santa Rosa), Chacabuco.

### **Ruta del Portillo:**

Partieron desde el Fuerte de San Carlos 56 hombres al mando del Capitán de Caballería de línea D. José León Lemos con el objetivo de distraer la atención de las fuerzas enemigas concentradas en Santiago de Chile y hacer creer que por ese paso seguirían otras fuerzas enemigas. La misión principal fue simular ser la vanguardia de las fuerzas principales, y de esta forma desorientar a los realistas y fomentar la insurrección. Según Espejo (1882) y Mitre (1884), el 15 de septiembre de 1815 José de San Martín se entrevistó con los caciques pehuenches, comandados por el cacique Ñacuñán (Neyku'ñan, Neycuñar o Ñeicún) en el Fuerte de San Carlos (Mendoza) hecho conocido como La Consulta solicitándoles permiso para que fuerzas del Ejército de los Andes cruzaran la cordillera por los pasos de El Potrillo y el Planchón ubicados en su territorio. Los pehuenches quedarían como proveedores de ganado y caballería del ejército. Excepto tres caciques, los demás concedieron el permiso. Las instrucciones sólo le ordenaban a Lemos graduar la marcha para atacar San Gabriel en la madrugada del 4 de febrero. Este paso era intensamente transitado en el verano y, desde fines del siglo XVI, se utilizaba para trasladar ganado que llegaba desde San Luis al Valle de Uco. Charles Darwin, que lo atravesó en 1835, lo describió como “una grieta, a manera de puerta, tallada en la parte más alta de la cadena [montañosa]”. El recorrido que debían seguir no era extenso pero la topografía era áspera y el ascenso y el descenso del primer cordón (Portillo Mendocino) bastante brusco encontrándose el paso 4.500 msnm. El segundo cordón (Piuquenes) si bien un poco más bajo que el primero, es igualmente dificultoso por las pendientes abruptas. El frío y el viento son intensos y los temporales de nieve son frecuentes en verano. El trayecto era riesgoso requería el uso de animales bien herrados.

Recorrido: Fuerte de San Carlos, Los Piuquenes, Peñón Rajado, Los Chacayes, San Gabriel y Santiago de Chile.

### **Paso del Planchón:**

Por aquí avanzarían los hombres del teniente coronel Ramón Freyre, patriota chileno quien, con 100 soldados argentinos: 80 de infantería y 20 de caballería, (Best, 1932) debía cumplir objetivos similares a Lemos. La columna de Freyre debía tomar Talca y dividir las fuerzas del ejército realista y controlar el puerto de Talcahuano. Se le sumaron 200 jinetes chilenos, guerrilleros de Manuel Rodríguez (De Ramón, 1993) muy activos en los valles de Colchagua y Maule (Best, 1932) desde finales de 1816 (Alvarado Bórquez, 1945) y pronto se reclutaron más de 2.000 hombres (Barcia Trelles, 1943) voluntarios descontentos por las arbitrariedades de los realistas durante la “Reconquista Chilena”. Ante esta amenaza, el gobernador español Marcó del Pont envió entre 1.400 (De Ramón, 1993) y 2.000 (Best, 1932) soldados a guarnecer el territorio comprendido entre San Fernando y Curicó (De Ramón, 1993) creyendo que era la columna principal. Viendo que la mayor amenaza provenía desde el norte ordenó la retirada (Barcia Trelles, 1943) pero estos soldados no llegaron a tiempo para combatir en Chacabuco (De Ramón, 1993).

Recorrido: Freyre partió de Mendoza el 14 de enero de 1817 y siguió por el camino de Luján de Cuyo, San Carlos, San Rafael. Llegó al paso el 1 de febrero para franquear la cordillera. Hizo 420 km en 20 días

### **La montaña y el mar: dos aristas de un mismo objetivo**

Así, al mando de San Martín, el Ejército Libertador del Perú con 25 naves y 5.000 combatientes zarpó desde el puerto de Valparaíso, el 20 de agosto de 1820. Muy atrás habían quedado aquellas noches de 15° bajo cero en las cumbres rocosas. Muy atrás también las 10.000 mulas que fueron fundamentales para surcar los cerros. Los puentes para cruzar quebradas. Las toneladas de leña para hacer fuego. Las 10.000 mantas para protegerse del frío.

Todo cambió diametralmente en esta nueva etapa del mismo objetivo, y así fue como luego de dos semanas de navegación, el 8 de septiembre la expedición libertadora desembarcó en la bahía de Paracas, cerca de Pisco. Al poco tiempo será declarado Protector de “los departamentos libres” tras la declaración de la independencia peruana.

## **Concluyendo**

Sobre todo, agregaremos que dicha gesta libertadora, era precisamente eso: “liberadora”; a diferencia de las otras grandes proezas universales rescatadas en la historia política y militar de todas las naciones con la que se la compara (Aníbal, Nabucodonosor, Atila, Julio César, Carlomagno, Napoleón, etc.) que fueron expediciones conquistadoras e imperiales, que buscaban tierras o sometimiento. Lo que esos generales y ejércitos conquistaron era repartido inmediatamente, tomando posesión para su imperio. En cambio, el ejército libertador peleará por lo que recién disfrutarán sus descendientes: la libertad propia y de los pueblos liberados.

Pero también diremos que en el marco de esas comparaciones con aquellas gestas legendarias hay algo más para destacar y fue que todos los anteriores ejemplos nombrados sustentaron sus ejércitos sobre bases muy sólidas y en imperios dominantes por siglos mientras que San Martín arrancó de cero. Cuando llegó a Mendoza no había nada y América se caía a pedazos ante la reconquista española.

Así fue, y volviendo sobre alguno de los ejemplos sostendremos que Alejandro se apoyó en todos los logros emanados desde Filipo II. Aníbal sobre lo conseguido previamente por su padre Amílcar. Escipión en las conquistas de Quinto Cecilio Metelo y Lucio Venturio. Julio César en lo generado por su tío Mario. Carlomagno sobre Pipino “el breve”. Napoleón sobre Lazare Carnot. Pero no solo eso, todas aquellas conquistas al cabo del tiempo se desvanecieron. Esos imperios se desintegraron. Por ejemplificar nuevamente: Alejandro había conquistado desde el Danubio hasta el Indo, pero empezó a desmembrarse a su muerte. Escipión conquistó para Roma desde el Atlántico al Mar Negro y los montes Taurus, pero todo se desintegró al tiempo. En cambio, San Martín construyendo desde las raíces aseguró para el resto de los tiempos el fruto de sus logros. Y aún perdura. Perú, Chile, nuestra Argentina, más allá de las difíciles contingencias y las duras coyunturas siguen siendo libres e independientes. Es por eso que la conmemoración de ese heroico Cruce de Los Andes continúa siendo un ejemplo, lección y reflexión de que cumplir los sueños emancipatorios es posible cuando la convicción, la honorabilidad y el patriotismo marchan primero y son la única bandera.

Una primera lectura podría ser: El genio de San Martín se realzará tras la gesta de los Andes, pero se hará más grande aún luego de demostrar su formación profesional (militar y política) destacándose también al conducir una expedición por el océano.

**Lecturas anexas:**

**Campo Histórico EL Plumerillo - Mendoza**

***Testigo latente de la gesta libertadora y donde se forjó el paso cordillerano***

Fue el histórico Campamento de El Plumerillo del actual departamento mendocino de Las Heras donde San Martín y un equipo comprometido gestó la ingeniería, logística y estrategia libertadora para medio continente.

En ese lugar lasherino cobraron vida, el fiel Pedro “El Tropero” Sosa cumpliendo junto a su hermano Severino la promesa de traer en tiempo record desde Buenos Aires algunos pertrechos militares, pero sobre todo el dinero que el ejército necesitaba, y que hacía tantos meses venían prometiendo desde el gobierno central para ayudar a paliar la campaña.

Por ese campo de El Plumerillo también vimos pasar: la abnegación del cura Beltrán (“el Vulcano con sotana”; “el Arquimides de la independencia”; “la fragua de la patria”) trabajando incansablemente entre martillazos y yunques; soldados leales que llegaron a coronel como “el pardo” Lorenzo Barcala (“el caballero negro”), inmortalizado en la literatura de Sarmiento a través de “Facundo” o “El General Fray Félix Aldao”; “los milicos de ley” como Regalado de la Plaza viajando permanentemente entre las minas cuyanas y trayendo metales de la montaña para refinar en los talleres de Plumerillo; mujeres como Remedios Escalada, Margarita Corvalán, Dolores Prats y Laureana Ferrari, pero también las otras anónimas damas patrióticas que construyeron trajes y zurcieron 5.000 pantalones para los soldados; políticos avezados como Tomás Godoy Cruz y su controvertida esposa “Lucecita” Sosa, quien se enamoró del propio marido de su hija y luego mandó matar; médicos como Paroissien y Anacleto García atendiendo la tropa; geniales inventores como Andrés “Molinero” Tejada, quien constantemente traía novedades de su batán en “La Alameda”; amigos y confidentes como Tomás Guido; el erudito cartógrafo y empírico agrimensor José Antonio Álvarez Condarco, con planos, cálculos y diagramas de cuanto pasadizo sirviera como tránsito por la montaña después de escuchar al “sabio” baqueano Justo Estay; camaradas como Estanislao Soler, ese brillante militar al que San Martín no le daba “ni un tranco de pollo” y tenía “entre ceja y ceja” por su carácter arrogante y siempre provocador.

Así era la vida diaria en El Plumerillo. Pruebas de tiro con fusil, ensayos cuerpo a cuerpo con espada, herrajes de mulas, simulacros de ataques con la caballería, acarreos de

bolsas en el polvorín, decenas de ollas hirviendo con granos de maíz. Todo se cruzaba; Todo pasaba por ahí. Pedro Vargas con un secreto nuevo; el párroco Lorenzo Güiraldes con el diezmo conseguido o los hermanos Necochea con la noticia de cuántos caballos ya estaban herrados. Nadie estaba quieto: “El Chileno” José Herrera con una mensura de “las acequias de la patria” y el proyecto de la “huella a Buenos Aires” o Toribio Luzuriaga con el reporte diario de lo que había pasado en Mendoza. El Plumerillo era un verdadero pueblo que nunca paraba.

Será por eso que apenas llegado a Mendoza, y cuando le ofrecieron vivir en una casona amplia y acorde al rango de Intendente Gobernador de Cuyo, San Martín no aceptó para evitar suspicacias y se quedó en la casa histórica de la calle Corrientes. Ahí; cerca de la gobernación, y a un ratito de El Plumerillo.

El General sabía que el nervio motor de la gesta era Plumerillo y que prácticamente su día de trabajo no conocería otro espacio más que ese lugar. Es más, en toda su estadía mendocina desde 1814 a 1817 fue ahí donde ampliamente más horas pasó.

## **El sitio con un valor agregado**

Había que forjar mentes fuertes, pues todo lo que se realizaría al pasar Los Andes sería monumental, pero solo comprendería la mitad del plan continental. Indudablemente toda esa fortaleza anímica y espiritual se forjó con los entrenamientos y la instrucción de El Plumerillo, cuna de la mística patriótica que libertará América.

Pero además ese Plumerillo fue testigo de los desvelos de San Martín y de toda la correspondencia que iba y venía en pos de la campaña. Seguramente mares de tinta se habrán escrito desde ese lugar (muchas de esas cartas también quedaron plasmadas en nuestras notas) entre San Martín y Belgrano, Pueyrredón, los congresales de Tucumán, O’Higgins, diplomáticos extranjeros, Güemes, su esposa Remedios, los interlocutores pehuenches, más las decenas de bandos y notificaciones a la población de Mendoza invitando a sumarse a la gesta, determinando restricciones, normas de convivencia, pidiendo expresa colaboración de bienes o estimulando campañas de prevención sanitaria.

Y sobre todo consideremos, a mi humilde entender algo sustancial sobre la importancia que posee El Plumerillo por el arraigo e identificación que el lugar genera, y porque cientos de anécdotas que la antropología popular mendocinas rescató, propio de la devoción sanmartiniana que cubre a Mendoza, nacieron de hechos, dichos, actitudes, acciones,



## *Caminos Históricos de Córdoba*

enseñanzas, castigos, sermones que involucraban a San Martín y sus soldados en El Plumerillo.

Es por eso que dicho campo histórico no solo ostenta un altísimo valor patrimonial tangibles, sino que además es incalculable el gigante peso simbólico que despertó el lugar, reflejándose en la inspiración de cientos de poesías, cuentos, tonadas, pinturas, novelas, películas, dramatizaciones, esculturas, postales, libros, réplicas esculturales, danzas y dibujos que consolidaron la identidad de Mendoza convirtiendo a San Martín y al campo histórico lasherino en un icono fundante de la mendocinidad.

Por ende, una postal insoslayable de esa mendocinidad es El Plumerillo, seguramente junto al “sagrado” panteón “menduco” donde conviven, el propio San Martín, el Huarpe, la Virgen de la Carrodilla, la vendimia, la montaña, el zonda, el desierto y aquellas lagunas de Guanacache.

### **El Plumerillo en Las Heras**

El actual campo histórico que hoy funciona como un activo museo temático gestionado por el “Centro de Estudios e Investigaciones General San Martín”, dependiente del municipio de Las Heras, perteneció en el tiempo que fue utilizado por José de San Martín como lugar de instrucción militar a Francisco de Paula de la Reta. El predio fue arrendado y una vez concluida la campaña se desmanteló, se devolvió lo prestado por los vecinos y donado la totalidad del restante mobiliario.

El campo de práctica había sido delineado por Álvarez Condarco, y contaba en su cercanía con una vieja capilla que desde tiempos coloniales se encontraba en la vieja propiedad vecina de Clemente Segura donde sostienen versiones tradicionales el General concurría a orar.

“Recién en 1890 se señaló un rincón del viejo campo y se levantó en el medio del predio una modesta pirámide con los escudos de Argentina, Chile y Perú. Desde entonces se llamó al lugar: ‘El potrero de la pirámide’. El 17 de agosto de 1932 al cumplirse 82 años de la muerte del General San Martín, el Banco de Mendoza cedió al Ministerio de Guerra cuatro hectáreas de tierra cercana al antiguo campamento, tomando como centro la pirámide. El gobierno de Mendoza cercó el terreno y construyó a su frente un portón alegórico colocando a uno y otro lado un cañón de los utilizados por el Ejército de los Andes. El Campo de Instrucción del Plumerillo fue declarado lugar histórico por Decreto Nacional

Nº107.502 del 6 de diciembre de 1941”. Hasta ahí, y por años, muy poco como resguardo de nuestro patrimonio.

Afortunadamente, desde hace unos años la actual Municipalidad de Las Heras se ha comprometido con la revalorización del lugar histórico. Actualmente el sitio afortunadamente muestra otra cara.

## **San Martín: Salud y Educación Física ante las pandemias Hacer lo que corresponde**

La humanidad no enfrentó en 2020 la primera pandemia. Miles de años de historia así lo reflejarán. Y seguramente, problemas con las vacunas (cuando estas aparecieron a finales del siglo XVIII), y dificultades para congeniar los planes de vacunación debieron existir siempre. Ahora; la forma de gestionar esa crisis demostrará claramente y comparativamente el perfil de los gobiernos.

El ejemplo histórico vuelve a centrar la mirada en José de San Martín. Fue en Mendoza. Hace más de 200 años, cuando la otra batalla por librar (paralelo a una guerra por la independencia contra uno de los imperios más poderosos de mundo) era ponderar la responsabilidad y la ética ciudadana contra los privilegios y los lógicos temores.

¿Cómo movilizar un pueblo en tiempos de guerra? Haciendo lo que corresponde para generar la suficiente autoridad que nutrirá de confianza y legitimidad la conducción. Eran tiempos “bravos”y había que dar el ejemplo para infundir patriotismo.

Consideremos además que por ese entonces los pocos médicos que ejercían en Mendoza y San Juan no comulgaban con la causa americana por su filiación imperial española, y que solo existían por ese entonces (1815) “dos hospitales en Cuyo: el Hospital Betlemítico (de San Antonio) en Mendoza y el Hospital de San Juan de Dios, en San Juan. San Luis no tenía hospitales. Peor aún: no tenía médicos”. (Dr. Abel Luis Agüero)

## **Azotaba aquella pandemia de viruela**

La viruela era un flagelo mundial. Mataba a la quinta parte de los contagiados. Un inglés, Edward Jenner, observó que los tamberos que ordeñaban sus vacas, adquirían una enfermedad inocua. Percibió simultáneamente que esos ordeñadores tenían granos en las manos (una especie de «callos» producidos por los años del rutinario trabajo) y que no se contagiaban de la viruela. Esa experiencia le sirvió para comprobar

empíricamente que frotando las manos de los ordeñadores de vacas con las manos de otras personas hacía que la emanación de pus de los granitos de las manos de los tamberos generara inmunidad contra la viruela. Y así, de la vaca nació la vacuna gracias al genio de Jenner en 1796.

## **El plan sanitario mendocino contra la epidemia**

La lucha por la independencia tenía varios adversarios. No solo en el frente de guerra. Las contantes enfermedades, pestes, epidemias y plagas eran un adversario que atentaba continuamente a la población en general y al ejército particularmente. “Las epidemias abrían sepulcros que no había abierto la guerra” (José Pacífico Otero).

En tiempos del Segundo Triunvirato (1812 / 1814) se encaró una incipiente campaña de vacunación contra la viruela. La repercusión y aceptación de la campaña fue prácticamente nula en Buenos Aires. El temor a lo desconocido, los prejuicios de la época sobre los nuevos tratamientos médicos y las distintas interpretaciones religiosas, hacían que la sociedad no quisiera vacunarse.

Mientras tanto en Mendoza, San Martín abordará un plan sanitario extenso. Ya Manuel Belgrano se había preocupado de la problemática de las epidemias y había producido documentos priorizando la salud de la población.

El plan de salud de San Martín será contundente, y cubrirá a todos. Impondrá a través de una norma del Cabildo de Mendoza la obligatoriedad de la vacunación contra la viruela para todo Cuyo.

Don José pagará de su sueldo a los médicos y enfermeros venidos desde Buenos Aires para vacunar a los mendocinos y a todos los integrantes del ejército. Desde los soldados de la infantería hasta los prisioneros de guerra. A los niños, ancianos y mujeres. Pero también, además de devolver la libertad a los “esclavos”, estos fueron vacunados sin distinción étnica ni condición social.

Pondrá a disposición de los sanitarios contratados en Buenos Aires a 8 monjes betlemitas, quienes fueron “entrenados” para llevar adelante toda la tarea. Ellos serán exclusivamente los encargados de controlar todo el plan de vacunación, creando la “Comisión de la Vacuna”. Estarán supervisados por los doctores Juan Zapata (el único médico “fiel”, aunque empírico, que residía en Mendoza) y Anacleto García. Posteriormente se incorporarán al comando general: Paroissien y Candía.

Para organizar la vacunación masiva se crearon centros de salud y “juntas sanitarias y hospitalarias”. Se abrieron simultáneamente hospitales militares y farmacias en Mendoza y San Juan. Nosocomios pensados para la vacunación, que sirvieron paralelamente para controlar las enfermedades venéreas (muy frecuentes en dicho tiempo).

Las Juntas Hospitalarias ejercían función de Dirección Sanitaria. Dirigían e inspeccionaban los hospitales y controlaban la inversión de los fondos para estos. (la totalidad de los impuestos y contribuciones eran destinados al ejército, salud, educación y saneamiento). En simultaneo preparó un “cuerpo especial de montaña” para pasar la cordillera con un hospital de campaña móvil montado sobre 75 mulas y atendido por 47 hombres.

Pero volviendo al plan de vacunación, realizó una lista en la que se detallaba el estado de salud de los vacunados y sus datos personales. La administración de la vacuna se realizaba los días miércoles de 17 a 19 horas. La encuesta de salud personal contemplaba 3 aspectos: a) valoración general del estado de salud, b) protección nutricional y c) protección frente a los factores climáticos. Una verdadera revolución de lo sencillo.

Según el Censo de 1812, Mendoza contaba con 13.318 habitantes (J. Comadrán Ruíz). La vacunación empezó a fines de 1815. Cuando el ejército libertador partió (enero de 1817), prácticamente la totalidad de la población estaba vacunada contra la viruela.

## **El compromiso ciudadano**

Eran tiempos de guerra. A los objetivos prioritarios de luchar por la independencia se sumaban los problemas de salud pública. Imposible pensar en la libertad si no se cuida a la sociedad integralmente.

Otras acciones paralelas del plan de salud sanmartiniano fue crear comisiones vecinales para extraer de los estanques cercanos a los ríos y lagunas provinciales, la mayor cantidad de piedra pómez para la limpieza y pulido de metales y el aseo personal. La comisión tenía a su vez la tarea de recolectar la mayor cantidad de derivados de productos de las aves del lugar con asiento en torno a los ríos, por ejemplo: huevos para la alimentación y plumas para la confección de los abrigos.

Pero a su vez estas comisiones barriales (diríamos hoy) debían de cuidar los causes de las acequias y hacer cumplir una ordenanza del Cabildo que consistía en advertir a los vecinos de la importancia de encerrar o atar los canes para evitar otro flagelo, como era la hidrofobia (otro causante de muerte grave de la época).

También San Martín fue el pionero en iniciar una cruzada contra “el mal de Chagas”, aconsejando el blanqueó de los frentes y paredes de las casas y bodegones para distinguir el color negruzco de la vinchuca y así generar un contraste con el blanco pintado en la pared. Como también elaboró una cartilla donde “aconsejaba” dormir en las noches con una vela prendida, pues la luz alejaba a las vinchucas, como prevención ante la posible picadura de las “chinchas negras”. Mientras que los vecinos recibían periódicamente una caja con piedras pómez, velas, jabones, alcohol y distintos tipos de hierbas para cuidar la salud familiar. La viruela, “la rabia”, las vinchucas, las ratas, las víboras, las langostas, las arañas, “la cuncuna”, el bicho del cesto, también eran los enemigos que debían vencer.

### **José de San Martín y la importancia de la Salud y la Educación Física**

“Nada de lo conseguido hubiera sido posible sin un equipo bien entrenado”. Afirmación que nos llevará al lugar común de interpretar razonablemente que la frase valdría para distintas circunstancias y ejemplos: una empresa familiar; un club amateur; una multinacional; un gobierno. Es real. Sin organización y entrenamiento todo se haría mucho más difícil.

Imaginemos entonces, cuánto más real es si tuviéramos que entrenar a un equipo de 5.000 “jugadores” como fue el ejército libertador que tuvo que sortear cuatro surcos de cordilleras por el paso Los Patos con picos de 5.000 metros de altura como El Espinacito y enfrentarse, por ese entonces, al campeón del mundo: España, que nos esperaba “de local” con el triple de jugadores (soldados), muchos de ellos profesionales probados en las grandes “ligas” (batallas) continentales. Y no solo eso, el “equipo” libertador (voluntarioso y corajudo, pero mayoritariamente aficionado) debería prepararse física y anímicamente para jugar un segundo tiempo en una “cancha” totalmente distinta. El primer tiempo en las alturas cordilleranas de Los Andes y el segundo en las aguas del Océano Pacífico para llegar a las costas del Perú.

### **San Martín, “El profe”**

Una vez más les propongo jugar didácticamente con hechos concretos del ayer y trasladarnos solo por un ratito a la cotidiana coyuntura. Mucho más en tiempos donde la difusión, afortunadamente, de sanos hábitos de alimentación, la proliferación de novedosos

sistemas de entrenamiento físico, las dietas balanceadas, la importancia de los ejercicios hipopresivos, las tradicionales pesas, los interval training o “pasadas”, el cardio-running, pilates, CrossFit, fitness, stretching o las puntuales actividades de cerros: treeking, escaladas, rappel, son tan solicitados por un amplio sector de la sociedad. Entonces, me remonto a la afirmación con que empezamos la lectura para referirme al entrenamiento del ejército libertador liderado por San Martín: “Nada de lo conseguido hubiera sido posible sin un equipo bien entrenado”.

Retrocedamos entonces también al San Martín que fue soldado y a su experiencia como “jugador” raso, no todavía como “profe” (líder). Aquel soldado no solamente batalló en distintos continentes y climas. Recordemos que tuvo que enfrentarse además a distintos escenarios. Jugó en distintas “canchas”; para continuar con la comparación novelada.

Estuvo en el caliente norte de África peleando en la sofocante plaza de Orán contra los moros, donde durante 37 días sufrieron el ataque enemigo, padeciendo hambre e insomnio. En la frontera de los Altos Pirineos (límite de la Península Ibérica con Francia) donde su unidad cruzó una treintena de picos que superaban los 3.000 metros entre los valles de Arán y Tena (provincia aragonesa de Huesca), habiendo recorrido previamente 840 kilómetros a caballo (en pleno otoño) de Málaga a Zaragoza para enfrentar a Napoleón (1792). Pero también luchó como marinero en la fragata Santa Dorotea contra los británicos en el Mediterráneo. En el desierto, las costas, la selva, las montañas y el mar. O sea, “un atleta todo terreno”.

Seguramente esas simplificadas experiencias citadas, más cientos de otras vivencias, y una enorme bibliografía consultada sobre las grandes gestas militares de la humanidad terminaron forjando en San Martín la idea de la sustancial importancia que tenía la preparación física y mental del ejército libertador. De ahí su cuidado minucioso por la hidratación y alimentación, la relevancia de los comportamientos cardiovasculares y respiratorios en altura, las fluctuaciones de la presión arterial, la logística farmacológica y preventiva, el tratamiento de la emergencia, la carga nutricional (calórica y proteica) que cada soldado debía consumir cada tantas horas o los necesarios tiempos de descanso.

## **El entrenamiento**

Las jornadas de preparación comenzaban muy temprano en El Plumerillo. A las 6 de la mañana ya todo el mundo estaba en pie. Un buen entrenamiento comienza siempre por

## *Caminos Históricos de Córdoba*

lo mismo: el cuidado de la higiene personal. Por ende, cada soldado llevaba permanentemente en sus mochilas: peines, jabones y piedra pomez. San Martín era muy severo en este aspecto que parece insignificante. Requisas periódicas sobre el cuidado de uñas de mano y pie, control de axilas, cuello e ingle, higiene bucal y cortes de cabello eran permanentemente controlados.

La ropa de fajina para la práctica diaria debía ser lo más parecido a la vestimenta que se llevaría en campaña. Había que preparar un soldado que cargará una mochila de 13 kilos (promedio) para caminar por angostos senderos a 4.000 metros bajo los flagelos del apunamiento con alteraciones del sistema cardiovascular que llegarán, producto de la falta de oxígeno en altura, a producir un posible nublamiento de la vista, mareos, náuseas, vómitos, deshidrataciones o abruptas desorientaciones. Pero además el soldado debía trasladar una mula que cargaba 30 kilos (promedios) de provisiones. En paralelo, cada mular llevaba dos bordalesas de 5 litros de vino mendocino sobre cada costado. O sea, casi 100.000 litros de vino para que el soldado lo consumiera preferentemente de noche como resguardo del frío.

El ejército empezó su preparación al poco tiempo de llegado San Martín a Mendoza. En un principio eran solamente una centena los hombres que lo compusieron. Las prácticas de esgrima, las luchas cuerpo a cuerpo, las secciones de tiro, las cargas a caballo con bayonetas, los desplazamientos cuerpo a tierra, las cinchadas, los lanzamientos de cuchillo, las marchas a campo traviesa, eran cotidianos ejercicios que se repetían una y otra vez. Por ende, los ejercicios aeróbicos, de fuerza y resistencia formaban parte de la preparación básica. Pero las actividades de velocidades, ejercicios de acción y reacción, con deuda de oxígeno (anaeróbicos), saltos, flexibilidad, equilibrio, coordinación general, formaron también habitualmente parte de la práctica militar en base a distintas acciones de guerra. A medida que avanzaba la organización y se definieron los distintos «cuerpos» y regimientos del ejército, los entrenamientos pasaron a ser específicos: caballería, infantería, artilleros, barreteros, etc. tuvieron su rutina particular.

La organización del trabajo y distribución de ejercitaciones que comprendieran cargas, repeticiones y frecuencias para los distintos grupos musculares tuvieron esquemas periódicos que contemplaban planes diarios, semanales o mensuales. El gran predio de práctica de El Plumerillo se dividía en espacios donde el trabajo era en forma sectorizada. Pero también, las prácticas “extramuros” con simulaciones de combates por cerros, llanos

o atravesando arroyos fueron habituales. Como la tarea específica de zapadores, baqueanos, espías o topógrafos realizadas a campo abierto, sorteando quebradas o improvisando puentes.

Nada estuvo librado al azar. Había que contemplar que el ejército avanzaría a un promedio de 28 kilómetros por día aproximadamente y que los soldados sufrirían alteraciones térmicas de 45°, ya que las temperaturas oscilaban entre 25 /30° durante el día y 15° bajo cero durante la noche.

### **Conclusión: la fuerza moral ante la montaña**

Ningún entrenamiento físico es completo si no contempla la parte anímica y mental. Esa alianza física y mental es la que vence a la montaña más alta. La de piedra y roca en la guerra o la “montaña” personal en la vida diaria. Ese fue otro gran mérito del liderazgo sanmartiniano. Apoyarse en una extraordinaria condición física y mental de sus soldados. Pero suponemos también que el ejército partió con la terrible angustia de pensar que atrás quedaban madres, esposas e hijos que probablemente jamás se volverían a reencontrar. Para enfrentar eso también hay que estar preparado. Esa fortaleza solo lo logrará un buen entrenamiento. De ahí la importancia de buenos profesionales.

Para la inmensa mayoría que no ha cruzado nunca (de ninguna manera) la Cordillera o, al menos no han visto una montaña de cerca, se corre el riesgo de no percibir lo trascendente del fenómeno. Fenómeno que fue pensado “quirúrgicamente” desde Mendoza por San Martín y su equipo de trabajo durante casi 3 años, permitiendo libertar medio continente. El convencimiento fue sustancial. Eso sigue siendo una herramienta primordial. Ayer, y siempre, y donde la educación física tuvo como siempre una enorme preponderancia.





# LOS CAMINOS QUE VAN A LA BATALLA DE SAN ROQUE

*Por Marcela B. González<sup>1</sup>*

En primer lugar, quiero agradecer la invitación para cerrar las dos jornadas de trabajo del IX Congreso Provincial y III Nacional de Caminería Histórica. Para ello voy a ocuparme, por pedido de los organizadores, de un acontecimiento que tuvo lugar geográficamente en las proximidades de donde nos encontramos, pero con el que media una distancia temporal de 193 años.

Me refiero a la batalla de San Roque. El primer enfrentamiento en combate entre Juan Bautista Bustos y José María Paz. Dos cordobeses, uno de la sierra, otro de la ciudad, ambos políticos militares por imperio de las circunstancias en que transcurrieron sus vidas, que el 22 de abril de 1829 iniciaron, en la batalla mencionada, un derrotero bélico que continuaría en el mes de junio en los encuentros de La Tablada, y terminaría, ya sin la presencia de Bustos, el 25 de febrero de 1830 en campos aledaños a la Laguna Larga de Oncativo.

En general el encuentro de San Roque ha despertado menor interés respecto a los mencionados de La Tablada y Oncativo. Aunque desde una mirada política, San Roque es un parteaguas que deja atrás 9 años de un gobierno preocupado por la organización federal del Estado, como fue el de Juan Bautista Bustos, para dar paso, hacia adelante, a la gestión de José María Paz en su intento de aglutinar al Interior desde Córdoba frente a la hegemonía porteña. Hegemonía ilegítima, que se acentúa luego de la contemporánea derrota de Juan Lavalle en la provincia de Buenos Aires.

Para cumplir el cometido señalado me propongo construir en las siguientes páginas una explicación sobre las circunstancias que motivaron ese enfrentamiento entre Paz y Bustos, ante lo cual la primera pregunta a formular es, ¿por qué se enfrentan?

Nadie ha puesto en duda que las expresiones y acciones de Juan Bautista Bustos durante los nueve años en que ejerció sus mandatos gubernativos en la provincia de Córdoba estuvieron signados por la preocupación de alcanzar una organización federal, o confederal,

---

<sup>1</sup> Prof. Emérita UCC, JPHC.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

del Estado Nacional. No fue tan clara la orientación de Paz en cuanto a su relación con personas de diferentes ideologías, como así también respecto a las acciones de su gobierno en el período que sucedió al de Bustos. Pero en tanto fue el adversario de éste, desde un principio y durante años, muchos autores recurriendo a las representaciones binarias, tan caras a la política argentina, lo ubicaron en la esfera unitaria, calificando como tal sus acciones y denominando así a la Liga del Interior, el paradigma organizativo que Paz prohió en 1830. Sin embargo, el análisis documental y las investigaciones posteriores demuestran que la forma organizacional auspiciada por esa Liga no estaba previamente definida sino que sería, en caso de concretarse, la que decidiera la mayoría de los representantes de las provincias presentes en el congreso a convocar, como explícitamente lo indica el Art. 12 de su documento fundacional. En efecto, el “Tratado de paz, amistad y alianza ofensiva defensiva entre las provincias de Catamarca, Córdoba, San Luis, Mendoza y La Rioja”, documento que dio nacimiento a la Liga firmado el 5 de julio de 1830, establece que:

*Las partes contractantes [sic] declaran formalmente no ligarse a sistemas políticos, y se obligan a recibir la Constitución que diere el congreso nacional, siguiendo en todo la voluntad general y el sistema que prevalezca en el congreso de las provincias que se reúnen.*

Ni federal ni unitaria, como tampoco confederal, fueron, como se indica, formas organizativas auspiciadas ni interdictas para el futuro congreso de la Liga del Interior. Además, hay que recordar que Paz mantenía contemporáneamente una interesante correspondencia sobre la futura organización del país con el ex gobernador de Corrientes, el brigadier Pedro Ferré, quien fue, aunque su provincia no lo firmó en principio, el autor intelectual del Pacto Federal del 4 de enero de 1831 y del que nadie pone en duda su ubicación ideológica.

Pero si Bustos es indiscutiblemente federal y Paz no defiende excluyentemente una organización unitaria del Estado ¿por qué se enfrentan? ¿Qué necesitan dirimir en el campo de batalla estos dos hombres que para entonces habían compartido años en el ejército sin mostrar diferencias sustanciales?

Recordemos que Paz estaba en armas desde 1811 cuando se le ordenó marchar al Alto Perú, y permanecía en el Ejército del Norte cuando Bustos se incorporó en 1815, luego que los dirigidos por Juan José Rondeau fueron vencidos en Venta y Media y Sipe Sipe. Fue

entonces que ese ejército dejó la frontera norte y cumpliendo órdenes del gobierno nacional marchó al sur para acantonarse en Tucumán, específicamente en Trancas a pocos kilómetros de la capital, desde donde desempeñó la nueva función que le asignó el Directorio, cual fue garantizar la autoridad nacional en el Interior. En la práctica esa función se tradujo en una disminución de la actividad bélica, facilitando un mayor contacto de los oficiales entre sí y de ellos con su nuevo jefe, el general Manuel Belgrano, como también relacionarse con las elites locales y adentrarse en el conocimiento de lo político. El nuevo comandante a poco de hacerse cargo de la conducción de ese ejército reemplazó a la oficialidad que había acompañado a Rondeau y designó en esas plazas, entre otros, a Gregorio Aráoz de Lamadrid, Juan Bautista Bustos, Alejandro y Felipe Heredia, Felipe Ibarra, José María Paz y Abraham González. Y valga aquí una digresión para recordar que todos los oficiales mencionados fueron gobernadores en la década de 1820. Realidad por lo que Morea sugiere, y es una cuestión a trabajar, dilucidar cuánto influyó en ellos la permanencia en Tucumán, la incidencia del medio, de las circunstancias y las vivencias de esos años. Además, quizás - y digo quizás porque lamentablemente no se han ubicado la totalidad de sus números y en consecuencia desconocemos el contenido completo-, de la lectura del *Diario Militar del Ejército Auxiliador del Perú*, que Belgrano hizo publicar mientras esas fuerzas estaban en Tucumán y sus oficiales, favorecidos por una menor actividad bélica, habrán leído en cada entrega.

Volviendo específicamente a lo que nos ocupa, recordemos que hasta comienzos de 1819 el grueso del ejército permanece en la provincia norteña, y sólo se apartan partidas como la que se encomendó a Bustos en 1818, para marchar con su Regimiento, el N°2, a la frontera este de Córdoba amenazada por los caudillos del Litoral.

Esa partida se convierte en una avanzada del ejército, ya que desde entonces Bustos permanece en la jurisdicción cordobesa y al año siguiente, en 1819, con el auxilio de Aráoz de Lamadrid, de Paz y de Zelaya que han partido detrás de él, triunfa el 18 y 19 de febrero sobre las fuerzas de Estanislao López en La Herradura. Acontecimiento que le vale el ascenso a coronel mayor graduado. Justamente por ese ascenso queda segundo en el mando desde el mes de setiembre cuando Belgrano, aquejado por serios problemas de salud, se retira de la conducción del ejército. Esa posición, a su vez, le favorece para encabezar en enero de 1820 la sublevación de Arequito, acompañado entonces por Paz, los Heredia y otros que alcanzaron la oficialidad en el ejército bajo la conducción de

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Belgrano. Sublevación que, como es sabido, impide el apoyo del Ejército Auxiliar del Norte al gobierno nacional, cuyas fuerzas serán vencidas poco tiempo después, el 1° de febrero, en Cepeda.

A partir de entonces el orden nacional se disuelve y el país ingresa en un largo período caracterizado por la hegemonía de Buenos Aires que ilegítimamente se apropia de lo nacional. El comienzo de esa etapa tiene lugar pocos días después de la llegada a la ciudad de Córdoba -el 30 de enero- de los 2.500 hombres del ejército sublevado en Arequito conducidos por Bustos, quien el 21 de marzo es elegido gobernador por voluntad de la ciudadanía. Desde ese momento el enfrentamiento de José María Paz con Bustos es explícito. ¿Pero cuál es el motivo? Si leemos las *Memorias de Paz*, material documental importantísimo para este tema, aun sabiendo la alta estima que el autor tiene de sí mismo y que escribió esas Memorias pensando en su futura gloria, rápidamente se visualiza que define a Juan Bautista Bustos como su rival. Y si Paz, con la imagen que nos transmite Botana, se identifica con una postura un tanto aristocrática ya que, ... *viste siempre igual, con uniforme europeo, [y] monta a caballo en silla inglesa (p. 9)*, es entendible que en su libro le achaque al rival exceso de familiaridad con los subordinados, ineptitud bélica, personalidad oscura y, además, incapacidad para el gobierno. Conceptos que aportan a explicar que el enfrentamiento entre ambos es político, y en consecuencia la disputa que desde entonces mantendrán será por algo tan consustancial a la política como es el poder. Un poder cuyo ejercicio demanda la presencia de dos términos. Uno, de quien lo ejerce y otro, el de quienes con su aceptación legitiman ese ejercicio. Y eso es exactamente lo que Bustos ha obtenido al ser electo gobernador de Córdoba, mientras contemporáneamente a Paz el poder se le mantiene esquivo.

Vicente Fidel López en su Historia de la Argentina (tomo IV, p. 514), refiriéndose a los acontecimientos posteriores a Arequito sostiene que:

*... la ambición de Paz era incompatible, de todo punto, con la supremacía de Bustos; y cualquiera que fuesen el carácter que tomaran los sucesos, era irremediable el rompimiento y la gresca entre ellos. Ambos bregaban por el mismo reino; y su título a gobernar consistía en haber libertado su provincia del ominoso gobierno que hacían en ella los indignos agentes del gobierno directorial.*

El triunfo en esa puja corresponde en primera instancia a Bustos, quien como mencioné, ha sido electo gobernador en comicios que tuvieron una amplísima participación de los entonces conceptuados ciudadanos. Pero la facción que apoya a Paz, la que ha trabajado infructuosamente para que el gobierno fuese de él, no se rinde, no desaparece y se mantiene activa esperando su tiempo para alcanzar el objetivo.

Eso explica su actitud al rechazar la propuesta que le formula Bustos referida a conducir 800 hombres del ejército que se sublevó en Arequito con destino a las fuerzas de Güemes. Situación que le permitiría a Bustos vanagloriarse de contribuir a la estrategia de San Martín en su marcha a Lima, en tanto fortalecería las fuerzas que comandaba el salteño, y le sería doblemente beneficiosa ya que de ese modo sacaría a Paz del medio. Pero ambos se conocen y tienen en claro sus objetivos, por lo que Paz no acepta el cometido intuyendo los motivos de Bustos y, además, porque está expectante por el desarrollo de un potencial complot contra el gobernador que le permitiría cumplir su objetivo de detentar el poder. No obstante, en mayo, el gobierno incrimina a Paz de ser partícipe de un posible atentado, por lo que es exonerado del Estado Mayor General y confinado en Calamuchita.

El alejamiento de Paz de la ciudad no significa el fin del enfrentamiento con Bustos. Tan es así que al año siguiente, quienes bregan por colocarlo en la gobernación intentan aprovechar el ingreso del chileno José Miguel Carrera a la jurisdicción provincial para promover perturbaciones que, a criterio del gobierno de Bustos, reconocen la participación del rival que había sido confinado. Se ordena entonces su detención y se lo envía a unirse al Ejército en el Norte, lo que no se concreta ya que Paz se libera de su custodia. Y si bien pocos días después es derrotado, finalmente pone rumbo hacia Santiago del Estero confiado en el apoyo del gobernador de esa provincia. Desde entonces Paz sigue su vida militar. Hace la campaña contra el imperio del Brasil y al finalizar el conflicto internacional rechaza la oferta de Lavalle para permanecer en Buenos Aires, ya que su horizonte sigue siendo detentar el poder en Córdoba, para lo cual debe previamente vencer a Bustos y desalojarlo de la gobernación.

En tanto Bustos ha visto transcurrir ese tiempo sin alcanzar su principal objetivo de organizar federalmente del Estado Nacional, y exhibe como su obra más acabada la sanción del Reglamento Provisorio de la Provincia de Córdoba. Ese Reglamento fija en 4 años el desempeño del Poder Ejecutivo y habilita una reelección inmediata. Y como para los fines del gobernador es importante detentar el poder, cuando el Reglamento es sancionado, 10

## *Caminos Históricos de Córdoba*

meses después de haber asumido el PE provincial, comunica a la sala de representantes que a su entender el mandato que ejerce debe computarse a partir de esa sanción y no desde su elección y toma del poder. La sala avala el artilugio e incorpora los meses mencionados a su primer período de gobierno. Terminado éste en 1825 y planteada la reelección, Bustos no logra en las sucesivas votaciones fijadas por el Reglamento la diferencia necesaria para ser reelecto. Siguiendo lo especificado en el documento mencionado se recurre al sorteo, pero también en este procedimiento la suerte le es adversa. Apela entonces a una pueblada cuyo reclamo es legalizado por la Legislatura que lo habilita a un segundo mandato que debe concluir cuatro más tarde, es decir en 1829.

José María Paz en el desempeño de su actividad militar no olvida su objetivo político y ha hecho cuentas sobre la permanencia de Bustos en el ejecutivo provincial. Por eso, al regresar de la campaña del Brasil rechaza los ofrecimientos de Lavalle y pone rumbo a Córdoba, convencido que ha finalizado el tiempo de Bustos y ha llegado el suyo. En sus Memorias sostiene que venía a... *libertar á Córdoba su patria dominada ocho años hacia por Bustos el mas poderoso entonces de aquellos caudillos patriarcales.*

Texto elocuente que manifiesta con claridad que el conflicto por el poder desatado en 1820 se ha mantenido vigente durante casi una década, tiempo en el que cada uno ha hecho su propio recorrido, y nueve años después sus caminos convergerán en San Roque para dirimir la etapa final de su disputa.

Paz abandona Buenos Aires y el 3 de abril llega a la posta de los Desmochados. Allí se separa de Lavalle para unirse con su ejército que ha desembarcado en San Nicolás al regreso del teatro de operaciones contra Brasil, donde se incorporan también el teniente coronel Pascual Pringles y el capitán Rafael Correa, con los que inicia el camino hacia Córdoba.

Por entonces la revolución decembrina protagonizada por Lavalle está en retroceso. De ahí que la situación de Paz no sea fácil porque avanzar hacia Córdoba, ubicada en el centro del país, significaba, como dice en su autobiografía, *...quedar bien pronto incomunicado con Buenos Aires, y, por lo tanto, expuesto a los ataques combinados de Bustos de Córdoba, López de Santa Fé, Ibarra de Santiago del Estero, y los Aldao de Mendoza.* Puntualmente Paz reconoce que, *...Bustos no era como los otros, un caudillo de montoneras; era un antiguo militar que ademas de los recursos que le ofrecia la mas rica y populosa provincia que tenia a sus órdenes, contaba con los restos del 9 y 10 de infantería*

con que se había sublevado en Arequito el año 1820; los Húsares, y los Dragones, á mas de un parque numeroso de artillería.

La ponderación que Paz hace de Bustos y de sus recursos materiales es un bumerang que, en el relato de esas Memorias escritas años después de los sucesos, dirige intencionalmente hacia él, en tanto vencer a un rival con esas fuerzas acrecentará su prestigio militar. Si en comparación a esa cuantificación -que ya veremos cuán real es- conocemos la disponibilidad de Paz, no hay dudas que éste tiene más hombres y con mejor preparación, en tanto son fuerzas veteranas integradas mayoritariamente por gente del Interior que ha participado bajo sus órdenes en la Guerra contra el Brasil y en las que, además, pesa en ese momento el sentimiento de regresar a su espacio y mantenerse como vencedores.

**Fuerzas de José María Paz en 1829**

<i>Comandante General</i> .....	<i>Gral. José María Paz</i>
<i>Jefe de Estado Mayor</i> .....	<i>Cnel. Román Antonio Deheza</i>
<i>Batallón N°2 Cazadores</i> .....	<i>Cnel. José Videla Castillo..... 300 h.</i>
<i>Batallón N°5.....</i>	<i>Cnel. Isidoro Larraya ..... 260 h.</i>
<i>Regimiento 2 Caballería</i> .....	<i>Cnel. Juan Pedernera ..... 250 h.</i>
<i>Esc. Voluntarios Argentinos....</i>	<i>Cnel. G. Aráoz de Lamadrid..... 90 h.</i>
<i>1 batería/4 piezas.....</i>	<i>Mayor Juan Arengreen ..... 80 h.</i>
<b>TOTAL</b> .....	<b>980 h</b>

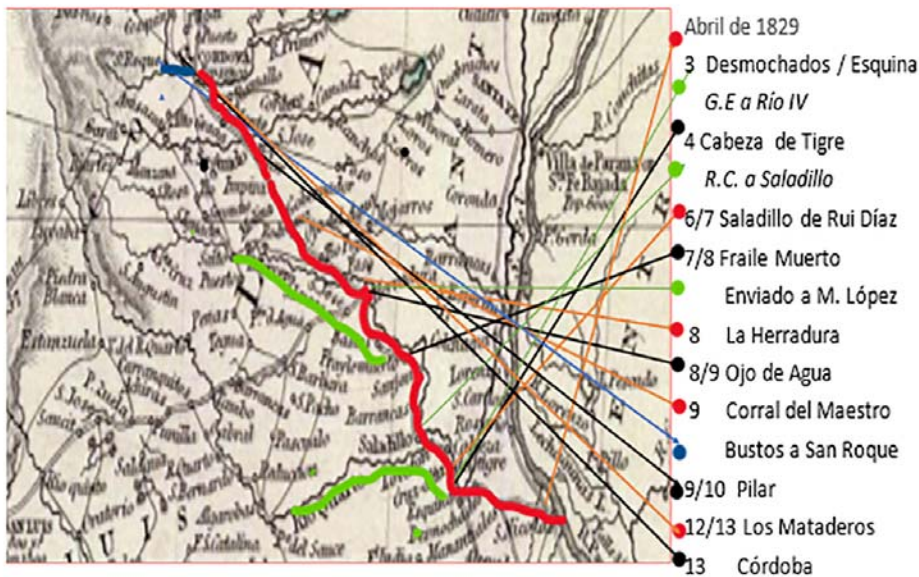
El recorrido que efectúa Paz con sus hombres desde los Desmochados hacía la ciudad de Córdoba es el camino de postas. El mismo que había transitado junto a Bustos 9 años atrás, y que ahora les insume 10 días marchando a veces de noche para no despertar mayor intranquilidad en una población que sabe adversa. Durante la travesía recibe informes sobre el fracaso de Lavalle en Buenos Aires y vislumbra que esa situación significa el



## *Camino Histórico de Córdoba*

ascenso político de Juan Manuel de Rosas, de lo que colige -y esto muestra la personalidad de Paz- que, “...la tarea impuesta al ejército por la revolución del 1º de Diciembre había fallado y ...solo quedaba por entonces el General Paz con las armas en la mano, dispuesto á llevar por sí solo á cabo la empresa, aislado en el centro de la república como quedaba, y rodeado de caudillos victoriosos donde quiera que estuviese.”

### **Recorrido del ejército de José María Paz desde Los Desmochados a Córdoba**



Durante la marcha destaca oficiales para tomar algunos puntos, logrando Rafael Correa su cometido en el Saladillo, mientras la suerte le es adversa a Gualberto Echevarría en Río Cuarto. A su vez Manuel López responde a la invitación de Paz y marcha desde su comandancia en el Tercero para asegurarle que mantendrá su departamento en sosiego y obediencia. El 12 de abril Paz está en la ciudad de Córdoba y pese a no ser de su agrado, porque desconfía de un trato con Bustos, acepta sugerencias de sus partidarios y le envía propuestas tendientes a evitar un enfrentamiento armado, comisionando para ello a Gaspar del Corro, Narciso Moyano y José Roque Savid. El mensaje a su adversario, dice en sus

Memorias, fue comunicar *...al Sr. Bustos, que no era la ambición de mandar la que me habia traído, sino el deseo de hacer respetar las leyes constitucionales de la provincia: según las cuales habiendo concluido los dos periodos de mando que únicamente podía obtener, debía dejar á los Representantes la libre elección de la persona que debía subrogarle, sin que se creyese que deseaba ser yo el elegido, pues desde luego me comprometía á no admitirlo siempre que esto se creyese necesario á la tranquilidad pública.* Adviértase que la primera afirmación, amparada en la letra del Reglamento Provisorio, es desalojar a Bustos del poder, lo que lleva implícita su intención de ocuparlo y, justamente por eso, lo niega.

Bustos, que desde tiempo atrás espera la llegada de Paz, pone en marcha la estrategia planificada, que es hacer una “guerra de recursos”. El 9 de abril se retira con todo lo disponible a San Roque y se instala en la hacienda de los Fragueiro, al pie de la sierra, distante nueve leguas (43 km.) hacia el oeste de Córdoba. Las fuerzas con que cuenta son limitadas y por eso articula su plan hacia dos objetivos inmediatos. Uno, privar a su adversario de los caballos que necesita para proseguir la lucha; y dos, retirarse de la ciudad -esperando que eso satisfaga y detenga momentáneamente a Paz- mientras espera los refuerzos que Juan Facundo Quiroga le había prometido en diciembre del año anterior. Bustos estima que a sus fuerzas se sumarían las que solicitó a San Luis, las prometidas por el gobernador de La Rioja, José Pacífico del Moral, hombres de Fraile Muerto que encabeza Juan Paz, de Río 3° y de la sierra movilizadas por Bailón Galán.

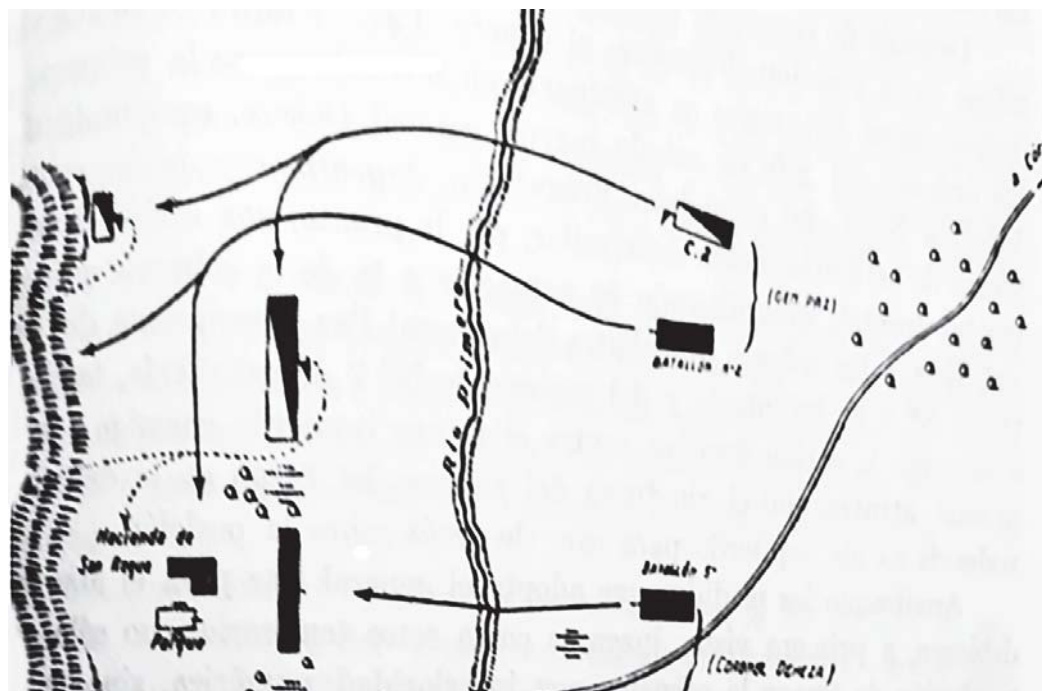
### **Fuerzas de Juan Bautista Bustos en 1829**

Seguros	350 soldados <u>350 milicianos</u> 700
Potenciales	200 Dragones de Río Cuarto <u>400 milicianos de Río IV y San Javier</u> 600 hs.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Cuando los comisionados de Paz encuentran a Bustos, que no ha dejado noticias precisas de su ubicación, éste no ha recibido aún las fuerzas de Quiroga. Necesita entonces ganar tiempo y por eso no da una respuesta definitiva al recibir la propuesta. La estrategia que despliega consiste en agregar algunos puntos sobre los que los comisionados no pueden decidir y plantear algunas consideraciones que, en definitiva, los obligan a retirarse para consultar con Paz. Procedimiento que Bustos reitera en ocasión de la segunda visita de los comisionados, orientado a prolongar la indefinición y, en definitiva, hacer fracasar las negociaciones. El artilugio no pasa inadvertido para Paz que, conceptuando la actuación de su adversario como tendiente a inutilizar las negociaciones, abandona la ciudad y avanza con sus fuerzas hasta ubicarse a 1 legua de San Roque. Allí por mediación del doctor Savid, uno de los comisionados, se reúne con Bustos en las proximidades de Yocsina. Son dos días de conversaciones (el 17 y 18 de abril) en un clima de mutua desconfianza, en los que finalmente se alcanza un acuerdo que contempla la delegación del gobierno en Paz, quien a su vez se compromete a convocar a la ciudad y campaña a elegir representantes para formar una nueva sala encargada de designar gobernador. También se estipula que el ejército de Paz se retiraría a dos leguas y que ninguno de los dos podría pedir auxilios en otra provincia. Condición que impone Paz al tener indicios de los preparativos que Quiroga está haciendo en La Rioja y ratifica poco después al interceptar una carta en la que Bustos le revela al riojano el verdadero motivo de su proceder: *...la delegación del Gobierno es una estratagema para dar tiempo á que se reúnan nuestras fuerzas: quedando ya esto arreglado y los jefes prontos á obrar sigo mi marcha á Llanos á desempeñar la comisión que me está encargada.*

En virtud del acuerdo recién mencionado, la población de Córdoba conoce el día 20 que Paz es gobernador delegado. Bustos confiaba que ese acuerdo retendría a Paz en la ciudad mientras el avanzaba a encontrarse con Quiroga, pero el conocimiento de la carta que le envía al riojano da por tierra esa posibilidad. Paz decide no esperar más y envía a Gualberto Echeverría a tomar Río Cuarto mientras él con sus fuerzas, en el mayor silencio, pone rumbo a la hacienda de los Fragueiro. Al amanecer del día 22 alcanza los puestos avanzados de Bustos y le comunica que, en conocimiento de sus acciones, se prepara para el enfrentamiento. De nada vale la presencia de Arredondo enviado por Bustos para frenar el avance. Paz continua su marcha y desemboca con el ejército en la playa inmediata al río de San Roque, frente al otro ejército ya formado en batalla.



Plano de la batalla de San Roque (Juan Beverina, El General...)

El gráfico muestra que el edificio de la hacienda de San Roque estaba situado en la margen izquierda del río, de frente al camino que iba a Córdoba, y por consiguiente orientado al este. En la parte frontal tenía una amplia huerta que limitaba con la barranca del río, al norte de la huerta se ubicaban unas chacras y por el sur un corredor que daba entrada al patio de la construcción principal. Hacia el oeste cerraba el perímetro de la propiedad una sierra baja y “áspera”.

El relato que deja Paz en sus *Memorias* indica que Bustos se ubicó en la casa y próximo a ella colocó dos baterías de ocho piezas de á 4 y un obús. Enfrente, las fuerzas adversarias se dividen en dos columnas. La de la izquierda dirigida por Román Deheza (batallón N° 5 del escuadrón de Voluntarios Argentinos, más cuatro piezas de artillería), y Paz encabeza a la derecha el batallón N°2 de caballería. Esta columna se apodera del camino que corre hasta la casa de San Roque, en tanto otras fuerzas desalojan y dispersan a los efectivos de

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Bustos, convergiendo junto a Paz en las inmediaciones del edificio, lugar donde estaban situadas las baterías del cuartel general del exgobernador, próximas a la casa principal. Pascual Pringles lanza su escuadrón a la carga hacia la casa, arrollándolo todo, al tiempo que la columna del coronel Deheza penetra por el callejón. Bustos abatido, licencia a algunos de sus jefes al fin de la jornada y pone rumbo a Pocho para seguir a los Llanos de la Rioja donde Quiroga está reuniendo su ejército. ”

Paz lo persigue algunas leguas y regresa á San Roque al atardecer, donde contabiliza lo tomado después de la batalla. Son más de 200 prisioneros, ocho piezas de artillería y la totalidad del parque que Bustos había transportado desde Córdoba. Luego se dirige a la ciudad, donde recibe la noticia que el día 26 Lavalle ha sido abatido por Estanislao López y Juan Manuel de Rosas en la batalla de Puente Marques. Es el fin de la revolución decembrista y el ascenso del protagonismo político de Juan Manuel de Rosas, en cuyo horizonte se afianza la hegemonía de Buenos Aires. Sólo queda el general Paz en el Interior, desde donde buscará alcanzar la organización nacional.

Por eso después de San Roque su estrategia en el plano político se orienta a ser ratificado como gobernador por la nueva legislatura y a, ...*hacer entender á los gobernadores de las provincias que debía reputar en oposición, que no me mezclaría en sus negocios domésticos y que deseaba conservar con ellas las mismas relaciones de amistad que mi predecesor. Este voto era sincero y no puede dudarse de ello desde que se considere que los negocios de Buenos Aires eran ya desesperados... y que no podía esperar cooperación la menor por aquella parte y sí todo lo contrario.*

Justamente porque sabe que tiene que valerse por su propio esfuerzo, y porque Bustos no ha sido derrotado totalmente en tanto todavía no se ha enfrentado a los hombres que prepara Quiroga, se dedica a organizar su ejército convencido que es la fuerza necesaria para ampliar su poder frente a la hegemonía porteña. En poco tiempo dispone de una nueva estructura, como se observa en el gráfico, a los que se agregan los ya existentes del escuadrón veterano de la Villa del Río 4º, una compañía de la misma clase en el Tío, medio batallón de infantería (denominado Guardia Argentina) en el primero de estos dos puntos, y compañías sueltas de la misma en la Villa de la Carlota, en la del Rosario (Ranchos) y otros pueblitos. Todo lo cual hace un total de más de 8.000 hombres.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Curatos	Regimientos	Jefes	Dptos.	Jefes de ellos
Tercero Abajo	1	Teniente coronel	Dpto. del Este	1 coronel
Tercero Arriba	1	”		”
Río 1°	1	”	Frontera del Chaco	”
Río 2°	1	”		”
Río Seco	1	”	Frontera del Norte	”
Tulumba	1	”		”
Ischilin	1	”	Frontera Noroeste	”
Punilla	1	”		”
Pocho	1	”	Oeste	”
San Javier	1	”		”
Calamuchita	1	”	Sur	”
Río 4°	1	”		”
	12	12	6	6

Mientras se encuentra abocado a esa tarea, el triunfo corona los encuentros de La Tablada y luego el de Oncativo en febrero de 1830, culminando la sucesión de enfrentamientos bélicos de dos hombres del Interior necesitados de detentar el poder político para sustentar sus respectivos proyectos organizacionales.

La batalla de San Roque, dije al iniciar esta conferencia, fue un parteaguas en la lucha por el poder antes que un medio para dirimir el triunfo de diferentes concepciones de organización del Estado. A partir de San Roque, Paz avanza hacia la organización estableciendo el Supremo Poder Militar y la Liga del Interior, constituyendo ambas el basamento de su poder frente a Buenos Aires. Poder desde el que aspira concretar su proyecto político, pero que se frustra en mayo de 1831 en campos de El Tío.

## **Bibliografía**

- Academia Nacional de la Historia, Diario Militar del Exto. Auxiliador del Perú, Buenos Aires, 1970.
- Academia Nacional de la Historia, Partes de batalla de las guerras civiles 1822-1840, Buenos Aires 1976, Tomo II.
- Beverina, Coronel Juan, El General José María Paz. Sus campañas y su doctrina militar, Buenos Aires, Editorial Rioplatense, 1973.
- Botana, Natalio, “Los ardidés de la memoria: José María Paz entre la guerra y la revolución”, en Revista Escuela de Historia, Universidad Nacional de Salta, Nº 6, Año 2007.
- Chiaromonte, José Carlos, “El mito de los orígenes en la historiografía latinoamericana” Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, *Cuadernos de Historia del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, Buenos Aires 1991, Nº2. Disponible en: [www.ravignanidigital.com.ar/tms/cuadernos/cua-02](http://www.ravignanidigital.com.ar/tms/cuadernos/cua-02)
- Dominique Coronel (R.E.) Alberto Juan, Cronología del Brigadier General Juan Bautista Bustos, Córdoba, Club de las Fuerzas Armadas Córdoba, 1891.
- Editorial Kapelusz, Atlas Didáctico de Historia Argentina, Buenos Aires, Editorial Kapelusz y Cía., 1946.
- Ferreyra, Ana Inés, Directora, Cuestiones Agrarias Argentinas, Córdoba, Editorial Brujas, 2010.
- González, Marcela B., Juan Bautista Bustos. El difícil camino hacia la organización, Córdoba, Ediciones del Corredor Austral, 2021.
- López, Vicente Fidel, Historia de la República Argentina. Su origen, su revolución y su desarrollo político hasta 1852, Buenos Aires, Editorial Sopena, 1938, tomo IV.
- Morea, Alejandro, “El ejército Auxiliar del Perú y la gobernabilidad del Interior 1816-1820”, en: *ProHistoria*, Año XV, 18: 26-49 (2012).
- Morea, Alejandro, “Los oficiales del Ejército Auxiliar del Perú y la construcción de la carrera de la revolución”, en Programa Interuniversitario de Historia Política, disponible en: <https://historiapolitica.com/datos/foros>
- Nanni, Facundo, “Precario como el papel”, en Alejandra PASINO – Fabián HERRERO, *Prensa y Política en Iberoamérica*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 2019, Cap. V, pp. 169 – 213.
- Paz, José María, Memorias Póstumas del Brigadier General D. José M. Paz. Comprende sus campañas, servicios y padecimientos desde la Guerra de la Independencia, hasta su muerte, con variedad de documentos inéditos de alta importancia, Buenos Aires, Imprenta de la Revista 1855, Tomo II.
- Segreti, Carlos S.A. Córdoba, ciudad y provincia (Siglos XVI-XX) Córdoba, Centro de Estudios Históricos 1998.

# **PONENCIAS**



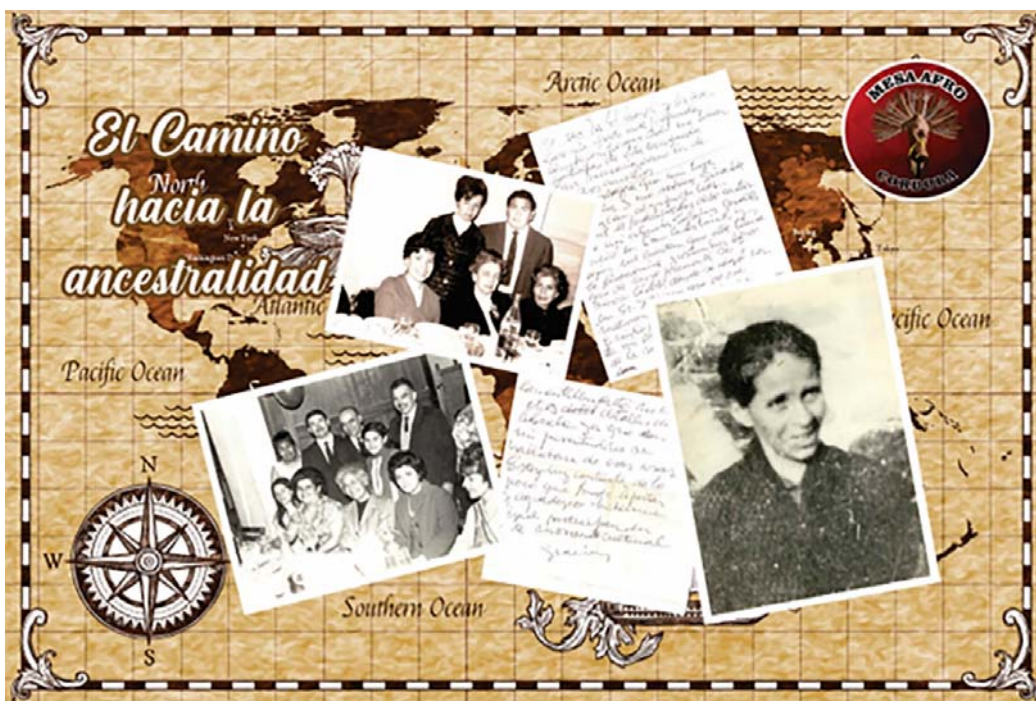


# CAMINO HACIA LA ANCESTRALIDAD

Por Griselda Manzoli y Marcela Alarcón

*Camino hacia la ancestralidad* nace de la necesidad y de los objetivos que tenemos como miembros de la MESA AFRO CORDOBA: la visibilización de los ancestros esclavizados, recuperando a través de diferentes tipos de documentos, públicos, eclesiásticos y privados, el contexto y relato histórico que demuestra que los afro cordobeses descendientes de los esclavizados transitamos en la actualidad como otros ciudadanos el territorio cordobés.

## I



Sobre la margen derecha imagen de Sabina Gordillo, sobre la izquierda familia Alarcón Garino

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Nuestro camino se inicia cuando un relato familiar indiscreto devela la historia de mi bisabuela Sabina Gordillo (de Manzoli), “*quien puertas para adentro era la señora de la casa y puertas para afuera era la empleada domestica*”, debido a la negación de un hecho que a la luz del día se quería esconder y era su color oscuro de piel.

A partir de esta revelación de mi herencia afro inicio una investigación que me lleva a buscar personas con las mismas inquietudes, y paso siguiente me incorporo a Mesa Afro Córdoba. Transitando etapas de revelaciones, aceptaciones, reconstruyendo con cada uno de los miembros, desde los testimonios, la música, la danza, mi propio árbol genealógico. El apoyo de mis compañeros fue un nexo importante que me empuja a dar los primeros pasos, utilizando documentos como partidas de nacimiento, bautismo, matrimonio, defunción, tanto en forma física como las que se encuentran digitalizadas. Los documentos digitalizados por la Iglesia de los Santos de los últimos Días (Mormones) en la plataforma FamilySearch, quienes desde su propio proyecto han reconstruido en todo el mundo los orígenes aún ocultos de algunos pueblos.



[www.familysearch.org](http://www.familysearch.org)

Una página que me lleva a entrelazar mi sangre desde mis padres, abuelos, bisabuelos, y va en camino a ese miembro que fue esclavizado, y que quizás cierre el penoso tránsito, para construir mi propia identidad y la de generaciones futuras.

Las instrucciones para crear y acceder a una cuenta en la página de Family Search, son tan sencillas hoy, que nadie escaparía al acceso.

Esta etapa es poca o casi nada problemática, ni traumática, si el recorrido, me trae a la mente mi propia mirada ante el espejo, y mi no percepción de ser descendiente de italianos,

## Caminos Históricos de Córdoba

aunque mi apellido así lo tradujera. La geografía de mi rostro, mi piel, mis cabellos, ha sido difícil de transitar por estas calles, como los propios pasos de Sabina Gordillo, hasta que en un momento esa reconciliación entre imágenes y mi propia esencia me devolvió una identidad que hoy respeto, valoro y honro.

Mágicamente reconstruimos el árbol, creando vínculos que nos permiten recorrer distancias inimaginables, desde el bautismo a ceremonias, los censos que nos indican las labores que nuestros ancestros desempeñaban, y hasta su condición, tantas y tantas variedades de nombres les pusieron a las condiciones en que vivían “ESCLAVOS”, “LIBRES”, “LIBERTOS”, etc., libres recién después de 1853.

The image shows two pages of a handwritten census document, likely from the 18th or 19th century. The pages are filled with dense, cursive handwriting in Spanish. The left page has a header with the word 'Censo' and some numbers. The right page has a header with 'Censo' and 'Córdoba'. The entries consist of names followed by various details, possibly including ages, occupations, or family information. The handwriting is somewhat faded and difficult to read in many places, but the overall structure is that of a formal record.

Acta de censo

## *Camino Histórico de Córdoba*

Esta búsqueda es una reconstrucción de la historia de personas que fueron desarraigadas no solo de su lugar de origen (África), lengua y religión sino también de sus nombres, los cuales a veces pueden aparecer escritos de forma incorrecta como por ejemplo una tatarabuela (Manzoli) llamada Fructuosa Diaz, quien estaba anotada como FRUTOSA DIAS. Los apellidos como por ejemplo Salguero y Montserrat nos indican también posiblemente donde sus ancestros esclavizados fueron propiedad de las compañías que les daban estos apellidos.

*El camino hacia la ancestralidad* es una guía quizás, que nace como un grito ahogado ante tanta incredulidad y negación continua de una historia de trata esclavista en manos de poderosos. Tal práctica llevada a cabo durante tanto tiempo por instituciones prestigiosas de nuestra sociedad, que perdura hasta la actualidad, negando su pasado esclavista, nos han interpelado para relatar la otra historia que no la escribieron los que perdieron, los que construyeron este estado nación, que son los esclavizados africanos.

Los gobiernos Nacionales, Provinciales y Municipales, aún deben descubrir y trabajar con acciones políticas afirmativas que nos permitan reconstruir la identidad, pero por sobre todo reparar históricamente tanta violación a los derechos inalienables de los seres humanos a la que fueron sometidos todas las personas esclavizadas.

Todos los países del mundo tienen una gran deuda con el continente africano, sus pueblos, y ciudadanos, como con su diáspora a la cual desgarraron de todas las formas atroces, y este proyecto siente la responsabilidad de despertar un destello de incertidumbre para quienes nos escuchan, generando una plena consciencia que contribuya a reconstruir una propia identidad.

# LA IMAGEN EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA ATRACTIVIDAD TURÍSTICA DE VILLA CARLOS PAZ

Por Julieta Barbeito

## Introducción

La ciudad de Villa Carlos Paz en las Sierras de Córdoba es considerada actualmente una de las ciudades turísticas más importantes de la provincia y del país. Es presentada como un lugar con un:

*(...) magnífico clima, bellezas naturales y la infraestructura aportada por el hombre, que (...) la convierten en un punto de concentración turística digno de ser visitado todo el año. Por sus hermosos paisajes serranos, llenos de naturaleza, Villa Carlos Paz no se cansa de regalarle al turista estos típicos lugares que no pueden dejar de ser visitados y capturados por las cámaras y las filmadoras<sup>2</sup>.*

En este trabajo se busca conocer el papel de la imagen en la construcción de la atraktividad turística de Villa Carlos Paz. La atraktividad turística, será pensada más que como una cualidad intrínseca de los objetos y lugares, como una condición social e históricamente construida. Dentro de los procesos sociales que la definen, en este caso, se pondrá foco en el rol de las imágenes.

El turismo se vale de imágenes e ideas sobre objetos y lugares que luego orientarán los intereses de los turistas y las formas concretas que presente la visita turística. Las imágenes no sólo retratan pasivamente el lugar turístico, sino que funcionan como modelos que el paisaje debe imitar, reproducir y conservar (Troncoso, 2013).

El enfoque teórico se realizará desde la disciplina geográfica y dentro de ella desde aquellos estudios que sin desconocer la especificidad de los lugares, centran el análisis en los procesos que conducen a su valorización turística debido a la transformación de sus rasgos específicos en atractivos turísticos, llevada adelante por actores concretos e intencionados.

---

<sup>2</sup> Extraído de la página oficial de la ciudad, <https://www.villacarlospez.gov.ar/laciudad.php?id=1> consultado 1 de Septiembre 2022.

El objetivo es comprender el rol de la imagen en la construcción de la atraktividad turística de la ciudad de Villa Carlos Paz en sus comienzos hasta la década del 60. Para ello se indagará sobre qué lugares específicos y qué atributos de los lugares son puestos en valor, así como también los discursos que acompañan y refuerzan a las imágenes puestas en juego. La metodología se basará en el análisis de diversas imágenes, entre ellas fotografías de variados medios y postales recolectadas de diferentes momentos históricos.

En definitiva, al desentrañar los procesos de construcción de la atraktividad, podremos acercarnos a conocer las maneras en que la ciudad comienza a ser considerada y visitada turísticamente.

Teniendo en cuenta el desarrollo del texto, en un principio se mencionarán los antecedentes en materia teórica sobre el tema en cuestión. Más adelante se hará una problematización del tema, además de un breve marco teórico que guiará el análisis, para al final acercarnos al estudio de las imágenes en la construcción de la atraktividad. Por último se bosquejarán un conjunto de consideraciones finales.

### **Turismo, atraktividad e imágenes**

Los estudios geográficos tradicionales sobre el turismo, han centrado su atención en la descripción de la distribución espacial de lugares de origen, destino, y flujos turísticos, describiendo los rasgos o atributos distintivos de los lugares de destino, los cuales incentivarían el interés de los turistas. Por otra parte, están aquellos estudios que sin desconocer la especificidad de los lugares, centran el análisis en los procesos específicos que conducen a su valorización turística debido a la transformación de sus rasgos específicos en atractivos turísticos, llevada a cabo por actores concretos e intencionados. En esta línea, se analizan cuáles son los atributos específicos de los lugares que, convertidos en atractivos turísticos, definen su condición de destinos turísticos, y como esto se relaciona con las modalidades que el turismo adopta en cada momento, en vinculación con las tendencias y transformaciones sociales generales (Bertoncello, 2006).

Desde estas perspectivas la atraktividad turística, constituye una condición social e históricamente construida que responde a aquello que las sociedades consideran digno de ser visto, visitado y consumido (Troncoso, 2013). Para Urry, la mirada turística es esencial para explicar cómo se define la atraktividad turística de los lugares, “la naturaleza de la mirada es central para el turismo” (2004:18). Esta mirada está socialmente organizada y

sistematizada y no es única ni homogénea, en tanto varía de acuerdo a la sociedad, el grupo social y el período histórico que se considere. Uno de los aspectos que interviene de manera decisiva en la construcción de esta mirada va a ser el conjunto de imágenes generadas por las prácticas turísticas y no turísticas que de manera más o menos intencionada buscarán orientar las formas del consumo turístico (Troncoso, 2013).

Las imágenes pueden cumplir funciones de promoción turística en la medida en qué ofrecen e instalan ciertas ideas acerca de los destinos, dándole forma a su atraktividad turística (Troncoso, 2013). En este sentido, y como plantean Lois y Hollman “las imágenes encarnan claves visuales, y no son espejos de la realidad” (2013:19). Con relación a esto, existen diversos trabajos en geografía que consideran el rol de lo visual y las imágenes para comprender la práctica turística.

Lois y Hollman proponen examinar, desde diferentes enfoques disciplinares, el papel de lo visual en los procesos de construcción del territorio y de los imaginarios geográficos. En consecuencia, buscan la manera en la que diversos registros visuales (fotografías, pinturas, mapas, descripciones, folletería turística) han actuado en la configuración de imaginarios geográficos que operaron y operan en la forma de concebir e interpretar el territorio (Lois y Hollman, 2013). A su vez, las autoras nos invitan a desmontar los mecanismos por los cuáles las imágenes resultan convincentes, y de este modo analizan la manera en que éstas nos acercan a algunas realidades. Su propuesta reside en cuestionar la supuesta eficacia comunicativa de las imágenes, desmitificar su funcionamiento autónomo y reflexionar sobre la importancia de la palabra para “hacer hablar” a las imágenes en contextos de enseñanza-aprendizaje (Hollman y Lois, 2015).

En relación al análisis del turismo y las imágenes, y el rol de éstas en la conformación del lugar como destino turístico, es valioso el aporte de Troncoso que propone “pensar la relación entre el turismo y la cultura visual más allá de los objetos visuales y vincularlos a una red más amplia que incluye experiencias, expectativas, prácticas, etc.” (Troncoso, 2013: 246). Por otra parte, pensando la fotografía como creadora de la imagen de un destino turístico, está el artículo de Santillán (2010), quien a través de un estudio de caso de la ciudad de Buenos Aires, analiza el modo en que la fotografía (y los textos asociados a ella) crea y difunde imágenes y símbolos turísticos, y sus implicaciones en la construcción e interpretación de la imagen de un destino turístico en un determinado contexto histórico, social y cultural.



Considerando los estudios referidos a la provincia de Córdoba, Llorens explora las tensiones en la mirada del paisaje de las Sierras Chicas de Córdoba. Analizando la reversibilidad de la tarjeta postal, pone en tensión dos interpretaciones contrarias de paisaje, reconociendo el papel de la dimensión visual y textual del paisaje, y el papel central de la práctica turística en la configuración material y visual del paisaje en las serranías cordobesas (Llorens, 2015). A su vez, está el trabajo de Rabboni quien analiza la “Geografía de la Provincia de Córdoba” de Río y Achával (1905) y la creación del paisaje turístico de las Sierras de Córdoba (Rabboni, 2010).

### **La construcción de la atraktividad Villa Carlos Paz en las imágenes**

Villa Carlos Paz, localidad serrana de la provincia de Córdoba, a orillas del embalse San Roque, es considerada una de las ciudades turísticas más importantes de la provincia y del país. Es reconocida como uno de los destinos de verano más elegidos para las vacaciones familiares, donde pueden disfrutarse de las “bellezas de nuestros lagos ríos y montañas”<sup>3</sup>. En 1914 Carlos Nicandro Paz, quien fuera considerado el fundador de la ciudad, ya definía al departamento de Punilla como:

*(...) el más viable para el turismo de toda la República como también del extranjero (...) Dotado de buenas aguas, espléndido clima y las alturas variadas sobre el nivel del mar. Influyendo las diferentes temperaturas, tanto en verano como en invierno, a proporcionar estas variantes para la salud y el recreo (Tántera, 2013:36).*

Se convierte en uno de los principales destinos turísticos del país, en el período que va desde principios del siglo XX hasta la década del 70. En este momento toda el área de las Sierras de Córdoba vio multiplicarse y crecer sus localidades turísticas, al tiempo que diversificaba el tipo de turistas que recibía, creciendo el turismo de sectores medios (Bertoncello, 2006).

En este trabajo, nos interesa conocer el rol que cumplieron las imágenes en la definición de la atraktividad turística de esta ciudad. Considerando qué lugares específicos y cuáles

---

<sup>3</sup> Extraído de la página oficial de la ciudad, <https://www.villacarlospez.gov.ar/laciudad.php?id=1> consultado 1 de Septiembre 2022.

atributos de ellos son puestos en valor, así como también los discursos que se articulan con las imágenes puestas en juego, se busca conocer la manera en la que la ciudad comienza a ser considerada y visitada turísticamente.

Para tal fin se analizarán imágenes provenientes de diferentes publicaciones tales como la *Guía General de Caminos de la Región Serrana de la Provincia de Córdoba* (1916), el *Álbum de Córdoba* (1927), postales y fotografías provenientes de diferentes momentos históricos, extraídas en su mayoría de un grupo de una red social dedicado a fotos y recuerdos de la ciudad de Villa Carlos Paz. Se han seleccionado de un gran caudal de imágenes, aquellas que en el transcurso del tiempo devinieron emblemáticas del lugar y de la época retratada. Si bien el análisis se centrará en las imágenes, como se mencionó anteriormente se considerarán los textos que las acompañan, que refuerzan o apelan a las imágenes en los procesos de definición de la atractividad turística del destino (Troncoso, 2013).

## **Turismo e imágenes**

Los “procesos de construcción de la atractividad se relacionan estrechamente con las imágenes” (Lois, Troncoso y Almirón, 2008:239) presentes tanto en medios turísticos (guías, folletería, y artículos publicados en diarios y revistas), como no turísticos (cine, televisión, literatura, páginas de Internet, redes sociales, etc.). En este sentido, podemos decir que las imágenes contribuyen a construir ideas previas que direccionarán la mirada del turista (Lois, Troncoso y Almirón, 2008). Esta mirada como plantea Urry:

*(...) se dirige a los rasgos del paisaje físico y urbano que los separan de la experiencia cotidiana (...). Las personas se detienen en una mirada tal, la cual por lo general es luego objetivada o capturada visualmente a través de fotografías, postales, películas, modelos y así por el estilo. Ellas permiten que la mirada se reproduzca y recapture sin cesar (Urry, 2004: 7).*

Sin embargo cabe aclarar que esto no implica que se considere que el turista acepte, adopte o reproduzca todas las imágenes que se le presentan, sino que se reconoce que pueden existir cuestionamientos o resignificaciones por parte de éstos, que pueden no coincidir con las ideas del lugar que se plantean.

Como ya mencionamos, las imágenes no sólo retratan pasivamente el lugar turístico, sino que funcionan como modelos que el paisaje debe imitar, reproducir y conservar

## *Caminos Históricos de Córdoba*

(Troncoso, 2013). Como explica Troncoso, es interesante “plantear la relación entre turismo y cultura visual más allá de los objetos visuales, y vincularlos en una red más amplia que incluye experiencias, expectativas, prácticas, etc.” (Troncoso, 2013: 246). Las imágenes no sólo alimentan un imaginario vinculado al lugar que pasa a formar parte del mismo sino que también dan forma a la manera en que los turistas transitarán el lugar de destino. Los lugares que son convenientes visitar, donde alojarse, qué actividades y qué recorridos realizar, donde es necesario detenerse e incluso donde obtener sus propias imágenes para culminar la experiencia del viaje al “revelarlas” al llegar a casa.

En el caso de Córdoba, aunque el turismo no fue accesible a los sectores populares hasta la década de 1930-40, la idea de viaje ya estaba instalada más allá de quienes la practicaban, a través de postales, guías y revistas ilustradas (Llorens, 2015). En esta provincia el turismo comienza a desarrollarse en las últimas décadas del siglo XIX, en correlación con la consolidación del modelo agrario exportador. Se tratará en un principio de un turismo de elite, practicado por los sectores sociales más acomodados. En este contexto se va a consolidar un “imaginario de la Provincia como destino privilegiado del turismo, ligado a sus principales atributos “naturales”: la belleza y salubridad de sus valles y sierras” (Rabboni, 2010:11). Así se irá fortaleciendo para este momento, un turismo vinculado con la salubridad del aire serano, propicio para la cura de enfermedades pulmonares. Conjuntamente surge la idea de paisaje pintoresco, asociada a “la construcción de una imagería que resaltaba los contornos dóciles de sus horizontes, la suavidad de su clima, la luminosidad de su cielo y la gracia de sus valles y arroyos” (Llorens, 2015:141).

Desde los inicios del siglo XX y hasta la década del 70, las Sierras de Córdoba vieron multiplicar y crecer sus localidades turísticas, al tiempo que se diversificaba el tipo de turistas que recibía, creciendo la proporción de grupos sociales medios y con ello, el turismo sindical. Durante este momento, Villa Carlos Paz, se convierte en uno de los principales destinos turísticos del país (Bertoncello, 2006).

Asociado a la difusión del automóvil, se habilitaron núcleos turísticos que no contaban con acceso ferroviario y es así como comienza a gestarse una nueva modalidad turística, el recorrido o circuito, basada en el uso del automóvil para desplazarse de un lugar a otro de un área determinada, permaneciendo poco tiempo en cada uno de ellos. Esta modalidad, difiere de la tradicional basada en el reposo y la salubridad, al valorar la heterogeneidad del paisaje, cuyos rasgos pintorescos justifican la observación, y la existencia de condiciones

específicas en algunos lugares del conjunto que permiten la práctica de las actividades predominantes (Bertoncello, 2006).

## **La atraktividad de Villa Carlos Paz**

Teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente, y considerando las imágenes analizadas, podemos comenzar a descubrir el proceso de construcción de la atraktividad en Villa Carlos Paz. Se puede decir que generalmente, hay lugares retratados que van predominando en cada momento histórico. Hacia principios del siglo XX el principal motivo que va a aparecer en las imágenes va a ser el Dique *San Roque*, esta obra de ingeniería proyectada por Cassaffouth y construida por Biale Massé, junto con el *Tren de las Sierras*, serán uno de los elementos más destacados en las imágenes. En la década de 1910, el camino de las *Altas Cumbres* que lograra comunicar el Valle de Punilla con el de Traslasierra constituirá un motivo recurrente. Hacia las décadas de 1920-30, comenzarán a surgir algunas imágenes que retratarán “paisajes y panoramas”, junto con un incipiente poblamiento de la zona. Avanzando hacia 1940, empiezan a aparecer en las imágenes los principales hoteles de la Villa, junto con algunos paisajes e imágenes aéreas. Para 1950, el veraneo y los balnearios tomarán protagonismo, junto a nuevas apropiaciones del embalse San Roque (regatas, lanchas, botes, etc). Consideraremos aquí, algunas de las imágenes que de alguna manera devinieron emblemáticas del lugar y del momento histórico en que fueron producidas, esto es, en la medida en que se repiten en la búsqueda documental.

En primer lugar, uno de los motivos que más va a aparecer en las imágenes como ya mencionamos, va a ser el Dique San Roque. En la figura 1, podemos ver una vista panorámica desde las inmediaciones del Dique, en donde se pueden apreciar las montañas y las aguas embalsadas. Hacia un costado, las vías del Tren de las Sierras, y hacia el fondo el cordón montañoso de las *Sierras Grandes*. Esta postal está acompañada de un texto: *Paisage Provincia de Córdoba. Rep. Argentina*. Resulta interesante señalarlo en la medida en que expresa una manera de ver que se irá consolidando en esta primera parte del siglo XX relacionada a la idea de paisaje. Sarmiento en 1850 ya señalaba los “sitios risueños y vistas pintorescas de las Sierras de Córdoba”, en este sentido se iniciaba una configuración de un modelo de visibilidad de las Sierras en términos paisajistas. Se instalaría para fines del siglo XIX y principios del XX, un modelo pintoresco (y por lo

## *Caminos Históricos de Córdoba*

tanto intensamente visual) para las serranías destacando sus cualidades paisajísticas en relación a las prácticas de veraneo y el turismo (Llorens, 2015).



Figura 1. Paisage Provincia de Córdoba, Rep. Argentina (1904).

Fuente: Colección propia

Por otra parte, sabemos que en sus orígenes, “el turismo nacional estuvo intrínsecamente ligado al tren” (Pastoriza y Piglia, 2012:15). En el caso de Argentina, las empresas británicas acompañando el desplazamiento estival de las elites, habilitaron estaciones, extendieron las vías férreas y construyeron ramales nuevos hacia los centros de veraneo (Pastoriza y Piglia, 2012), tal como sucedería con el Tren de las Sierras que aparece retratado como protagonista en una vista panorámica arribando a la estación Cassaffousth en las cercanías del Dique San Roque en la figura 2.



Figura 2. Tren de las Sierras llegando al Dique San Roque (1906).

Fuente: Archivo General de la Nación.

Avanzando en el tiempo, comienzan a aparecer motivos relacionados con el camino al Dique San Roque (figura 3) por un lado, y con el camino de las Altas Cumbres, el cual uniera el Valle de Punilla con Traslasierra, por otro. En relación al primero, la *Guía General de Caminos de la Región Serrana de la Provincia de Córdoba* nos refuerza el carácter “atractivo” de las imágenes, al mismo tiempo que resume al turista o el hombre de negocios, los distintos itinerarios que puede recorrer para llegar a los diversos puntos serranos de interés. La misma fue realizada a pedido del gobernador Cárcano con el fin de:

*(...) facilitar la visita de nuestras sierras, notables ya por la excelencia de su clima y la belleza de sus encantadores paisajes, abiertas al turismo por la bondad de los múltiples caminos que las cruzan y penetran en todas direcciones (...)* (1916: 7).

En esta publicación además se comenta sobre la gran obra de ingeniería que fuera el Dique San Roque y el camino que lleva a su acceso. En relación a ello se resalta con un discurso en clave visual los atractivos construidos para el disfrute y comodidad de los visitantes, así es que expone:

*Este camino de excelentes condiciones de vialidad se desarrolla en sus ocho kilómetros por la costa Este del hermoso lago formado por el embalse de San Roque, con panoramas incomparables de belleza impresionante. Termina el*

## *Camino Histórico de Córdoba*

*camino en el murallón mismo del Dique, pudiendo esta importante obra visitarse así en todos sus detalles. Los turistas pueden almorzar en la casa del guardador de la obra, donde hay un completo servicio de restaurant. Hay teléfono que la une con Córdoba. La popularidad y la divulgación ya hecha, tanto en descripciones como en fotografías de esta obra hacen inútil su reproducción aquí (1916: 45-50).*

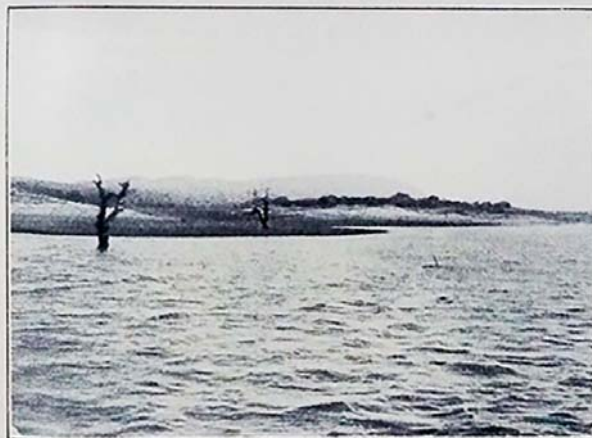


Embalse del dique San Roque



Entre el Dique y San Roque

*Camino a Dique San Roque.* — En el kilómetro 29,<sup>000</sup> del circuito anterior se desprende el camino que conduce al Dique San Roque. Este camino de excelentes condiciones



Lago San Roque

Figura 3. Lago San Roque (1916).

Fuente: Guía General de Caminos de la Región Serrana de la Provincia de Córdoba.

Con respecto al camino de las Altas Cumbres, también se puede dar cuenta de la construcción de ciertas narrativas acerca de su atraktividad y a la relación que se va entretejiendo con la naturaleza (figura 4). En ese marco en 1915, quien fuera gobernador de Córdoba, Ramón Cárcano señalaba refiriéndose a la inauguración del camino:

*Significa para Córdoba la conquista de la montaña (...), es también el camino de lo bello. Arranca del borde del lago, diamante líquido contenido entre colinas verdes; atraviesa valles de cultivo, florestas primitivas, quebradas oscuras, puentes colgantes sobre torrentes bravíos, cimas doradas por el Sol y donde descansan las nubes, cadenas dentadas, inmóviles y silenciosas; (...) en todas las horas las sensaciones serán nuevas e imprevistas; en todos los instantes los encantos infinitos de una naturaleza vigorosa e imponente, sombría y grave, delicada y deliciosa, abundante de colores, de gracia y de risa, nutrida por la frescura de las aguas eternas y el calor descendido de las crestas que buscan en la altura los amores del Sol” (Cárcano en Guía General de Caminos, 1916: 111-113).*

El automóvil en este contexto irá tomando protagonismo y se consolidará garantizando una mayor flexibilidad de desplazamientos y una nueva relación con el espacio enmarcado ahora como paisaje.



Figura 4. Camino de las Altas Cumbres (1918).

Fuente: Colección Eldor Bertorello. En Fotos y Recuerdos de Villa Carlos Paz.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

En las décadas de 1920 y 1930, las imágenes estarán relacionadas por lo general a diferentes vistas, panoramas y paisajes. En el *Álbum de la Provincia de Córdoba* (1927) se propone hacer una propaganda de la Provincia, y en una modulación explícitamente pintoresca se articulan descripciones del territorio cordobés, de sus condiciones naturales, potencialidades económicas, y se seleccionan distintas expresiones artísticas y estéticas –pinturas, poesías y relatos– considerados parte del ser cordobés y publicidades principalmente de los destinos y servicios turísticos (Llorens, 2015). En él podemos encontrar *Paisajes de Villa Carlos Paz* (figura 5) con encuadres que colocan el ojo a la altura de la persona, haciendo énfasis en los caminos (y por consiguiente en la comodidad de acceso al lugar) y en elementos del incipiente pueblo, principalmente en lo que hoy sería la zona céntrica. A continuación en encuadres más amplios se priorizan la vista del río y la montaña, como así también de la vegetación, resaltando los atributos naturales dignos de ser vistos y visitados.

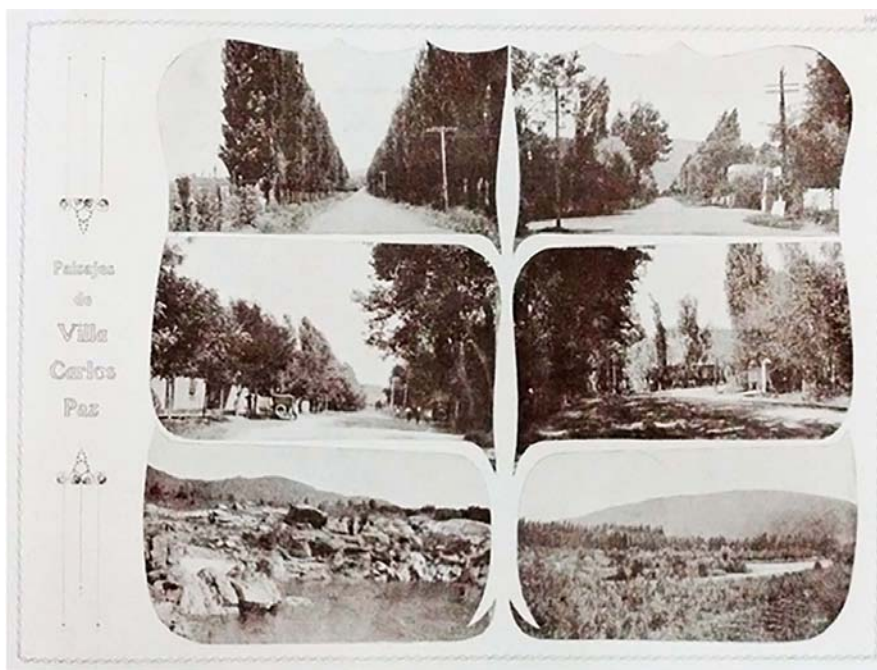


Figura 5. Paisajes de Villa Carlos Paz (1927).

Fuente: *Álbum de la Provincia de Córdoba*.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Otro de los lugares que suelen surgir frecuentemente en estas décadas, tiene que ver con la zona de Villa del Lago, y con ello dos de sus mayores “atractivos”, el *Puente Negro* y el castillo de *Zárate* (figura 6 y 7). Ambos como panoramas amplios que dejan al ojo la oportunidad de recorrerlos en todos sus detalles. El primero, importante símbolo de unión de la Ciudad de Córdoba con las localidades del norte de Punilla, camino de curvas surcando obstáculos naturales. El segundo como obra de Enrique Zárate, un pintoresco castillo, rodeado de un espejo de agua con los suaves bordes de las Sierras Chicas como telón de fondo. Este urbanizador buscaría en esta zona:

*(...) sus más atrayentes rincones para levantar verdaderas residencias señoriales, (...) aprovechando el paisaje cambiante que hay a cada paso, y al llegar a las proximidades del Puente Negro, culmina cuando en la altura, la mirada se extiende sobre el hermoso lago, de infinitas gamas de colores y caprichosos planos (Carena, 1957: 130).*

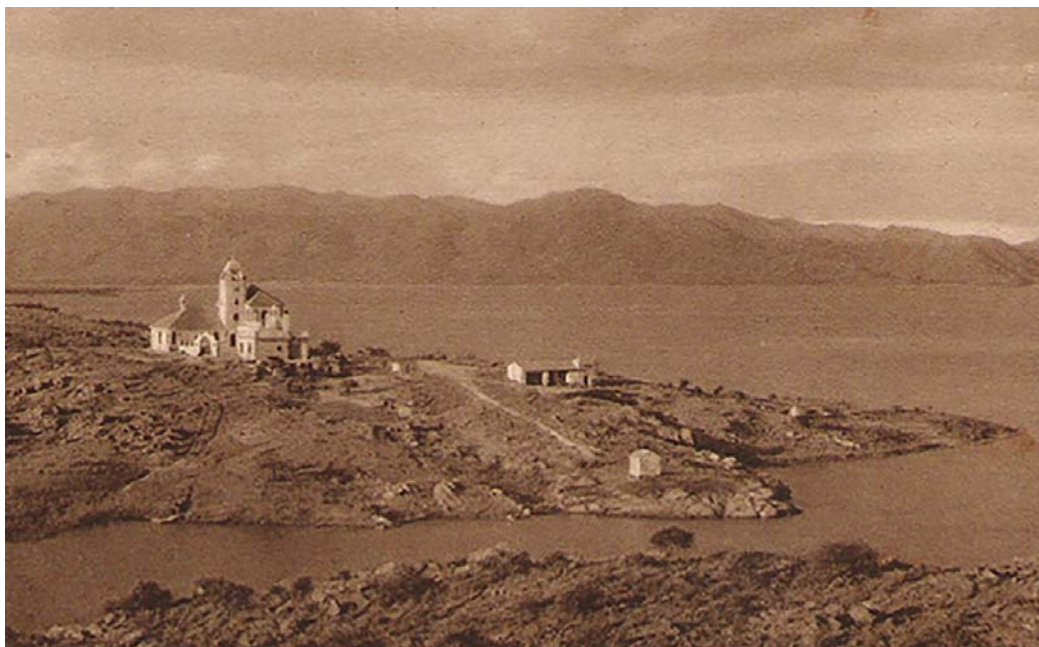


Figura 6. Castillo de Zárate. Fuente: Colección propia.



Figura 7. Puente Negro (1930). Fuente: Colección propia.

Al mismo tiempo y dentro de la misma modalidad paisajística, surgen fotografías tomadas por quienes acuden a la Villa como motivo de veraneo (figura 8). A través de un gran encuadre se incluyen en la imagen al río San Antonio, el puente Carena, y a lo que sería actualmente parte del centro de la ciudad. Con esto se puede ver la manera en que las imágenes funcionarían y orientarán “los intereses de los turistas y las formas concretas que presente la visita turística” (Troncoso, 2013: 229) en la medida en que el veraneante acudirá a aquellos puntos donde se aprecien los “atractivos del lugar”.



Figura 8. Turistas en el río (Circa 1939).

Fuente: Colección Eldor Bertorello en Fotos y Recuerdos de Villa Carlos Paz.

Acercándonos a la década de 1940, los motivos recurrentes en las imágenes van a tener que ver con los principales hoteles de la época. *El Hotel Carlos Paz* y *el Hotel Yolanda* (figura 9), se encontraban en lo que hoy constituiría la esquina más céntrica de la ciudad. En la imagen, hacia la izquierda en primer plano, no es insignificante que veamos un cartel publicitario de venta de películas y artículos fotográficos, en la medida en que la toma de fotografías será una parte más en la experiencia del viaje, que culmina al momento de revelarlas y mostrarlas a los seres queridos al llegar a casa. Además en esta imagen encontramos frente al *Hotel Carlos Paz*, el monolito conmemorativo de la inauguración del significativo camino de las Altas Cumbres.

Asimismo, el *Hotel Yolanda* que fuera demolido en 1968 se presentaba en uno de sus folletos turísticos con una narrativa vinculada a la bondad de su naturaleza y la distinción social de quienes lo visitarían resaltándolo como uno de los más:

*(...) confortables y suntuosos de la zona serrana cordobesa. Será, a no dudarlo, el preferido de las personas que quieran gozar del maravilloso clima y del*

## *Caminos Históricos de Córdoba*

*soberbio encanto de una exuberante naturaleza. Hoy el Hotel Yolanda proporciona ambiente hogareño y distinción señorial. Si a esto se agrega la excepcional ubicación del Hotel en la coquetona Villa Carlos Paz, ampliamente quedará justificada la razón de su constante y creciente prestigio social<sup>4</sup>.*



Figura 9. Hotel Carlos Paz y Hotel Yolanda (Circa 1940). Fuente: Colección propia.

Para este momento, y asociado a la construcción del camino al monumento de La Cruz en 1934, van a surgir diversas vistas panorámicas tomadas desde allí, “desde donde se observa la belleza de su panorama, armoniosa conjunción de cielo, sierra y aguas azules” (Carena, 1957:171). Teniendo en cuenta que la mirada no es un atributo heredado naturalmente, sino una construcción, tanto personal como social (Lois y Hollman, 2013), podemos ver como a través de un cartel que señala “admire el maravilloso lago San Roque” esta mirada se indica y direcciona hacia un atributo específico del lugar (figura 10). En consecuencia podemos decir, que el cartel estaría configurando un imaginario geográfico que operó en su momento, en la forma de concebir e interpretar el territorio.

---

<sup>4</sup> Folleto promocional del “Hotel Yolanda” (sin fecha).



Figura 10. El Abanico (Circa 1944).

Fuente: Colección Eldor Bertorello en Fotos y Recuerdos de Villa Carlos Paz.

Llegando a 1950 entran en escena con mayor protagonismo los balnearios y el veraneo asociado a ellos. El paisaje aparece ligado al viaje de vacaciones y descanso (Silvestri, 2011), en Córdoba entre los meses de diciembre y marzo. Con el turismo vacacional adquiriendo una presencia cada vez más fuerte, en un contexto en el que se consolidan los derechos laborales, se desarrollan estrategias de inclusión social y distribución de la riqueza a través del trabajo, se propicia la expansión del consumo interno, más la apuesta a la industria automotriz que construye caminos mediante los cuales se alcanzan a nuevos destinos turísticos (Bertoncello, 2006), se van a ir desarrollando nuevas aproximaciones con los atributos naturales. En tales circunstancias “la práctica turística se afirma como algo natural y necesario para sectores cada vez más amplios de la sociedad y, al mismo tiempo como algo posible y efectivamente experimentado” (Bertoncello, 2006: 328). Así es como a los panoramas de cielo, montaña y lago, se añade ahora la práctica de veraneo

## *Caminos Históricos de Córdoba*

cada vez más masiva, ya sea a través de su disfrute mediante los balnearios como a través de deportes náuticos (Figuras 11 y 12).



Figura 11. Balneario del lago (Circa 1955) Fuente: Colección propia.



Figura 12. Balneario Playa Esmeralda (Circa 1958). Fuente: Colección propia.

## **Consideraciones finales**

A lo largo del recorrido pudimos conocer los procesos de construcción social de la atraktividad que se van gestando en la ciudad de Villa Carlos Paz en sus inicios. Si bien no se pudo abarcar la totalidad de las imágenes y los procesos de construcción de la atraktividad que derivan de ellos, el trabajo constituye un acercamiento al estado de la cuestión sobre esta temática.

Podemos decir en términos generales, que los atractivos construidos tendrán que ver no sólo con las imágenes, sino con los discursos en clave visual que se generan en torno a ellas. Como vimos, son motivos destacados el Dique San Roque y con ello el lago, los paisajes pintorescos, el tren, los caminos asociados a una nueva apropiación de la naturaleza, y dentro de ésta la relevancia del automóvil como nueva modalidad turística, las construcciones pintorescas en lugares de “vistas destacadas”, la montaña y una construcción de la mirada direccionada. En la última década, se irá abriendo paso un turismo de mayor masividad, que hará aparecer en las imágenes a los protagonistas de este momento histórico.



Si bien en este caso pudimos ver como el turista consume la imagen que se le presenta, no se asume que éste no produzca sus propias miradas que pueden no coincidir con la que se le ofrecen, quedará como línea a considerar en futuras investigaciones.

Con todo este pudimos acercarnos a las maneras en que fueron consolidándose los “atractivos” de la ciudad de Villa Carlos Paz, y la relevancia que tuvo la imagen y el discurso en clave visual asociado a ella. En resumen, al revisar los procesos de construcción de la atraktividad, pudimos aproximarnos a conocer las maneras en que esta ciudad, comienza a ser considerada y visitada turísticamente.

### **Referencias bibliográficas**

- Bertoncello, Rodolfo (2006). “Turismo, territorio y sociedad. El mapa turístico de la Argentina”. Ed. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. *América Latina: cidade, campo e turismo*. San Pablo, Brasil. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Recuperado de <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf>
- Carena, Ezio Armando (1957). *Villa Carlos Paz en el recuerdo*. 1586-1955. Tomo I. Córdoba, Argentina. Tipografía Norfield.
- Hollman, Verónica y Lois Carla (2015). *Introducción: palabras para las imágenes. Geo-grafías: Imágenes e instrucción visual en la geografía escolar*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Paidós.
- Lois, Carla y Hollman, Verónica (2013). *Introducción. Geografía y cultura visual: los usos de las imágenes en las reflexiones sobre el espacio*. Ed. Lois (et.al); coordinado por Carla Lois y Verónica Hollman. Rosario, Argentina. 1ª ed. –. Rosario: Prohistoria Ediciones. UNR.
- Lois, Carla; Troncoso, Claudia y Almirón, Analía (2008). “Capítulo 10. Imágenes de la Argentina Turística. Un análisis de la producción cartográfica de la Secretaría de Turismo de la Nación” (1996-2007). Bertoncello, R. Compilador. *Turismo y Geografía: lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina*. Buenos Aires, Argentina. Fundación Centro de Integración, Comunicación, Cultura y Sociedad – CICCUS.
- Llorens, Santiago (2015). “Reversibilidad de la tarjeta postal. Tensiones en la mirada del paisaje de las Sierras Chicas de Córdoba”. *Cardinalis Año 3, Nº 4* – 1er semestre 2015. (pp. 131-161). Revista del Departamento de Geografía. FFyH. UNC. Argentina. Recuperado de: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/cardi/article/view/11803/12134>
- Pastoriza, Elisa. M y Piglia, Melina (2012). “Asociaciones civiles, empresas y Estado en los orígenes del turismo argentino”. Anuario IESH 27. Volumen 27. (pp. 393-415).
- Rabboni, Nicolás (2010). “La “Geografía de la Provincia de Córdoba” de Rfo y Achával (1905) y la creación del paisaje turístico de las Sierras de Córdoba”. Recuperado de: <https://pensamientogeografico.files.wordpress.com/2011/03/rabboni-2010a.pdf>
- Santillán, Vilma Leonora (2010). “La fotografía como creadora de la imagen de un destino turístico. Buenos Aires a través de sus tarjetas postales”. *Pasos*. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Vol. 8 Nº1. (pp. 71-82). DOI: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2010.08.006>

- Silvestri, Graciela (2011). *Sublime y natural: La naturaleza como patria. El lugar común. Una historia de las figuras del paisaje en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Argentina. (pp 331-356). Edhasa.
- Tántera, Edgardo (2013). *Carlos Paz 100 años en la memoria. 1913-2013*. 1ª ed. – Villa Carlos Paz, Argentina. (200 p). Quo Vadis Ediciones Visionarias.
- Troncoso, Claudia. A (2013). “Capítulo IX. Postales hechas realidad: la construcción de la mirada del turista y las imágenes que promocionan la Quebrada de Humahuaca”. Ed. Lois (et.al); coordinado por Carla Lois y Verónica Hollman. *Geografía y cultura visual: los usos de las imágenes en las reflexiones sobre el espacio*. (pp. 223-250). 1ª ed. – Rosario, Argentina. Prohistoria Ediciones. UNR.
- Urry, John (2004). *La mirada del turista*. Universidad de San Martín de Porres. Lima, Perú. Escuela Profesional de Turismo y Hotelería.

## **Fuentes**

Archivo General de la Nación, República Argentina:

<https://www.facebook.com/ArchivoGeneraldeNacionArgentina/>

Dirección General de Vías de Comunicación de la Provincia (1916). *Guía general de caminos de la región serrana de la provincia de Córdoba*. Buenos Aires, Argentina. Compañía Sud Americana de Billetes de Banco.

Escobar Uribe, A. y Gontrán Ellauri, O. (1927). *Álbum de la Provincia de Córdoba*. La Elzeviriana, Córdoba. Ed. Talleres Gráficos.

Fotos y Recuerdos de Villa Carlos Paz:

<https://www.facebook.com/groups/241642392533927/?ref=bookmarks>

Página oficial de Villa Carlos Paz:

<http://www.villacarlospaz.gov.ar/laciudad.php?id=1>



# **POLÍGONO HISTÓRICO, MONUMENTOS, LUGARES Y BIENES HISTÓRICOS**

*Francisco C. Capdevila y Liliana N. Toledo*

*Coordinación, Compilación y Edición:*

*Alicia Bertolino, Daniel Pavón y Teresa Piscitello de Pavón*

## **Introducción: Por las calles y caminos de La Cumbre, un pueblo histórico-turístico. Monumentos, lugares y bienes históricos. Vías de comunicación y patrimonio cultural**

El pueblo comechingón fue propietario de las tierras de esta región y sus caravanas viajaban en busca de recursos, formando una red de caminos que luego fueron utilizados por los españoles. Así, en 1573, el extenso Valle de Punilla fue el escenario del camino que recorrió Jerónimo Luis de Cabrera, junto con su expedición. Había salido de Santiago del Estero hacia el sur, en búsqueda de buenas tierras,

Con los españoles, en 1585, la etapa de las estancias comienza su desarrollo y la comunicación entre ellas, forman los primeros caminos del territorio serrano. Tanto es así, que en 1633, en escrituras territoriales aparecen nombrados “Antiguo Camino del Valle de Punilla desde Córdoba a La Rioja” o “El Camino Real a La Rioja”, “Bajada del Pungo”, camino “de la Cruz a San Esteban”, etc.

La presencia de los caminos domina hasta 1892. A partir de este año, la llegada del tren a esta zona del Valle de Punilla, cambió la forma de comunicarse. La serpenteante vía del ferrocarril hermanó cotidianamente las diversas poblaciones del Valle, recorriendo en paralelo a la antigua carretera que bordea el piedemonte de las Sierras Chicas en todo su trayecto.

Caminos principales con igual jerarquía conectaban con la Estación La Cumbre con la localidad de San Esteban, Los Cocos en pocos kilómetros, y los parajes de Cruz Chica y Cruz Grande y caminos secundarios unían parajes distantes, casi huellas de animales. Caballos, burros y mulas eran los principales medios de transporte puesto que el automóvil todavía no era común. El primer automóvil, un “De Dion Bouton”, pasó por estos lugares, el 16 de agosto de 1908. Diversos caminos unían los diferentes parajes que formaban el

## *Caminos Históricos de Córdoba*

territorio de La Cumbre. El centro se denominaba San Gerónimo, al norte Cruz Chica y Cruz Grande, al oeste Pintos de Arriba, Cuchi Corral, Pintos de Abajo, San Ignacio, Pozo de Piedra, Los Troncos, el Potrerillo y Balata. Al este se encuentra Asno Rodeo, Sierras de los Campos, El Rosario, Tiu Mayu y al sur, El Pungo.

El mundo del transporte estaba evolucionando rápidamente. Los caminos mejoraron y se prolongaron por la región. En 1920, se construye el camino que lleva a El Pungo, obra dirigida por el Ing. Gastón Fontaine Silva. El camino habitual para llegar a La Cumbre desde la Falda, era el de Punilla, siempre costeadando la Sierra Chica, pasando por Huerta Grande, el Hotel Altos de San Pedro, La Punilla, El Pungo y llegando a La Cumbre se tomaba por la calle Benitz, y cruzando el Río San Jerónimo se pasaba por la Iglesia San Roque, el Hotel Cruz Chica, más allá para bajar al río Cruz Grande y después Los Cocos y San Esteban.

En el año 1934, el Ing. Gómez Molina, construye el actual camino que une La Cumbre con Los Cocos. En 1937, se comienza a asfaltar el Camino Nacional o Ruta Nacional 38 pero el pavimento llegaba hasta el Agua del Durazno, antes de cruzar las vías del ferrocarril y el cruce hacia Ascochinga E 55.

En el Patrimonio Histórico, la importancia de los caminos dentro de un paisaje cultural reafirma la territorialidad y la identidad de una región dándole valor a los bienes materiales e inmateriales que en ellos se desarrollan. Las vías de comunicación son las arterias por las que circula la vida de un pueblo y en el caso de La Cumbre, todos ellos, son guardianes fieles de la historia de un pueblo que ha sido declarado Poblado Histórico.

### **Caminos de La Cumbre Polígono histórico**

El 4 de febrero de 2021, el Presidente de la Nación Argentina, declaró a La Cumbre, Poblado Histórico Nacional, según el Decreto 73/2021, en base al Expediente N°EX2018-19463175-APN-CGD#MC, el cual, entre otros, cita, en forma resumida los siguientes argumentos:

*“Que el poblado LA CUMBRE, se originó el 30 de octubre de 1585, fecha en la que (...) los hijos del Capitán Bartolomé Jaime, se vieron favorecidos de una merced de tierras (...) Que a principios del siglo XVII, el Capitán Gerónimo de Quevedo adquirió parte de esta extensa heredad a la que*

*denomino “San Gerónimo”, (...) que la estancia San Gerónimo dio origen al pueblo de LA CUMBRE, (...) Que en la década del 30, LA CUMBRE era el lugar ideal para vivir, descansar, (...) Que en el sector de CRUZ CHICA se localiza un conjunto de casas serranas construidas en la década del 20 por el célebre arquitecto León DOURGE, (...) Que de esta serie de casas se destaca “EL PARAÍSO” (...) Que los relevantes valores patrimoniales de “LA CUMBRE” ameritan su declaratoria como Poblado Histórico Nacional“*

Mediante este trabajo, la Junta de Historia, conjuntamente con la Municipalidad de La Cumbre, da a conocer lo que se conoce como EL POLÍGONO HISTÓRICO.

El Polígono Histórico de La Cumbre es un contorno, según se puede ver en el Plano, formado por ciertas calles en las cuales se ubican edificios, casas, residencias que forman el patrimonio histórico del pueblo y que han delineado su perfil, razón por la cual ha sido declarado Poblado Histórico.

Cabe destacar que el Polígono sólo es el límite, toda la superficie que abarca forma El Poblado Histórico, es decir es un contorno, según se puede ver en el Mapa, y que se especifica en la delimitación (Anexo), formado por ciertas calles dentro de las cuales se ubican edificios, casas, residencias que forman el patrimonio arquitectónico histórico del pueblo y que han delineado su perfil, razón por la cual ha sido declarado Poblado Histórico.

Aunque la delimitación especifica técnicamente el contorno del Polígono, se puede decir que este empieza en la Avenida Emilio Caraffa, y entronca con la calle Belgrano, la cual sigue su recorrido contorneando el Golf por el sur, y se encuentra, hacia el norte con la Calle Juan Benitz. Sigue por Benitz hacia el norte y llega al Balneario Municipal, El Chorrillo, cruza el Río San Jerónimo, sube por la Calle Monseñor Pablo Cabrera, pasa por la Capilla de San Roque y sigue al norte por el camino de Cruz Chica hacia la Manuel Mujica Lainez, y por Rodolfo Gallardo y Juan Buelink sale a la Ruta Provincial E-76, también localmente denominada Bartolomé Jaime, por la cual avanza hacia el norte hasta el río y regresa al pueblo, siguiendo hacia el sur por la Av. Bartolomé Jaime, tomando la Calle Córdoba hasta Caraffa, terminando en la Estación de Tren.

Los límites antes mencionados encierran lo que conforma el Poblado Histórico de La Cumbre, aunque en realidad hay elementos que quedaron afuera.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El Polígono Histórico comienza en la Avenida Caraffa. En esta avenida está ubicada LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL (1). La línea férrea de trocha angosta (1.000 mm) fue inaugurada el 14 de diciembre de 1892, habilitándose dieciocho estaciones en su recorrido entre Córdoba y Cruz del Eje.

En nuestra población la primera estación se habría ubicado unos 50 m más al sur de donde está la actual. Tenía techo a dos aguas con cubierta de chapas de acuerdo a las típicas estaciones de estilo inglés. Hasta el 1 de diciembre de 1900, la estación se llamaba «San Gerónimo», y a partir de esa fecha con el primer horario de verano pasó a llamarse «La Cumbre», por sugerencia del gobierno provincial a las autoridades del Ferrocarril Córdoba y Noroeste que administraba esta línea, sugerido por ser el punto más alto del recorrido: 1.141,83 ms sobre el nivel del mar.

El 8 de junio de 1908, el ramal queda bajo jurisdicción nacional y en 1909 se entrega a la administración del Ferrocarril Argentino del Norte (Decreto aprobado el 11 de octubre de 1909).

En 1935 se inaugura el actual edificio con mayores comodidades. Su estilo es neocolonial, de planta longitudinal, con la misma ubicación de las inglesas del siglo anterior, paralelas a las vías del tren, con ingreso central del lado de la ciudad y galería sobre el andén en su parte posterior.

Los elementos de la arquitectura neo colonial están dados en el techo de tejas a dos aguas, con revoque que imita lo rústico del colonial. El balcón es de madera trabajada. Las ventanas tienen rejas con hierro forjado con faroles en algunas aberturas. Se siguieron las mismas pautas de estilo en todas las estaciones de cada población que atraviesa el ramal del ferrocarril.

En 1978, a través de los Decretos 316 y 593 se clausuraron en el año, 18 apeaderos y 9 estaciones, entre ellas, La Cumbre.

El 10 de marzo de 1980, pasa el último tren por el ramal de Punilla.

Actualmente, se está reacondicionando el ramal para la vuelta del tren a La Cumbre.

## *Caminos Históricos de Córdoba*



Acto del 9 de Julio frente a la Estación de Trenes.

Se observa la antigua construcción ferroviaria.



Llegada del tren a La Cumbre en los primeros años del siglo XX



## *Camino Históricos de Córdoba*



Foto del antiguo Boulevard Mitre ahora Caraffa.  
Desde este ángulo se puede ver la Estación de Ferrocarril.



La Estación cuando aún llegaban los trenes.  
Actualmente se está reacondicionando para el restablecimiento del servicio de trenes.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El edificio de la Estación de Ferrocarril ha sido declarado Monumento Histórico Municipal a través del Decreto N°154/2017.

Sobre esta misma avenida, ubicados frente a la Estación del Ferrocarril, (Entre Rivadavia y Belgrano), hay un CONJUNTO DE EDIFICIOS (2) del mismo estilo, construidos en los primeros años del siglo XX. Estos son una característica de esta localidad, que impactan al viajero apenas ingresa al centro de La Cumbre. Conservando prácticamente intactas las fachadas por más de un siglo, pueden ser catalogados como historicistas, clásicos o academicistas como también se los denomina.



1937. Procesión por las calles de La Cumbre.

*Caminos Históricos de Córdoba*



27 de enero de 1928 frente al entonces bar La Perla.

Las dos fotos tienen como fondo los edificios donde funcionaron los Grandes Almacenes de Luis Gasparini



Fiesta en la Av. Caraffa. Verano del 2022.

Detrás se aprecian los edificios tal como están en la actualidad

Continuando el recorrido histórico en el casco urbano, sobre la calle Belgrano, con salida desde la estación ferroviaria, donde es posible observar un conjunto de edificios construidos en los primeros años de 1900 para luego salvar alrededor de seis cuadas donde se escalonan edificios que son considerados hitos.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

EL EDIFICIO DONDE FUNCIONÓ LA MUNICIPALIDAD DE LA CUMBRE ENTRE 1929 Y 1954 (3), hoy comercios varios.

Estos edificios, ubicados en calle Belgrano (entre Tassano y 25 de Mayo) conservan intactas las características desde su construcción en 1923.



Foto tomada durante una procesión en 1935.

Se puede observar que es el único edificio de la cuadra



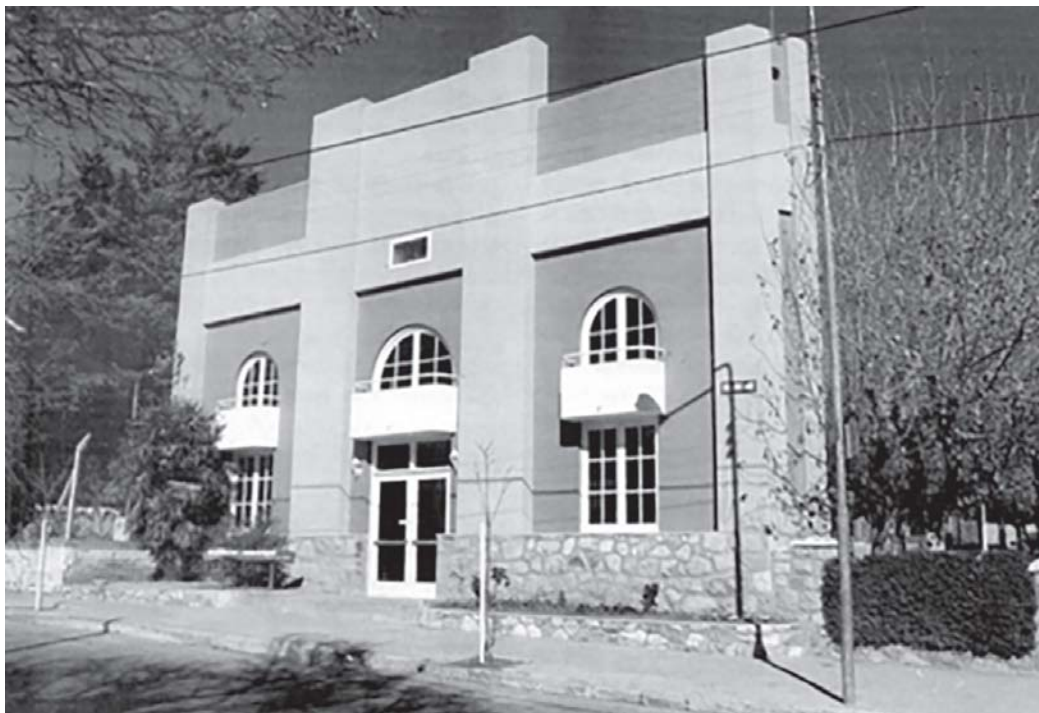
Foto del 19 de junio de 2012. Hoy con iguales características

El recorrido avanza por la Calle Belgrano y así se llega al EDIFICIO DONDE FUNCIONÓ LA PRIMERA MUNICIPALIDAD EN 1916 (4), hoy restaurante El Toboso. Construido a principios de la década del 10, en el pasado siglo fue la sede de la primera municipalidad entre julio y diciembre de 1916, cuando el intendente era el señor José Bartolomé Sanguinetti y este lugar era su casa particular. A lo largo de la centuria fue hostería, oficinas de una importante empresa local y por último restaurante, conservando iguales características internas y externas.



Vista actual del ingreso a la casona que albergó el primer municipio

Continuando por la misma Calle, o sea la Belgrano se encuentra el EDIFICIO DE LA SOCIEDAD ITALIANA Y PROGENIE Y DESCENDIENTES (Hoy Sala Municipal Luis Berti) (5). Construido para sede de la Sociedad Italiana y Progenie fue inaugurado el 14 de diciembre de 1930. En 1945 lo compra Luis Berti para instalar el cine, que ya venía brindando en este lugar que alquilaba algunos días a la semana. Y en 1977 lo adquiere la Municipalidad local también para utilizarlo como cine y espectáculos musicales, teatrales y culturales en general.



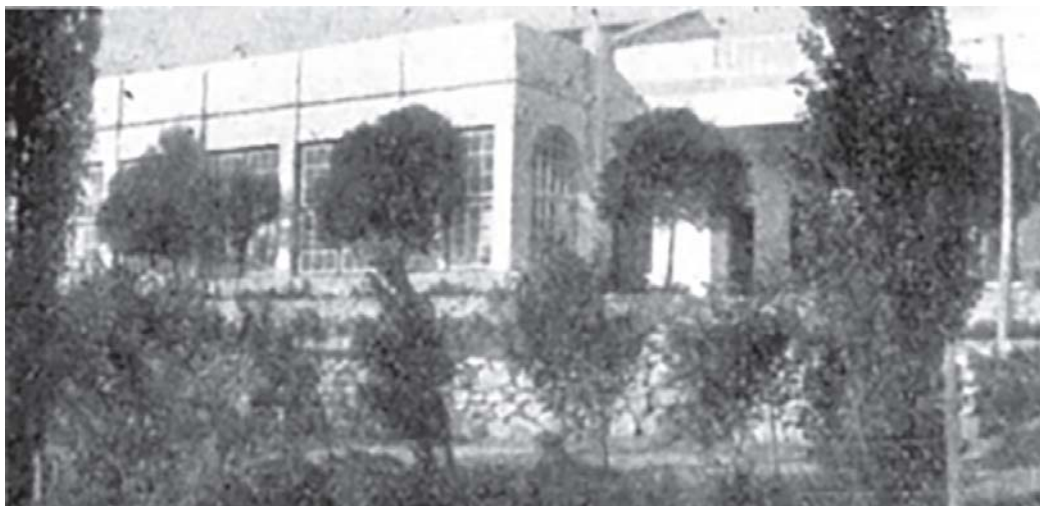
Tal como se lo ve en la actualidad, a la sala que lleva el nombre de Luis Berti, en homenaje al empresario del cinematógrafo.

Inmediatamente, se encuentra emplazado el PALACE HOTEL (Antes Hotel El Alto y La Cumbre Hotel) (6) En 1909 comenzó a funcionar el Hotel El Alto. Años más tarde cambió el nombre por La Cumbre Hotel hasta que en 1930 se terminó de remodelar y ampliar el edificio con la misma estructura que hoy posee, denominándolo Palace Hotel.

Fue por años el generador de una corriente turística que permitió el afianzamiento de La Cumbre en esta actividad, además de la radicación prioritaria de familias santafesinas, bonaerenses y porteñas en esta zona.



## *Caminos Históricos de Córdoba*



Hotel El Alto, inaugurado en 1909.

En los años 20 cambió el nombre por La Cumbre Hotel y desde 1930 se lo conoce como Palace Hotel



El Palace Hotel tal como se lo ve en la actualidad durante una nevada



La Calle Belgrano sigue su recorrido hasta donde está ubicado el EDIFICIO FOMENTO SERRANO, hoy Centro Comercial. (7) Éste, tal vez, sea uno de los edificios más sencillos en la arquitectura de La Cumbre. Pero, su valor radica en la conformación de una entidad que no solo desarrolló el turismo en la región, sino que aportó proyectos y trabajos para el futuro desarrollo de esta localidad. Se inauguró en enero de 1931.



En la actualidad es la sede del Centro Comercial

Siguiendo el trazado de la Calle Belgrano se llega a dos edificios importantes desde el punto de vista histórico y religioso. Uno es la RESIDENCIA RUCA MAHUIDA, hoy Hotel Boutique Villa Art y el otro es LA IGLESIA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN.

Con respecto a LA RESIDENCIA RUCA MAHUIDA (8), el 14 de marzo de 1922, Eduardo Rosenberg compra un terreno al señor Luis Kuhn, sobre la arisa hidrográfica o divisoria de aguas de la región, donde construye el chalet, el cual fue diseñado por los arquitectos Carlos y Alberto Dumas.

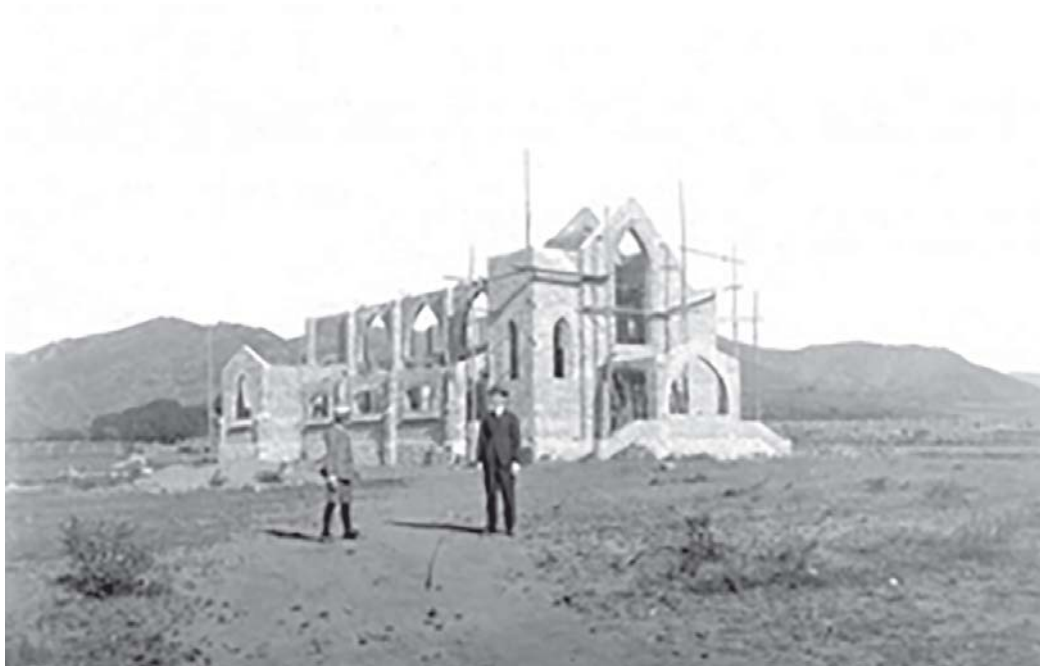
Para la década del 70 luego de ser vendida por los Rosenberg fue confitería o local bailable y también sede del colegio Inglés Saint Mary's. En los años 90, la casona fue adquirida por la Sociedad Dante Alighieri de La Cumbre y destinada a sede de la institución, dictándose cursos de idioma italiano, exposición de pinturas, etc., entre otras actividades cultural. Hoy es un hotel boutique que se llama Villa Art.



La casona fue diseñada por los hermanos Dumas, quienes construyeron muchas de las residencias de La Cumbre, entre estas el Golf. En la actualidad funciona un hotel boutique denominado Villa Art.

La IGLESIA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN (9) es el templo principal de la localidad. Construida entre 1917 y 1920, la Iglesia Nuestra Señora del Carmen se levanta como un testigo fiel de la fe del pueblo. Manuel Tassano fue el director técnico de la obra y en 1924 fue elevada a la categoría de parroquia. El edificio tiene características con ciertas reminiscencias europeas. Posee una nave central y dos laterales. Con la ampliación, destinada a salón parroquial (1934), se logró el propósito del Padre Eustaquio de Sesma de tener un lugar para atender a las Congregaciones Parroquiales. Incluso, al arribo de las Hermanas de Inmaculada de Génova en 1938, se les cedió este lugar que convirtieron en su casa.

En 1950, el padre José Luis de Murueta, logró ampliar la iglesia, construyendo un ala lateral, a la altura del altar mayor, hacia el sur. A principios del año 2000, se remodeló el parque circundante, ampliando la plataforma de acceso al templo, colocando bancos en lugares estratégicos de la plazoleta y restringiendo el acceso de vehículos por las calles internas.



La Iglesia Nuestra Señora del Carmen en 1919.



1932

*Caminos Históricos de Córdoba*



2018



2022. Después de la renovación de edificios históricos

Siguiendo el recorrido, la Calle Belgrano se dirige hacia el Golf. Se acaba el pavimento y su trazado de tierra va bordeando la cancha. En su camino, hacia mano derecha, apenas empieza el camino de tierra está ubicada la RESIDENCIA TOKI EDER (10). Así como en Cruz Chica, el arquitecto León Dourge, realizó el diseño de las residencias más emblemáticas, en la zona del barrio San Jerónimo de La Cumbre, el trabajo les correspondió a los hermanos Dumas. Es el caso de la residencia Toki Eder, de A. I. Rosenberg, que se comenzó a construir el 7 de mayo de 1929.



## Chalet Toki Eder



La casona fue construida en menos de un año.  
Se encuentra ubicada frente al campo de Golf, sobre calle Belgrano.



Esta residencia es privada y conserva iguales características desde su construcción.

La Calle Belgrano sigue su derrotero y hace una curva, subiendo hasta llegar a las puertas de EL GOLF CLUB LA CUMBRE (11).

El 26 de abril de 1924, en el Hotel Cruz Chica se decide la formación de un club social y de deportes, especialmente golf, resolviendo crear un club denominado La Cumbre Golf Club. En esa primera reunión estuvieron presentes G. Lumsdaine, A. Benitz, T. Cadmus, E. Wright, G. Andersen, R. J. Runnacles, G. Dalley, J. Trigg, W.R. Harding, A. M. Challinor, G.C. Barnard, R. J. Farran, R.L. Runciman y R. H Fielder. Resultando electo primer presidente de la entidad, Alfredo Benitz.

En septiembre de aquel año compraron fracciones de la Estancia de San Jerónimo de propiedad de Roberto Runciman y posteriormente terrenos linderos, el proyecto contemplaba al principio, un recorrido de 9 hoyos, que fue diseñado por Juan Dentone, profesional de golf de Mar del Plata, contratado especialmente para conformar este trazado. En la semana de Carnaval del año 25, se disputó el primer torneo en esta cancha y un año después, el 23 enero de 1926 se inauguró la sede social, diseñada por el arquitecto Carlos Dumas, con la presencia del gobernador de la provincia de Córdoba, Dr. Ramón J. Cárcano, quien retornó un año después, cuando se conformó la cancha profesional con 18 hoyos, el 23 de enero de 1927, siendo una de las pocas canchas de golf con estas características existentes en el país, en esa época.

El Golf Club de La Cumbre se encuentra entre las 29 mejores canchas del país.



## *Caminos Históricos de Córdoba*



El 23 de enero de 1926, se inauguró la sede social.

El 26 de enero de 1927 se inauguraba la cancha profesional de 18 hoyos



Década del 30. A lo lejos El Castillo.



El Golf Club de La Cumbre en un paisaje nevado.

El recorrido lineal, antes desarrollado, se hace por la actual calle Belgrano abierta en 1921 en toda su extensión, siendo uno de los primeros accesos desde el Camino del Pungo, inaugurado un año antes.

La continuación del perímetro histórico está dada por las casonas que se alzan sobre la calle Juan Benitz y su continuación Monseñor Pablo Cabrera, con dirección sur norte, desde el Camino del Pungo.

La primera residencia relevada es EL CHALET WILLIAMS (12). Construido a fines de la década del 30, fue propiedad de Thomas Jefferson Williams, un estadounidense radicado en nuestro país. Entre las personalidades visitantes de la casa se encontraba Ricardo Güiraldes y en sus visitas al país, Rabindranath Tagore. El diseño de la casona corresponde a los arquitectos Dumas.



La segunda es LA POSADA SAN ANDRÉS (13). En 1930, se edificó esta magnífica construcción en piedra, propiedad de la firma Miller & Andersen, siendo habilitado como hotel en noviembre de ese año. En la revista *El Hogar* se lo promocionaba como Hotel Bijou (joya), al mismo pie de la sierra. Se caracterizaba por tener abastecimiento de agua propio.



Esta residencia hasta la actualidad funciona como hotel.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

A continuación, está ubicado el CHALET EL ADUAR (14). Casimiro Gómez Palmés, hizo edificar en 1929 su casa “El Aduar”. Espléndida residencia sobre la saliente de una colina. El proyecto fue realizado por los arquitectos Carlos y Alberto Dumas, diseñadores de más de una docena de casonas en La Cumbre.





El emplazamiento destacado de esta residencia, le permite una amplia vista sobre el parque.

El Aduar se ubica en el comienzo de la calle Escriba de Balager que lleva a la RESIDENCIA “EL FUERTE”, EX CASTILLO MANDL, HOY HOSTAL EL CASTILLO (15) Ésta es quizá, la construcción más emblemática de La Cumbre, numerosas tarjetas postales y fotos con turistas a sus pies se expandieron en todas direcciones. Construida a principio de los años 30, sobre la sierra de la Viarapa, que domina toda la población, fue inaugurada en octubre de 1934. Su diseño, un castillo medieval con torres y almenas, fue obra del arquitecto rosarino Emilio Maisonnave y su propietario era Bartolomé Vasallo, médico cirujano también de la ciudad de Rosario.

A fines de 1943, compra la propiedad el fabricante de armas austríaco Fritz Mandl quien hace modificar la imagen del Fuerte por la de un chalet pintoresquista y le encarga el proyecto al arquitecto húngaro Jorge Kalnay, quien había construido el estadio de Luna



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Park-Palacio de los Deportes en 1932. Sobre la planta original se proyecta el gran Chalet de techos inclinados con mansardas y con tejas coloniales, una torre con techos a cuatro aguas de tejas coloniales, los muros de la planta baja son piedra del lugar y balcón de madera en la fachada principal sobre la galería de arcos. Todo el edificio reposa en una terraza a la que se accede por un túnel de arcos de piedra. Gustavo Gómez Molina de la firma cordobesa Soler Hnos. se encargó de la modificación y construcción del nuevo Castillo y el ingeniero cumbrense, Alfredo Loncharich Franich estuvo a cargo de la dirección de la obra.

En la década del 90 fue residencia temporal del jefe de la SIDE, Hugo Anzorreguy y ocasionalmente del Presidente Menem. Ahora es un Hostal, pero la familia Mandl sigue siendo la propietaria.



La antigua fachada de “El Fuerte” del Dr. Bartolomé Vasallo



Castillo Mandl reformado en 1944.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

De vuelta sobre la Calle Juan Benitz, siempre con rumbo norte nos encontramos con el CHALET LOS COPIHUES (16). Diseñado por los arquitectos Dumas, fue propiedad de Arturo Gómez Palmes, casado con Herminia Menéndez Behety. Su construcción data de 1932. En la década del 90, fue posada y luego de su venta volvió como residencia privada.



Desde otro sector, la casona se mantiene con las mismas características.

En los alrededores de la casona, todavía pueden distinguirse los canales construidos en piedra y que llevaban agua hacia el centro y oeste de La Cumbre a principios del siglo XX.

Casi al frente, se encontraba el casco de la estancia San Jerónimo que es el LUGAR DE INICIO DEL POBLAMIENTO DE LA CUMBRE (17).

Cerca del año 1633, el Capitán Gerónimo de Quevedo compra estas tierras que se denominaban Hacienda de San Francisco del Valle de Punilla y construye su vivienda, corrales de ganado y huerta de frutales, en lo que hoy es la zona del Balneario Municipal.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Para el año 1657, tenía 15.000 ovejas, 16 esclavos negros y 700 yeguarizos, en la entonces estancia San Gerónimo. Pasaron cerca de tres siglos cuando se ofrecía el lugar para realizar turismo rural en 1900. Y en ese año cambiaba el nombre de San Jerónimo por La Cumbre. Iniciando, en la década del 10, el ordenamiento urbano del incipiente pueblo, se consolida en 1916 con la creación del primer municipio.



La zona actual del Balneario Municipal El Chorrillo, fue durante tres siglos, el lugar del poblamiento original de esta localidad de La Cumbre



Antigua estancia San Jerónimo

Cruzando el puente sobre el río San Jerónimo, a cinco cuadras, ya sobre la calle Monseñor Pablo Cabrera, se encuentra la CAPILLA SAN ROQUE (18), el templo católico más antiguo de esta localidad y al frente, ascendiendo el cerro La Viarapa, por una Vía Crucis, el Cristo Redentor que data de 1954 y fue promovido por el párroco José Luis de Murueta y financiado entre otros, por habitantes del pueblo, cuyos nombres figuran en cada una de las estaciones del Vía Crucis.

La Capilla, de 1898, que se encuentra bajo la advocación de San Roque, mantiene características similares a los templos coloniales del norte del país. La construcción fue obra de Sandalio Pavón (1852-1916), quien trabajó junto a un grupo de vecinos para erigir este templo, en terrenos de Petrona Olmos, que tiene una entrada de tres arcos, techo de tejas a dos aguas, e internamente está armado con cabriadas de madera. En el exterior, una

## *Caminos Históricos de Córdoba*

pequeña cruz corona el frontispicio y dos campanas sostenidas por un poste de quebracho en la cubierta superior del ingreso le brindan una particular fisonomía.

El edificio tiene una sola nave y al costado del altar, formando una ele, se encuentra una edificación saliente donde se ubica la pila bautismal y otras reliquias de carácter religioso.

En esta capilla se hallan enterrados, como indican las placas en la entrada, el obispo Eleuterio Mercado y el responsable de su construcción Don Sandalio Pavón.

Es importante destacar también que esta zona fue un asentamiento Comechingón, al cual se lo conoce como el Asentamiento de San Roque.



El legado de Petrona Olmos reconoce dos predios separados por una calle. El de la Capilla suma 62.400 m<sup>2</sup> y el que abarca gran parte del cello llega a los 164.107m<sup>2</sup>, haciendo un total de 226.507m<sup>2</sup>.



La Capilla San Roque en la actualidad. Año 2022.

## *Camino Histórico de Córdoba*

El camino que sigue bordeando la montaña es denominado de La Costa y desemboca en Cruz Chica, ubicando en el lugar a las residencias EL CABOR y EL SOLAR, ambas edificaciones del arquitecto Orla Larsen, en estas primeras décadas del siglo XX, pasando frente al CRUZ CHICA HOTEL hasta EL OLIMPO y con suaves curvas desciende por un pequeño valle hasta el río Cruz Grande para volver a ascender hasta el Portezuelo de Los Cocos.

El CHALET “CABOR” (19) cuyo propietario fue el reconocido historiador Juan Beverina, militar de carrera, que eligió la tranquilidad de la zona de Cruz Chica para erigir esta casona, a mediados de la década del 20. Como ya se dijo, el arquitecto que realizó el diseño fue Orla Larsen. Para 1929, tal como muestra la foto al pie, se erigía este coqueto chalet, que por más de medio siglo fue hotel. En la década de 1950/1960 fue propiedad de la familia de Ángel Calcagnino.



El CHALET “EL SOLAR” (20) de la familia Navarro Ocampo, también fue diseñado por el arquitecto Orla Larsen y fue concluida en 1929.



Con un marco de escasa vegetación se levantaban las residencias de Beverina y Navallo Ocampo en Cruz Chica. Orla Larsen fue otro de los indiscutidos arquitectos que le dieron una identidad a las casonas de Cruz Chica.

Por su parte el HOTEL CRUZ CHICA (21), en sus inicios, brindaba unas vacaciones típicamente inglesas. Está situado a pocos kilómetros de la estación La Cumbre, entre hermosos paisajes, que por sí mismo ya constituyen un atractivo único.

Abierto en 1891, desde 1905 perteneció a Jorge Lumsdaine, quien estaba casado en primeras nupcias (1899) con Kathleen Cecily Fea, hija de John Brooke Fea, el dueño de la estancia San Gerónimo de La Cumbre.

El hotel fue construido como “cottages” y comprendiendo seis edificios diferenciados abarcando, en esos años, una propiedad de 190 hectáreas. Una característica única estaba dada por la piscina abierta rodeada de tierras arboladas y jardines, también ofrecía las posibilidades de realizar cabalgatas, pesca, golf y otros ejercicios saludables, de acuerdo a las publicidades del lugar. Contaba con 40 dormitorios e instalaciones de comedor para 50 huéspedes y otros confortables salones. Para los niños tenía dependencias separadas.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Hay que destacar que en esa primera década del siglo XX

*“en la búsqueda de atractivos turísticos, Cruz Chica ha tomado la delantera, impulso brindado por el nuevo propietario del hotel homónimo, que ha hecho construir una represa en un pequeño valle en las alturas de este paraje con el objetivo de sembrar ovas de truchas arco iris para una futura pesca deportiva”.*



El Cruz Chica Hotel inició sus actividades en 1891.



En estas galerías varios vecinos reunidos, el 24 de abril de 1924, fundaron el Golf Club La Cumbre.

En la actualidad el Hotel Cruz Chica brinda servicios exclusivos, como SPA.

El recorrido histórico en Cruz Chica se hace en base a la obra del arquitecto León Dourge, quien en las décadas del veinte y treinta diseñó las principales residencias de este barrio de La Cumbre. En estas casas serranas se manifiesta una arquitectura española, neo andaluza, elegido para manifestar un destino de vivienda dedicada al ocio y al placer, viviendas de veraneo en un marco paisajístico, pintoresquista, usando los materiales de la región, especialmente la piedra característica de esta zona.

*“Las casas de recreo en La Cumbre se caracterizan por la libertad y pintoresquismo de su composición, uso de tejas musleras, ventanas en arco, rejas decoradas, arquerías y balcones volados, junto a los nombres escogidos para estas casas que refuerzan la referencia española”* señala el arquitecto Fernando Martínez Nespral.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Por el serpenteante camino a Los Cocos, en el barrio de Cruz Chica de La Cumbre, a la altura de la calle Manuel Mujica Lainez, comienza el itinerario de estas casonas. EL PARAÍSO. LA CASA DE MANUEL MUJICA LAINEZ (22), se llama la primera residencia construida por León Douge en 1922, ubicada frente al primer hotel de esta zona: El Cruz Chica Hotel (1891).

La residencia El Paraíso, de claro estilo español, propiedad de Ramón Avelino Cabezas, fue terminada de construir en 1922. En un antiguo plano escala 1:500, fechado en Córdoba, septiembre de 1923 y firmado por el agrimensor Juan Balmaceda, se señala que este lote es propiedad del señor Jorge Lumsdaine, siendo comprador del mismo, el señor Ramón Cabezas.

Enclavada en un pequeño valle, en Cruz Chica, forma parte de un predio original de 24 hectáreas, y era la casa central de otras seis construidas en el lugar.

Luego de pasar por varios dueños, a fines de la década del 60, la adquiere Manuel Mujica Lainez, desde aquel 19 de octubre de 1968 que siempre llevó en su memoria. *“La descubrí por azar, paseando. Un cartel unía su nombre a la información de que estaba en venta, y quizás, en mi subconsciente, la magia de ese nombre operó de inmediato, pues ella hacía espejar la posibilidad de “Invitados al Paraíso” convirtiéndose en realidad lo creado misteriosamente por la imaginación.”*

Sin duda alguna, el escritor dejó su sello personal en esta construcción que fue habilitada al público, el 9 de julio de 1987, tres años después de su muerte.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Recorriendo unos cien metros frente al antiguo Correo de Cruz Chica, sobre la ruta pavimentada se encuentra la Posada La Fonda de Cruz Chica conocida por esos años como el Chalet EL OLIMPO, (23)

Llamada LA MANSIÓN DE LOS DIOS (Circa 1924) y diseñada por León Douge, estuvo entre las primeras casonas construidas en la zona de Cruz Chica. Para 1920, el escritor y periodista, Juan Dionisio Naso Prado, primer director del diario La Voz del Interior en 1904, le solicita el proyecto que se concreta a los pocos años. Para 1925, también diseña la casa particular de Naso Prado y un anfiteatro griego para representaciones teatrales. En un momento fue habilitado como Hotel Beau Sejour (Estancia agradable) y temporalmente fue propiedad de Alfredo Paoletta, durante los años 50.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Por el mismo camino se llega al HOTEL REYDON (24). Construido en 1922, fue el segundo hotel de Cruz Chica. Fue edificado por Raynor John Runnacles y se esposa Jane Walford (conocida como Grannie Kate). Originarios de la aldea Reydon en el Condado de Suffolk (Inglaterra), así denominaron al hotel. Para 1970, comenzó a funcionar un internado de señoritas y se transformó en el Colegio Reydon y antes de finalizar el siglo volvió a ser hotel.



A continuación, siguen las residencias que también son obra del arquitecto León Dourge. En primer lugar, se encuentra el Chalet LA GITANILLA (25) que fue construido, aproximadamente, en 1926. Fue la casa particular de Dourge hasta 1932/1933. De líneas sencillas es la edificación más rústica de sus viviendas serranas, con todos los atributos y encantos de la arquitectura popular.



En esta misma fecha, 1925, construye el chalet GRANADA (26), propiedad del destacado jurista argentino Dr. Honorio Silgueira.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Casi al frente, el CHALET SEVILLA (27), hoy Hotel Boutique El Alcázar de Sevilla. Su propietario Gabriel Masle, falleció a los pocos años, en 1928, adquiriendo la propiedad, el señor Jorge Oster. En la década del 80 fue transformado en hotel. Por sus características fue incluido en la Ley Hotelera de la Provincia en la categoría de “Hostal”, esto es una casona con historia.





Foto actual del chalet Sevilla.



## *Camino Históricos de Córdoba*

En la misma línea de camino se encuentra el CHALET TOLEDO (28). En 1925, María Unzue de Alvear, solicitó al arquitecto Dourge, quien terminó la construcción en 1930, siendo en los años 60, propiedad de la familia Marchegiani.



Aquí termina el recorrido por Cruz Chica y se vuelve por la calle Bartolomé Jaime, hasta entroncar con la calle Córdoba y por ésta hasta que se une a la calle Caraffa.

En el mismo contexto histórico, alrededor de dieciséis casas que conservan características propias de principio de siglo XX, están relevadas en esta localidad. Cerca de diez están ubicadas en la calle Caraffa, dando marco a la línea de edificaciones históricas.

Son las CASAS FERROCARRILERAS (29), construidas, la mayoría, en las inmediaciones de la estación ferroviaria, sus propietarios eran empleados jerárquicos en esta línea férrea.

Techos de chapas ondulada a dos aguas, otras con tejas, el enmarcado de las ventanas siempre verticales, muchas de ladrillo visto o revoque símil piedra con los falsos “*pans de boif*” mantienen una vieja tradición inglesa, con aires de cottage, en estas casas de estilo tudor simple, donde reemplazaron a la madera con fajas de revoque. Estas viviendas, se deben preservar para conocimiento de futuras generaciones. Siguiendo la calle Caraffa se llega a la Estación de Ferrocarril cerrando, de esta manera el recorrido.





## **Conclusión**

Desde los viajes de los comechingones, en busca de recursos como la caza de guanacos y venados y la recolección de frutos y semillas como los de los algarrobales de la zona de Quilpo, mistoles y chañares, hasta el día de hoy, pleno siglo XXI, las vías de comunicación, en el Valle de Punilla en general y en La Cumbre en particular han evolucionado.

En ese tiempo pasamos por las cuarenta carretas de Jerónimo Luis de Cabrera que portaban instrumentos de labranza, muebles, artículos varios y trajeron con ellos, las primeras vacas, cabras y caballos. También asistimos a la venida del tren que en los años 1911/1912, tardaba de 8 a 9 horas en hacer el trayecto Córdoba-Cruz del Eje, por lo que se deduce que en cinco horas, los pasajeros llegaban a la estación La Cumbre en un recorrido por las sierras llevando desarrollo, en especial el turístico, mejorando el acceso al Valle de Punilla

y por los caminos que estaban en excelente estado, a pesar de su recorrido por las sierras, y que eran aptos para el tráfico cotidiano y las excursiones de los primeros turistas que paseaban por la zona y por donde circulaban sulkys y volantas, algunos coches livianos de mimbre tejido, otros con capotas de lona para comodidad de los viajeros, jardineras o carros tirados por mulas y caballos para las mercaderías.

Por esos caminos, se movilizaba la mayoría de la población caminando. Realizaban muchos kilómetros por día. Los niños concurrían a la escuela a pie, no importaba si hacía calor, frío, lluvia o nieve. Los adultos trabajaban en diferentes lugares y usaban el caballo, mulas o burros como principal medio de traslado. La mayoría de las familias tenían estos animales, no así sulkys, carros o jardineras. En resumen, los medios de transporte eran de tracción a sangre, hasta la llegada del automóvil en 1911, cuando se hace más frecuente su uso y en 1916, la ordenanza general de impuestos refiere a todos los vehículos que transitaban por el pueblo.

Los caminos fueron creados para ser vías de comunicación, de bienes materiales, de traslados de personas, de recursos y llevaron con ellos las culturas diversas para el intercambio de conocimientos y saberes, formando hoy parte del Patrimonio Cultural Histórico a través de los Itinerarios Culturales.

Este es el caso del Polígono Histórico que se constituye, de esta manera, en Patrimonio Histórico y Turístico de La Cumbre. Recorrerlo, ya sea en las excursiones organizadas por la Municipalidad a través de Turismo, en combi o en bicicleta o, en forma particular significa hacer un viaje por la línea histórica de La Cumbre, apreciando una época fundamental para la identidad del pueblo plasmada en estos caminos y las construcciones que en ellos se encuentran.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

### **Bibliografía**

- Bischoff, Efraín (2008) *Historia de Córdoba*. Editorial Plus Ultra.
- Capdevila, Francisco (2013) *La Cumbre, Diario del Siglo XX – Tomo I* Córdoba Ediciones Gráfica 21
- Capdevila, Francisco (2000) *La Cumbre en el Siglo XX – Cronología Histórica* Junta de Historia de La Cumbre
- Fontán Gamarra, José María y Rouillon, Jorge (2005) *La Cumbre – Córdoba Historia Gráfica 1900-2000*  
Fuentes Históricas y Genealógicas Argentinas
- Curtis Perkins, Harold (1918) *Round the Word. In de Hills of Córdoba* Buenos Aires Casa Editora Junín 976
- Panozzo, Carlos (1994) *Historia de La Falda*
- Sierra, Vicente *Historia de la Argentina 1492-1600*
- Tassano, Manuel (1931) *Revelaciones Históricas del Valle de Punilla – Sierras de Córdoba – 1585/1930*  
Buenos Aires J. Lajouane & Cía – Buenos Aires
- Testani, Martín Ceferino (2008) *El Tren de las Sierras*. Edit. Copista
- Vittori, Gustavo (2015) *La Cumbre, cerca del cielo*. Buenos Aires. Artes Gráficas Rioplatense S. A

### **Revistas**

- Capdevila, Francisco (2010/2015) *Páginas Históricas de La Cumbre*. Números 1 al 9 Córdoba Gráfica 21
- El Óvalo Azul La revista del mundo. Ford N° 74

**ANEXO 1**  
**Plano Polígono Histórico**



## **ANEXO 2**

### **DECRETO NACIONAL**

### **MONUMENTOS, LUGARES Y BIENES HISTÓRICOS**

#### **Decreto 73/2021**

#### **DCTO-2021-73-APN-PTE – Declaración.**

Ciudad de Buenos Aires, 03/02/2021

VISTO el Expediente N°EX-2018-19463175-APM-CGD MC

#### **CONSIDERANDO**

Que el poblado La Cumbre se originó el 30 de octubre de 1585, fecha en la CINCO (5) de los hijos del Capitán Bartolomé JAIME, cofundador de CÓRDOBA, se vieron favorecidos de una merced de tierras que “estaban vacas” y que los indios de Punilla no las sembraban.

Que a principios del siglo XVII el Capitán Gerónimo de QUEVEDO adquirió parte de esta extensa heredad a la que denominó “SAN GERÓNIMO”, nombre que se ha conservado por más de TRES (3) siglos por los sucesivos propietarios de la estancia.

Que a fines del siglo XIX, Petrona OLMOS Y OLMOS, dueña de la estancia “La Aguadita de San Gerónimo”, fue fundadora de la Capilla de SAN ROQUE de LA CUMBRE.

Que la estancia “SAN GERÓNIMO” dio origen al pueblo de LA CUMBRE, nombre que fue impuesto, a instancias del Gobierno Provincial, que solicitó a las autoridades de la Administración del Ferrocarril CÓRDOBA Y NOR-OESTE que se sustituyera el nombre de “SAN GERÓNIMO” por el de Estación “LA CUMBRE”, el 1º de diciembre de 1900.

Que en la década de 1930, por las convulsiones financieras y las inseguridades de la guerra en Europa, LA CUMBRE era el lugar ideal para vivir, descansar y estar más cerca de los estilos de vida extranjeros que muchos argentinos adoraban, quedando así delineado el perfil del pueblo con rasgos imperturbables, casi al modo inglés.

Que en el sector de CRUZ CHICA se localiza un conjunto de casas serranas construidas en la década de 1920, obra del célebre arquitecto León Douge, entre las cuales se encuentran las denominadas Casa “SEVILLA”, Casa “TOLEDO”, y Chalet “LA GITANILLA”.

Que de esta serie de casas se destaca “EL PARAÍSO”, por haber sido la residencia del escritor MANUEL MUJICA LÁINEZ, quien la adquirió en el año 1969 y residió allí hasta el último de sus días.

Que el conjunto de edificios ubicados sobre la actual Avenida CARAFFA (entre las calles RIVADAVIA Y BELGRANO), construidos en los primeros años del siglo XX, son

una característica de esta localidad y conservan prácticamente intactas las fachadas de más de un siglo de antigüedad.

Que los relevantes valores patrimoniales de “LA CUMBRE” ameritan su declaratoria como Poblado Histórico Nacional.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE MONUMENTOS, DE LUGARES Y DE BIENES HISTÓRICOS, aconseja su declaratoria.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL MINISTERIO DE CULTURA ha tomado debida intervención.

Que la presente medida se dicta en el marco de lo establecido por el artículo 99. inciso 1 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y por el artículo 1° ter, inciso b) de la Ley N°12.665 y sus modificatorias.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.-Declárese Poblado Histórico Nacional al poblado de LA CUMBRE, en el Departamento PUNILLA, Municipio de LA CUMBRE, PROVINCIA DE CÓRDOBA, según la delimitación obrante en el ANEXO I (IF-2020-06567063-APN.CNMLYBHMC), que forma parte del presente decreto.

ARTÍCULO 2°.- La COMISIÓN NACIONAL DE MONUMENTOS, DE LUGARES Y DE BIENES HISTÓRICOS realizará las gestiones y procedimientos establecidos en la Ley N°12.665, en su reglamentación y en las normas complementarias, debiendo practicar las inscripciones correspondientes en los Registros Catastrales y de la Propiedad del Inmueble.

ARTÍCULO 3°.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

FERNÁNDEZ – Santiago Andrés Cafiero – Tristán Bauer

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este (a) Decreto se publican en edición web del BORA – [www.boletínoficial.gob.ar](http://www.boletínoficial.gob.ar)-

e.04/02/2021 N°5444/21 v. 04/02/2021

Anexo - 1



### **ANEXO 3**

#### **Área Poblado Histórico Nacional. Polígono de delimitación.**

La intersección entre las calles BENITZ y BELGRANO, continuando por esta última hacia el NOROESTE hasta su intersección con la proyección virtual del eje SUR divisorio de predio de la parcela C11-S04-M154-P013 (A), continuando por este hacia el SUROESTE hasta su intersección con el eje de la calle ALMAGRO, continuando por este hacia el NORTE hasta su intersección con el eje de la calle POSADAS, continuando por este hacia el OESTE hasta su intersección con el eje de la calle CORTEZ, continuando por este hacia el NORTE hasta su intersección con el eje de la calle DEÁN FUNES, continuando por este hacia el OESTE hasta su intersección con el eje de la avenida ARTURO ILLIA, continuando por este hacia el NORTE y luego NOROESTE hasta su intersección con el eje de la calle CÓRDOBA, continuando por este hacia el ESTE hasta su intersección con la proyección virtual de la línea de fondo de las parcelas frentistas de la calle BARTOLOMÉ JAIME, lado OESTE, continuando por esta hacia el NORTE hasta su intersección con la margen SUR del RÍO CRUZ GRANDE, continuando por este hacia el ESTE hasta su intersección con la proyección virtual de la línea de fondo de las parcelas frentistas de la calle BARTOLOMÉ JAIME, lado ESTE, continuando por esta hacia el SUR hasta su intersección con el eje de la calle JUAN BUELINK, continuando por este hacia el NORESTE hasta su intersección con la proyección virtual del eje NOROESTE divisor de predio de la parcela cuyo dato catastral es C10-S03-M003-P022 (B) continuando por este hacia el SUR hasta su intersección con la proyección virtual del eje NOROESTE divisor de predio de la parcela cuyo dato catastral es C10-S03-M003-P013 (C) continuando por este hacia el NOROESTE hasta su intersección con la proyección virtual del eje NOROESTE divisor de predio de la parcela cuyo dato catastral es C10-S03-M003-P016 (D) continuando por este hacia el NORESTE hasta su intersección con el eje de la calle RODOLFO GALLARDO, continuando por este hacia el NORESTE y luego SURESTE hasta su intersección con el eje de la calle COIMBRAS, continuado por este hacia el SUR y luego SUROESTE hasta su intersección con la proyección virtual de los ejes NORESTE y SURESTE divisorios de predio de la parcela cuyo dato catastral es C10-S03-M063-P010 (E) continuando por este último hasta su intersección con la proyección virtual del eje SUR divisorio de predio de la parcela cuyo dato catastral es C10-S03-M063-P009 (F), continuando por este hacia el OESTE hasta su intersección con el eje de la calle MONSEÑOR PABLO CABRERA,

continuando por este hacia el SUR hasta su intersección con el eje de la calle BENITZ, continuando por este hacia el SUR hasta su intersección con el RÍO SAN JERÓNIMO, cruzando hacia la margen SUR del mismo hasta su intersección con la proyección virtual del eje divisorio de predio que delimita la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M080-P002 (G), continuando por este hasta su intersección con la proyección virtual del eje NORESTE divisor de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M100-P001 (H), continuando por este hasta su intersección con la proyección virtual del eje NORESTE divisorio de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M100-P008 (I), continuando por este hasta su intersección con la proyección virtual de los ejes NORTE, ESTE y SUR divisorios de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M146-P001 (J) continuando por este último hacia el OESTE hasta su intersección con la proyección virtual del eje ESTE divisorio del predio de las parcelas P005 (K), P009 (M), P010 (N), P011 (Ñ) y P014 (O) de la C11-S04-M100, continuando por este último hacia el SUR hasta su intersección con la proyección virtual de los ejes NORTE, ESTE y SUR divisorios de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M103-P007 (P), continuando por este último hacia el OESTE hasta su intersección con el eje de la calle BENITZ, continuando por este hacia el SUR hasta su intersección con el eje de la calle BENITZ, continuando por este hacia el SUR hasta su intersección con la proyección virtual de los ejes NORTE, ESTE y SUR divisorios de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M152-P011 (Q), continuando por este último hacia el OESTE hasta su intersección con la proyección virtual del eje SUR divisorio de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M152-P012 (R), continuando por este hasta su intersección con la proyección virtual del eje ESTE divisorio de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M150-P005 (S), continuando por este hacia el SUR hasta su intersección con la proyección virtual de los ejes NORTE, ESTE y SUR divisorios de predio de la parcela cuyo dato catastral es C11-S04-M150-P007 (T), continuando por este último hacia el OESTE hasta su intersección con el eje de la calle BENITZ, continuando por este hacia el SUR hasta su intersección con el eje de la calle BELGRANO, cerrando el Polígono.

## **ANEXO 4**

### **Detalle de edificios históricos**

#### **Avenida Caraffa**

1. ESTACIÓN DE FERROCARRIL
2. EDIFICIOS SOBRE AVENIDA CARAFFA

#### **Calle Belgrano**

3. EDIFICIO DONDE FUNCIONÓ LA EX MUNICIPALIDAD
4. PRIMER EDIFICIO MUNICIPALIDAD EN 1916
5. EDIFICIO SOCIEDAD ITALIANA (HOY SALA LUIS BERTI)
6. PALACE HOTEL
7. EDIFICIO CENTRO COMERCIAL
8. EDIFICIO CHALET RUCA MAHUIDA (HOY VILLA ART)
9. IGLESIA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN
10. EDIFICIO CHALET TOKI EDER
11. GOLF CLUB LA CUMBRE

#### **Calle Juan Benitz**

12. CHALET WILLIAMS
13. POSADA SAN ANDRÉS
14. CHALET EL ADUAR
15. CASTILLO MANDL
16. CHALET LOS COPIHUES
17. LUGAR DONDE ESTUVO EL PRIMER ASENTAMIENTO POBLACIONAL DE LA CUMBRE

#### **Calle Monseñor de Andrea**

18. CAPILLA SAN ROQUE Y ENTORNO
19. CHALET CABOR DE JUAN BEVERINA
20. CHALET EL SOLAR DE NAVARRO OCAMPO

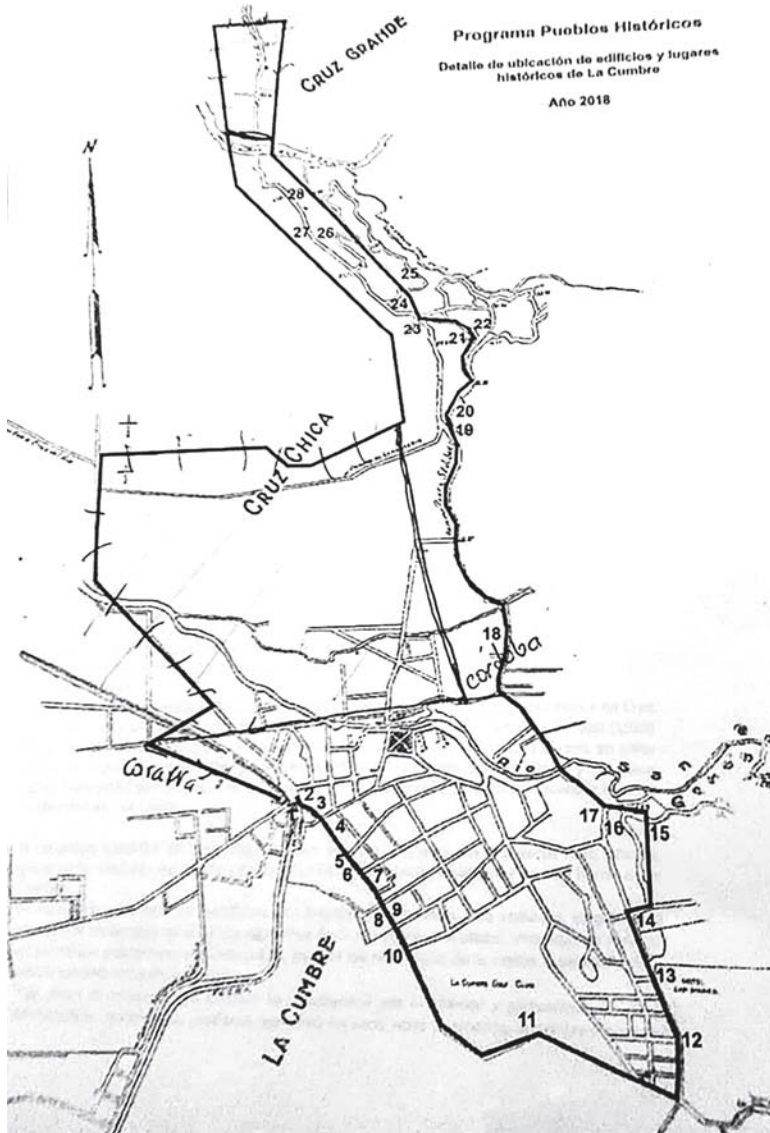
#### **Calle Mujica Lainez**

21. HOTEL CRUZ CHICA
22. EL PARAÍSO

#### **Ruta E-76 Camino a Los Cocos – Cruz Chica**

23. POSADA LA FONDA
24. HOTEL REYDON
25. LA GITANILLA
26. CHALET GRANADA
27. CHALET SEVILLA
28. CHALET TOLEDO
29. CASAS FERROCARRILERAS

**ANEXO 5**  
**Programa pueblos históricos**  
**Detalle de ubicación de edificios**  
**y lugares históricos de La Cumbre**





# TREN DE LAS SIERRAS

*Por Adela Leonor Boscarino*

En la navidad de 1856 llegó al puerto de Buenos Aires la primera locomotora que circularía por el tendido de vías de ferrocarril de la República Argentina. Un carro remolcado por treinta bueyes transportó la máquina hasta la estación ferroviaria del Parque y al año siguiente, 1857, 'La Porteña' realizó su primer trayecto de 10 Km. La componían cuatro lujosos coches de madera con capacidad para treinta pasajeros por habitáculo, iluminados con lámparas de aceite, además de doce vagones de carga también de madera, aptos para llevar hasta cinco toneladas de peso cada uno.

El trazado de rieles continuó por muchos años, en la década de 1860-1870 se conformó el tramo Rosario-Córdoba y en el transcurso de 1870-1880 se extendieron varias líneas a otras provincias del interior del país.

Desde Córdoba, gestionadas por la Compañía Ferrocarril Central Norte se dispusieron vías que recalaron en Tucumán en octubre de 1876 <sup>5</sup>

Asimismo, en Córdoba en el año 1889 se inauguró el tren a las sierras o 'a las montañas' como se lo conocía, a fin de transportar pasajeros y cargas de todo tipo, uniendo la capital cordobesa con la localidad de Cruz del Eje.

En 1938 a nivel nacional, se estableció una nomenclatura para todas las ramificaciones férreas, por lo cual, dicho recorrido fue incorporado al Ferrocarril Belgrano y pasó a denominarse: Ramal A1 Córdoba-Cruz del Eje y llamado oficialmente 'Tren de las Sierras'. La etapa de mayor apogeo de éste se la puede encuadrar a mediados de 1960 al producirse el gran crecimiento turístico en el Valle de Punilla.

El Ramal A1 del Ferrocarril Belgrano se anexó luego con el Ferrocarril Mitre, pues, quienes arribaban desde Buenos Aires y Rosario a Córdoba lo hicieron a través de éste. Los viajes duraban aproximadamente 12 horas.

El Ferrocarril Mitre presentó varias opciones para quienes llegaban a las sierras cordobesas a descansar o en busca de su clima reconocidamente muy benigno para las enfermedades respiratorias.

---

<sup>5</sup> Schickendantz, Emilio (1994), *Ferrocarriles en la Argentina*, Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires.

## *Camino Históricos de Córdoba*

Entre los años 1970 a 1990 el Mitre brindó tres servicios: el diurno, llamado Serrano y los nocturnos ‘Rayo de Sol’ y ‘Serranoche’<sup>6</sup>

Viajando en el Rayo de Sol o Serranoche desde Buenos Aires, la llegada a Córdoba se generaba entre las 9 o 10 de la mañana y quienes se dirigían al Valle de Punilla debían realizar el transbordo al Tren de las Sierras.

Mientras, quienes viajaban en el tren diurno ‘El Serrano’ arribaban a la capital cordobesa bien avanzado el atardecer, ello hacía que el viaje por las sierras fuera de noche, aunque si se producían demoras imprevistas, podía retrasarse hasta las primeras horas del siguiente día. Ambos servicios contaban con un vagón furgón que transportaba los vehículos de los turistas.

Decíamos que para 1938 se determinó a nivel nacional una nomenclatura para los ramales férreos, adoptando el recorrido que hoy nos compete, el nombre: Ramal A1 Córdoba-Cruz del Eje ‘Tren de las sierras’. Pero, en 1977 a consecuencia de la reestructuración de la red ferroviaria en Argentina, el Ramal A1 fue transferido a la provincia de Córdoba la que se manifestó ‘incapaz de subvencionar el servicio’, lo que trajo aparejado el cese de su funcionamiento. Pasaron dieciséis años y en 1993 el Grupo Alcázar obtuvo la licencia para hacerlo circular como Tren turístico operando entre Córdoba y Capilla del Monte, sin embargo, en el 2001 por un sinfín de complicaciones judiciales dejó de transitar. Más, en agosto de 2007 se produjo la reinauguración desde la estación Rodríguez del Busto y La Calera. En julio de 2008 se estableció el servicio hasta Cosquín. A partir de septiembre del año 2013 hasta hoy, la empresa estatal Trenes Argentinos fue la responsable de la prestación del servicio del tren. En 2015 resurgió el segmento Rodríguez del Busto-Alta Córdoba, pero dos años después fue levantado. En mayo de 2018, su funcionamiento regresó al itinerario Alta Córdoba - Cosquín. En diciembre del siguiente año, 2019, partía desde la Estación Mitre. En febrero de 2021, se informó sobre la extensión del trayecto, por lo que se comenzó con la limpieza de todo el extendido férreo y a finales del 2021 el Tren arribó a la estación de Valle Hermoso.

El *Tren de las Sierras* consta de varias estaciones y apeaderos: Alta Córdoba, Rodríguez del Busto, La Tablada, Arguello, Tristán Narvaja, Dumesnil, La Calera, Casa Bamba, Cassaffouth, San Roque, Biale Massé, Santa María, Cosquín, Casa Grande y Valle Hermoso donde actualmente termina su recorrido.

---

<sup>6</sup> Con anterioridad existieron ‘El Cordobés’ y ‘El Turista’.

Durante los primeros kilómetros el Tren recorre varios barrios de Córdoba hasta llegar a la Estación Rodríguez del Busto y luego La Tablada, donde el paisaje poco a poco comienza a cambiar... desaparece el cemento y los bocinazos de la ciudad, para dar paso a la naturaleza que se intensifica cuando llegamos a *Argüello*. En Argüello todavía se aprecian terrenos de grandes dimensiones, exuberante vegetación, el canto de las aves, hermosas casonas del siglo XX y la Estación Arguello. Los primeros antecedentes de Arguello son de 1574, momento que dichas *tierras o mercedes* se cedieron a Juan Pérez Montañéz y Hernando Romero, las cuales, a lo largo de tantos años, fueron pasando por varios propietarios, entre ellos, el comerciante de mulas Isauro Arguello.

Según el Padre Grenón<sup>7</sup> en la Cartografía del año 1859 correspondiente a Córdoba, figura que la gran extensión de terreno se dividió tomando el Camino a Saldán como límite norte y el río Primero o Suquía como límite sur, que luego fueron heredadas por sus hijos. Así, la parcela adquirió el nombre de su dueño, que incluía el solar para la construcción de una Estación de Ferrocarril también llamada Argüello, inaugurada en 1889.

La Estación Argüello se ubica en la intersección de las avenidas Donato Álvarez y Ricardo Rojas, consta de cinco hectáreas y su superficie se halla atravesada por una vía de trocha angosta correspondiente al Ferrocarril General Belgrano, por donde circula el Tren de las Sierras.

El edificio declarado de Interés Municipal en el 2001 es de estilo inglés, con pisos de madera, sala de espera y tres habitaciones que hasta que llegó la electricidad, fueron iluminadas con faroles; en el exterior presenta columnas de metal y techos de chapa acanalada alguna vez adornadas con simpáticas cenefas. En el andén destinado a los turistas se situaba la boletería, en el recinto del centro funcionó por mucho tiempo la Oficina de Telégrafo y el tercero utilizado para usos múltiples, además del baño público que hoy no se usa. Mas allá, tres casas que fueron habitadas por el personal de la Estación, rodeadas con verjas de caño tras las cuales en algún momento un jardín de rosas circundaba al aljibe que ya no existe.

Próximo a la estación funcionó el *Hotel Argüello*, para quienes optaron hospedarse allí a pasar sus vacaciones. Actualmente se encuentra bastante deteriorado, pero en pie, declarado patrimonio histórico y cultural.

---

<sup>7</sup> Grenón, Pedro (1926), Documentos históricos: Cartografía cordobesa de 1859, Archivo Histórico de Córdoba, Córdoba.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

El silbido anuncia que el Tren continúa con su recorrido hasta llegar a la Estación *Tristán Narvaja* que debe su nombre al jurista, teólogo, profesor y político cordobés<sup>8</sup>.

En esta Estación descendían los turistas que habían elegido alojarse en el *Hotel Sorrento* a escasos metros de la misma. El hotel fue construido en el año 1900, pero en 1921 al cambiar de dueño se le agregó el primer piso; transformándose por aquellos años, junto al anterior, en los más importantes complejos turísticos del oeste cordobés. Según la tradición oral, el nombre se lo colocó su primer dueño porque el entorno le recordaba a su Sorrento natal en Italia. En 1967 lo adquirió la comunidad Hijas de María Inmaculada. De 1993 a 2004 funcionó como hogar de ancianos y al poco tiempo comenzó su demolición, preservándose, sin embargo, su fachada y todos los árboles del parque del hotel, por ser considerado referente urbano. Hoy pertenece al Centro comercial Paseo Rivera Indarte.

El Tren prosigue su marcha y sin detenerse traspasa el Apeadero Rivera Indarte a la altura del entonces llamado Km. 14, en la actualidad una pujante y hermosa Villa que lleva su nombre. La máquina sigue su andar y entra en una especie de laberinto formado por una frondosa vegetación que por unos minutos lo oculta, escuchándose solo su estridente e inconfundible silbato. Pero, muy pronto, a mano derecha, si viajamos hacia las sierras, impacta la presencia de los *Arcos o Acueducto de Saldán*, construido al estilo de los viaductos romanos, una belleza arquitectónica que aún se conserva. Por dicho acueducto corren las aguas del Canal maestro Norte que nace en el dique Mal Paso cuando canalizado y recostado sobre los altos arcos atraviesa la ruta y el arroyo Saldán, el cual a pocos metros desemboca en el río Suquía. Cabe destacar que esta obra fue erigida bajo la dirección de los ingenieros Carlos Casaffouth y Esteban Dumesnil, los mismos que levantaron el dique Mal Paso y el primer dique San Roque.

El Tren avanza sobre las vías que atraviesan el asfalto o *Camino a Calera* y siempre rumbo a las sierras, a mano izquierda aparece el *Dique Mal Paso* en la localidad de Dumesnil. Según lo escrito por el padre Diez su denominación deriva de un paso o atajo muy complicado de acceder que existió en el río<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup>Tristán Narvaja nació en la Córdoba, Argentina, en 1819, realizó sus estudios en el Colegio de los Franciscanos, doctorándose más tarde en Teología y Jurisprudencia en Buenos Aires; en 1840 obtuvo el título de abogado en Uruguay, donde redactó el Código Civil de esa nación, falleciendo allí en el año 1877.

<sup>9</sup>Diez, Eladio (1948), La villa de La Calera, Córdoba.

El Dique, decíamos, fue planificado por los ingenieros Cassaffousth y Dumesnil de quien tomó el nombre el pueblo, a fin de proveer de agua a los dos canales maestros de riego, el Norte (recién mencionado) y el Sur, para la irrigación del llamado ‘cinturón verde’ de Córdoba.

Su inauguración se produjo el mismo día que el primer dique San Roque, en 1891, con diferencia de algunas horas. Al siguiente año se le anexó el puente peatonal con barandas de madera que en 1940 fueron reemplazadas por otras de caños. Los materiales utilizados procedían de la fábrica de cal y cemento fundada en 1884 por Juan Biale Massé, primera en su rubro a nivel nacional.

En este sector se advierten cortes en las montañas, pues treinta años después, ya desaparecida la anteriormente nombrada, esta zona fue una importante productora de materiales para la construcción. En 1929 Juan Minetti fundó la Compañía Sudamericana de Cemento Portland S.A. con el nombre de Cemento Hércules que funcionó hasta 1986; luego las canteras fueron abandonadas<sup>10</sup>

Dejando atrás las antiguas canteras y el dique Mal Paso, el Tren arriba a la Estación Dumesnil; el sitio cuenta con la presencia del río primero o Suquía como lo llamaron los comechingones. En sus cercanías, la *Laguna Azul* formada por la inundación de una de aquellas canteras abandonadas es elegida por el turismo para practicar ala-deltismo y vuelos en parapente.

Para describir a Dumesnil, nada mejor que una breve síntesis del cuento de Syria Poletti

*“(...) Dumesnil era un pueblo surgido de la cal. La dinamita había hendido las entrañas de los cerros... Largas caravanas de camiones fueron abriendo huellas entre las tunas y los espinillos... de repente comenzaron a emerger casitas de piedra y adobe... el pueblo estaba echado. Don Fausto construyó las primeras casas... unos franceses enriquecidos con las caleras, hicieron los primeros chalets con vista al río y el pueblo fue surgiendo... El verano echaba sobre Dumesnil pinceladas de modestos turistas (...)”<sup>11</sup>*

---

<sup>10</sup> Hacia el año 1950 en dicha fábrica se filmó la película en blanco y negro ‘*Honrarás a tu madre*’.

<sup>11</sup> Poletti, Syria (1955), En el principio era la cal, Buenos Aires. En 1946 la autora se graduó como Traductora en la Universidad Nacional de Córdoba

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El Tren prolonga su andar hasta arribar a la *Estación La Calera*. Su nombre data de 1589 y se debe a la existencia en la región de yacimientos de piedra caliza empleada en las primitivas casas levantadas en la ciudad de Córdoba. Destacándose además en La Calera la Usina homónima fundada en 1911.

La Calera estuvo sujeta al Tren de las Sierras prácticamente desde los comienzos, pues las primeras casonas del lugar se edificaron alrededor de la Estación. Hacia 1724 los jesuitas compraron la antigua estancia La Calera donde ya se hallaba un pequeño oratorio hoy conocido como la *Capilla Vieja*, al momento de la expulsión de aquellos en 1767, el mobiliario fue trasladado a otras iglesias del centro de Córdoba. El primer casamiento celebrado en 1727 figura en uno de los libros de Actas del Arzobispado de Córdoba. Más adelante, a inicios del siglo XIX el Presbítero Noble Canelas adquirió la Estancia e hizo construir un molino harinero llamado *Molino Viejo o Doble*, cuyos restos todavía perduran a la vera de la Ruta E55, un característico ejemplar hidráulico español que utilizó la fuerza del río para producir el movimiento rotatorio de sus ruedas con paletas, funcionando aproximadamente hasta 1850.

A pocos km. de abandonar La Calera las vías se muestran paralelas al recorrido del Río Suquía, introduciéndose por completo al perímetro de las sierras cordobesas, transitando suaves curvas, desniveles, pendientes hasta llegar a la estación *El Diquecito*, así denominada por la presencia del pequeño embalse allí existente proyectado para proveer de agua a La Calera.

Al sobrepasar dicha Estación, el tren comienza a recorrer una zona totalmente distinta a la anterior, recodos muy cerrados, abruptas quebradas, acompañadas por el característico crujido de las ruedas... para dar paso a la estación *Casa Bamba*, donde perduran las antiguas instalaciones de la Usina homónima, la primera usina hidroeléctrica de la Argentina que por casi 70 años proveyó de electricidad a Córdoba.

Llegando a la estación, el guarda anuncia que el tren parará por cinco minutos, los que siempre se convierten en 15-20, pues, se encuentran allí los habitantes del lugar ofreciendo a los turistas productos caseros elaborados por ellos mismos, tortas fritas, pan casero, pastelitos, alfajores.

El sitio debe su nombre a la leyenda de Bamba, el indio que raptó a una jovencita de la alta sociedad en la etapa colonial cordobesa, viviendo escondidos muchos años en una cueva natural de ese recóndito punto de las sierras.

*“(...) Bamba raptó una niña... era Bamba un muchacho ya garrido y ella frisaba los trece años... ¡Pachamama, Bamba lleva una virgen para hacerte ofrenda!... nacen Delfín, Magín, Crespín y el más pequeño... todos mueren; también Bamba... encuentran a María Magdalena la llevan al Convento de Santa Catalina, fray Luis de Tejeda le suministró el exorcismo, lanzó un grito y murió, le dieron entierro en el convento (...)”*<sup>12</sup>

Tiempo después aquella cueva fue derruida en parte por el trazado de los rieles del ferrocarril. En uno de los senderos cercanos a la estación, una piedra indica: ‘Acá se cobijó el Indio Bamba junto a María Magdalena’

La *Usina Bamba* emplazada sobre la ruta E55 se terminó de construir en 1896, habilitándose dos generadores movidos por turbinas alimentadas por un desnivel de agua que provenía de un pequeño embalse, el líquido entraba en un túnel excavado en la roca viva y alimentaba a los tubos que se observan del otro lado de la montaña, en 1897 se le anexaron dos nuevos generadores. Dicha Usina aportó inicialmente energía para la red de tranvías eléctricos de Córdoba, operando hasta la década de 1950.<sup>13</sup>

El Tren reanuda la marcha y a escasos kilómetros ingresa al llamado Túnel Chico o Túnel de Casa Bamba de 84 metros de longitud, excavado íntegramente en la roca.

Saliendo del túnel, a la distancia, se observa la antigua Usina Molet que aún conserva gran parte de la infraestructura de sus comienzos. La Usina fue construida entre 1899-1900 por el ingeniero químico francés Alfred Molet, quien en principio fundó una Compañía de Carburo de Calcio, más a partir de 1910 toda su productividad fue destinada para proveer energía eléctrica a la ciudad de Córdoba. Pero, en 1960, la Central Hidroeléctrica San Roque empezó a captar la totalidad de agua del río Primero, por lo que la Usina quedó abandonada por mucho tiempo y en mayo de 2005 fue restaurada por EPEC y convertida en Museo Molet que funciona hasta nuestros días<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Boscarino, Adela Leonor (2018), Relato Histórico en: III Antología Literaria Estancia Vieja, Córdoba, Buho Blanco.

<sup>13</sup> Diez, Eladio (1948), La Villa de La Calera, Córdoba.

<sup>14</sup> *Ibidem*

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El tren continúa con su recorrido y a los pocos minutos atraviesa otro túnel, en este caso de algo más de 400 metros de largo, la máquina queda completamente a oscuras y el conductor realiza algunos juegos de luces prendiéndola y apagándola, escuchándose los consabidos alaridos de los turistas.

Sostienee Monzón

*“(...) el túnel abierto en la roca viva es esplendido... tendréis idea de lo que es esta obra de arte guardada en las entrañas de los montes cordobeses... rueda el tren encajonado entre la sierra y el río... y al llegar a la boca de entrada lanza un grito estridente y prolongado (...)”<sup>15</sup>.*

Otrora el tren se detenía en la Estación edificada sobre la ladera de una de las sierras a la vera del Dique, permitiendo admirar el imponente espejo de agua que a veces ofrece un regalo extra ‘el velo o cola de la novia’ cuando se abren las válvulas del Dique.

Pero, la estación *Cassaffousth* fue trasladada donde se construyó el ‘nuevo puente’ sobre el lago San Roque, el cual consta de dos arcos de 156 m. cada uno, 325 m. de largo, 26 m. de ancho y 50 m. de alto, dos carriles por sentido de circulación, banquetas y veredas peatonales. El puente se ha convertido en un ícono de identidad y atractivo turístico en las sierras del Valle de Punilla.

La denominación de la Estación se colocó en homenaje al ingeniero Carlos Cassaffousth uno de los encargados de la construcción del primer dique San Roque.

Con la inauguración del Dique en 1891, el embalse artificial más grande del mundo de aquel momento y el más antiguo de tipo moderno construido en Sudamérica, Córdoba estuvo a la vanguardia en lo referente a la utilización de los recursos hídricos para el aprovisionamiento de agua y la generación de energía hidroeléctrica.

Los encargados de la realización del primer Dique, como dijimos, fueron los ingenieros Carlos Cassaffousth y Eugenio Dumesnil, usando los materiales suministrados por el Dr. Biale Massé. No obstante, una vez terminado el Dique, Dumesnil regresó a Francia quedando como responsable del proyecto el ingeniero Cassaffousth quien se asoció con Biale Massé. Muy injusto fue el juicio que debieron afrontar ambos al respecto.

---

<sup>15</sup> Monzon, Idelfonso (1927) en: Álbum de la Provincia de Córdoba, Córdoba.

Encarcelados y acusados de malversación de fondos públicos, recuperando sin embargo su libertad en noviembre de 1893.

El caso es que el primer dique no se derrumbó como vaticinaron sus calumniadores y al descender el nivel del agua del lago, hoy se aprecia a simple vista el antiguo paredón que ni siquiera la dinamita pudo derribar, refutando así el rumor de los ingleses, quienes, defendiendo sus intereses, difundieron la versión que la cal que generaba Biale Massé no resistiría la edificación del mismo; debido a ello, la construcción en 1944 del segundo Dique, transitado por estos días por infinidad de turistas.

Es de señalar que para la inauguración del *primer Dique San Roque* se utilizó el tren, el cual transportó un gran séquito de comisionados del gobierno nacional y provincial. La ceremonia transcurrió el 8 de septiembre de 1891 dentro del Programa del Centenario del nacimiento del Gral. José María Paz.

Escribe Huber:

*“(...) tres trenes conduciendo siete coches cada uno partieron de Alta Córdoba de la estación del Ferrocarril Córdoba y Noroeste... El primer tren fue ocupado por invitados particulares, el segundo por la comitiva oficial y el tercero por varias familias de nuestra sociedad (...)”*<sup>16</sup>

La concreción del nuevo dique en 1944, implicó la modificación del trazado de las vías férreas, surgiendo sobre el río Cosquín el puente carretero sobre la ruta E55 y paralelamente el *punte ferroviario*, indicándonos que estamos totalmente inmersos en el Valle de Punilla.

En algún momento el Tren de las Sierras fue el medio de transporte más importante utilizado por pasajeros en general, turistas, obreros, personajes ilustres, famosos, investigadores, políticos, comerciantes, militares y tuberculosos... y, en caso de arribar a Córdoba una distinguida personalidad, oficialmente se les brindaba un paseo en el Tren hasta el Dique.

Hacia 1925, Albert Einstein visitó la Argentina a fin de efectuar una visita científica y social e igualmente fue invitado a disfrutar de un recorrido en el Tren de las Sierras.

---

<sup>16</sup> Huber, Norberto (2001), Paisaje y vida del valle cordobés San Roque, Córdoba, Copiar.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Indica Ferrarasi:

*“(...) Einstein estuvo en Rosario y continuó su viaje hacia Córdoba donde realizó dos Conferencias en la Universidad Nacional. Visitó las sierras y las obras del Dique San Roque. Hasta se le ofreció un banquete en el Edén Hotel (...)”<sup>17</sup>*

El hermoso embalse es testigo del gran crecimiento turístico de Córdoba, surgiendo en sus márgenes: Villa Carlos Paz la ciudad más importante del Valle de Punilla<sup>18</sup>

En sus comienzos el valle estuvo habitado por los comechingones, pero, con la llegada de los conquistadores las tierras se dividieron en cinco grandes estancias: Santa Ana, El Pantanillo, Santa María, Santa Leocadia y San Roque<sup>19</sup>

Con el paso de los años el entorno se fue transformando y en 1869 Rudecindo Paz (hijo natural del Gral. Paz, aunque luego legitimado) casado con Doña Clementina Pruneda, compró la Estancia Santa Leocadia que a finales de 1800 quedó inundada por el agua que formó el dique San Roque. No obstante, Carlos Nicandro Paz, el cuarto hijo de Rudecindo, es considerado como el fundador de Villa Carlos Paz.

El Valle de Punilla cambió por completo con la llegada del Tren, el cual trajo aparejado un gran desarrollo en la zona, surgiendo los primeros hoteles, las residencias veraniegas, hermosas casas de campo, colonias de vacaciones de Sindicatos, etc. en los distintos poblados del Valle.

Apunta Huber:

*“(...) la construcción de FF CC, han concurrido para transformar en breve tiempo, comunicándoles un impulso progresivo que aumenta cada día (...)”<sup>20</sup>*

---

<sup>17</sup> Ferrarassi, Alfredo (2004), Historias de Punilla, La Falda, Córdoba

<sup>18</sup> El nombre Punilla surge por la presencia de un pastizal de montaña que proliferaba en esa área llamado precisamente punilla

<sup>19</sup> Un acontecimiento muy importante acaecido en este valle fue la Batalla de San Roque librada en abril de 1829 entre Juan Bautista Bustos y José María Paz. La batalla tuvo varios testigos, entre ellos una niña que había sido bautizada siete años antes (1822) en la capilla que Diego Salguero de Cabrera hizo levantar a finales del siglo XVII en el lugar en homenaje a San Roque, que más tarde quedó sumergida bajo las aguas del actual embalse. Aquella niña fue la primera beata argentina María del Tránsito Cabanillas.

<sup>20</sup> Huber, Norberto (2001), Paisaje y vida del valle cordobés San Roque, Córdoba, Copiar

Cuando el Tren de las Sierras se aleja de la estación Cassaffousth, la visión del lago empieza a perderse y el paisaje cambia por completo, dando pie a la localidad Bialet Massé, así llamada en recuerdo del Dr. Juan Bialet Massé.

En el sector, sobre la ruta nacional N°38, se divisa un antiguo horno de cal: ‘El Argentino’, el primero en su tipo en el país, propiedad de Bialet Massé quien, entre los años 1884-1886 suministró la cal hidráulica elaborada en tres hornos tipo Teil. Cada uno de ellos llegó a producir 26 toneladas de cal por día y por debajo de ellos existió un túnel de más de 100 metros por donde se movilizaban las vagonetas que trasladaban la cal obtenida hasta las vías del tren, para luego ser transportaba hasta la obra del Dique.

El tren cruza prácticamente en su totalidad a Bialet Massé para después continuar su curso rumbo a su próxima parada la *estación San Roque*, así llamada en honor a su patrono. La población surgió en 1886 a consecuencia del asentamiento de un grupo de obreros destinados a la construcción del primer paredón del Dique, en tierras de la antigua Estancia Santa Leocadia donde en 1860 ya se había erigido la capilla dedicada al santo.

El 11 de octubre de 1892, apenas a seis años de finalizado el Dique, una Comitiva de autoridades se desplazó al sitio en el Tren de las Sierras para la colocación de la piedra fundacional del futuro pedestal de seis metros de alto que se edificaría en la Comuna junto al lago homónimo, el cual portaría una gran escultura de Cristóbal Colón que España obsequiaría a Córdoba como homenaje a los cuatro siglos de la llegada del Almirante a estas tierras americanas. El monolito se terminó al año siguiente, pero, la estatua *nunca llegó y la base quedó inconclusa*; “(...) produjeron el solemne acto en medio de salvas de artillería, dejando inaugurada la piedra fundamental (...)”<sup>21</sup>

En tanto en el año 2000, muy próximo al monolito se conformó la Plaza Federal, donde se observan mástiles donde flamean las banderas correspondientes a cada una de las provincias argentinas a cada lado de una gran bandera nacional, que simbolizan la *unión y la fraternidad*. El espacio dispone además de dos grandes torres unidas entre sí por una pasarela, fuentes decorativas, flores y bancos para el disfrute del turista.

---

<sup>21</sup> Huber, Norberto (2001), Paisaje y vida del valle cordobés San Roque, Córdoba, Copiar.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

El tren prosigue su itinerario hasta llegar a la actual estación *Santa María de Punilla*, construida entre 1927 y 1928. Hacia el año 1900 en la zona existía la Estación Climatérica Fermín Rodríguez que en 1910 se convirtió en Sanatorio Nacional de Tuberculosos.

Sobre el ramal del Tren inicialmente se erigieron apeaderos para ambos hospitales: el Sanatorio para Tuberculosos donde hoy subsisten sanatorios de salud mental y el Hospital Domingo Funes fundado en 1939, que comenzó como un nosocomio nacional antituberculoso para la atención de la mujer, convertido en la actualidad en un Hospital Provincial Polivalente. Originalmente, el tren se detenía en las ‘Casitas’, pero en enero de 1939 oficialmente pasó a llamarse ‘Domingo Funes’<sup>22</sup>

Sin embargo, actualmente, de acuerdo al relevamiento realizado en persona por la autora de este trabajo, las vías del Tren de las Sierras no llegan a las Instituciones citadas.<sup>23</sup>

A mediados del 1800 ya se hablaba de las bondades benéficas de las zonas serranas de Córdoba para aliviar las infecciones respiratorias, por ello, en varios pueblos aledaños prosperaron muchos alberges para los enfermos conocidas como ‘casas higiénicas’; en tanto, muchos hoteles de la Falda y Capilla del Monte se transformaron en lugar de rehabilitación de las familias más adineradas.

Nuevamente el tren reanuda su marcha para arribar a Cosquín “*pueblo de hombres junto a la sierra*”. Cosquín y su fuerte impronta histórica, cultural y turística fue desde los comienzos uno de los poblados fundamentales del ramal del Tren, por ser una parada muy valiosa de aprovisionamiento de agua para las locomotoras.

La localidad asumió la categoría de *ciudad* en agosto de 1939, aunque, lo que la caracterizó desde enero de 1963, fue el Festival Nacional de Folclore y la actuación de renombrados artistas que hasta hoy se presentan en la Plaza Próspero Molina.

---

<sup>22</sup> En 1900 Domingo Funes arribaba desde Buenos Aires a veranear al valle de Punilla con su familia, Susana su hija estaba enferma de tuberculosis. Al regresar volvió a empeorar, fue entonces que descubrieron que el clima de las sierras cordobesas era muy bueno para este tipo de enfermedades. En aquel momento la única medicación para las dolencias respiratorias como la tuberculosis eran el reposo, la alimentación, el buen clima y los famosos baños de sol. Finalmente fue Susana quien efectuó una fuerte donación para poner en funcionamiento un establecimiento antituberculoso femenino, con el requisito que llevara su nombre, no obstante, se le colocó el nombre de su padre.

<sup>23</sup> Relevamiento efectuado el 18 de octubre de 2022, Coche 2613-B, asiento 28.

Al igual que la mayoría de las poblaciones del Valle de Punilla, Cosquín posee su río homónimo donde cada año en época estival concurren cientos de personas, siendo su mayor atractivo turístico el famoso balneario La Toma, especialmente cuando el Tren de las Sierras cruza el centenario puente ferroviario, el viaducto más importante del ramal, saludando a los turistas con su inconfundible silbato... mientras a mano derecha, rumbo a Valle Hermoso, se advierte el Cerro Pan de Azúcar perteneciente a la cadena de las Sierras Chicas, de 1.290 m. sobre el nivel del mar.

El tren continúa su andar hasta llegar a la estación Casa Grande, la cual estuvo veinte años inactiva, pero en agosto de 2021 el tren regresó... Para su restablecimiento debieron realizarse varios arreglos, cambio de durmientes, desmalezado, poda de árboles, el control de los pasos a nivel y la reparación de la Estación que se había convertido en un depósito de viejas máquinas; se acondicionaron pisos, paredes, techo, construyéndose además nuevas rampas de ingreso, plataformas, etc.

Los inicios de Casa Grande datan del siglo XVIII cuando era un paraje de paso de viajeros que venían del Alto Perú por el entonces Camino Real, por lo cual se mandó levantar una Posta o Casa Grande donde los pasajeros pudiesen descansar y efectuar el acostumbrado cambio de caballos.

El Tren retoma su viaje para arribar a *Valle Hermoso*, la última estación a la que cual llega el servicio por estos días. Al igual que la anterior, el ferrocarril jugó un rol trascendental en el desarrollo económico del pueblo, sin embargo, no prestó servicios a partir de la década de 1990, produciéndose su retorno en agosto de 2021.

La historia de Valle Hermoso se retrotrae a 1573 cuando Mejía Mirabal (que venía con Jerónimo L. de Cabrera), efectuó una expedición de reconocimiento al hoy valle de Punilla. Luego se las adjudicó a su yerno Tristán de Tejeda quien le dio comienzo a la estancia, llamándosele hacia 1650 “San Antonio de Punilla”. En 1736, la misma fue heredada por Francisco de Zevallos, que mandó construir la Capilla San Antonio de Padua, la que conserva una particular expresión arquitectónica característica del lugar.

Zevallos dispuso que el frente de la capilla diera a la ventana de su dormitorio, ‘para admirar la casa del Señor como primera cosa que hiciese todas las mañanas al despuntar el alba’. Más tarde, la sucedió su hijo Juan de Zevallos que ordenó una ampliación más sólida

## *Caminos Históricos de Córdoba*

de cal y piedra, revocada por fuera; habilitándose más de 60 años después en junio de 1802.

Con el tiempo las tierras quedaron en poder de Antonio Marcuzzi llamándola en 1921 Valle Hermoso, no obstante, su último comprador fue José Ferrarini en la década de 1930.

Valle Hermoso dispone de varias atracciones turísticas, la monumental escultura erigida en honor a San Antonio de Padua, patrono de la localidad; el actual Hotel El Castillo de estilo medieval edificado en 1870 y remozado en 2000; el oratorio de la Virgen de Fátima bajo la sombra de un añoso tala, edificado en agradecimiento a un milagro producido en 1955; Vaquerías, zona que desde finales del siglo XVIII estuvo dedicada a la crianza de ganado vacuno, de allí su nombre; al presente reserva natural que pertenece a la Obra Social de la Universidad Nacional de Córdoba.

Pero, lo más valioso del sitio es el Museo “Juan de Zevallos” fundado en 1982 e instalado en la antigua estación del Ferrocarril. Cuenta con seis salas donde se exponen objetos vinculados con numismática, filatelia, mineralogía, arqueología, paleontología y en otra, un sinfín de antigüedades, biblioteca, pinturas y la historia de Valle Hermoso.

Próximos al museo, es factible realizar un interesante paseo en un pequeño tranvía eléctrico réplica de un original de 1880. En su breve travesía se aprecia parte de la vegetación autóctona del Valle de Punilla, arribando luego a un ámbito dinámico y educativo que, en una de sus salas el guía explica todo lo relacionado a la física y las ilusiones ópticas; en la sala de electricidad aprenderemos sobre descargas eléctricas, energía magnética, electrochoque, etc., en tanto, en el Planetario se pueden observar las profundidades del cielo como, las Tres Marías, la Cruz del Sur, la Constelación de Orión.

En sus inicios el tren llegaba hasta Cruz del Eje siempre acompañado por las Sierras Chicas, recorriendo después de Valle Hermoso, La Falda, Huerta Grande, Villa Giardino, La Cumbre, Capilla del Monte, Charbonier, entre otras; brindando la prestación todos los días de la semana, con la asistencia de ferromozas que entregaban a cada turista un ‘Certificado’ que avalaba que había viajado en el “*Tren de las Sierras*”.

## **Bibliografía**

Boscarino, Adela Leonor (2018), Relato Histórico en: *III Antología Literaria Estancia Vieja*, Córdoba, Búho Blanco.

Diez, Eladio (1948), *La villa de La Calera*, Córdoba

Ferrarassi, Alfredo (2004), *Historias de Punilla*, La Falda, Córdoba

Grenón, Pedro (1926), Documentos históricos: Cartografía cordobesa de 1859, Archivo Histórico de Córdoba, Córdoba

Huber, Norberto (2001), *Paisaje y vida del Valle cordobés San Roque*, Córdoba, Copiar

Monzon, Idelfonso (1927) en: *Álbum de la Provincia de Córdoba*, Córdoba

Poletti, Syria (1955), *En el principio era la cal*, Buenos Aires

Schickendantz, Emilio (1994), *Ferrocarriles en la Argentina*, Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires.



# LOS CAMINOS EN CAPILLA DEL MONTE Y SU CRECIMIENTO

*Por Carmen Luna Guerrero*

*María del Carmen Manzino*

*Alicia Elena Massa*

*Liliana Sánchez Vanella*

El sitio donde hoy se levanta Capilla del Monte, tiene su origen en una merced otorgada por Suarez de Figueroa a Lucia González Jaimes (9 años), hija de don Bartolomé Jaimes (cofundador de la ciudad de Córdoba) el 30 de diciembre de 1575. La merced comprendía un valle y arroyo en las tierras llamadas Gualumba.

El 30 de octubre 1585 Miguel González Jaimes (11 años), recibe su merced hacia el sur de la anterior. Ambas ocupaban lo que por entonces se conocía como La Punilla de los Jaimes.

Entre 1595 y 1715 el capitán Antonio de Ceballos Jaimes formó una Estancia, construyó una capilla bajo la advocación de San Antonio, un molino y una bodega. Con el correr de los años comenzaron a llamarla la Capilla de San Antonio o la Capilla del Monte.

La merced estuvo 249 años en poder de la familia Jaimes (1).

A partir de una población rural dispersa en torno a la capilla se formó un pueblo:  
CAPILLA DEL MONTE (2).



Primera capilla, la cual dio origen al nombre del pueblo

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Los senderos fueron las primeras vías de comunicación que permitían el transporte de mercancías y el traslado de personas entre pueblos. Estos se recorrían a pie en tiempos de la colonia, en caballos, burros, mulas, y carretas, ese fue el único medio de relación que evolucionó en longitud y anchura hasta convertirse en caminos.

Adolfo Doëring, el primer urbanizador de la localidad, compró en 1887 y 1889 las tierras de la estancia conocida como la Capilla del Monte y convocó a ingenieros suizos para el trazado de las calles y de los viñedos que ocupaban los laterales del ferrocarril.



Adolfo Döering, urbanizador de la localidad

A finales del siglo XIX surge la necesidad de establecer un sistema de transporte que ayudara a la colonización y a la integración de zonas despobladas, que sólo producían para su autoabastecimiento, es por ello que las vías férreas van a cumplir con esa función. Se convierten en el transporte seguro, ágil y rápido.



Primer puente sobre el río Calabalumba, 1899



Primera estación ferroviaria, 1892



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Podemos analizar diferentes motivos que dieron por resultado la construcción del tren Buenos Aires-Córdoba:

1º) la economía: criterio que dominó en casi la totalidad de las líneas que superaban los límites de fértil llanura pampeana hacia el norte. En este caso el interés estaba en Córdoba-Cruz del Eje, las riquezas de la tierra eran las desencadenantes de tales decisiones, pero esta vez, no por aquellas que se producen sobre ellas, sino por las que están debajo. Los minerales de aplicación, o sea los utilizados en la construcción de casas y edificios. El servicio ferroviario recorrería zonas ricas en este tipo de materiales, donde ya había canteras de explotación: piedra, caliza, mármoles, granito, etc. insumos cuya necesidad aumentaba en la medida que crecían las ciudades y los pueblos.



Vieja estación ferroviaria y tren a vapor

2º) la salud: en la mitad del siglo XIX se fueron poniendo al descubierto los mecanismos de la transmisión de enfermedades, los nefastos efectos de las contaminaciones, tanto del aire como del agua y también el “stress” por el vértigo y trajín de las grandes ciudades.

El aire de las sierras y sus cristalinos arroyos, por sus purezas, se convirtieron en símbolos de la salud. El Gobierno Provincial y también el Nacional se inspiraron en estos puntos en favor de la instalación de un Ferrocarril Serrano. El presidente Domingo F. Sarmiento el 26 de octubre de 1871 pronunció el siguiente discurso:

*“...se ha dicho con razón que la sierra de Córdoba, como Suiza en Europa, las Montañas Blancas o el Niágara en los EE UU, será en breve complemento necesario de la vida culta y elegante de Bs As, Rosario y Córdoba, no sólo por los atractivos de su naturaleza, sino también por la bondad de su clima que especialmente en la estación de verano la Higiene aconseja cambiar...”*

En este comentario está claramente expresada la asociación entre la actividad turística y los medios de comunicación más rápidos y seguros.

3º) la construcción del Dique San Roque, que significó un progreso para toda la región. Se extendería desde la ciudad de Córdoba a Cruz del Eje, pasando por el Departamento Punilla. (3)

La Legislatura de Provincia de Córdoba aprobó el 27 de agosto 1888, la construcción de éste ramal. Contrató a la Empresa Lungo, pero posteriormente la encargada de realizarlo fue la Empresa Otto Bemberg (sin ningún costo para el Estado).

El 30 de julio de 1891 se aprueba la construcción Córdoba-La Calera, el 10 de agosto 1891: La Calera-San Roque, luego San Roque-Cosquín y el último tramo Cosquín-Cruz del Eje, el 11 de junio de 1892. Esta formación recorría 147 km por el Valle de Punilla, atravesando zonas de extraordinarios paisajes; en sus comienzos sirvió como medio de transporte de cargas y pasajeros entre la ciudad capital y Cruz del Eje. (4)

*Caminos Históricos de Córdoba*



Lisandro de La Torre por abordar el tren en Capilla del Monte



Pasajeros abordando tren.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

La llegada del tren y establecimiento de una estación ferroviaria (1892) fueron los desencadenantes para que Capilla del Monte se afianzara como uno de los centros turísticos y productivos del valle

En 1895, Döering comienza la venta de terrenos cercanos a la estación para la construcción de hoteles y en 1910 inicia la edificación de la iglesia actual demoliendo la antigua capilla existente en el lugar. Los primeros hoteles fueron: Victoria, Británico, Saboy, Progreso, Pueyrredón, Petit Pinot, Central, Nazeli. (4)



Hotel Británico



Gran Victoria Hotel

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Estos se autoabastecían, poseían huertas panadería, caballeriza, entrada y estacionamiento de carruajes.

Eran frecuentes las tertulias bailes y reuniones sociales en los grandes y lujosos comedores (6).

En 1897, se crea la primera Comisión Municipal, con ella se continúa el trazado de calles, caminos a parajes y paseos cercanos.



Trazado urbano

El Ferrocarril como elemento protagónico, asociado a la arquitectura de estilo, que surgió posterior a su construcción, le fue dando una particular característica a la población, en íntima relación con el progreso y transformación de los tiempos.

Numerosas familias de las más importantes ciudades del país construyeron sus casas de descanso o veraneo en la localidad, como los Menéndez Tronche, los Borgonovo, los Recagno, Bancalari, Ovidio Esteves y Firma Mayor, Castagnino, Figueroa Alcorta, Vélez Sarsfield, Lawson, Darré y otros (6).



Casona Borgonovo



Casa Döering



Casa Menéndez Tronche

Construcciones ubicadas en su mayoría en lugares altos dando una característica urbana especial. Los planos eran traídos de Europa y los materiales empleados eran europeos que llegaban en el tren y se combinaban con los locales. Complementaban la edificación escaleras de granito trabajadas por los picapedreros, los interiores de las viviendas estaban decorados con motivos de naturaleza exótica, mármoles y vítreas, y amplios jardines con plantas y árboles orientales y africanos, palmeras de enorme altura, dan muestra de su opulencia.

En el comienzo del siglo XX, el turismo permanecía en nuestra región los tres meses de verano, los propietarios de las casonas, traían sus autos, choferes, niñeras, mucamas y cocineras (6).



Almuerzo en los parques de las casonas

El ferrocarril no solo permitió la llegada de turistas, sino también, una importante cantidad de inmigrantes: italianos, españoles y sirio-libaneses que dejaron su impronta en el pueblo. Comienza un movimiento arquitectónico distinto, el italianizante y las colectividades dan un empuje comercial a la comuna (7).



Nueva estación y trenes modernos



## *Caminos Históricos de Córdoba*



Immigrantes sirio-libaneses (gentileza Flia. Barbará)



Nueva Estación y auge de turismo

Por su parte el ferrocarril también progresó: en 1937, el Estado adquirió el Ferrocarril Central Córdoba, denominándolo Ferrocarril Córdoba y del Noroeste, conocidos por el público como Ferrocarriles del Estado; éste había realizados contratos comerciales para combinar servicios, tanto de pasajeros como de cargas, desde Buenos Aires a Córdoba y las Sierras.



Nuevas locomotoras y estación en 1935

En 1948, Ferrocarriles del Estado, pasó a ser Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano, Ramal A1.

En 1951 puso en funcionamiento un excelentísimo servicio diurno y directo a las Sierras: EL CAPILLENSE, el cual corrió con coches motores GANZ. La formación tenía cuatro coches o cinco, los pasajeros se alojaban en compartimentos con capacidad para 6 personas, sentados de a tres a cada lado una mesa central, las ventanillas panorámicas de los GANZ, permitía una buena visión. El Cepíllense salía de Retiro a las 8 de la mañana, el almuerzo estaba incluido en el precio del boleto y la mesa se convertía en una mesa comedor.

El tren superaba los 100Km/h, llegando al centro del valle de Punilla, alrededor de las 21h.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Todo este confort duró sólo 1 año, se reformaron los coches y los horarios se extendieron, llegando a su destino final casi a media noche.

Además, había varios servicios diarios: un coche motor partía de Alta Córdoba y Capilla del Monte. En 1977 este servicio dejó de funcionar. Como consecuencia, las poblaciones serranas se empobrecieron.

En 1993 una empresa privada comenzó a operarlo como tren turístico Capilla del Monte-Córdoba. Pero funcionó solo 7 años hasta que el gobierno provincial lo canceló.



Tren Grupo Alcázar 1993-2001

Simultáneamente con la instalación de las vías férreas se comienza el trazado de una ruta interprovincial, nacida a mediados de 1890 conocida como el Camino Nacional y después de muchos años de uso continuo para fines comerciales y turísticos, hacia 1954, fue modificada en ciertos tramos de su traza original. Por entonces fue ensanchada, enripiada y finalmente asfaltada siendo inaugurada como RUTA NACIONAL N° 38 el 10 de abril de 1955. La Ruta 38, nace en la intersección con la Ruta Nacional 20, en Villa Carlos Paz (9).

Con el correr del tiempo, y la evolución de la sociedad, todo cambió. En 1916, los empleados del Hotel Edén de La Falda, a pico y pala, realizaron los primeros 3 Km, del

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Camino del Cuadrado, su trazado pasaba junto a este cerro, hoy RUTA PROVINCIAL E-57.

El resto estuvo a cargo del Gobierno Nacional. Buscaban abrir otra vía de comunicación a los turistas que llegaban a Punilla desde el norte del país.

RUTA PROVINCIAL E 98 (ambas están íntimamente ligadas). Esta une Punilla con el AEROPUERTO INTERNACIONAL CÓRDOBA.

Debemos resaltar la importancia del camino Pan de Azúcar, construido 1931 durante la presidencia de José Félix Uriburu denominado “6 de Septiembre”, recordando el fatídico golpe militar. Hoy conocido como RUTA E 54 que por varias décadas fue el nexo entre Capilla del Monte y la Ciudad de Córdoba.

Este camino se construye con el objetivo de incentivar la actividad turística; desciende a la ciudad de Cosquín y culmina en la Ruta 38.

Con este nuevo trazado, el flujo del turismo se hace posible con vehículos automotores, como las empresas que prestaban el servicio fueron La Capillense, Cotil y 1° de Mayo que lo hacían por Ruta 38 o por Pan de Azúcar (9).



Primera línea interurbana y propaganda de La Capillense por cerro Pan de Azúcar

Entre las décadas del 40, 50 y 60 surgen pequeños y sencillos hospedajes, hosterías y pensiones para alojar a turistas de otro rango adquisitivo, provenientes de Bs As, Rosario y

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Santa Fe que se trasladaban mediante una empresa pionera local, los Colectivos Arias “TEA”. Más tarde, este servicio lo cubrieron Sierras de Córdoba, Ablo y Gral. Urquiza y Costera Criolla.



Empresa Costera Criolla con servicio de Buenos Aires a Capilla del Monte.  
Frente al hotel familiar Los Appeninos.



Viajando a las Sierras de Córdoba



Hostería El Zapate (estilo chalet serrano)

Mucho de esos turistas deciden transformarse en residentes y el pueblo continuó creciendo.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

En 1964, para brindar un atractivo turístico más se organiza FOTO CITA; para ello se construye un techo sobre parte de la calle principal y sin saberlo se crea un icono capillense: la famosa Calle Techada (6).



La primera edición fue llamada Foto Cita (1964) y las sucesivas llevaron el nombre de Imagen

Capilla del Monte se conecta con sus pueblos vecinos: San Marcos Sierras por RUTA PROVINCIAL EP 92 y Ruta Secundaria S-462 Las Lajas y Los Sauces. Otra es la T-367 hacia La Banda, El Rincón y la emblemática RUTA PROVINCIAL 17, lugar por donde penetraron los conquistadores, que nos comunica con Ongamira, Los Terrones, Ischilin, Sarmiento y con el Norte del País comunicándonos por el antiguo Camino Real (9).



Camino a San Marcos Sierras



Paisaje de Ongamira por Ruta Provincial 17



## *Caminos Históricos de Córdoba*

El tren y las rutas nacionales y provinciales nos permitieron a los capillenses contactarnos con el resto del país y hoy con el mundo, pues son muchos los turistas extranjeros que nos visitan para ascender al Cerro Macho o Cerros de los Loros, disfrutar de la paz y tranquilidad.

Sin ninguna duda los caminos son y serán los medios de comunicación y evolución de los pueblos.

### **Bibliografía**

- 1- Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba.
  - 2 - Tasano Manuel – Revelaciones Históricas del Valle de Punilla –Ed. 1930.
  - 3 - Osvaldo Pedro Ferreira – El Ferrocarril de las Sierras – Ed. 2006.
  - 4 -Panozo Carlos – El Edén Hotel – La Falda – Ed. Del autor.
  - 5 - Folletos de Turismo – Capilla del Monte.
  - 6 y 7 - Junta Municipal de Historia y Geografía de Capilla del Monte.
  - 9 - Nomenclatura actualizada de Vialidad Provincial – Ed. Revisada 2000 –
- X - Red Rural Primaria  
E - Ruta de enlace  
S - Ruta secundaria  
T - Ruta terciaria o vecinal

# LOS CAMINOS DEL TURISMO SOCIAL

*Por Alejandra Carballo,*

*Marisa Corzo Brizuela,*

*Mary Neyra,*

*Ian Morillo Carballo*

*Museo y Archivo Histórico de la Dirección Nacional de Arquitectura*

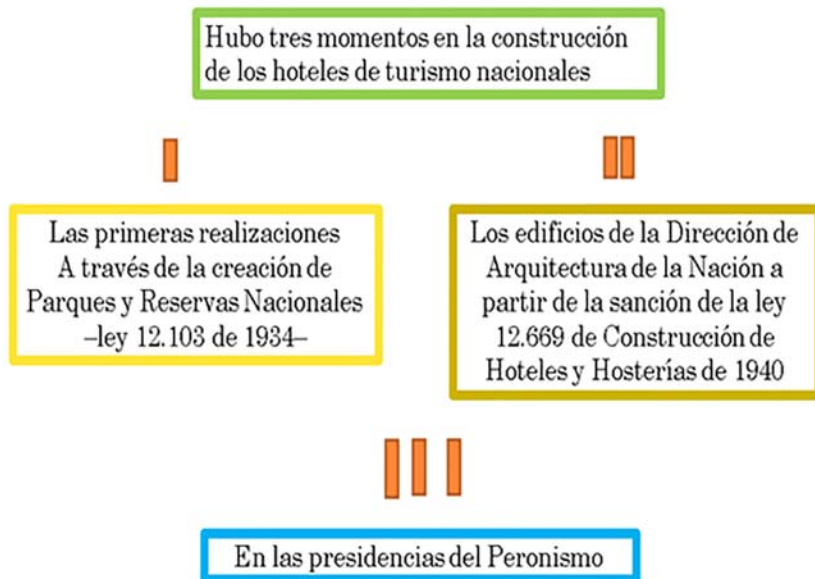
## **Resumen**

El turismo social se inserta en la agenda gubernamental de Argentina a mediados del siglo XX. A pesar de que existían importantes antecedentes previos, es en la década del 40 que este tipo de iniciativas se extienden al conjunto del territorio nacional, alcanzando a sectores sociales antes excluidos. Del mismo modo que algunos gobiernos europeos, se comienza a reconocer en el tiempo libre y el ocio un área clave para la intervención del Estado y el desarrollo de políticas públicas. En este periodo la política estatal de turismo social adquiere una magnitud y visibilidad que no se repite en ningún otro periodo de la historia argentina.

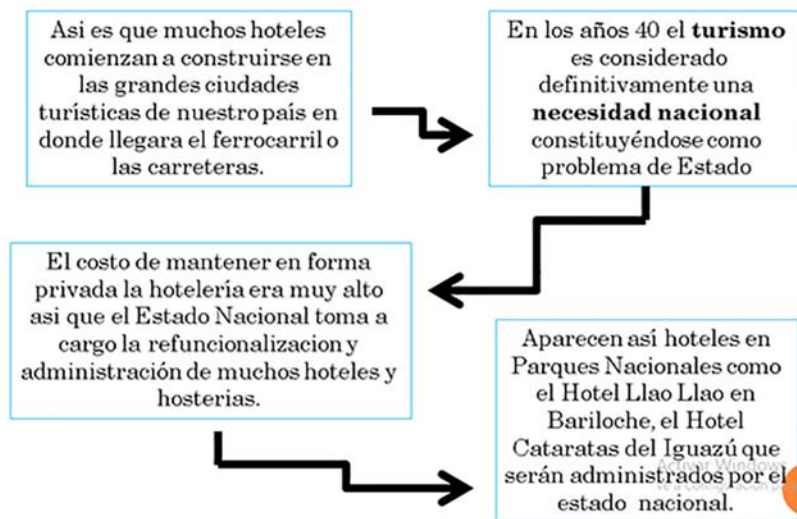
Para ello el gobierno nacional crea el 1° Plan Quinquenal también conocido como Plan de Gobierno 1947-1951, en el cual los complejos denominados Unidad Turística de Embalse en la Provincia de Córdoba y la Unidad Turística de Chapadmalal en la costa atlántica de la Provincia de Buenos Aires constituyeron el ícono del turismo social de tipo estatal en Argentina, alcanzando un grado de desarrollo que no se repitió en ningún otro país de la región.

Para ello el Ministerio de Obras Públicas de la Nación recorre los caminos inexplorados de vastos territorios de nuestro país llevando a miles de trabajadores a construir hoteles y colonias de vacaciones dedicadas al turismo social.

## Los caminos del turismo social



## LOS CAMINOS DEL TURISMO



Así es que muchos hoteles comienzan a construirse en las grandes ciudades turísticas de nuestro país en donde podía llegar al ferrocarril o ya había carreteras por lo tanto en los años 40 el turismo es considerado definitivamente como una necesidad nacional constituyéndose un problema de estado.

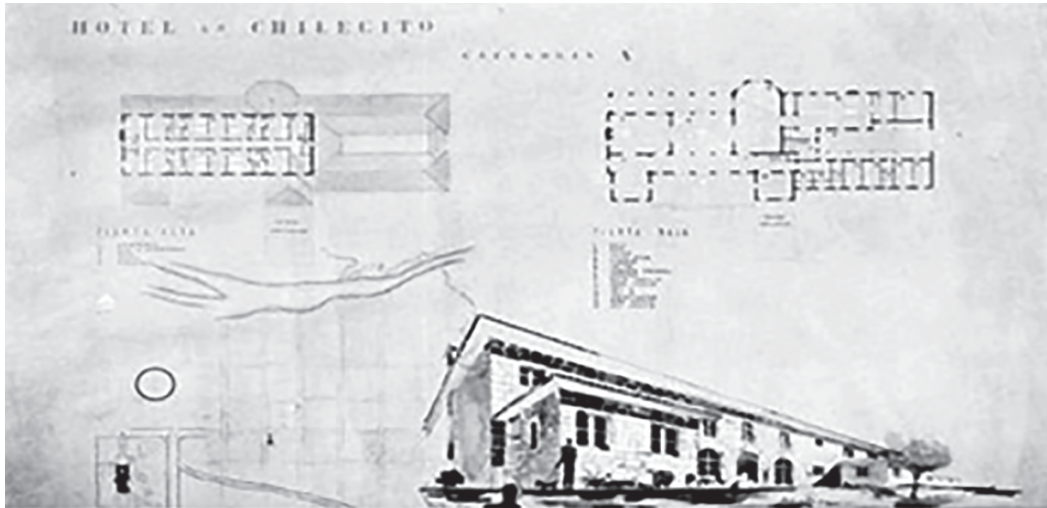
Había muchos hoteles de capital privado que se estaban haciendo cuándo comienza este resurgimiento; esta revitalización o este nacimiento de la industria del turismo pero el costo de mantener en forma privada la hotelería era muy alto. Así es que el Estado nacional toma a cargo la refuncionalización y administración de muchos hoteles y hosterías que en nuestros archivos figuran como que pertenecientes al Estado nacional, pero en realidad no los construye la nación. Entonces aparecen así en los parques nacionales hoteles emblemáticos: uno es el hotel Llao Llao en Bariloche y el otro el hotel Cataratas de Iguazú, que serán administrados por el estado nacional.



Por entonces aparece en los archivos del MOP un informe de labor del año 1947 donde se reconoce que el país contaba con la ley de construcción de hoteles y hosterías desde 1940, pero 3 años más tarde solo se tenía como resultado de todo ese plan, un hotel de turismo en funcionamiento en Catamarca y la construcción de los hoteles de La Rioja en Chilecito y en Andalgalá y Ancasti (Catamarca) por lo tanto todo era muy lento, y esa

## *Caminos Históricos de Córdoba*

industria sin chimeneas que era el turismo, costaba que llegara a la Argentina. Faltaba un plan integral que incluyese todas las necesidades y recursos de la nación para llevar a cabo este plan turístico.



Hotel de turismo en Chilecito, La Rioja.

### Y entonces...



EL Gral Pistarini ya era Ministro de Obras Publicas desde 1943 y Perón le da continuidad en el cargo ya que fue un notable impulsor del turismo, verdadera industria sin chimeneas





Al asumir el Gral. Perón la Presidencia de la Nación comienza un movimiento inusitado en los proyectos de Obras Públicas. El ministro de Obras Públicas Gral. Juan Pistarini ya había mandado relevar los terrenos para la construcción de hoteles turísticos.

Acá podemos ver en una foto de época, patrimonio de nuestro archivo, donde se puede discernir -según su vestimenta- quien es el ingeniero, el arquitecto, los técnicos de campo, con instrumental topográfico como un teodolito (modernidad tecnológica de la época) al cual, hoy, lo tenemos en exhibición en el Museo de la Dirección Nacional de Arquitectura en la Ciudad de Córdoba.

Entonces Juan Pistarini y los técnicos del MOP, en su relevamiento, realizan un diagnóstico sobre cuál es el lugar más propicio para construir estos hoteles: que tengan un acceso más o menos fácil por parte de los turistas, pero en su informe indican que para ello faltaban trazas de caminos, extendido de vías férreas, etc. Faltaba toda esa infraestructura para concretar el gran plan turístico. Porque por más que eligieran lugares preciosos, le estaba faltando la conexión para poder llegar a esos hoteles por parte de los turistas.

Negrita ya firmé  
el Decreto del  
plan quinquenal

Bien Juan!!!!  
ahora podemos  
concretar la idea  
del Turismo  
Social !!!!



En esta conversación imaginaria entre el Gral. Perón y su esposa queda expresado la función social que querían darle al turismo y para ello se enmarca este proyecto dentro de uno de gran envergadura como es el Primer Plan Quinquenal.

A través del Decreto Nro.15521/50 -donde se aprueba el Primer Plan Quinquenal- durante la primera presidencia de Perón, se centró, en lo económico, en una efectiva dinamización de la actividad, dado el alicaído poder adquisitivo del grueso de la población.

En ese sentido, las principales medidas fueron:

- Política redistributiva de ingresos.
- Protección de la industria nacional mediante barreras arancelarias.
- Incentivos a la industria.
- Nacionalización de los transportes y servicios públicos.
- Nacionalización del Banco Central y depósitos bancarios.
- Inversiones estatales en la red caminera.

Está son las propagandas de la época donde se anuncia tanto en una revista judicial del año 47, o como en las muchísimas propagandas que tenía el peronismo, la aprobación de este plan quinquenal



Decreto 15521/50  
Aprobación del 1er.  
PLAN QUINQUENAL



Por lo tanto, se comienza a gestar la idea de generar hoteles y colonias de vacaciones para el empleado asalariado de clase humilde, para los niños y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) desarrolla el plan de Turismo Social, junto con el Ministerio de Turismo de la Nación.

Así es como inicia una etapa de oro dentro de las construcciones públicas en el interior del país, hecho este que no volvería a ocurrir nunca más en nuestra historia.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

A través de la investigación en el Museo y Archivo Histórico de la Dirección Nacional de Arquitectura pudimos reconstruir esta gesta arquitectónica del Estado Nacional.



Cuando comienza la realización de las obras de apertura caminera, es que comienza el estado a llegar a los más recónditos lugares del país con sus edificios y especialmente con los de turismo social.

Además de la independencia económica que le daba la nacionalización de los servicios públicos, lo que también aceleró la construcción de los hoteles de turismo social, fue la creación de vacaciones pagas a través de la Ley 33302/45 que consistía en quitar el 2% del sueldo con el fin de hacer un Fondo Nacional de Turismo para los obreros y el derecho al aguinaldo. Los cuales podían disfrutar de este tipo de turismo que los obreros y trabajadores no habían podido acceder hasta entonces en la Argentina.



Esta son algunas imágenes del archivo de la D.N.A. donde trabajan como voluntarias las Archiveras Marisa Corzo y Mary Neyra. Así es como se encuentran vestidas para manipular el archivo histórico.

Cabe aclarar que esta es una investigación en un archivo de la obra pública nacional no es un resumen extraído de libros que escribieron otros historiadores, sino que todo lo que estamos contando tiene el soporte documental para aquel que quiera llegar hasta el archivo y verlo. Por lo tanto, acá encontramos el primer hallazgo en nuestro archivo histórico.



## ¿QUE DESCUBRIMOS EN NUESTRO ARCHIVO?



El primer descubrimiento que realizan las archiveras, con respecto al manejo administrativo del estado nacional argentino en esa época, es que se empezaban las obras primero y después se protocolizaban los actos administrativos. Y ahí entendimos por que se hizo tanta cantidad de obras en la primera presidencia de Perón.

En la época de la que estamos hablando, la Argentina, administrativamente hablando, era bastante desprolija, no había estadísticas y censos certeros y el orden de los archivos de obras públicas era bastante caótico. Con lo cual nos llevó muchos meses entender cómo se manejaba la obra pública estatal. Porque había tanta discrepancia de fechas entre las construcciones y los decretos de aprobación de esas obras, muchas obras de turismo social habían comenzado en etapas anteriores al Primer Plan Quinquenal pero estaban demoradas y el ministro de Obras Públicas Juan Pistarini tuvo una especial dedicación a la reactivación y acelere de la construcción de estas obras en la provincia de Córdoba.

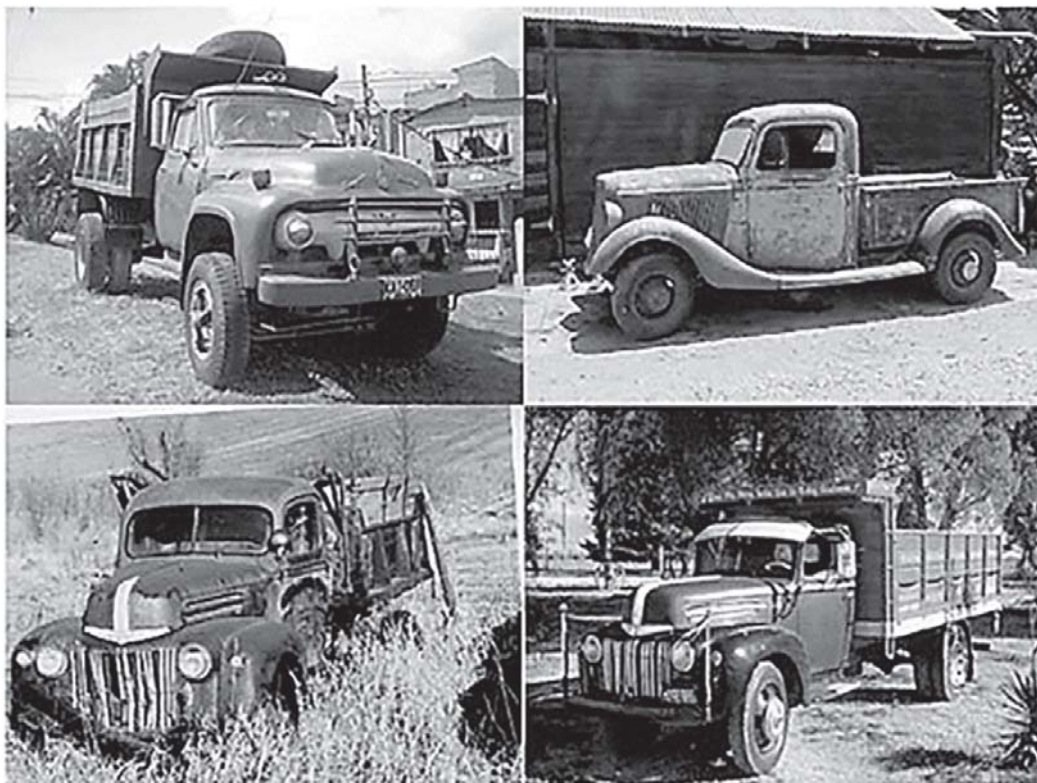
Por lo tanto, comenzamos a observar que a partir de la primera presidencia de Perón el Ministerio de Obras Públicas comienza a protocolizar en tiempo y forma, poniendo un orden que ayudó a tener un método de trabajo dentro de la administración pública nacional más regulada.

En ese orden administrativo que comenzó encontramos en nuestros archivos órdenes de compra de gran cantidad de árboles jóvenes a viveros de la zona por parte del MOP.

De allí pudimos deducir sobre la parquización inicial que realiza el Ministro Pistarini antes de comenzar a construir y que ya planeaba darle nombre de árboles autóctonos a cada hotel que se construiría. Una política pública que repetiría en muchas localidades como por ejemplo los Bosques de Ezeiza antes de la construcción del gran Aeropuerto.



## *Caminos Históricos de Córdoba*



Aquí les mostramos una colección de vehículos que utilizo del MOP para llevar materiales y obreros a las distintas construcciones.

Estos son algunos de los tipos de vehículos que tenía el estado en esa época que eran muy común en las flotas del Ministerio de Obras Públicas entre la década del 40 y 50 y eran “máquinas de caminos” como las llamaban porque llegaban a todas partes piensen que en esa época todavía no existía el 4x4.

Entonces cuándo comienzan la realización de las obras de apertura caminera es que comienza el estado a llegar a los más recónditos lugares del país con sus edificios (especialmente los de turismo social).

Lo consideramos como el inicio de la caminería MOP para poder construir estos hoteles y hosterías. Aún quedan en nuestros depósitos vehículos de este tipo guardados y en nuestro museo tenemos partes de ellos exhibidas.

Aclaremos que, no es un libro impreso por el sector de estadísticas y censos del estado nacional sino que era evidentemente cómo se manejaba todo ese período y se sigue manejando exactamente igual en todos los gobiernos pero ahora se hace a través de las redes sociales.



**Aqui podemos observar El Libro de obras del Primer plan Quinquenal que difunde la propaganda partidaria de la época, la cantidad de obras de vialidad nacional que pavimentan caminos en este caso en la Prov. de Córdoba**

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Entre las medidas que se comienzan a tomar en esa época y hoy se la conoce como “redistribución de la renta nacional”, según figura en nuestros archivos, y es la creación de un Fondo Nacional de Turismo a través del decreto 33302/45 donde a cada trabajador se le descontaba un 2% con el cual luego se financiarían las vacaciones pagas de los mismos.

Entonces así comienza el magnífico plan de reestructuración administrativa y técnica del MOP para que pueda cumplir con todas las obras públicas proyectadas en el Plan Quinquenal.

Por medio del Decreto Ley 31.313 del 5 de diciembre 1945 se crea la Dirección Nacional de Arquitectura, con la subdivisión por distritos. En el mapa van a poder ver que cada Distrito se hace cargo del diseño y construcción de los hoteles de su sector, obviamente no solo de los hoteles sino de todas las obras públicas: planes de vivienda, escuelas, hospitales, pero nosotros hoy nos vamos a centrar solamente en hotelería. Entonces ustedes pueden ver acá en color violeta, el distrito para el cual trabajamos que es el DISTRITO CENTRO que abarca las provincias de Córdoba, Catamarca y La Rioja. De paso les comentamos que el edificio del Distrito Centro es el único edificio propio que le queda al MOP.

### **Reestructuración del MOP**

5 de diciembre de 1945 se crea la DIRECCION NACIONAL DE ARQUITECTURA con la subdivisión por distritos

Cada Distrito se hará cargo del diseño y construcción de los Hoteles de su sector

**LOS CAMINOS DEL  
TURISMO  
COMIENZAN A  
CRECER EN FORMA  
EXPONENCIAL**

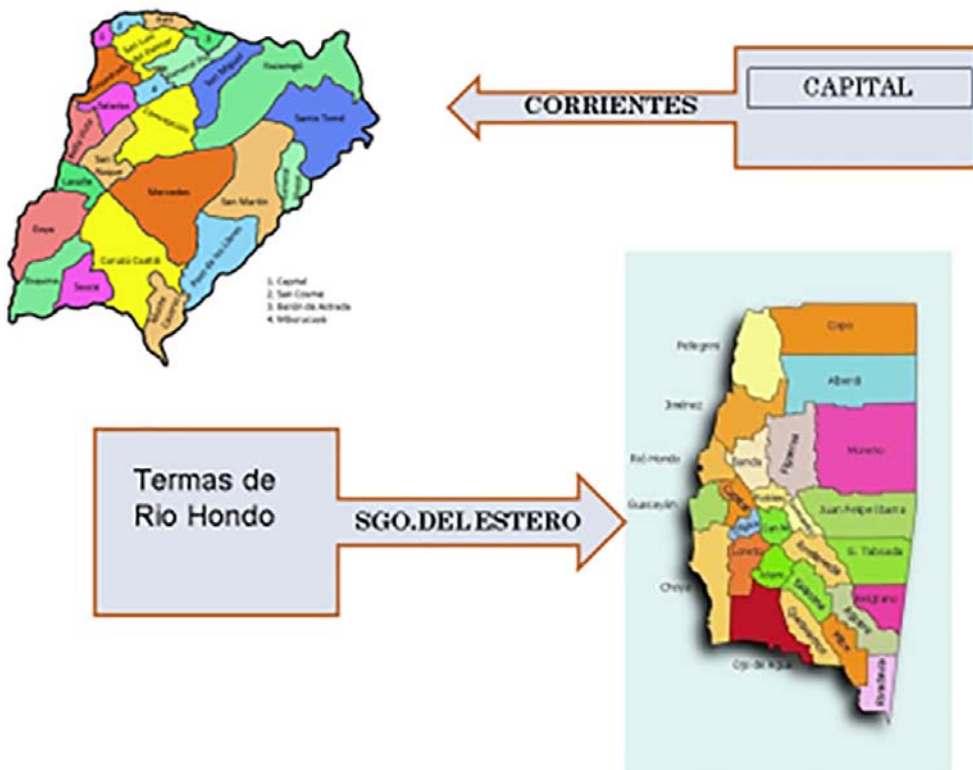


## Caminos Históricos de Córdoba

Este edificio está propuesto por la Comisión Nacional de Monumento Lugares y Bienes Históricos para ser declarado como Patrimonio Arquitectónico y su archivo como Bien Histórico Nacional. Siendo esta magnífica construcción sede del único Museo y Archivo Historio de la DNA en todo el país.

Continuando los caminos del turismo comienzan a crecer en forma exponencial. Sí hasta ahora venía todo muy lento las obras ahora adquieren una velocidad de construcción e inauguración impresionante para la época.

Pudimos hacer este raconto de la hoteleria de la época gracias al aporte de cada uno de los responsables actuales de cada Distrito de la DNA,

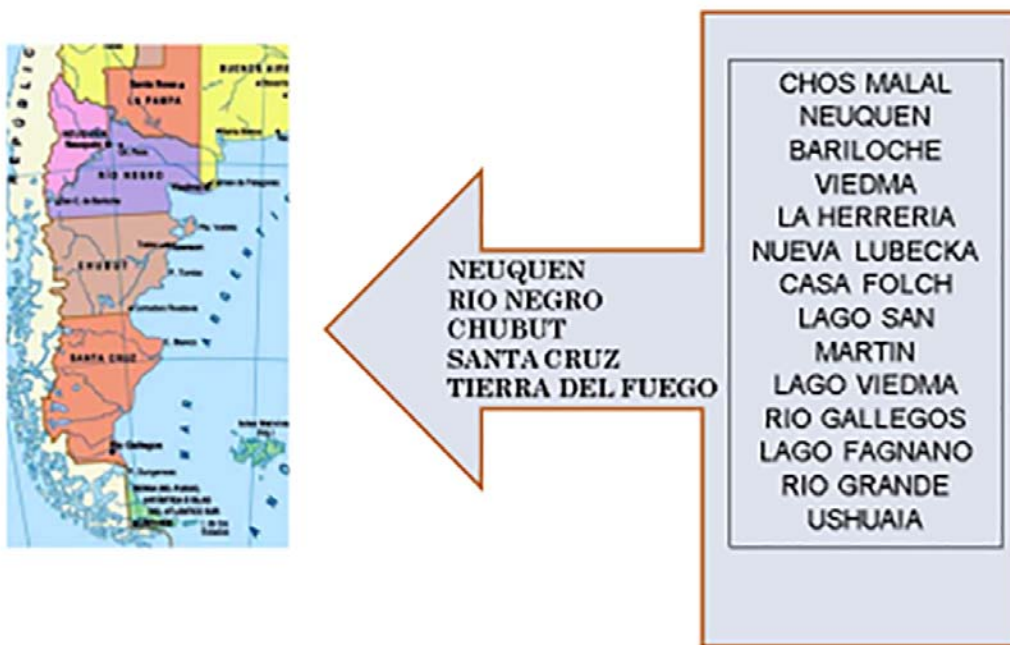


Así encontramos hoteles en Corrientes.

En Santiago del Estero, en las Termas de Río Hondo

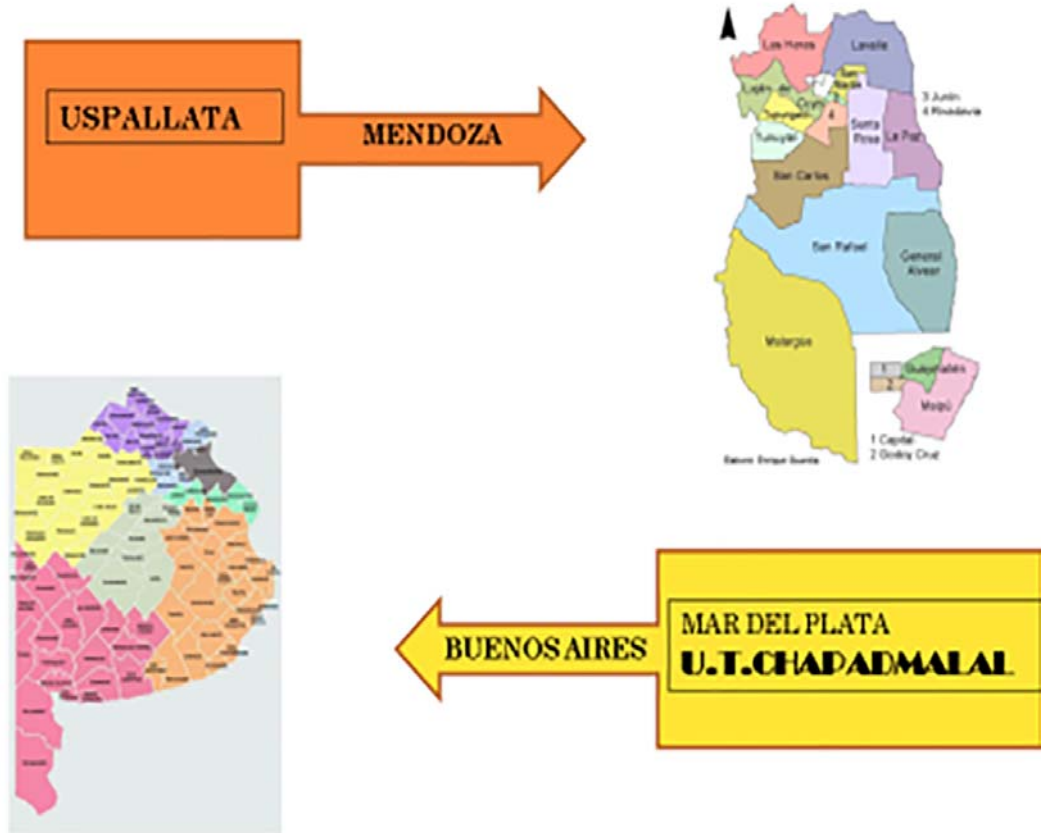


## *Caminos Históricos de Córdoba*



En la Patagonia es impresionante la cantidad de hoteles y hosterías que se hicieron además de la apertura de caminos por parte de Vialidad Nacional (áreas del MOP que trabajaban simultáneamente)

*Caminos Históricos de Córdoba*

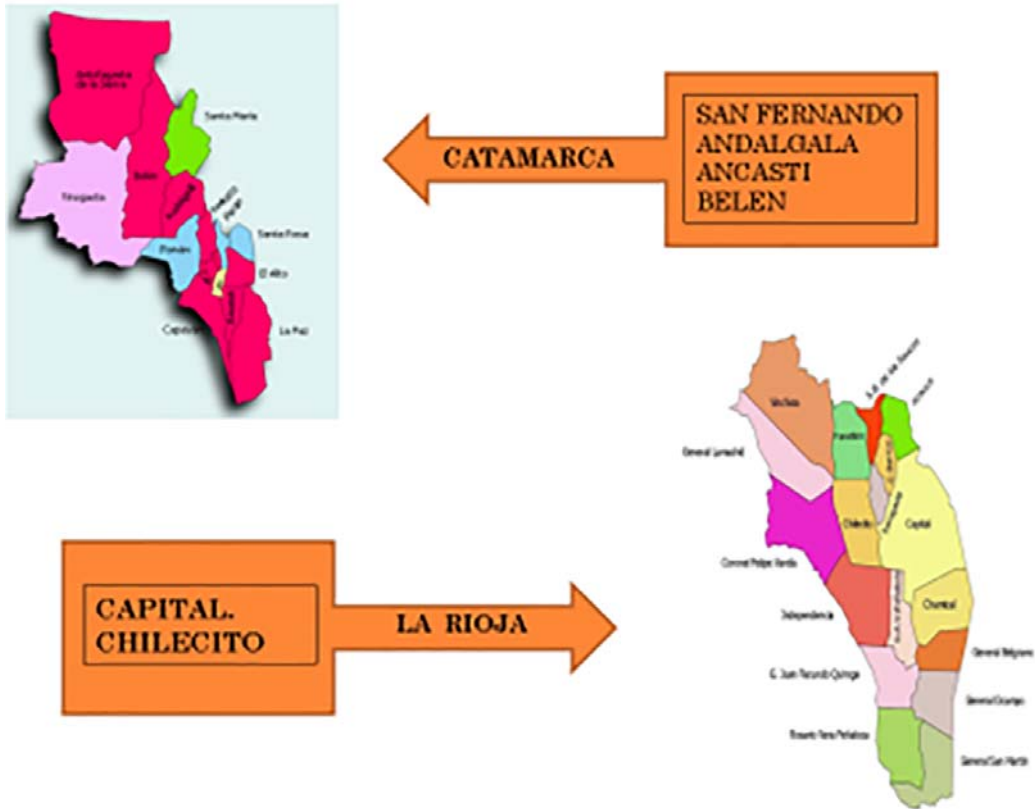


En Mendoza tenemos Uspallata, qué en la actualidad es un hotel de sindicato.

En Buenos Aires hay muchos, pero solo vamos a tomar dos de ejemplo: en la ciudad de Mar del Plata y la unidad turística de Chapadmalal

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Con respecto a lo que nos toca a nosotros del distrito centro tenemos en Catamarca y en La Rioja.



Y por fin llegamos a la provincia de Córdoba. Es donde hay también una gran cantidad de hoteles y hosterías, hay muchas otras ciudades que tienen hotelería construida o que la refaccionó la nación o que fueron colonias pero no tenemos información en nuestro archivo.

Por eso hacemos continuamente la salvedad: nosotros lo que estamos contando es sobre lo que poseemos dentro de nuestro archivo histórico.

Acá en esta foto pueden ver el camioncito de Vázquez Hnos. quienes eran de Villa Carlos Paz y trasladaban a las obras del Ministerio de Obras Públicas los materiales de construcción.

## Caminos Históricos de Córdoba



CORDOBA

HUERTA GRANDE  
LA FALDA  
VILLA DE SOTO  
CARLOS PAZ  
CALAMUCHITA  
RIO CUARTO  
EMBALSE DE RIO  
3°



Así es como en vehículos de carga se trasladaban obreros y materiales a los distintos puntos del país haciendo una construcción casi simultánea de estos hoteles de turismo.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

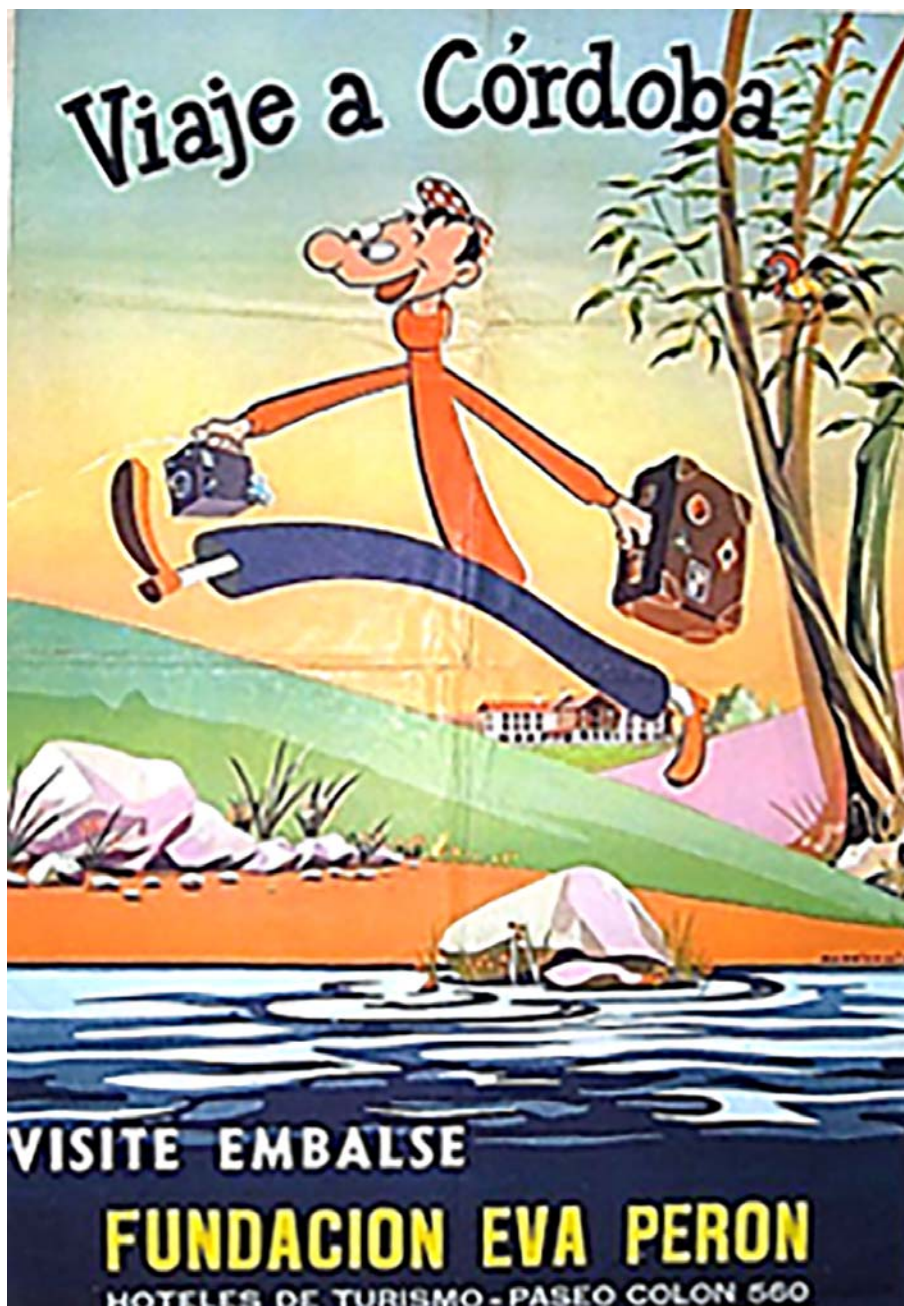
En los Depósitos del Distrito Centro en la calle Vélez Sarsfield 1463 en la Ciudad de Córdoba se hacía el acopio de materiales para la provincia de Córdoba y en cada provincia existía una delegación de la DNA denominadas CONDUCCIÓN con barracas para los obreros y lugares de almacenamiento de vehículos y materiales. Muchos de estas Conducciones ya fueron vendidas o cedidas a otros organismos del estado después de la reforma del estado de la década del 90. Aún queda la Conducción de Ezeiza en la Provincia de Bs.As. en un estado impactante de abandono totalmente saqueada pero que sigue perteneciendo ese extenso predio a la DNA.

## **Carteleria y postales de la epoca invitando a vacacionar en los hoteles de turismo construidos por la nacion.**











## *Caminos Históricos de Córdoba*

Así es que llegamos al año 2022 donde solo quedan dos obras públicas de la nación dedicadas al turismo social.

Porque todos esos hoteles que vimos en los mapas ya no pertenecen al turismo social, muchos se privatizaron, otros se vendieron o demolieron, otros se convirtieron en municipalidades (como el caso del Hotel Carena en Villa Carlos Paz). O cualquier otro destino. Pero ya no son para lo que habían sido creados inicialmente.

# **EN 2022 SOLO QUEDAN DOS OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN DEDICADAS AL TURISMO SOCIAL**



Por lo tanto, la Unidad Turística de Chapadmalal en la provincia de Buenos Aires y la Unidad Turística de Embalse en la Provincia de Córdoba fueron declarados monumentos históricos nacionales por Decreto N°784 en el año 2013.

Les vamos a contar un poco de cómo se llegó a realizar esta obra pública monumental.

En nuestro caso particular en el archivo del Distrito Centro poseemos más de 30 biblioratos que conforman el Expediente de Obra de la Construcción de la Unidad Turística de Embalse y más de 20 cajas de planos con diseños de estructuras edilicias hasta diseño de mobiliarios.

Tanto UT Chamadmalal como UT Embalse se construyeron casi simultáneamente por lo tanto los planos se parecen muchísimo. Pero lo que cambió sustancialmente fue el emplazamiento de cada UT. Ya que los terrenos eran totalmente diferentes uno en la costa del mar argentino y el otro en la zona serrana con monte y lago. Así es que a pesar de que la Dirección Nacional de Arquitectura trabajaba en los dos proyectos, los obreros de la Fundación Eva Perón eran repartidos en ambas localidades, el ministro de obras públicas Gral. Juan Pistarini supervisaba personalmente el avance de las obras y se trabajó ininterrumpidamente hasta poder inaugurar en el año 1951 la Unidad Turística de Embalse y en 1955 la Unidad Turística de Chapadmalal.

El primer proyecto de turismo social en la ciudad de embalse comenzó en 1942, cuando el ministro Juan Pistarini mandó a construir una pequeña colonia de vacaciones en un terreno a la vera del lago que contaba con un gran edificio con pequeñas cabañas.

En 1944 se expropió otro terreno de casi 900 hectáreas por deuda de impuestos cerca de la colonia, que fue declarado de utilidad pública, el cual sería aprovechado para construir una nueva colonia de vacaciones para los empleados del estado y trabajadores.

La nueva colonia fue diseñada en el estilo arquitectónico californiano con 7 hoteles, 50 cabañas, 5 edificios de servicio, 3 pabellones de ocio, canchas para distintos deportes (basquetbol, futbol, voleibol y bochas entre otros) e incluso una escuela para promover la educación en el pueblo.

**TURISMO SOCIAL**  
temporada 1959-60

EMPLEADOS, OBREROS, DOCENTES, JUBILADOS, PENSIONADOS,  
ESTUDIANTES Y TRABAJADORES INDEPENDIENTES

Estados económicos en  
Chapadmalal (Mar del Plata) y  
Embalse Rio III (Córdoba).

Modernos y confortables hoteles con  
departamentos de 1 y 2 ambientes  
con baños privados; habitaciones comunes.  
Deportes, cine, lago artificial, excursiones organizadas, entre-  
tenimientos especiales para mayores y niños.

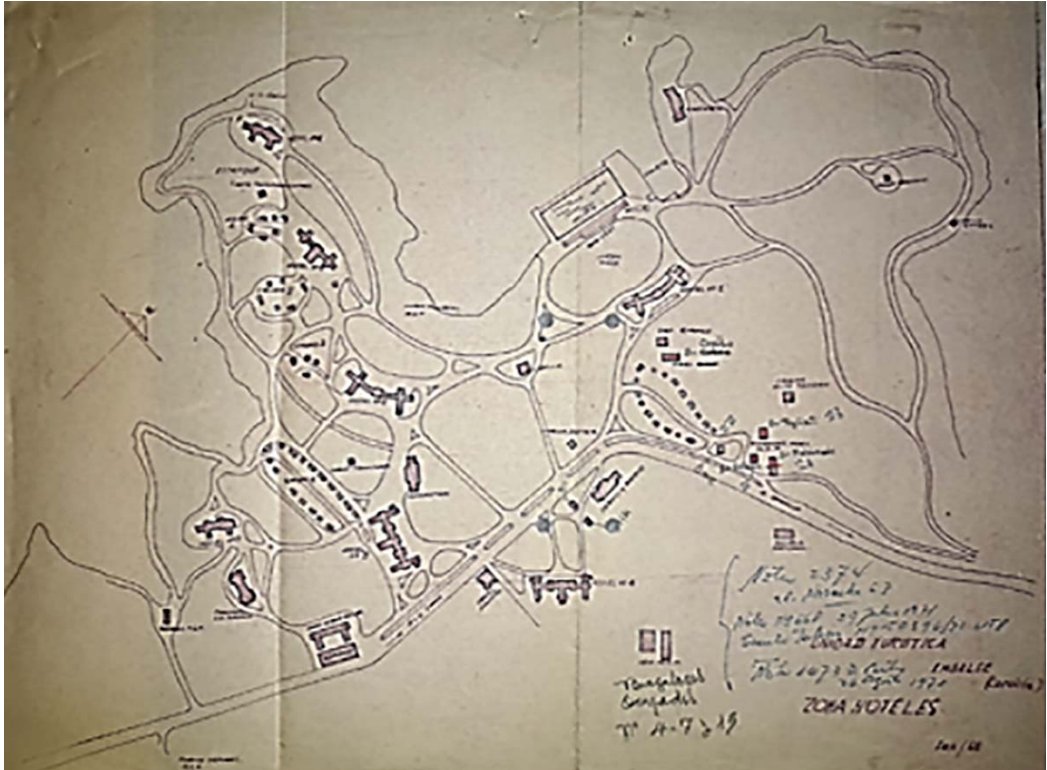
DESCUENTOS ESPECIALES EN DICIEMBRE DE 1959  
Y DESPUES DEL 15 DE MARZO DE 1960

informes en:

**DIRECCION NACIONAL DE TURISMO**  
Avenida Julio A. Roca 602 - do. 9. a 17 hs.

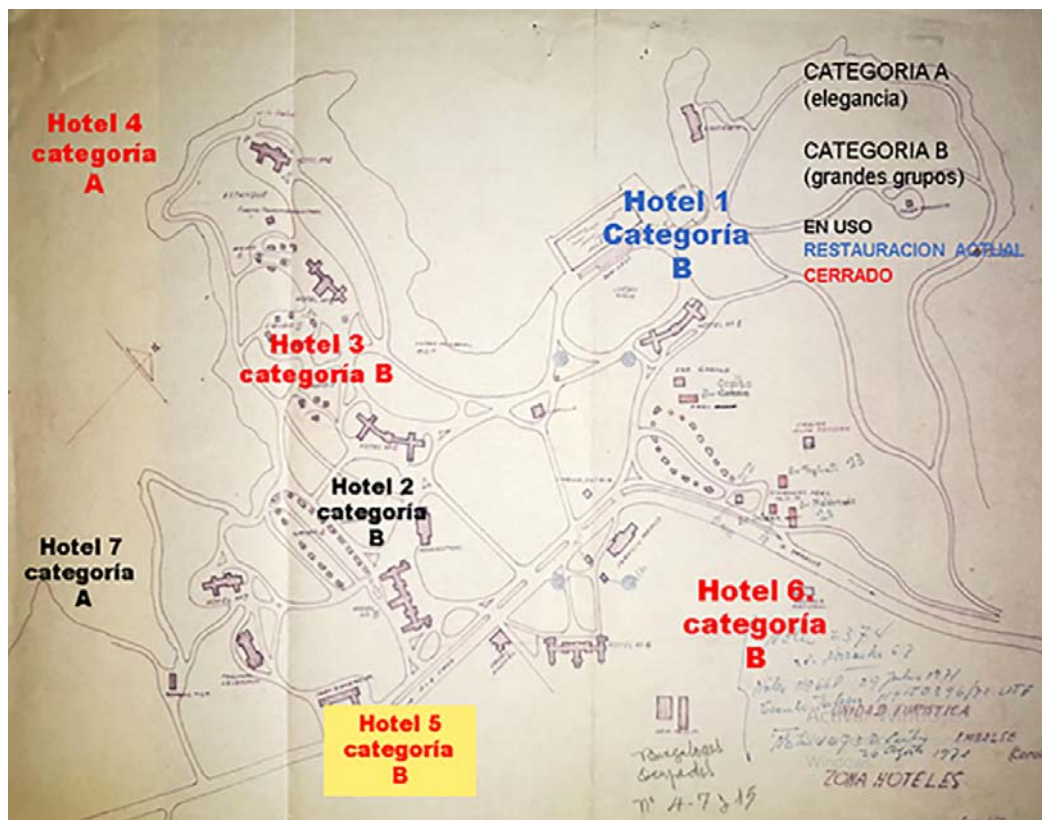
La Nación  
3/12/1959

## *Caminos Históricos de Córdoba*



Plano general del complejo hotelero de embalse con todos los edificios (plano original del Museo y Archivo Histórico de la D.N. de Arquitectura)

Los hoteles originalmente eran nombrados por números y estaban divididos en dos categorías. Casi todos los hoteles tienen un gemelo casi exacto.



Categoría A: hotel 4 y hotel 7

Categoría B: hotel 1, hotel 2, hotel 3, hotel 5 y hotel 6

Acá podemos ver el mismo plano general con todos los hoteles marcados y diferenciados por sus categorías y en qué estado se encuentran en la actualidad.

Si bien los hoteles tenían formas de construcción similares había diferencias entre ellos según a que categoría pertenecen y a que grupos estaba destinado.

Los hoteles categoría A estaban diseñados para pequeñas familias o pequeños grupos de turistas, mientras que los categoría B eran para grandes grupos que viajaban a la colonia.

## **Hoteles 1 y 2 (Categoría B estudiantiles)**

Posen una planta baja, que además de tener una cocina, constaba con las áreas de gozo, como por ejemplo: área de locales comerciales, sala de juegos (que a medida que pasaron los años se le sumaron juegos electrónicos), cancha de bowling, salón de usos múltiples, teatro, comedor, una gran terraza para juegos y reposo, hasta un café bar con vista al lago. En los dos pisos superiores se encuentra el área de dormitorios, los pisos se dividían por un núcleo de habitaciones, con espacio para seis camas cuchetas por habitación, y el núcleo de habitaciones tenía dos departamentos con cocina y baño para los maestros y dos islas de baños con duchas (una para hombres y una para mujeres). Tanto en las fachadas principales como las posteriores algunos dormitorios tienen unos balcones terrazas con barandas de madera, todo eso sumado a unas grandes puertas y ventanas de vidrio para que la luz natural entre en las zonas comunes. Los hoteles terminan con techos a dos aguas de tejas españolas.

Foto antigua del hotel al poco tiempo después de su inauguración donde se puede ver una fuente de agua en la terraza que al poco tiempo se tuvieron que retirar de ambos hoteles.





El hotel 2 se encuentra en funcionamiento y fue restaurado respetando su forma y diseño original agregando algunos elementos modernos no invasivos

Su gemelo el hotel 1 se encuentra en renovación y se lo esta modificando para que tenga un diseño interior distinto al de su gemelo y que deje de ser para el turismo estudiantil



Windows.

### **Hotel 3 (Categoría B grupos generales)**

Este hotel conocido con el nombre de “Piquillín” fue el de la categoría más baja de todo el complejo (tanto que originalmente era Categoría C pero se decidió subirle la categoría) este es el único hotel del complejo que no cuenta con un gemelo, el proyecto original era que el hotel 8 fuera su gemelo pero la “Revolución Libertadora” de 1955 hizo que se cancelara el proyecto quedando solo este, además este hotel también fue diseñado para estudiantes pero no contaba con tantos espacios de entrenamiento como los hoteles 1 y 2, ninguna habitación tenía baño privado y no hay departamentos privados.

## *Caminos Históricos de Córdoba*



El hotel 3 estuvo abierto hasta hace unos años y fue cerrado por falta de mantenimiento y ahora será restaurado. Originalmente se había pensado que tuviera un gemelo que sería el hotel 8 pero este nunca se logro construir

Estuvo en funcionamiento, pero sin mantenimiento y siendo víctima del vandalismo, hasta el 2020 cuando se cerró para ser restaurado y puesto en funcionamiento junto con los demás hoteles. Por ahora está abandonado y sin usarse.



## **Hoteles 4 y 7 (Categoría A categoría alta)**

Estos hoteles estaban diseñados para ser la máxima palabra en lujo de la época, eran más pequeños que los demás hoteles pero contaban con comodidades como: en el subsuelo una gran cochera privada para autos y colectivos que en planta baja se vuelve una hermosa y grande terraza, en la misma planta podemos encontrar un gran comedor con techos y pisos de madera con una hermosa chimenea y boiserie de madera, alumbrado con arañas de bronce, en la misma planta hay salas de estar y empieza el primer bloque de habitaciones. Las habitaciones tienen piso de madera y comparten un baño completo entre dos habitaciones. Subiendo la escalera de caracol se va al primer piso donde está el segundo bloque de habitaciones repitiendo el patrón y diseño de los dormitorios de abajo. El hotel 7 “Los Quebrachos” está restaurado y en pleno funcionamiento.

El hotel 4 conocido como “El Tala” había sido restaurado pero unas semanas después de su inauguración en diciembre de 2021 se incendió en el salón comedor y desde entonces está cerrado a la espera de su nueva restauración.





## *Caminos Históricos de Córdoba*



El hotel 7 fue restaurado y se encuentra en funcionamiento como uno de los hoteles más lujosos del complejo y con mejores detalles arquitectónicos

Su gemelo el hotel 4 se encontraba restaurado y en funcionamiento cuando se en diciembre del 2021 se incendió el comedor y esta a la espera de ser reparado



### **Hoteles 5 y 6 (Categoría B adultos mayores)**

Estos hoteles estaban diseñados para la tercera edad que venían de vacaciones a las colonias de vacaciones desde los hogares para ancianos de la Fundación Eva Perón. Estos dos hoteles son los que se encuentran más alejados de la costa del lago ya que se pensó que los mayores no tuvieran que caminar tanto a su hotel desde que se bajarán del colectivo y por eso se ubicaron pegados a la ruta (incluso junto a la parada de colectivo). Los hoteles tampoco contaban con baños privados y se usaba la misma modalidad de un bloque de habitaciones con dos islas de baños. Una característica de estos hoteles es que tenían dos grandes salones, uno en la planta baja y otro en el primer piso, con piso de parquet: el de la planta baja era usado como comedor y el de primer piso se solía usar para cine, teatro y salón de baile.



El hotel 5 conocido como “El Espinillo” fue el primer hotel en cerrar en el complejo durante la dictadura del 76 y fue saqueado y vaciado quedando abandonado desde entonces y, sumando el hecho de que estuvo usurpado durante un tiempo, lo convirtió en el hotel en peor estado de la colonia. En 2021 se anunció su restauración y reconstrucción.

Su gemelo el hotel 6 conocido como “El Chañar” estuvo abierto y solía ser usado para eventos de sindicatos, obras de teatro, conferencia o salón de eventos por sus grandes y elegantes salones hasta que fue cerrado en 2020 para iniciar con su proceso de restauración y mantenimiento.



## **Hostería Saturno**

Los hoteles no eran la única forma de alojarse en la U.T. Embalse, también existían lugares como la hostería, que fue diseñado para un alojamiento más privado o para eventos debido a que este edificio posee un gran salón comedor el cual tuvo distintos usos con los años (fue salón de té, boliche, cafetería, entre otros).



La planta del edificio está dividida en dos cuerpos: el cuerpo más grande está conformado por un gran salón con un techo de doble altura con bar, baños para los que visiten el salón de té, vestidores para los empleados y una gran cocina.

Un paseo techado lo une con el otro cuerpo con las habitaciones, en total eran 6 habitaciones que compartían un baño entre dos habitaciones.

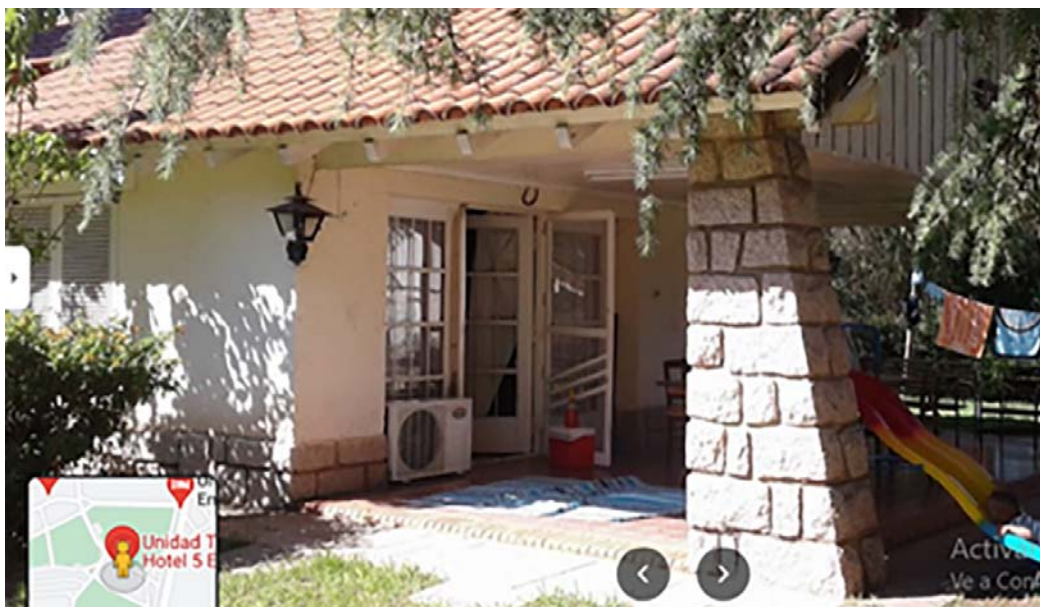
Las fachadas del edificio es de arquitectura canadiense, inspirada en el hotel Llao-Llao (también nacional) con fachadas adornadas con maderas y revoque blanco liso, la fachada del salón de té que mira al lago se decidió que fuera casi en su totalidad de vidrio para poder tener una vista privilegiada, las fachada principal y posterior tienen un porche de piedra blanca. En la fachada principal el tanque de agua está oculto por una torre con techo a cuatro aguas dando aspecto de castillo.

La hostería dejó de funcionar cuando el salón se convirtió en un boliche bailable que en el 2000 cerró sus puertas y espera su turno para la restauración.



## **Chalets**

Otra forma de alojamiento dentro de la U.T. Embalse eran los chalets o bungalow los cuales se encuentran dispersos por todo el complejo. Había 3 modelos. Uno poseía un dormitorio, otro de dos dormitorios, y el ultimo tres dormitorios, todos contaban con una cocina privada, una sala de estar-comedor, una galería de piedra y baño completo.



## **Capilla**

Este templo realizaba los oficios religiosos. Las fachadas son de estilo neocaliforniano monumentalista, con revoque de ladrillo rojo a la vista con un gran umbral de piedra blanca y ventanas de bronce, el techo es a dos aguas con tejas estilo Llao-Llao coronado por una gran torre blanca con un reloj.



## **Pileta olímpica**

Planeada para todos los turistas, se construyó frente al hotel 1 una pileta de 180 metros de largo y 60 metros de ancho, con solo 20 cm de profundidad en la parte baja y 1.80 metros de profundidad en la parte onda. Además de la pileta se construyó un bar con vestidores y galerías techadas para cubrirse del sol, eso último en estilo neocaliforniano.



Con el paso del tiempo fue difícil el mantenimiento de la pileta por su gran tamaño y se decidió dividir en dos piletas. A la vez, una de esas piletas se dividió en tres piletas más, con playa privada y aun así son de gran tamaño y fueron restauradas y remodeladas y actualmente están en uso, salvo por la otra mitad que está abandonada esperando a ser reutilizada.



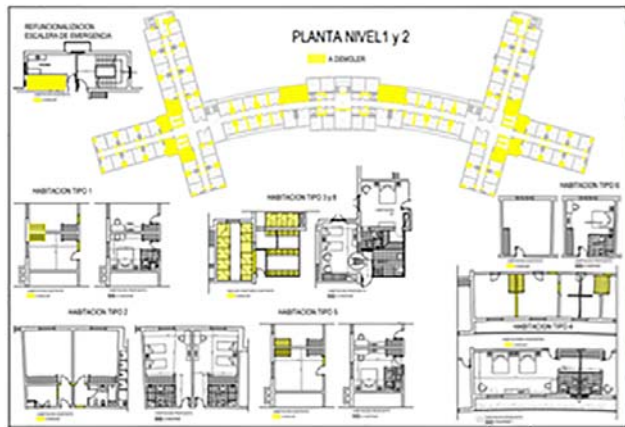
## LA PROBLEMÁTICA EN ENERO 2020

- En el último verano de 2019 se han alojado solamente 200 turistas
- Hace varios años que el flujo de visitantes había dejado de impactar en la economía social de Embalse y del Valle de Calamuchita.
- Con solo 75 empleados para manejar todo el complejo.
- La escasa afluencia de turistas no lograban activar los circuitos informales, como el de artesanos, vendedores ambulantes y de servicios tercerizados.

Así es que en enero del 2020 la Dirección Nacional de Arquitectura comienza a desarrollar el ambicioso plan de restauración de la U.T. Embalse.



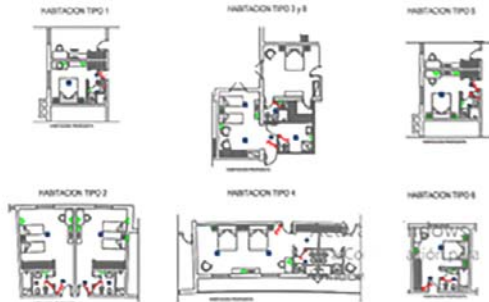
OBRA  
**UNIDADES  
TURISTICAS T3**  
**HOTEL N° 1-Los Pinos**  
RESTAURACION Y PUESTA EN VALOR  
EMBALSE - PROVINCIA DE CORDOBA



PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARTICULARES

Secretaría de Planeación  
y Uso del Territorio de la Obra Pública

Proyecto Nacional  
de Propiedades



205 paginas de especificaciones  
técnicas

Aprovechando el inmenso caudal de información que posee nuestro archivo histórico se realizó un exhaustivo relevamiento y un proyecto por etapas con 205 páginas de especificaciones técnicas que comenzaría inmediatamente terminado el aislamiento obligatorio de la pandemia.



## *Caminos Históricos de Córdoba*



**\$7400**

millones de inversión  
en obras  
en las Unidades  
Turísticas

**7**

hoteles a renovar en  
Embalse  
una mirada integral

**3100**

plazas disponibles  
proyectadas  
una transformación  
histórica

Las Obras comenzaron y ya este verano 2022/23 se vio en pleno funcionamiento.

<https://www.argentina.gob.ar/turismoydeportes/social>

El costo de las tarifas Chapadmalal / Embalse  
Incluye pension completa

Hotel A \$2000 | Tarifa base por día, por persona  
Hotel B \$1500 | Tarifa base por día, por persona

**Sin cargo:**

- Menores hasta 3 años.
- Agentes y acompañante incluidos en el Decreto N° 618/87.
- Viajes de estudios: estudiantes y acompañantes de escuelas públicas primarias y secundarias en viajes de estudios.



Lo mismo está ocurriendo con la Unidad Turística de Chapadmalal pero esa obra será para el próximo congreso.



Micro de la Fundación Eva Perón que transportaba a los niños hacia las UT.  
Recientemente restaurado en Chapadmalal.



# CAMINOS QUE SE TRANSFORMAN FCCC MITRE RAMAL CÓRDOBA-LA CALERA-DUMESNIL Y FCCC BELGRANO RAMAL A1-TREN DE LAS SIERRAS

Por Alberto Enrique Verdinelli

## A modo de introducción

*El camino bajaba y se bifurcaba, entre las ya confusas praderas (...) Pensé que un hombre puede ser enemigo de otros hombres, de otros momentos de otros hombres, pero no de un país: no de luciérnagas, palabras, jardines, cursos de agua, ponientes. (Borges: 1941-156) <sup>24</sup>*

En esta segunda crónica de los caminos que se transforman, intento rescatar del olvido el caso del ramal del FC Mitre (antes FCCA), que conectaba Córdoba con Dumesnil desde estación Flores pasando por La Calera y cuya originalidad está dada por haber constituido, en su época de esplendor, uno de los ramales de trocha mixta que intercambiaba con el ramal A1 del FC Belgrano (actual Tren de la Sierras) precisamente en Dumesnil.

Esta particularidad, conformó un anillo de circunvalación ferroviario de la Ciudad de Córdoba, que a su vez conectaba ésta con el valle de Punilla.

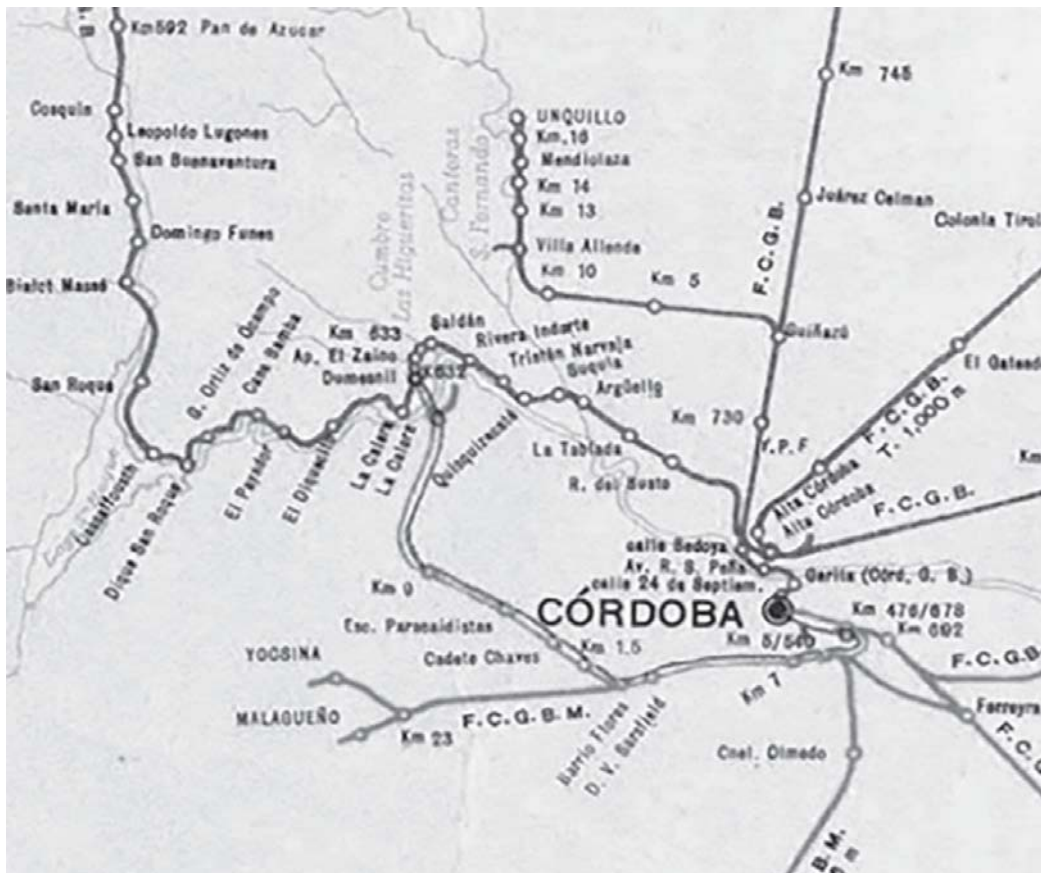
En mi caso, que no soy historiador ni geógrafo, rescatar del olvido, es un intento por fortalecer nuestra cultura y tradición poniendo a consideración acciones y sucesos semi ocultos u olvidados.

Sin ánimo de valorar como acertadas o no las acciones de quienes decidieron e hicieron en el tiempo en que les tocó actuar, mi relato puede contener inexactitudes propias de quién no se ha sumergido en el rigor de la ciencia para estructurar esta crónica, que sólo se propone registrar algunas observaciones que activan mi imaginación, lo que tal vez me lleva a presentar algún suceso como real, siendo tal vez sólo una versión interesada pero nunca una verdad absoluta.

---

<sup>24</sup> Borges, Jorge Luis: “El Jardín de los senderos que se bifurcan” (1941). En este cuento, que integra la serie Ficciones, el autor le hace decir a su personaje, el capitán Liddell Hart, ésta y otras varias reflexiones sobre la condición humana al momento de encontrarse ante su inevitable juicio sumario y ejecución, luego de haber sido responsable de innumerables muertes, como espía del ejército alemán durante la Iª Guerra Mundial.

## *Caminos Históricos de Córdoba*



Comprobar las transformaciones que se producen en los caminos que utilizamos no es simplemente una cuestión de tiempo es, en cierta medida, adentrarse en las circunstancias externas e internas, a veces imprevisibles, que marcan el impulso hacedor del ser humano no exento de confrontaciones.

Como nos deja entrever nuestro mentor a través de su personaje de ficción, el camino puede conducir al hombre a confrontar y combatir al hombre, pero, a veces sin saberlo, su alma añora la contemplación y la palabra.

## **El inicio**

Promediando la segunda mitad del siglo XIX se inicia el desarrollo del ferrocarril en la provincia de Córdoba sobre la base de diversas concesiones que el Estado Nacional otorgó a sociedades de capital inglés, francés, belga y argentino. Algunas de estas concesiones conectaban las ciudades de Córdoba y Rosario.

Las líneas ferroviarias que vinculaban ambas ciudades, por el sur de la ciudad de Córdoba, eran mayormente de las denominadas de trocha ancha y, en pocos años más, se unificaron bajo la dirección del FCCA (Ferrocarril Central Argentino).<sup>25</sup> Junto al trazado ferroviario, también se construía uno de los inventos que definieron la Segunda Revolución Industrial: el telégrafo

Casi en simultáneo comenzaron a desarrollarse por el norte de Córdoba los ferrocarriles que en su mayoría se construyeron de trocha angosta, también a partir de la sumatoria de diversas concesiones con sede en Santa Fe y en Buenos Aires.

Entre los numerosos ramales que se construyeron nos interesan mencionar para esta crónica dos de ellos: 1) el que partiendo de la actual Estación Mitre conectaba por el sur las localidades de La Calera, Dumesnil, Malagueño y Yocsina y; 2) el que partiendo de la ciudad de Córdoba por el norte, con rumbo oeste avanzó sobre el antiguo camino de Quisquisacate trasponiendo valles y quebradas hasta llegar a las localidades del valle de Punilla para luego, bordeando la margen noreste del lago San Roque, alcanzar la ciudad de Cruz del Eje y de allí a otras provincias.

Se construyeron estaciones y puentes que reemplazaron progresivamente postas y vados y, por estos nuevos caminos, que en algunos tramos coincidían y en otros se alejaban de los caminos reales, también se transportaba la correspondencia.

El ferrocarril, desarrollado como transporte de personas y bienes de producción al incorporar el servicio de correos, transforma las comunicaciones y así, en poco menos de 500 años, pasamos del ancestral *suri* al rígido acero, que, atravesando la geografía, cortó la milenaria orientación cardinal de la civilización agraria, perforó montañas y cruzó ríos y arroyos.

---

<sup>25</sup> El ramal del FC Mitre, que ocupa esta crónica, tuvo un desarrollo cambiante en cuanto a su trocha y la propiedad de su constructor; cuestión ésta reservada al estudio por parte de especialistas, condición que no detento, razón por la cual me disculpo por alguna generalización en las que puedo incurrir.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Ferrocarril, telégrafo y correo fueron el reemplazo natural del antiguo sistema de camino real, posta y mensajería.

Se operaba así una primera transformación de los caminos del oeste de la provincia de Córdoba y algunos lo hacían sobre los ancestrales recorridos de los pueblos originarios, que también usaron luego los conquistadores y que, por el impulso del denominado *progreso* transformaba los medios y las rutas.

### **Los caminos de la producción y el trabajo**

Nuestra región, apta para la actividad agropecuaria, no fue vista así por los primeros conquistadores quienes se internaban en el territorio inexplorado en busca de metales necesarios para la corona.

En unas pocas décadas comprendieron que las verdaderas virtudes de estas tierras estaban en la organización social sedentaria de sus aborígenes basada en la caza y recolección complementada con la siembra y domesticación de algunos animales, la confección de su indumentaria y enseres y, en las riquezas naturales de piedra y madera. Así fue que, con la autoridad real de la cual estaban investidos los principales, se repartieron el territorio mediante mercedes de tierras y encomiendas de indios.

La *mita*, que caracterizó la primera etapa de la colonización, posibilitó también la explotación de carbonatos para la fabricación de cal, la extracción de piedra granítica.



Los asentamientos y centros administrativos cada vez más estables demandaban edificios sólidos originando, en el ámbito del territorio de Córdoba, el desarrollo de minas y canteras para la obtención de piedra para su construcción.



El desarrollo de la minería acompañó durante casi tres siglos la actividad agropecuaria incrementándose a partir de la recordada construcción del primer dique San Roque, con cales y cementos de fabricación local.

Finalizada la construcción del dique a fines del año 1888 y completado el llenado del embalse en 1891 las controversias políticas e intereses financieros generaron un clima de histeria colectiva que fue utilizado para ir en contra de sus proyectistas y constructores por lo cual, Esteban Dumesnil<sup>26</sup> regresó a Francia, mientras Juan Biale Massé y Carlos Adolfo Cassafouth fueron encarcelados

Por fuera de la *caverna*, la realidad fue que el dique se mantuvo firme durante más de cincuenta años hasta la inauguración del segundo paredón en 1944 y que, las *sombras* que se proyectaron sobre la obra, no pudieron ocultar el interés turístico que comenzó a crecer en el valle de Punilla.

---

<sup>26</sup> Etienne Jules Félix Dumesnil-Poullain tal los verdaderos nombres y apellidos completos del ingeniero Dumesnil, quién adopta la traducción al español de su nombre de pila: Esteban.



*Camino Histórico de Córdoba*



## **Yocsina y Dumesnil**

Es en dos antiguos parajes al pie de monte de las Sierras Chicas donde la actividad minera alcanza su máximo esplendor cuando se pusieron en funcionamiento, a comienzos de la década de 1930 las fábricas de cemento “Corcemar” en Yocsina y Malagueño, y “Hércules” en Dumesnil (La Calera).

Ambas fábricas, como motor de la industria cementera, se ubican junto a las vías del ferrocarril sumándose a otras de cal y a las canteras de mármol y piedra granítica que necesitaban de ese transporte llegando a conformar auténtico complejo ferroviario-industrial.



## *Camino Históricos de Córdoba*

Varias décadas después de que en 1883 se construyera el primer ramal que vinculaba Córdoba con Yocsina, el FCCA adquirió este recorrido cambiando la trocha y construyendo también el empalme hacia La Calera y Dumesnil a través el campo de la Escuela de Aviación Militar y el campo del IIIer. Cuerpo de Ejército, generando el ramal de trocha mixta a que hicimos referencia al comienzo de esta crónica.



Cuando en 1889 el FCCC libera al servicio el ramal A1 desde Alta Córdoba hasta Cruz del Eje, es en Dumesnil donde se conecta con el ramal que del FCCA tenía partiendo de la actual estación Mitre, pasando por Las Flores, posibilitaba vincular por el norte y por el sur los centros de producción de cemento, de triturados de piedra, rocas de aplicación, cales y pinturas.

Hasta la década de 1970 la importancia de este sistema de transporte fue clave para la comercialización de los productos derivados de la minería cordobesa, en especial, su vinculación con la provincia de Santa Fe, no obstante lo cual, el desarrollo de la industria automotriz, la modernización de las rutas y el desarrollo logístico de autovías y corredores viales transformaron al transporte por camión en una importante competencia para el FC hasta el límite de haberlo suplantado. Así, más allá de las controversias, varios ramales ferroviarios se transformaron en carreteras sin dejar de ser caminos de producción y trabajo. En la actualidad resulta auspicioso comprobar una creciente recuperación del transporte ferroviario y la transformación de algunos ramales en prestadores de servicios turísticos y de viajes de pasajeros sin apuro.

En Córdoba nos queda por planificar qué se puede hacer con este ramal de trocha mixta cuyos restos aún son posibles de encontrar y cuyo trazado atraviesa una reserva cargada de historia.

### **El ramal de la reserva**

Sin ánimo de incursionar en el ámbito específico de la infraestructura ferroviaria, se puede decir que la trocha mixta constituye un sistema singular que posibilita vincular todos los trazados ferroviarios, considerando mínimas cuestiones al momento de construir andenes, túneles y gálibos. En este caso, la conexión que vinculó la Estación Flores con lo que denomino el *complejo ferroviario productivo* de Dumesnil tuvo instalaciones que aún hoy son posibles de observar y que, en algunos casos, han sido recicladas para uso de la comunidad pero sobre las que resultaría posible implementar planes y proyectos para un mayor aprovechamiento.

*Camino Histórico de Córdoba*





Camino de canteras sobre la zona de vías mixtas entre el puente sobre el río Suquía y Av, Ejercito Argentino.

## *Camino Históricos de Córdoba*



Puente sobre el río Suquía entre Dumesnil y La Calera donde se observa la trocha mixta.





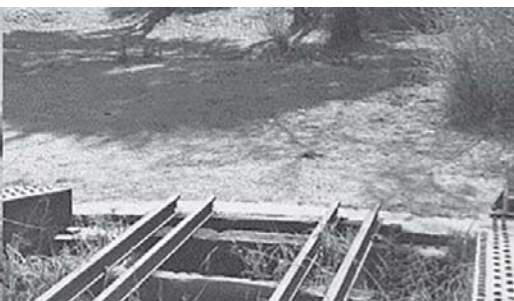
### **Complejo industrial ferroviario Dumesnil**

La dinámica productiva y comercial en el sistema capitalista, se basa en la competencia y en la constante evolución y cambios y así, aquellas primeras fábricas de cemento “Corcemar” y “Hércules”, luego de varias décadas de producción independiente, convergieron en una primera fusión local que, pasados unos pocos años más internacionalizó su Firma.

Durante las décadas de 1980 y 1990 la participación de estas empresas en el mercado nacional de la producción, despacho y comercialización de cemento alcanzó en promedio un 15% con un total de casi 11.000.000 de toneladas lo que representó un promedio aproximado de 600.000 tn/año. Cabe señalar que gran parte del despacho se realizaba por FC.



*Camino Históricos de Córdoba*





## **Estación La Calera de barrio industrial a recreativo y residencial**

Localizada en el sector suroeste, a la izquierda de lo que era el ingreso desde la ciudad de Córdoba, la estación La Calera fue lugar de estacionamiento y maniobra de vagones de carga abiertos para el transporte de material a granel proveniente de las canteras de piedra “El Diquesito” y “Cantesur” y otros cerrados para poder fletar cales y pinturas en bolsas.

Su cuadro grande, con una superficie aproximada de diez hectáreas, se ubicaba en el corazón del barrio Industrial justo después de que la zona de vía saliera del campo de maniobras del III° Cp. de Ejercito y, a continuación, la parada de pasajeros.

Símbolo del aquel suceso laboral, productivo y recreativo, generado por la minería y el ferrocarril, es el Club Atlético Calera Central fundado en 1923 en obvia alusión al Ferrocarril Central Argentino. Junto con la transformación del camino ferroviario en calles de ciudad, el sector acompañó la renovación urbana generando un amplio sector residencial y nuevas instalaciones deportivas para la práctica de jockey y rugby, que se agregaron al histórico club de futbol.





## **A modo de conclusión**

La transformación vertiginosa que han experimentado los medios de comunicación durante las cuatro últimas décadas hacen parecer que lo ocurrido en los últimos años hubiese sucedido hace centurias. Así mismo, los medios de transporte también han experimentado notables transformaciones y con ellos los caminos por los que se desplazan.

En pocas décadas hemos aprendido a convivir con Samuel Morse (1791-1872), Graham Bell (1847-1922), Nicolás Tesla (1856-1943) y Bill Gates (1955)<sup>27</sup>. Luego vinieron John Walker, Mark Zuckerberg, Jeffrey Bezos y Jan Koum entre otros, con quienes convivimos<sup>28</sup> quienes resultan ser creadores o co-creadores de software´s de uso cotidiano.

Estos últimos, junto a Bill Gates, han puesto a disposición de la humanidad nuevos *caminos* para comunicarnos y realizar transacciones comerciales de todo tipo que nos permiten vislumbrar una nueva manera de ordenar los territorios y así, como a principios del siglo XX primero el automovil y luego el avión transformaron los caminos, es previsible que el siglo XXI sea testigo de otros modos de transporte.

Las milenarias calzadas<sup>29</sup> romanas por las que circulaban carros y caballos fueron el origen de las vías consolidadas y no fue hasta la llegada del siglo XIX, con el FFCC y el macadán<sup>30</sup>, que fueron reemplazadas y en algunos casos dotadas de una superficie más segura, no obstante lo cual, para la humanidad, los *caminos* siempre representaron algo más que el transporte.

---

<sup>27</sup> Morse, Samuel, se lo considera el inventor del telégrafo; Bell, Graham, se lo considera el inventor del teléfono; Nicolás Tesla, se lo considera el inventor del uso de la corriente alterna polifacética y de la radio; Gates, Williams, es el inventor del sistema Windows que posibilitó el desarrollo masivo de la informática.

<sup>28</sup> John Walker creador de Autodesk en 1982; Mark Zuckerberg creador de Facebook en 2004; Jeffrey Bezos creador de Amazon en 1994; Jan Koum creador de Whatsapp en 2009.

<sup>29</sup> Resulta interesante comprobar que, de raíz latina, la palabra calzada tiene su correlato en lengua náhuatl, con similar fonética y significado: es la palabra caltzalantli (calle) espacio entre casas.

<sup>30</sup> Mc Adam, John: n 1816 desarrolló el sistema de pavimentación usando piedra, arena y asfalto que se denomina macadán.



## **Gráficos y fotos**

Gráfico 1: [www.cronicaferroviaria.blogspot.com/2022/07/julio-de-1891-y-el-origen-del-tren](http://www.cronicaferroviaria.blogspot.com/2022/07/julio-de-1891-y-el-origen-del-tren)

Gráfico 2: Elaboración propia sobre Google Earth

Foto 1: Capilla Vieja – 1727 – Compañía de Jesús – La Calera Córdoba, Argentina

Foto 2: Molino Viejo (molienda de trigo) – 1776 – José Noble Canelas – La Calera Córdoba, Argentina

Foto 3 y 4: Primer dique San Roque – 1884-1891 y Segundo dique San Roque 1939-1945. <http://www.diquesdecordoba.com.ar/san-roque-la-historia-del-embalse-mas-grande-del-mundo/>

Foto 5: <http://infosieraschicas.com.ar/2016/04/reliquias-de-la-calera-la-fabrica-minetti-en-barrio-dumesnil/>

Foto 6: <http://www.xn—hitosdiseocordoba-nxb.com.ar/hito/cemento-portland-corporacion-cementera-argentina-corcemar>

Fotos 7 a 12: Imágenes propias del ex ramal ferroviario

Foto 13 y 18: <http://infosieraschicas.com.ar/2016/04/reliquias-de-la-calera>

Fotos 14 a 17 y 19: Imágenes propias

## **Bibliografía**

<http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Documentos/lineagrallmitre.htm>

<https://www.cronista.com/transport-cargo/crece-el-transporte-de-aridos-por-ferrocarril/>

<https://es.calameo.com/read/00526279080bc7c63ed67>

<https://revistavial.com/trocha-ancha-o-angosta/>

[https://www.cba24n.com.ar/opinion/historia-de-la-mineria-en-cordoba\\_a60f4a24901a67c63a0de9b70](https://www.cba24n.com.ar/opinion/historia-de-la-mineria-en-cordoba_a60f4a24901a67c63a0de9b70)

<https://prezi.com/fawooe06zoz0/historia-de-los-pavimentos/>

<https://deliciasprehispanicas.com/2015/05/19/origen-de-la-palabra-calzada/>

<http://infosieraschicas.com.ar/2016/04/reliquias-de-la-calera->

<https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/cemento.pdf>

# EL FERROTURISMO COMO DINAMIZADOR TERRITORIAL EN EL NORTE DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA, ARGENTINA

*Por Sebastián Guma<sup>31</sup>*

## **Resumen**

El ferrocarril ha sido, históricamente, un medio de transporte vinculado con el asentamiento y desarrollo de poblaciones que, con el tiempo, evolucionarían a ciudades de gran relevancia económica. Sin embargo, el avance tecnológico y social ha conllevado al olvido de este medio de transporte de pasajeros, para centralizar su funcionamiento en el traslado de cargas, principalmente oleaginosas y cereales, concluyendo en ausencias de mantenimiento de su patrimonio tangible, al volverse parte del paisaje urbano y rutinario de las localidades donde se emplaza, como así también la lenta, pero constante, desaparición de su patrimonio intangible.

El presente escrito es parte de mi trabajo final de la Maestría en Gestión y Desarrollo del Turismo, el cual propone el diseño de itinerarios culturales entre la Estación General Paz y la Estación Sarmiento, pertenecientes al ramal ferroindustrial del Ferrocarril General Belgrano, siendo su trazado paralelo al Camino Real al Alto Perú.

La metodología implementada para llevar a cabo el presente estudio se centró en el diagnóstico, análisis y evaluación de los elementos en desuso, desaprovechados y/o desorganizados dentro de las localidades situadas en el trazado ferroviario relevado, resignificándolos para su aprovechamiento y diseño de recorridos turísticos que aumenten las proyecciones microregionales, evaluando la viabilidad, factibilidad y sustentabilidad para la consolidación de nuevas experiencias turísticas en el norte de la Provincia de Córdoba.

## **Introducción**

El trazado ferroviario que recorre las localidades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento, perteneciente al actual Ferrocarril General

---

<sup>31</sup> Licenciado en Turismo; Maestrando en Maestría en Gestión y Desarrollo del Turismo, Universidad Nacional de Quilmes; Docente en Universidad Nacional de la Patagonia Austral y Universidad Provincial de Córdoba.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Belgrano, dependiente de Ferrocarriles Argentinos, observándolo como una infraestructura incorporada, sin relevancia aparente, dentro del paisaje de los centros urbanos previamente citados, sin señalética ni identificación que resalte su importancia y relevancia histórica regional y/o territorial.

El centralismo socio-económico del área de estudio, en función a la actividad agrícola-ganadera, complementada con la industrialización enológica, alimenticia y química, ha significado el desaprovechamiento del turismo como una actividad que permita la apertura de nuevos horizontes desarrollistas y generación de beneficios regionales, sean estos económicos, como así también sociales, de conservación y preservación de su acervo patrimonial.

A pesar de que, en Argentina, el ferrocarril ha sido desplazado en contraposición a otros medios de transporte, su patrimonio aún se encuentra presente, siendo este la síntesis de los valores identitarios de una sociedad que debería de reconocerlos e identificarlos como propios. Implicando un proceso de reconocimiento intergeneracional de elementos como parte del bagaje cultural, y su vinculación a un sentimiento de grupo.

El desaprovechamiento del ferrocarril, siendo este un atractivo de alta representatividad en otras localidades del país (Esquel, El Maitén, Ushuaia, Salta, etc.) permite contemplar oportunidades de desarrollo turístico-territorial en el tramo objeto de estudio. Su comprensión y mensurabilidad, al ser un recurso de alta gravitación turística proyecta el surgimiento, creación y consolidación de un nuevo corredor turístico en el norte de la Provincia de Córdoba.

Las estaciones ferroviarias erigidas en las localidades analizadas actualmente son utilizadas como viviendas, depósitos u oficinas administrativas. Evidenciando ausencias de mantenimiento en su arquitectura, tanto interna como externa, presentando deterioros del patrimonio local y regional.

La problemática comunicacional, ante la ausencia de sintonía jurisdiccional entre las municipalidades de General Paz, Jesús María, Sarmiento y Ferrocarriles Argentinos, ha frenado iniciativas que hubiesen beneficiado al sector turístico, como así también a la sociedad.

El reacondicionamiento y resignificación como espacios de memoria, de las estaciones, podría proyectar su uso como museos dedicados a diversos temas de relevancia socio-histórico-patrimonial de la sociedad del norte cordobés, factibilizando su utilidad como

elementos de desarrollo turístico. Ejemplo de esto es apreciable en la localidad de Juárez Celman, localidad intermedia entre Córdoba Capital y Estación General Paz, que logró refuncionalizar su estación con fines culturales y turísticos.

En función a lo expuesto, es posible abordar la significancia de las representaciones sociales y territoriales. Consistiendo estas en la valoración de lugares y recursos para el turismo y la recreación mediante el cambio de significación y posterior asignación de nuevas imágenes, la incorporación de actores y la reorganización del espacio y sus funciones.

La presente investigación busca exponer el aprovechamiento del patrimonio, tangible e intangible, vinculado al ferrocarril, proponiendo una opción innovadora para su reaprovechamiento por medio de itinerarios turístico-culturales. Suponiendo ello, la apertura de nuevos canales de comunicación interjurisdiccional que contemplen un equilibrio en el uso de los elementos relevados, promoviendo la creación de espacios recreativo/culturales que beneficien a la sociedad en su conjunto, reivindicando la historia del ferrocarril y su relevancia en el desarrollo urbanístico y poblacional de las localidades situadas dentro del área de estudio.

## **Ferrocarril, turismo y patrimonio en el Norte de la Provincia de Córdoba**

Hablar del ferrocarril es analizar un movimiento constructor que se convertiría en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia (Tartarini, 2016), como así también uno de los mayores conjuntos de obras públicas e ingeniería conocida en la historia (Hobsbawm, 1981), formando parte de la evolución global y social de la humanidad (Gierczak, 2011).

El desarrollo del ferrocarril en América Latina, entre 1837 y 1880, centralizó su expansión en las necesidades de comercialización por medio del traslado, principalmente, de mercancías (Ferrari, 2006). Sin embargo, ante el potencial de los gigantes de hierro y vapor, no se tardó en ampliar su prestación hacia el transporte de pasajeros, al representar un bajo costo de mantenimiento de maquinaria y una alta rentabilidad para los propietarios y/o concesionarios ferroindustriales (Tartarini, 2016).

El ferrocarril es considerado, en términos generales, como un modo de transporte de turistas entre destinos, o como un producto turístico en sí mismo (International Union of Railways, 2020), visualizándose éste como un importante elemento de la representación

## *Caminos Históricos de Córdoba*

social en la literatura y las artes plásticas como idea de la modernización y sofisticación de la sociedad. (Cfr. Las obras de Alberdi, Sarmiento, Julio Verne, etc.).

Las vías ferroviarias fueron la causal de creación, fundación y consolidación de localidades, muchas de las cuales se convirtieron en importantes ciudades. Los trazados facilitaban la comunicación y el acceso a estas, proporcionando dinamización comercial, como así también cultural y turística (Ortiz, 2000).

Fue en 1841 cuando Thomas Cook inició la sinergia masiva entre turismo y ferrocarril, al organizar el primer viaje programado y proyectado, entre Leicester y Loughborough (Gierczak, 2011); desarrollando, indirectamente, la actividad turística hasta como la concebimos en la actualidad.

Posterior al viaje organizado por Cook, la relación vinculante entre el ferrocarril y el turismo fue determinante al permitir recorridos a bajo costo, masivos y que, con el tiempo, se apreciaran patrimonialmente desde una perspectiva conservacionista. En cuanto a la actividad turística, contar con este recurso facultó la diversificación turística y territorial por donde el trazado ferroviario se instalase.

Sin lugar a duda, el ferrocarril en Argentina fue indispensable para lograr la unión del territorio nacional y su desarrollo socioeconómico. Sin embargo, hacia finales de la década de 1970, las políticas nacionales y el avance de nuevas tecnologías desplazaban este medio de transporte, iniciando un proceso de decadencia, abandono y desmantelamiento que se profundizaría a principios de la década de 1990, al ser privatizados y reestructurados en grandes empresas de servicios abocadas, principalmente, al transporte de carga (Yuln, 2017; López, 1995).

Ante este dramático panorama, el cual se ha visto reflejado hasta la actualidad en cuanto a su funcionamiento, no así en su significación (Callizo Soneiro, 1991; Cazés, 1992; Vera et al., 1997, op.cit.; Hiernaux, 2006), comienza a emerger el concepto de gestión patrimonial, aprovechando su carga simbólica (Durkam, 1984; Havey, 1990).

La vinculación del patrimonio con el turismo es indiscutible. Sin embargo, sustentabilizar la idea de diversificar la oferta turística local requiere de gestiones integrales que conjuguen distintos campos de conocimiento (Varisco, 2013; García Hernández, 2007), incorporando en el proceso a la comunidad y su percepción de las representaciones sociales sobre el ferrocarril, el rescate del patrimonio histórico y la promoción del desarrollo local (Prats, 2003; Feria Toribio, 2010).

Las percepciones y actitudes (representaciones sociales) que los residentes poseen sobre el funcionamiento y la contextualidad turística, son uno de los temas más estudiados y analizados en las últimas décadas (Cacciutto, et. al. (2013); Castellucci, et al. (2015); Corbo, et. al. (2018); Monterrubio, (2013)).

El aprovechamiento de la Teoría de las Representaciones Sociales (Moscovici, 1979), presenta un enfoque diferencial que enfatiza en cómo se forman las representaciones sociales, abordándolas desde una postura hermenéutica, analizando a nuestra especie como productor de sentidos y simbolismos, siendo estos los elementos que erigen el mundo (Vergara, 2008).

La integración de las representaciones sociales, dentro del denominado enfoque procesual, centra su análisis en la formación de estas por medio del reconocimiento de postulados cualitativos, su relevancia social, cultural y su interacción con los individuos en un contexto particular (Moscovici, 1981).

De las cinco localidades a analizar en la presente investigación, tres han tenido una relación directa en su desarrollo urbanístico vinculado al ferrocarril, siendo estas Estación General Paz, Jesús María y Sarmiento.

Sinsacate, a su vez, es una urbe que contaba con un desarrollo incipiente gracias a ser una de las postas dispuestas a la vera del Camino Real al Alto Perú durante el periodo colonial, y Colonia Caroya tuvo sus orígenes bajo la Ley de Inmigración de 1876. Sarmiento también podría vincularse a la misma dinámica, al contar con la Posta “Los Talas”, sin embargo, su desarrollo como urbe quedó signada por el ferrocarril.

Jesús María y Colonia Caroya cuentan con representaciones que han marcado su existencia por más de 400 años, siendo 1616 y 1618 uno de los más relevantes ante la llegada de la Compañía de Jesús (o comúnmente llamados Jesuitas) y la construcción de las Estancias que darían su nombre al territorio donde actualmente se encuentran emplazadas (Bustamante y Alday, 2017).

A pesar de los aportes de la Compañía de Jesús en materia de desarrollo territorial, su expulsión en 1767 y la posterior administración de sus inmuebles por parte de la Junta de Temporalidades (Cufre, 2014), conllevó a un deterioro regional significativo, hasta que, en 1863, don Pío León adquiere el casco de estancia, siendo quien iniciaría el tejido urbano de lo que hoy es la ciudad de Jesús María (Domínguez, 2016) en 1873 al aprovechar el trazado ferroviario que unirá las localidades de Córdoba con la de San Miguel de Tucumán (Gramajo, 2022).

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Colonia Caroya, por su parte, inicia su proceso urbanístico gracias a la promulgación de la Ley de Inmigración en 1876 (Fernández, 2017), que con la llegada de inmigrantes italianos en 1878, arribados por medio del ferrocarril, fundaron una nueva localidad en centro-norte de la Provincia de Córdoba (Bischoff, 1968).

Estación General Paz y Sarmiento (en esos momentos Villa General Alvear), fueron causales de creación como urbes gracias a la disposición de las líneas ferroviarias, iniciando su proceso urbanístico gracias a este evento. (Aguirre, 1998; Tejerina Carreras, s.f.)

Ante lo citado, es posible determinar que las representaciones sociales son productos socioculturales, surgidos de la historia vivida por la sociedad residente (Osnaya Alarcón, 2003), permitiendo comprender el funcionamiento de dicha sociedad en momentos específicos de su temporalidad, convergiendo en una memoria colectiva (Betancourt Echeverry, 2004). Sin embargo, estas no se observan como apropiadoras del ferrocarril, en contraposición a otros hitos que, si bien representativos, no tuvieron implicancia directa sobre su urbanización y desarrollo territorial.

Las nuevas tendencias relacionadas al turista que busca experiencias que satisfagan sus valores e intereses personales (Mateos, 2013), permite al ferrocarril innovar en sus prestaciones, poniendo en vigencia sus complejos edilicios, imaginando su refuncionalización y recuperación por medio de recorridos interactivos, éticos, sustentables y más responsables, a fin de recuperar la identidad particular y regional de las comunidades donde este se emplaza (Yuln, M; Montecelli, F.; Carriz, S. C., 2017; International Union of Railways, 2020), al tiempo que se genera un nuevo atractivo motivante de visita al área objeto de estudio.

Lograr lo planteado requiere abordar antecedentes y proyecciones que consideren la representación social y territorial del ferrocarril, por medio del análisis de políticas públicas urbanas de fomento turístico, priorizando la confección de estrategias de recuperación del patrimonio ferroviario (Días, 2003), reorganizando espacios y fijando nuevas funciones sobre los objetos que se aprecien en desuso y cuenten con potencial turístico. (Callizo Soneiro, 1991; Cazés, 1992; Vera, et al., 1997; Hiernaux, 2006).

El ramal ferroviario analizado en el presente texto cuenta con las características y elementos para ser considerado como una opción vinculada al turismo cultural (Días, 2003), por medio de la recuperación y resignificación de su patrimonio.

El atractivo y singularidad del ferrocarril permite proyectar su recuperación para uso

turístico (Urry, 2001; Ortiz, 2000; Harvey, 1990), pudiendo apreciarse, como antecedente, el caso particular de Estación Juárez Celman.

Alcanzar lo expuesto conlleva el abordaje de lineamientos promovidos por Hall (2001) y Días (2006), quienes refuerzan la necesidad de contar con planes turísticos que incorporen organización, uso de recursos locales, recuperación y puesta en valor del patrimonio histórico para uso turístico, mejora e instalación de infraestructura y ampliación de la oferta y del ciclo de vida de los productos.

El concepto moderno de patrimonio cultural incluye no sólo los monumentos y manifestaciones del pasado, sino también el patrimonio inmaterial o vivo (Casasola, 1990; ICOMOS, 2003) y nuevas categorías patrimoniales tales como el itinerario cultural (ÍCOMOS, 2008), cuyos valores de conservación justifican su protección y puesta en valor (Caraballo Perichi, 2011).

Estos valores de conservación pueden ser seleccionados por las comunidades como elementos que forman parte de los procesos identitarios (Barreto, 2007) para, eventualmente, ser incorporados al sistema turístico debido a su capacidad de evocar prestigio y relevancia superlativos respecto de otras expresiones patrimoniales de gran valor para una determinada sociedad, que, sin embargo, pueden tener escaso valor para los turistas, o viceversa (Bertoncello, 2008).

Antecedentes de lo analizado se encuentran en la Ley Provincial de Córdoba N°5543/83, referida a la protección de los bienes culturales de la Provincia de Córdoba, como así también en las Leyes Nacionales N°12665/40, disponiendo la creación de la Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos y N°21836/78, adhiriendo a la convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural, desplegando numerosas oportunidades de diversificación turística, regional y nacional en sitios representativos donde se observen trazados ferroviarios.

Rufino (2006) explica que la recuperación del patrimonio ferroviario propicia un escenario de cambio en la localidad. Transformando espacios desaprovechados en sitios de memoria, tradición, cultura y evolución histórico-social, beneficiando a la oferta turística, como así también al arraigamiento de la comunidad a sus orígenes y su presente.

Este proceso implica la introducción de prácticas materiales y simbólicas (Harvey, 1990) que contribuyen a la producción concreta de un espacio con una funcionalidad distinta a la preexistente.

## **Antecedentes de aprovechamiento ferroviario para el desarrollo turístico**

El trazado ferroviario objeto de estudio pertenece a Ferrocarril General Belgrano, dependiente de Ferrocarriles Argentinos, observándose como una infraestructura incorporada y sin relevancia aparente, difuminado en los paisajes urbanos de las localidades estudiadas en el presente texto. Carentes de señalética o identificación que resalte su importancia histórico-regional de esta obra de ingeniería.

Territorializando el proyecto actual, en Argentina existen trazados ferroviarios dedicados al turismo, los cuales han marcado su impronta en la oferta turística nacional e internacional, como lo son el Tren a las Nubes (Salta), Tren del Fin del Mundo (Tierra del Fuego) y el Expreso Patagónico (Chubut) entre los más relevantes.

Por su parte, la Provincia de Córdoba, en el año 2012, declara de Interés Histórico Provincial e Itinerario Cultural Ferroviario, por medio de la Ley N°10056/12, a los ramales A1 y A8 del Ferrocarril General Belgrano, conectando los centros urbanos de Seeber con Deán Funes, como así también su variante entre las localidades de La Puerta y Alta Córdoba (actualmente no se encuentran funcionales).

El Tren de las Sierras cuenta con un recorrido regular que une las ciudades de Córdoba Capital con La Cumbre; si bien su objetivo principal es el traslado de pasajeros sin ofrecer una experiencia turística, el uso de este tramo ferroviario es aprovechado tanto por turistas como residentes, no solo por ser un transporte accesible, sino también por su conexión con localidades ampliamente desarrolladas en el ámbito turístico dentro de la región de Punilla y los atractivos paisajes serranos que esta región posee.

Ante lo expuesto, es posible determinar que la relación vinculante entre el ferrocarril y el patrimonio se vuelve imprescindible, situando a este último como la síntesis de los valores identitarios de una sociedad que reconoce como propio al primero. Ello implica un proceso de reconocimiento intergeneracional de los elementos como parte del bagaje cultural, y su vinculación a un sentimiento de grupo (Santana Talavera, 2003).

Yuln, M.; et. al (2017) expone que diversos complejos edilicios de origen ferroviario, que perdieron su función original, han sido recuperados en los centros urbanos donde se desarrollan trenes turísticos. Las rehabilitaciones impulsadas por municipios, instituciones o grupos comunitarios abrieron un espectro amplio de posibilidades, donde las refuncionalizaciones se traducen en un extenso abanico de usos: proyectos museísticos;

propuestas de infraestructura sostenible (Franco y Dillon, 1998); turismo cultural; sedes educativo-académicas; cooperativismo, etc.

El paralelismo existente en el trazado ferroviario objeto de estudio y el histórico Camino Real al Alto Perú, genera certidumbre sobre la factibilidad turística del presente proyecto, al mostrar infraestructuras erguidas siglos antes del nacimiento del ferrocarril, convirtiéndose en patrimonio nacional (Posta de Sinsacate) e internacional (Estancias Jesuíticas de Jesús María y Colonia Caroya, Ruta de los Esclavos), pudiendo ser aprovechados como elementos complementarios al itinerario cultural propuesto.

Antecedentes referidos a estos temas pueden ser encontrados en las Leyes Provinciales N°5543/83 (Protección de bienes culturales de la Provincia de Córdoba) y 7812/89 (Programa de revalorización histórico-cultural y de promoción turística del “Antiguo Camino Real”) y 9883/11 (Declaración de lugar histórico a la traza del Antiguo Camino Real), como así también en las Leyes Nacionales N°12665/40 (Creación de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos), N°21836/78 (Convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural) y 25203/99 (Declaración de lugar histórico a las postas pertenecientes al antiguamente denominado “Camino Real al Alto Perú” o “Camino de Postas y Correos”), lo cual permitiría generar variables de recorrido dentro del itinerario cultural propuesto con elementos vinculantes a la historia local, regional y nacional de los sitios representativos que comprenden este trazado, articulando recorridos híbridos que contemplen tanto al ferrocarril y al Camino Real al Alto Perú por igual.

Concretar la propuesta del presente proyecto, conlleva a la necesidad de profundizar sobre la creación de políticas públicas urbanas que fomenten el turismo cultural como estrategia de recuperación del patrimonio ferroviario (Días, 2003), generando productos atractivos, singulares y que integre a las ciudades de forma tal que se contribuya al desarrollo socioeconómico de la región.

La diversificación territorial del turismo es una opción a considerar, ya que proponen valorizar lugares y recursos para uso turístico y la recreación mediante el cambio de significación y posterior asignación de imágenes distintas a las originales, incorporando actores no contemplados hasta el momento, reorganizando espacios y fijando nuevas funciones a los elementos relevados (Callizo Soneiro, 1991; Cazés, 1992; Vera et al., 1997; Hiernaux, 2006).



## **Patrimonio ferroviario entre Estación General Paz y Estación Sarmiento**

Hablar del ferrocarril es analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos, ornamentales, tipificados y sistematizado patrimonialmente más completo de la historia (Tartarini, 2016; Ferrari, 2011; Scalabrini Ortiz, 1976).

En Argentina, el ferrocarril constituyó el elemento de consolidación urbana en la estructuración del territorio argentino, transformando su matriz productiva (Tarrago, citado por Ferrari, 2011) y de desarrollo urbano. La base agroexportadora de nuestro país influyó en forma decisiva al proceso de desarrollo económico desde una perspectiva extractivista, permitiendo a su paso el surgimiento de “Poblados Ferroviarios” (Ferrari, 2011), los que contribuyeron a lograr la unidad territorial de la República.

La incorporación de esta obra de ingeniería civil (Hobsbawm, 1981) en América Latina se produjo en un momento de expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente, implicando procesos de transculturación y transferencia tecnológica (Tartarini, 2016), permitiendo la rápida ramificación de los trazados ferroviarios en el último tercio del Siglo XIX, concluyendo en la generación de nuevos asentamientos urbanos y de ocupación territorial (Ferrari, 2011; Scalabrini Ortiz, 1976), siendo el área objeto de estudio uno de estos.

Las nuevas poblaciones que emergían gracias al ferrocarril permitían especular inmobiliariamente con el valor de las tierras por donde se trazaban los ramales. Los propietarios de grandes extensiones de territorio las loteaban y vendían, (Gutiérrez, 1976, citado por Ferrari, 2011), generando importantes transformaciones en estructuras, funciones y paisajes naturales y urbanos. Surgiendo, en el proceso, diversas tipologías arquitectónicas e ingenieriles, como así también diferentes patrones de asentamiento y trama urbana (Ferrari, 2011).

Estación General Paz, Jesús María y Sarmiento cuentan con las características expuestas en el párrafo anterior, apreciándose elementos patrimoniales dispersos en el trazado ferroviario objeto de estudio.

Asimismo, la relación ferrocarril/comunidad no pasa desapercibida en Colonia Caroya ni Sinsacate, ya que, si bien su desarrollo urbano tuvo otros antecedentes, cuentan con un patrimonio ferroviario de relevancia a considerar.

## **General Paz**

El desarrollo urbano de Estación General Paz fue la sumatoria de actividades y emprendimientos que se fueron asentando a los alrededores de la estación de trenes. Aguirre (1998:44) relata que *“la vida no era fácil, los ranchos, uno alejado del otro, el espeso monte de algarrobo, tala, chañar, espinillo que los circundaba y la escasez de agua dificultaba la vida de los pobladores del lugar”*.

El paso del tren fue uno de los incentivos principales para la instalación de individuos en la zona, a pesar de no contar con una diagramación urbana, ni un cauce de agua o reservas subterráneas suficientes de abastecimiento, pero que permitía un desarrollo incipiente que evolucionaría hasta lo que se conoce en la actualidad.

Ferrari (2006), al analizar los asentamientos ferroviarios describe diferentes patrones de trama urbana, pudiendo situar a Estación General Paz en la opción de *barrios pequeños: de pocas manzanas y situado fuera del cuadro de la estación ferroviaria*. Característica que se mantiene en la actualidad, como se expone en la Imagen N°1 comparando la localidad entre 2002 y 2022.



Imagen N° 1: Comparativa de desarrollo territorial de Estación General Paz entre 2002-2022.

Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth



Imagen N° 2: Estación ferroviaria General Paz.  
Estado de conservación: Malo. Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 24 de abril de 2023



Imagen N° 3: Silos a la vera del trazado ferroviario.  
Estación ferroviaria General Paz.  
Estado de conservación: Malo. Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 24 de abril de 2023

## **Jesús María**

El trazado del ejido urbano finalizó en el año 1873, siendo el 28 de septiembre de este año cuando Pío León eleva los planos y notas de solicitud para el emplazamiento urbano al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación, fundando de esta forma la localidad de Jesús María, tal cual lo expone la Ordenanza N°641/87.

En 1874 inicia la venta de los primeros lotes, comenzando a configurar el ejido urbano jesusmariense. El desarrollo territorial local se presenta como un *Pueblo con estructura lineal: Generalmente muy pequeños y de escasa población, son los que crecieron y se desarrollaron a lo largo de la vía, [...] combinan sectores urbanizados en los alrededores de la estación con zonas rurales circundantes.* (Ferrari, 2011:13).

Jesús María mantiene su eje productivo dentro del sector primario en base a la industria agrícola-ganadera, permitiendo ratificar lo expuesto por Ferrari al plantear la situación evolutiva urbano-histórica local en forma atemporal, observando el área periférica local con grandes extensiones campestres dedicadas al cultivo de cereales y oleaginosas, como así también ganado bobino.



Imagen Nº 4: Loteo de Villa Primera (hoy Jesús María), encargado por Don Pío León, elevado al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación. Copia del original (1873) realizada en 1957. Fuente: Prof. Carmen Moyano, Directora del Museo de la Ciudad Luis Biondi. Copia calcada del original, 1957.



Imagen N° 5: Imagen satelital de Jesús María, 2022. Fuente: Google Earth Pro

La comparativa entre las Imágenes N°4 y N°5, expone el crecimiento de Jesús María, manteniendo la línea del ferrocarril como elemento troncal de desarrollo, con grandes extensiones rurales en su periferia.

El patrimonio arquitectónico jesumariense es singular en cuanto a su diagramación urbana. La Estación de Ferrocarril se aprecia enfrentada a una Plaza, significando una nueva implantación edilicia que desplaza la disposición tradicional de ciudad monocéntrica de estilo colonial (Ferrari, 2011), siendo Jesús María la única urbe dentro del área de estudio que destaca esta característica. (Imagen N°6)

Según lo expuesto por Lockhart y Swchartz el trazado de ciudades coloniales “*era más bien simple: un amplio espacio cuadrangular en el centro, una estructura de damero en la que saldrían calles perfectamente rectilíneas en todas las direcciones, formando manzanas cuadradas y rectangulares, con cuatro parcelas para cada manzana, de las cuales sólo un cierto número en las inmediaciones de la plaza estarían en un primer momento realmente controladas, asignadas y construidas. En uno de los lados de la plaza*

rectangular se situaba la iglesia principal; en otro el edificio del ayuntamiento; en otro, la residencia del gobernador o de su representante. Los restantes edificios cuya fachada dieran a la plaza, así como los confinantes, acogían las residencias de los ciudadanos locales más importantes” (Lockhart & Schwartz, 1988:70, 71) como puede apreciarse en la Figura N°1.

En la distribución espacial del loteo de Villa Primera, la centralidad está marcada por la Estación de Ferrocarril Jesús María, no observando disposición de espacios verdes, como así tampoco parcelas asignadas para edificios gubernamentales ni la iglesia (Imagen N°4 e Imagen N°6), siendo estos construidos con posterioridad al emplazamiento urbano, en distintos sectores y sin un epicentro de estilo colonial que destaque su relevancia institucional y/o religiosa.

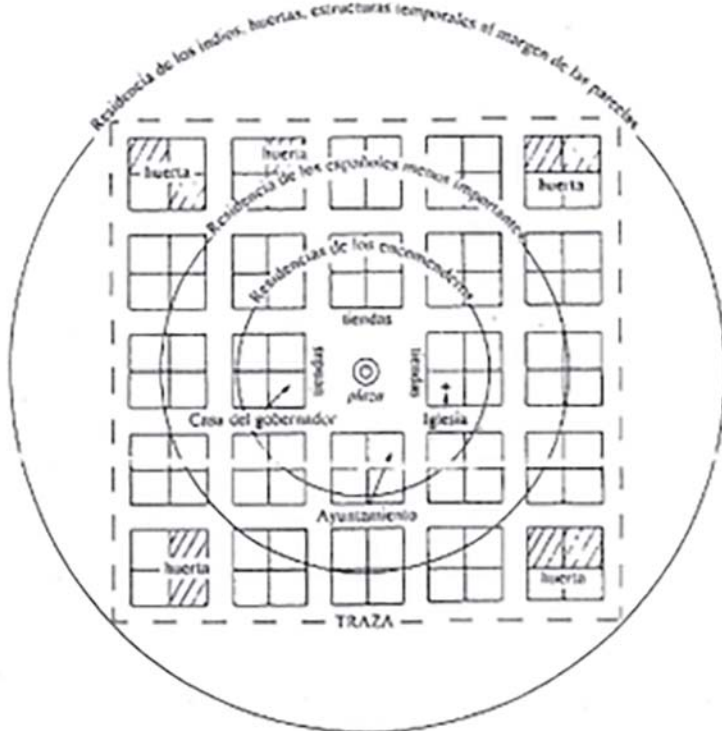


Figura N° 1: Trazado de ciudades coloniales en periodos de conquista.

Fuente: Lockhart y Shwartz (1988)

## Camino Históricos de Córdoba



Imagen N° 6: Distribución espacial de edificios educativos, gubernamentales, religiosos y espacios verdes.

Fuente: Elaboración propia en base a Software Google Earth Pro

El análisis histórico de fechas de construcción de edificios y áreas de interés histórico-patrimonial termina de consolidar la ruptura del modelo clásico colonial (Lockhart y Shwartz, 1988) por el de pueblo de estructura lineal (Ferrari, 2011)

- Estación de Ferrocarril Jesús María: Fecha de construcción 1873<sup>32</sup>
- Plaza San Martín: Fecha de construcción 1873 (Denominado Plaza Pública hasta 1950)<sup>33</sup>
- Plaza Pío León: Fundada en 1887<sup>34</sup>
- Escuela Primaria Francisco Ortiz de Ocampo: Fecha de construcción: 1875<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Fuente: Jesús María. Daguerrotipos (2005)

<sup>33</sup> Fuente: Entrega N° 2. El árbol de las sabias (2010)

<sup>34</sup> Fuente: Entrega N° 2. El árbol de las sabias (2010)

<sup>35</sup> Fuente: <https://fm-comunicar.com.ar/contenido/1662/la-escuela-mas-antigua-de-jesus-maria-celebra-sus-141-anos>

- Parroquia Jesús y María: Fecha de construcción: Fecha de construcción: 1922<sup>36</sup>
- Municipalidad de Jesús María: Fecha de construcción: 1890<sup>37</sup>

Aunque lo expuesto hasta el momento puede ser considerado como patrimonio inmaterial, vinculado directa e indirectamente con el trazado ferroviario, existen elementos materiales en distintos estados de conservación que cuentan con el potencial aprovechable de uso turístico.

Jesús María, a pesar de no contar con una identidad definida hacia el ferrocarril, es la urbe con mayor presencia de elementos ferroviarios en pie y distintos estados de conservación.



Imagen N° 7: Torre de Telégrafo en desuso.  
Estado de conservación: Intermedio.  
Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 14 de julio de 2022



Imagen N° 8: Tanque de agua y ruedas de ferrocarril en desuso. Estado de conservación: Intermedio.  
Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 14 de julio de 2022.

<sup>36</sup> Fuente: Entrega N° 6. Parroquia Jesús y María (2010)

<sup>37</sup> Fuente: <https://www.jesusmaria.gov.ar/nuestra-historia.html>



## *Camino Históricos de Córdoba*

A continuación, se expone un registro fotográfico de lo citado, incorporando infraestructura demolida en 2021, la cual no supo ser aprovechada por las distintas gestiones gubernamentales, demostrando la ausencia de planificación y consideración del ferrocarril como recurso y atractivo turístico.



Imagen N° 9: Estación de Ferrocarril Jesús María. Actualmente oficinas de Ferrocarriles Argentinos y oficina de informes turísticos de Jesús María. Estado de conservación: Intermedio.

Fotografía del autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022



Imagen N° 10: Inmueble ferroviario. Actualmente oficinas del Ministerio de Trabajo. Estado de conservación: Malo. Fotografía del autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022



Imagen N° 11: Rieles y durmientes en desuso Estado de conservación: Malo.

Fotografía del autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022



Imagen N° 12: Talleres ferroviarios. Estado de conservación: Malo. Fotografía del autor.

Fecha de toma: 14 de julio de 2022

## *Camino Históricos de Córdoba*



Imagen N° 13: Garita de paso a nivel. Calles Chile y Av. Juan B. Justo Estado de conservación: Demolido Fotografía del autor. Fecha de toma: 2 de noviembre de 2021



Imagen N° 14: Garita de paso a nivel. Calles Julio A. Roca y Av. Juan B. Justo Estado de conservación: Demolido. Fotografía del autor. Fecha de toma: 2 de noviembre de 2021

## **Sarmiento**

Tejerina Carreras (s.f.) al hacer referencia sobre el desarrollo de la localidad describe que “*el desmonte se hacía lentamente y las tareas del ferrocarril y las rurales ocupaban el trabajo de los primeros “habitantes”*”.

La ciudad observa sus orígenes gracias a Belisario González (padre), propietario de las hectáreas que fuesen donadas para la construcción de la estación ferroviaria que uniría Córdoba con Tucumán, sugiriendo que, ante su admiración por Domingo Faustino Sarmiento, esta llevase su nombre.

El ferrocarril dio impulso no solo a los habitantes de lo que fuese, hasta 1969, Villa General Alvear, sino a toda la zona circundante, al servir como enlace con poblaciones vecinas. Situación que se mantuvo hasta el desarrollo de la Ruta Nacional N°9.

Al igual que Estación General Paz, continuando con los criterios desarrollados por Ferrari (2006) sobre asentamientos ferroviarios, es posible situar a Sarmiento en la categoría de *Barrios Pequeños*.

El hermetismo del municipio, ante la solicitud de ordenanzas, información y material histórico, ha impedido acceder a planos que permitan una comparación con mayor datación. Sin embargo, para una localidad que cuenta con un desarrollo incipiente desde sus orígenes, constituyendo la urbe más pequeña de las cinco analizadas, se observa suficiente la comparativa entre 2010 y 2023 como se aprecia en la Imagen N°15.



Imagen N° 15: Comparativa de desarrollo territorial de Sarmiento entre 2010-2023.

Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth

## *Camino Históricos de Córdoba*

Aunque el ferrocarril forma parte indiscutible de la identidad de Sarmiento, como se ha expuesto en el análisis de su escudo, bandera y toponimia, los elementos representativos ferroviarios no se encuentran más allá de la estación ferroviaria y la casa del guarda del tren.

Asimismo, la estación no es utilizada, se encuentra en buen estado de conservación gracias al municipio, que mantiene la estética externa del edificio, mientras que el interior no tiene ningún tipo de mobiliario ni mantenimiento.



Imagen N° 16: Vista lateral de Estación Sarmiento.

Estado de conservación: Intermedio.

Fotografía del autor.

Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022.



Imagen N° 17: Vista trasera de Estación Sarmiento.

Estado de conservación: Intermedio.

Fotografía del autor.

Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022.



Imagen N° 18: Líneas ferroviarias Córdoba-Tucumán en Estación Sarmiento.

Estado de conservación: En proceso de renovación

Fotografía del autor.

Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022.



Imagen N° 19: Vista aérea de Estación Sarmiento y casa del guarda.

Estado de conservación: Intermedio/Abandonado.

Fotografía del autor.

Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022.

## **Colonia Caroya**

Caroya, según Bischoff (1968:46), “no era un desierto, pero tenía condiciones no del todo óptimas para la instalación de una colonia, en especial porque el agua estaba en manos de particulares terratenientes que miraban con escaso interés la instalación de inmigrantes”. Sin embargo, continuando con Bischoff (1968:63), “los hombres y mujeres que arribaban a Caroya eran gente apacible, dispuesta al trabajo incansable”.

Ante la ausencia de cursos de agua, y considerando que el territorio asignado a los inmigrantes eran extensiones semiáridas, los italianos que arribaron en 1878 iniciaron un sistema de canales que les permitió el desarrollo frutihortícola que caracteriza a la urbe. (Imagen N° 20)

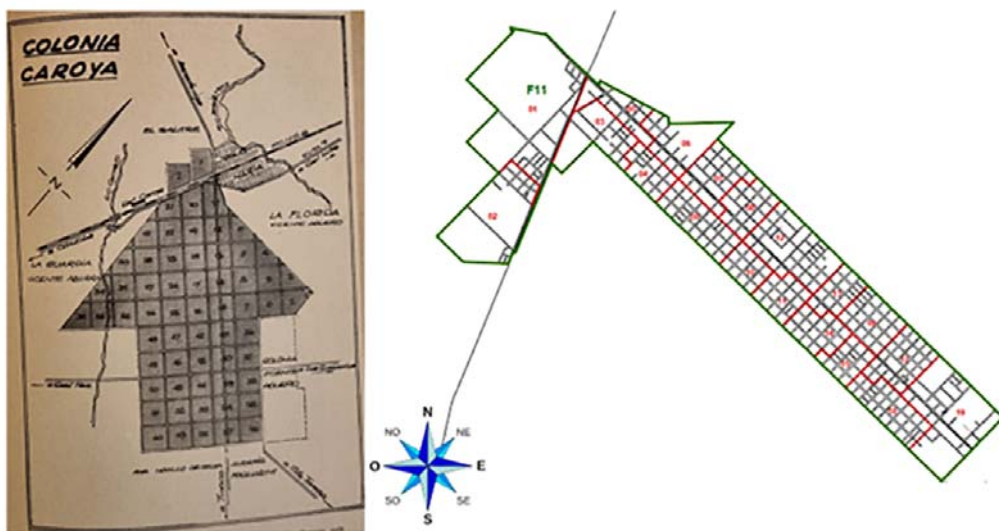


Imagen N° 20: Comparativa de desarrollo territorial de Colonia Caroya.

Fuente: Elaboración propia en base a Bischoff (1968) y

<https://datosestadistica.cba.gov.ar/dataset/localidad-colonia-caroya-mapas-y-capas>.

El crecimiento sostenido de Colonia Caroya, iniciando desde las cercanías de la Estancia Caroya, en tres etapas hasta lograr el centro cívico con que cuenta actualmente, los fue

## *Camino Históricos de Córdoba*

alejando cada vez más de las líneas ferroviarias. Sin embargo, la impronta europea se mantuvo, estableciendo un sistema monocéntrico de estilo colonial.

Asimismo, como se aprecia en la Imagen N° 20, no se encuentra detallada el área de Estación Caroya, tal cual lo expone Paola Nanini<sup>38</sup> en entrevista con el autor: “*Estación Caroya [...] no se siente como de Colonia Caroya, pero Colonia Caroya tampoco la siente propia*”.

La alienación de Estación Caroya tiene su origen en la distancia existente con el centro cívico de la localidad, con 5 kilómetros lineales de ruralidad entre ambos puntos. (Imagen N° 21)



Imagen N° 21: Distancia territorial entre Estación Caroya y Plaza Nicolás Avellaneda.

Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth

En el imaginario social, al arribo de los inmigrantes en 1878 se dio en Estación Caroya, un error histórico, considerando que la estación ferroviaria se construyó en 1913, ante la donación de Vicente Abburrá, según documentos relevados en el Archivo Histórico Provincia

---

<sup>38</sup> Vocal de Agencia Córdoba Turismo, ex Directora de Turismo de Colonia Caroya, ex Secretaria General de Colonia Caroya.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

de Córdoba, los que cuentan con los planos de emplazamiento de infraestructura ferroviaria. (Imagen N° 22).

La diferencia arquitectónica de esta estación ferroviaria, construida en madera, con el resto de la infraestructura emplazada en el resto de las localidades analizadas (ladrillos y concreto), es clara evidencia del lapso temporal histórico entre una y las otras.

La cesión de tierras a favor del Ferrocarril Central Norte tenía como objetivo la vinculación con las canteras de piedra cercanas, instalándose posteriormente silos de carga que terminarían con la invisibilización de la estación desde Ruta Nacional N° 9.

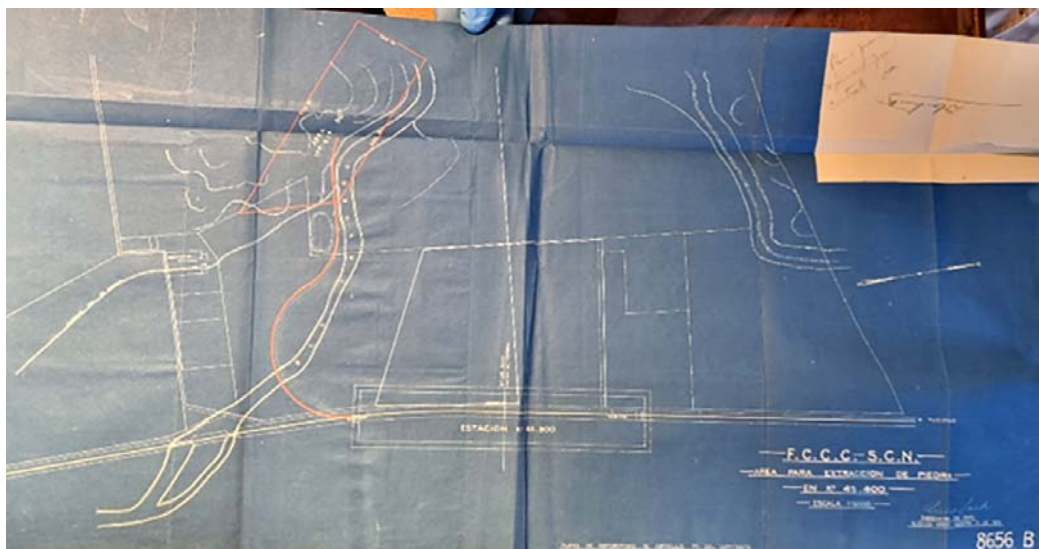


Imagen N° 22: Plano de cesión de Vicente Abburrá a Ferrocarril Central Córdoba (1913).

Fuente: Archivo Histórico Provincial, Catálogo de Planos de los registros notariales.

Año 1913, Folio 1058-1059. Fotografía del autor.



## *Camino Históricos de Córdoba*



Imagen N° 23: Estación Caroya.  
Estado de conservación: Malo/Abandonado.  
Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022



Imagen N° 24: Líneas ferroviarias de Estación Caroya. Estado de conservación: 2 líneas en estado de abandono. 1 línea en estado de renovación.  
Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022



Imagen N° 25: Estación Caroya y Silos de Carga con línea ferroviaria anexada.  
Estado de conservación: Bueno, en estado de renovación.  
Fotografía del autor. Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

## **Sinsacate**

Sinsacate es la urbe más antigua del área objeto de estudio, observando sus primeros registros en documentos que datan de década de 1570. La historia que recae sobre esta localidad, vinculada a la posta homónima, conllevó la negativa de la sociedad hacia al emplazamiento de una estación ferroviaria dentro de los límites urbanos.

Asimismo, ante la necesidad de contar con infraestructura de soporte hacia Estación Jesús María, se construyó, a 6 km. del centro de Sinsacate, sobre el Km. 784 de la Ruta Nacional N° 9, un parador.

En entrevista con el Dr. Peschiutta<sup>39</sup>, explicaba que esta *“no era una estación, era un parador. Le sacaron el techo hace dos años. [...] Las antiguas señales, señalizaciones que hacen a todo el desarrollo de la vida ferroviaria, que eran interesantísimos, son restos.”*

Sin embargo, estas ruinas cuentan con un elemento único dentro del área de estudio, que no es observable en ninguna de las otras localidades relevadas: Una cabina de señales.

Ferrari (2011) explica que las cabinas de señales tuvieron la función de coordinar la circulación de los trenes, en las secciones respectivas, por medio de aparatos de bloqueo o del telégrafo. Su ubicación en puntos estratégicos y su planta elevada permitieron visualizar a distancia la llegada de los trenes.

La cercanía con el sitio histórico de Barranca Yaco, a pesar de su locación inhóspita, lo vuelve un elemento interesante a considerar como recurso de relevancia.



Imagen N° 26: Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate. Estado de conservación: Ruinas.  
Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022



Imagen N° 27: Cabina de señales, vista trasera. Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate. Estado de conservación: Malo/Abandonado.  
Fotografía del autor.  
Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

<sup>39</sup> Docente investigador Universidad Nacional de Córdoba; Restaurador del Museo de la Friunalidad de Colonia Caroya.



Imagen N° 28: Parador ferroviario Km. 784 y cabina de señales. Sinsacate.

Estado de conservación: Ruinas/Abandonado.

Fotografía del autor. Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022



Imagen N° 29: Cabaña de señales, vista frontal. Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate.

Estado de conservación: Malo/Abandonado.

Fotografía del autor. Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

## **Conclusiones**

Iniciando la segunda década del siglo XIX, el auge y relevancia que tuvo el ferrocarril hace 150 años, no es más que un recuerdo de la impronta desarrollista de nuestro país. Su centralismo hacia el transporte de cargas es la única, y probablemente última, causal de su existencia.

El desguace industrial y patrimonial que ha sufrido el ferrocarril conllevó al desconocimiento de una generación que, en la actualidad, no entiende el potencial desarrollista que este significa para la sociedad en su totalidad.

La refuncionalización por medio de la recuperación identitaria descrita por Yuln, Montecelli y Franco y Dillon permitieron al autor proyectar una propuesta innovadora y dinámica vinculada al turismo cultural con especificidad hacia la información arqueológico-científica que motive el recorrido total del trayecto planificado por parte de los residentes anfitriones como también por el turista.

La memoria colectiva no se observa apropiadora del ferrocarril, como así tampoco de la historia, al menos en los centros urbanos de mayor desarrollo, centralizando su la representatividad hacia otros recursos y atractivos que permitieron el crecimiento y desarrollo urbano que se aprecia en la actualidad.

El registro fotográfico del patrimonio ferroviario, en sus diversos estados de conservación, permite imaginar una resignificación de estos gracias a su singularidad y atractivo desde la visión turística, tal cual lo exponen Urry, Ortiz y Harvey, resignificando

su situación, aprovechándolos como sitios de representación histórica y/o cultural que complementen el recorrido proyectado por el autor.

Considerando lo expuesto, el desaprovechamiento de un espacio tan representativo como lo es el área de estudio, donde se encuentra emplazado el patrimonio ferroviario, tangible e intangible, abre la oportunidad de transformarlo en un atractivo turístico, complementándolo con el paisaje conferido por las máquinas y vagones de la línea Belgrano Cargas.

El desarrollo de un itinerario cultural conllevará a una reconfiguración del imaginario social, y por consiguiente su representación y apreciación sobre el ferrocarril, por medio del fortalecimiento nuclear de este y el de los recursos periféricos estructurales que, actualmente, se observan debilitados.

De esta manera se buscó aprovechar el patrimonio ferroviario existente, al observarse como un elemento difuminado en el paisaje urbano, carente de significancia y de apropiación social.

La gestación de pueblos ferroviarios plantea un escenario de importancia histórica y en virtud de su evolución urbana hasta la actualidad. Sin embargo, estos hechos se observan olvidados y desconocidos, incluso para los propios representantes gubernamentales de la localidad.

El relevamiento del área de estudio proyectada, siendo esta el trazado ferroviario que atraviesa las localidades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento con una distancia estimada de 35 km. permitió detectar elementos representativos de la evolución zonal desde su emplazamiento territorial, apreciándose necesaria su resignificación y puesta en valor a fin de fortalecer y reposicionar las representaciones sociales vinculadas al ferrocarril.

## **Bibliografía**

- Aguirre, S. (1998) *Memorias de un pueblo que avanza*. Editorial Atenea S.R.L., Córdoba, Argentina
- Barreto, M. (2007) *Turismo y cultura. Relaciones, contradicciones y expectativas*. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. ISBN: 84-88429-11-8
- Bertoncello, R., (2008). *Turismo y geografía. Lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina*. Buenos Aires: CICCUS.
- Betancourt Echeverry (2004) *Memoria individual, memoria colectiva y memoria histórica: lo secreto y lo escondido en la narración y el recuerdo*. 123-134. UPN, Universidad Pedagógica Nacional. Bogotá. Colombia. ISBN: 958-8226-21-X
- Bischof, E. U. (1968) ... *Y ellos forjaron un pueblo*. Comisión Ejecutiva del 90º aniversario de Colonia Caroya. Córdoba, Argentina.
- Bustamante, J.; Alday, R. (2017). *El Conjunto Jesuítico de Córdoba: Historia y reflexiones acerca de un sistema productivo*. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.
- Cacciutto, M.; Corbo, Y.; Cruz, G.; Roldán, N.; Castellucci, D.; Barbini, B. (2013) *Percepciones de los residentes en destinos turísticos. Principales tendencias de abordaje e implicancias de la perspectiva socio-política*. Comunicación presentada en XII Jornadas Nacionales y VI Simposio de Investigación-Acción en turismo, Ushuaia. ISBN 978-987-544-604-5
- Callizo Soneiro, J. (1991) *Aproximación a la geografía del turismo*. Editorial Síntesis. Madrid, España. ISBN: 84-7738-111-9
- Caraballo Perichi, C. (2011) *Patrimonio cultural. Un enfoque diverso y comprometido*. UNESCO. ISBN: 978-843-763-417-3
- Casasola, L., (1990) *Turismo y ambiente*. México. Ed. Trillas. ISBN: 978-968-24-3955-1
- Castellucci, D.; Corbo, Y.; Cruz, G. (2015) *Comunidad residente y turismo: análisis de las visiones de los actores organizacionales públicos y privados*. Comunicación presentada en el VII Simposio Internacional y XIII Jornadas Nacionales de Investigación Acción en Turismo, Neuquén. ISBN: 978-987-604-446-2.
- Cazés, G. (1992) *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Paris, Bréal éditions, Amphi Géographie: 189 p
- Corbo, Y.; Roldán N.; Cruz, G. (2018) *Ciudad y Turismo: percepciones de los actores locales sobre el destino Mar del Plata*. In *Garzón Maceda, Mercedes*, (Ed), Primer Congreso Vivir la Ciudad. Patrimonio, diversidad cultural e identidad en la ciudad contemporánea. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio. ISBN: 978-987-4165-03-9
- Cufre, P. D. (2014) *Aproximaciones a los problemas de interpretación y conservación arqueológica arquitectónica en la Estancia Jesuítica de Jesús María, Córdoba, Argentina*. Tesis Doctoral. Università degli Studi di Ferrara
- Dias, R. (2003) *Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil*. Editora, Atlas, São Paulo
- Dias, R. (2006) *Turismo e patrimônio cultural: recursos que acompanham o crescimento das cidades*. Saraiva, São Paulo

- Domínguez, I. (2016) *El patrimonio histórico documental de la ciudad de Jesús María: potencialidades para la historia regional/local*. Archivos, fuentes e historia en la provincia de Córdoba, Argentina: patrimonio histórico documental y prácticas historiográficas. Capítulo 6. Córdoba, Argentina. ISBN 978-987-45554-7-2
- Durkam, E. Ribeiro (1984) *Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural*. Texto II: 23-58. In: Arantes, Antônio Augusto (Org.) Brasiliense, São Paulo
- Feria Toribio, J. M. (2010) *Patrimonio territorial y desarrollo sostenible: un estudio comparativo en Iberoamérica y España*. Estudios geográficos. Vol. I. XXI. 129-159. ISSN: 0014-1496.
- Fernández, A. (2017) *La ley argentina de inmigración de 1876 y su contexto histórico*. Almanack, Guarulhos, Nº 17, pp. 51-85. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320171705>
- Ferrari Rueda, R. de (1964) *Historia de Córdoba*, Biffignandi, Córdoba
- Ferrari, M. (2006) *Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino*. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, España.
- Ferrari, M. (2011) *El sistema ferroviario en el noroeste argentino*. Arquitectura e instalaciones complementarias. Apuntes 24 (1). 44-61. Bogotá. Colombia. ISSN: 1657-9763
- Franco, L.; Dillon, P. (1998) *Proyecto Ferro-Urbanístico. Junín: Municipalidad de Junín*.
- García Hernández, M. (2007) *Entidades de planificación y gestión turística a escala local. El caso de las ciudades Patrimonio de la Humanidad de España*. Cuadernos de Turismo. Núm. 20. 79-102. Universidad de Murcia, Murcia, España. ISSN: 1139-7861
- Gierczak, B. (2011) *The history of tourist transport after the modern industrial revolution*. DOI: 10.2478/v10197-011-0022-6. Polish Journal of Sport and Tourism. Nº 18, 275-289.
- Gramajo, M. O. (2022) *Nacida para ser primera*. Jesús María, Córdoba, Argentina. ISBN: 978-987-88-6270-5
- Grupo de Rescate Histórico Guanacaste (2010) *Entrega*. Jesús María, Córdoba, Argentina
- Hall, C. M. (2001) *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo
- Harvey, D. 1990. *The condition of postmodernity: an inquiry into the origins of cultural change La condición de la postmodernidad*. USA, Blackwell Publishing: 378 p.
- Hiernaux, D. (2006) *Geografía del Turismo*. En: Lindón, A. y Hiernaux, D. (Eds.) Tratado de geografía humana. Barcelona, Anthropos Editorial y Universidad Autónoma Metropolitana: 401-432.
- Hobsbawm, E. J. (1981) *A Era do capital 1848-1875*. Paz e Guerra, Rio de Janeiro
- ICOMOS (2003) *Principios para el análisis, conservación y restauración de las estructuras del patrimonio arquitectónico*. 14º Asamblea General ICOMOS, Victoria Falls, Zimbabwe.
- ICOMOS (2008) *Carta de Itinerarios Culturales. Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales del ICOMOS*. 16º Asamblea General del ICOMOS, Québec, Canada.
- Lockhart, J.; Schwartz, S. B. (1988) *América Latina en la Edad Moderna. Una historia de la América Española y El Brasil Coloniales*. Editorial Akal. Madrid. España. ISBN: 84-460-0143-8
- López, M. J. (1995) *Boletín de la Historia Ferroviaria*. Fundación Museo Ferroviario. Año 1, Nº 1. Buenos Aires. Argentina.
- Mateos, M. R. (2013) *El turismo experiencial como forma de turismo responsable e intercultural*. Relaciones interculturales en la diversidad. Universidad de Córdoba, España. ISBN: 978-84-695-7435-5.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

- Monterrubio, J. (2013). *Turismo no convencional: impactos socioculturales*. México: Trillas.
- Moscovici, S. (1978). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: Huemul.
- Moscovici, S. (1982) *The coming era of representations* en J.P. Codol y J.P. Leyens (Eds.) *Cognitive approaches to social behavior* La Haye: Nijhoff
- Ortiz, R. (2000) *Mundialização e cultura*. ISBN: 85-11-08078-3. São Paulo, Brasiliense.
- Osnaya Alarcón, F. (2003). *Las representaciones sociales de las unidades de servicios de apoyo a la educación regular*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.
- Prats, J. O. (2003). *El concepto y el análisis de la gobernabilidad, Instituciones y desarrollo* N° 14-15.
- Rufino, S. (2006) *Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas 68-97*. In: Frúgoli Jr., Heitor; Andrade, Luciana Teixeira de; Peixoto, Fernanda Áreas (Org.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. PUC Minas/Edusp, Belo Horizonte
- Santana Talavera, A. (2003) *Patrimonios culturales y turistas: unos leen lo que otros miran*. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 1 (1), 1-12. DOI: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2003.01.001>
- Scalabrini Ortiz, R. (1976) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Editorial Plus Ultra
- Tartarini, J. D. (2016) *Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de su patrimonio*. Labor & Engenho. V. 10, N. 2, 180-190. Campinas (SP), Brasil. DOI: <http://dx.doi.org/10.20396/lobore.v10i2.8646188>
- Tejerina Carreras (s.f.) *Sarmiento: su pasado y presente*. Municipalidad de Sarmiento, Totoral, Córdoba, Argentina.
- UIC Passenger Department (2020) *Guidelines on how to increase attractiveness for rial tourism. International Union of Railways*. Paris, France. ISBN: 978-2-7461-2914-6
- Urry, J. (2001) *La mirada del turista*. Turismo y patrimonio. N. 3. 51-66. Universidad de San Martín de Porres. Lima. Perú. DOI: <http://dx.doi.org/10.24265/turpatrim.2001.n3.03>
- Varisco, C. (2013). *Sistema turístico. Subsistemas, dimensiones y conceptos transdisciplinarios*. En Benseny, Graciela, (Ed.), *Gestores costeros. De la teoría a la práctica: una aplicación en áreas litorales* (pp. 63-78). Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. ISBN 978-987-543-755-5
- Vera Rebollo, J. F.; López i Palomeque, F.; Marchena Gómez, M.; Antón, S. (1997) *Análisis territorial del turismo: una nueva geografía del turismo*. Ed. Ariel. Barcelona, España
- Vergara, M. (2008). *La naturaleza de las representaciones sociales*. Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud, (55-80). Disponible en <https://biblat.unam.mx/es/revista/revista-latinoamericana-de-ciencias-sociales-ninez-y-juventud/articulo/la-naturaleza-de-las-representaciones-sociales>, 23 de Mayo de 2022].
- Yuln, M; Montecelli, F.; Carrizo, S. C. (2017) *El patrimonio ferroviario, un vehículo para la valoración del territorio*. Rehabilitación y re-funcionalización de talleres en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. V. 15, N° 4, 883-896. ISSN: 1695-7121.

## LOS CAMINOS DE LA MEDICINA EN LA CIUDAD DE LA CARLOTA

*Por Dante Chiappero*

El origen de la medicina se pierde en la oscuridad de los tiempos más remotos de la historia del hombre, pues con él nació, a tenor de la ley de conservación de su existencia, de ahí que haya surgido de manera simultánea con el sufrimiento de la humanidad. En sus primeras épocas era monopolio de los sacerdotes quienes no por dignos dejaron de explotarla en su provecho. Más tarde el genio prodigioso de Hipócrates la sustrajo a las concepciones fantásticas del empirismo supersticioso. La medicina sufrió diversas vicisitudes en el accidentado camino de la historia. Se hace difícil hacer un somero recuento de la evolución de la ciencia médica en el camino de los tiempos.

Dentro del discurso ideológico cientificista, la extinción paulatina de los “primitivos” se analizó bajo la óptica de la autoexculpación de los blancos, señalando como directos responsables a los propios aborígenes y a su forma de vida salvaje. La adicción al alcohol, al tabaco y a otros vicios, la suciedad y el nomadismo, el aborto y el infanticidio e incluso la comida eran incumbencia de los indígenas, y frente a esos factores la civilización podía entonces descargarse de cualquier culpa”. Acaso pocas actividades humanas sean tan transitadas como el oficio de curar. Y también es cierto que además de los profesionales, todos “curandereamos”. ¿Quién no tiene una receta propia? el yuyo maravilloso, la pomada “sanatodo” y las dietas de todo tipo, sol, luna, limón, yogurt y azafrán entre otros. En los medios rurales se distinguen claramente los “médicos” los “doctores” y en nuestro pueblo también lucieron su arte de curar ambas especies. “Médico” era aquel Don Roque del Mar, un mulato afamado en toda la región, que terminó la vida del Comandante de Río Cuarto, al intentar bajarle la fiebre envolviéndolo con grasa y cubriendo su cuerpo con hojas de palán-palán, allá cuando aún no se había terminado el siglo XVIII. Para salvarse de la cárcel debió jurar ante el gobernador no volver a aplicar tal tratamiento a nadie. En los años finales del siglo XIX y en los primeros del siglo XX, La Carlota tenía como única atención de salud, los buenos oficios de un ex cabo enfermero del ejército italiano de apellido Angiolillo y las pócimas del boticario Inocencio Ibarra que allá por 1890 era quien firmaba las partidas de defunción. También existían curanderos diversos. En ese marco de



## *Caminos Históricos de Córdoba*

carencias que se agravaban para los más pobres, se funda el 1° de Junio de 1906 la “Sociedad Obra Pía de San Antonio del Pan para los Pobres”. Su estatuto fijaba los objetivos, “procurar el bien espiritual de todas las personas que soliciten auxilio”. La sociedad tendrá un médico y la botica para el auxilio de los enfermos. En 1908 alquilan una casa para albergar y asistir a ancianos e inválidos sin medios, ni familia. Cuenta según un informe de la época con “cuatro a seis camas”. En 1909 se adquiere un terreno y anuncian una campaña de fondos para construir un hospital. El 2 de Febrero de 1946 se reinaugura bajo la denominación actual de Hospital Zonal “San Antonio” y en el año 1951 pasa a depender de la Provincia de Córdoba siendo que, hasta ese entonces. Lo hacía del gobierno nacional. Según los registros el primer médico en radicarse en el pueblo fue el Dr. Marcial Zarazaga, un informe de 1913 dice que el Dr. Zarazaga era el médico gratuito que atendía en el hospital, que por ese año era una construcción adecuada que contaba con 18 camas, agua corriente, baños calientes y fríos, instrumentos de cirugía y las ropas necesarias para los enfermos.

El segundo médico fue el Dr. Ignacio Justiniano de origen boliviano y mestizo de Santa Cruz de la Sierra, con rasgos indígenas marcados, fue presidente del Club Jorge Ross y se retiró de la medicina en 1930. Tenías su consultorio en Avenida Vélez Sarsfield al 800 y fue allí que asistió junto a otro cirujano a Jorge Ross que había sido herido con un arma blanca lo que provocó su fallecimiento en 1918. Más tarde llegaría el Dr. Juan Venier proveniente de Rosario quien ejerció su actividad en Nicanor López 75. Con moderna instalación rayos x, rayos ultravioletas, diatermia y electricidad médica. El Dr. Enrique Gauna egresa como farmacéutico de UNC. EN 1913 y un año después comienza a ejercer en La Carlota, sigue estudiando medicina y se recibe en 1927, siempre ejerció en nuestra ciudad. El 6 de mayo de 1926 aparece en la Punta del Sauce a la vera del Chocancharaba, un hombre común como tantos, eso sí, llevaba un diploma de médico bajo el brazo. Se convertiría el Dr. Francisco Eloy Alonso en una de las figuras más preponderantes en la historia de La Carlota. Fue intendente en dos períodos, de 1936 a 1943 y de 1958 a 1952, y fue médico ferroviario durante 30 años. Hacedor de las más importantes obras de la ciudad entre las que podemos citar el cementerio, el mercado municipal y el cine teatro. La medicina que se practicaba en las primeras décadas de siglo XX, era una medicina asaz rudimentaria, era el signo de los tiempos. Era la época de cataplasmas, ventosas y sangrías. Sin laboratorios para el más ligero análisis y sin rayos x para una pobre radioscopia. En 1930 se desata una epidemia de fiebre tifoidea donde se destaca la bondad del agua corriente

que muchos barrios no tenían. Con temperaturas altísimas de 41 grados, el tratamiento consistía en aceite alcanforado, para el corazón, urotropina como desinfectante interno, hielo en la cabeza, balneación para bajar la temperatura y pare de contar. Eran tifoideas que duraban 40 días y todo iba bien mientras no se presentaran enterorragias que terminaban con el enfermo. Podría decirse que era en los partos donde mejor se defendían, manejaban los fórceps con discreta soltura y las extracciones manuales de placentas era cosa de todos los días y todo efectuado a domicilio sobre la cama cama y muchas veces en ranchos miserables. A comienzos de los años 30 se radicó en La Carlota el cirujano dentista Teobaldo Gotusso y el médico oculista Mario Rojas de la ciudad de Buenos Aires atendía el 2º viernes de cada mes en el Hotel Fénix. De aquella debo citar a los médicos sin diploma que entran en la competencia y poseían el título máximo que otorga la Universidad de la Naturaleza y de la vida: eran los curanderos. Uno de los más renombrados fue el “Dr. Del agua fría”, Don Isidoro que debía su nombre profesional a su única terapia un vaso de agua fría que recetaba invariablemente para cuanto caso caía en su consulta, eso si, cada caso precisaba de una cantidad distinta y una determinada hora para beberla. Su tratamiento era para todo tipo de dolencias aún a sabiendas que su ancestral sabiduría tenía limitaciones. En una ocasión una mamá llegó con su bebé en brazos y le explico su malestar, después de su ritual de marcar la cantidad de agua que debía poner en el vaso, de más está decir que a la consulta debían llevar vaso, al despedir a la madre como al pasar Don Isidoro le dice, “ah si a la tardecita no lo ve mejor, lléveselo a Don Enrique, Don Enrique claro, era el doctor Gauna. Otro personaje famoso fue Don Cruz, un criollo pintoresco que allá por el año 30 llegó desde San Pedro en la provincia de Bs As. Según las malas lenguas. Huyendo por una cuestión de faldas, Para mucha gente Don Cruz era una eminencia que incursionaba en todos los campos, pues no había nada vedado para su ciencia, que era un abanico que se extendía a todas las ramas del saber humano. Él lo mismo curaba males de amor y pronosticaba el tiempo, curaba el empacho y alejaba las mangas de piedra en los días de tormenta. Se especializaba en la cura del empacho a niños y los médicos estaban encantados con que a los enfermos se los llevaran a Don Cruz. Los caballos embichados para el no eran un problema y también pronosticaba el sexo de la criatura por nacer. Una noche desapareció Don Cruz, dicen que volvió a sus pagos. También estaba Don David un brasileño que se decía vidente y para entretenerse ejercía el oficio de talabartero, preparaba una pomada para la psoriasis y curaba el empacho, lo que fue y ha sido el filón de todos los

## *Caminos Históricos de Córdoba*

curanderos. Don Acosta aseguraba que los tullidos recobraban el uso y el movimiento del cuerpo con solo poner al enfermo dentro de la panza de un animal recién abierto y luego friccionarlo con ruda y aceite caliente. Antenor Carranza decía que las nubes (cataratas) se curan echando un piojo dentro del ojo. Y que «la puntada al costado» se cura con hojas de repollo a las que se le pone unto sin sal. Manuela Pucheta hablaba sobre el tratamiento de la meningitis: “a la ciencia le resulta difícil encontrar remedio eficaz, pero con esto se cura en menos de 5 minutos”. Le trajeron una nena de meses, ya con descompostura y convulsiones. “Rompió un huevo, le quitó la clara. A la yema le agregó un poquito de polvo de azufre y en la misma cáscara lo coció ligeramente a las brasas. Desvistió a la enferma, la cubrió con una sábana desde el cuello, la llevó a la puerta de la habitación para que respirara mejor y no inhalara los gases del azufre. La colocó en sus rodillas y en el piso, bajo de la enferma, puso una lata con tres brasas. Con la yema medio cocida con el azufre le practicó una fricción en todo el cuerpo, del cuello a los pies. Las partículas que caían a las brasas producían un humo que la paciente debía recibir, de modo que la sábana había que tenerla retirada del cuerpo y apretada al cuello. Después la puso en una cama bien abrigada”. La niña se durmió y despertó sana. En algunos casos si al día siguiente llegaba a volver el ataque, pero menos fuerte y había que repetir el procedimiento.

Desde 1890 en adelante pasaron hasta la llegada de Marcial Zarazaga, varios médicos sin establecerse, José Sobeth, Vitaliani, Formair, Aparicio. Durante muchos años las partidas de defunción era firmadas por vecinos de la Villa y en estas actas figuraban las razones del fallecimiento siendo las más frecuentes, fiebre gástrica, fiebre, viruela, afección al pecho, repentinamente, parto, varices, parálisis cardíaca, pulmonía, enfermedad desconocida, en los niños: falta de desarrollo y Marasmo infantil, accidentes de caballo y ferroviarios y suicidios. Cabe mencionar al Dr. Rey, cirujano general. El Dr. Katz, médico judío lituano, era todo un caballero, pero a los curanderos no los podía ni ver. El Dr. Claudio Gelos que se desempeñó como clínico y fue médico de la policía local. Los doctores Rubén Mindlin y Sra. Él fue director del Hospital, no permanecieron mucho y se radicaron en Capital Federal. Dr. Saúl Dujovne, cirujano general, trabajó en el hospital y en la actividad privada tuvo su sanatorio con el Dr. Midlin, más tarde viajó a EEUU y ejerció como neurocirujano. Dr. Mafud Abed, médico cirujano paraguayo, falleció en un accidente regresando de Asunción a pocos años de estar radicado en nuestra localidad. Dr. Francisco Díaz ejerció pocos meses, trasladándose a la localidad de Alejo Ledesma, Dr. Juan Carlos Ortíz, vino

solo por unas semanas y regresó a Córdoba su ciudad natal. Dr. Corvalán primer cardiólogo que tuvo el Sanatorio Privado SRL, se trasladó más tarde a Santiago del Estero su ciudad natal. Dr. Antonio Félix Alija Astorga. Era el director del Hospital Central de Río Cuarto y es trasladado como director a nuestro hospital, su consultorio externo estaba en H. Yrigoyen 55 y el internado en Nicanor López 144, creó y mantuvo equipado al mejor sanatorio de la región mientras fue su dueño y director, trajo urólogos, otorrinolaringólogos, psiquiatras, pediatras, cardiólogos y traumatólogos. Dr. Pablo Agustín Alija, destacado en clínica médica y en cirugía. Dr. José Antonio Viotti, especialista en pediatría, médico del Sanatorio Privado SRL, miembro del Hospital San Antonio y socio fundador del Club de Leones de la ciudad. Dr. Petersen, proveniente de Capital Federal, radicado en La Carlota, tenía su consultorio en la calle Gral. Güemes. Dr. Jorge Maffrand, director interino del Hospital San Antonio. Dr. Alberto Gagliano nacido en Rufino, su sanatorio tenía un excelente aspecto y una asistencia muy elogiada, fue director del Hospital. Dr. Guillermo Petrone, carlotense, hijo de una partera muy laboriosa y eficiente conocida como doña Bitita, llamada realmente Pilar Pérez de Petrone, trabajó en un consultorio de la calle Alem, fue director del Hospital y también intendente de la ciudad. En el rubro de las parteras debo citar a Herminia Bedoni de Pérez, Partera Diplomada Nacional que atendía con precios módicos y especial consideración con los pobres. Otras parteras muy famosas fueron Dady Galarza y la señora Testa. Dr. Ignacio Petry, rosarino, instaló su consultorio en la calle Sarmiento 1200 y luego crea la llamada Clínica Mayo en la calle Gral. Güemes al 1155, era médico clínico. Dr. Héctor Numa Descalzo, nacido en Goya, Corrientes, se radicó en La Carlota y acompañó como cirujano y ginecólogo al doctor Petry en Clínica Mayo, 16 años fue jefe de cirugía en el Hospital. Los éxitos de la medicina durante el siglo XX no han sido fruto de la casualidad, pues han requerido el esfuerzo de hombres y mujeres involucrados en la noble tarea de llevar adelante el objetivo común de salvar vidas y de mitigar el dolor humano.

Los caminos de la medicina en La Carlota están plagados de nombres importantes, cito a los doctores, Alberto Pérez Olguín, Ricardo López, Darío Lladser, Luis Mondino, José Antonio Viotti(h), Gustavo Zingaretti, Natalia Perucca, Miguel A. Viotti, Remo Copello, Edgardo Garrido, Jorge Dotto, Susana Dotto, Edgar Bertollo, Fernando Aseguinolaza, Mónica Rimoldi, María Virginia Tavecchio, Fabio Guaschino, actual Intendente. Julio Alonso, Julio Magri, José Buzacchi, Fernando García Montaña, Vera Vallejos, Mario Pagliero y algunos apellidos como Flores, Fiol, Petersen, Bossio, Irigo, Abecasis, Loyola,

## *Camino Históricas de Córdoba*

Cavigliasso. En definitiva tenemos que reparar en que todos los adelantos son producto de una concatenación de experiencias, de investigaciones, de estudios, de éxitos y fracasos que datan de este y de siglos anteriores. Los caminos de la medicina en La Carlota se fueron eslabonando en una gran cadena al servicio del hombre, de su salud y de su existencia.

# TRAVESÍA TURÍSTICA DE UN ATAVÍO ANCESTRAL

*Por Graciela Esther Ramona Vera  
y Patricia Emilia Vera*

## ATAVÍO

Atuendo, conjunto de piezas que componen un traje.



## ***El Poncho***

Para hablar del poncho debemos acudir a nuestra gente; a los ancestros, a las tradiciones, al arte popular, a los oficios heredados, a la identidad de cada región, al mérito del trabajo diario, al orgullo de ser y pertenecer. El textil no sólo es abrigo, es calidez y presencia cultural. Pero entre nosotros, en lo que podemos definir como ambiente o cultura gaucha, el “poncho”, ha resultado una pilcha siempre presente en los atavíos criollos.

El poncho ha sido desde tiempos remotos un objeto imprescindible en la vida cotidiana del hombre americano. A través de los siglos y con distintos aportes culturales se ha convertido en símbolo de nuestra identidad.

Participó de la historia de las Naciones de América del Sur, tanto desde las Misiones Jesuíticas donde se producían para comercializarse, como en tolderías y fortines, donde brindaban protección y abrigo.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Desde épocas virreinales los ponchos formaron parte del intercambio comercial entre regiones, más allá de los límites políticos. Fue así que en las actuales provincias del Norte argentino, eran muy comunes los llamados ponchos arribeños, realizados en los obrajes del Perú y Alto Perú (Bolivia). Muchas de estas piezas eran confeccionadas respetando la tradición jesuítica, en tiras de tejido que luego se unían para formar una prenda de anchura. Esta simplicidad morfológica que caracteriza al poncho es parte del secreto de su practicidad, de allí su rápida adopción por los jinetes.

Este atavío lo utilizó tanto el indio como el hombre blanco, porque sirve no sólo para protegerse de las inclemencias del tiempo, de la lluvia y del sol. Fue útil al gaucho para improvisar con él su cama al aire libre. Otras veces le servía de tapete para jugar a los naipes en sus ratos de ocio, para defender su vida en duelo criollo a cuchillo, y según un antiguo dicho campero, “hasta en los entreveros cuando se acababan las balas, a ponchazos se ganaban las posiciones”<sup>40</sup>

Su funcionalidad y versatilidad han hecho del poncho un elemento estratégico para el paisano, la tropa, viajeros y misioneros. No obstante, la calidad técnica y estética de su manufactura denota un universo simbólico, que perdura hasta nuestros días, no sólo como código vestimentario sino como registro de antiguas tradiciones ágrafas, como indicador de roles y jerarquías sociales.

Es la tecnología ancestral que recorre nuestro territorio. Con estas maravillosas telas que encierran diseños de profundos valores simbólicos en sus culturas de origen.

---

<sup>40</sup> (Taullard, A., 1949, p. 95).

## ***Travesía de un Atavío Ancestral***

Una travesía interprovincial, relacionada directamente con los atavíos de nuestros héroes de la independencia.



Este recorrido comienza en el Paso de los Andes, con los ponchos que usó el Ejército de San Martín para cruzar la cordillera.



San Martín y el poncho patria



## *Caminos Históricos de Córdoba*

El “poncho patria” es de paño de lana azul con cuello alto, ribeteado en marrón y con un suplemento de terciopelo en la abertura, además de los botones forrados en seda y de los cordones decorativos. Este atavío fue vestido con cierta regularidad ante las condiciones geográficas, donde primaba la amplitud térmica, teniendo en cuenta además la funcionalidad y, por qué no, la versatilidad de esas piezas que podían tomar a veces la forma de abrigo, manta, almohada o recado de montar.

Continuamos hacia San Juan, más precisamente a la casa de Doña Paula Albarracín, quien tejió el primer poncho sanjuanino que usó Domingo F. Sarmiento. El original color marrón vicuña o guanaco, con una guarda beige claro en sus costados y delicados flecos a los lados, por lo general tiene un tamaño de 2,40 metros de largo por 2 metros de ancho, cubriendo el cuerpo hasta la altura de las rodillas.



Poncho sanjuanino

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Reanudamos la marcha hacia, la casa natal del caudillo Facundo Quiroga, Malanzán en La Rioja. Esta prenda tejida en lana de vicuña con listas coloradas y ojal de seda, da origen al poncho riojano. Al cual se le agrega cuello y moño de color negro en señal de luto por la muerte del caudillo.



Poncho de Facundo Quiroga



Poncho riojano

Seguimos el viaje hacia la Casa Histórica-Museo Nacional de la Independencia, donde se proclamó la declaración de la independencia argentina, el 9 de julio de 1816. Allí se encontraban los congresistas que usaban chaquetas y levitas o frac. Los “descamisados”, como se les decía a los trabajadores, eran los que no tenían camisa. Usaban un poncho y abajo no tenían nada, literalmente.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

“A los plebeyos o el bajo pueblo, en ese momento no se les decía así, eran los hombres que usan poncho, y por otro lado los que usan chaqueta y levita. Y no solamente eran los pobres de la ciudad, también era la gente que trabajaba en el campo”.



Poncho de los descamisados

Luego nos dirigimos a la casa natal del General Martín Miguel de Güemes, para conocer la historia del tan famoso poncho de Güemes.

Había en Salta un cura de apellido Zerda, activo y convencido realista que resolvió crear un escuadrón o unidad de milicias en defensa de la corona. Este personaje armó, uniformó y sostuvo esta unidad a su costa, y la llamó Los Angélicos, por considerarlos

como los ángeles defensores de una justa causa. El Gral. Güemes, retrucó su iniciativa creando el Regimiento de “Los Infernales” a quienes uniforme de color rojo, tal como hasta hoy los conocemos, este alegaba que con los Infernales vencería a los falsos ángeles, en aras de una causa aún más justa que las de los Angélicos. La prenda se confeccionó con lana de oveja hilada de forma artesanal en una rueca, y fue tejido a faz de urdimbre en telar horizontal de pedales. Rojo, sangre de toro, con guarda, cuello y flecos negros. El negro aparece en la marca de origen de esta prenda como señal de luto por la muerte del héroe gaucho.



Poncho del Gral. Martín Miguel de Güemes



Los Infernales

El próximo destino es el Monumento Histórico al Éxodo Jujeño en Humahuaca-Jujuy. Aquí hacemos referencia al poncho jujeño, al poncho del general Manuel Belgrano. Cuando aparecen los integrantes de los Decididos por Jujuy y por la Patria, Manuel Belgrano da las instrucciones de que se confeccionaran ponchos marrones ya que no había dinero para comprar uniformes”, explicó y también manifestó que este símbolo servía para identificarse, distinguirse de las tropas e instalar una identidad propia. El domingo 23 de agosto de 1812, a las cinco y media de la tarde, Manuel Belgrano, envuelto en su poncho color marrón vicuña, da la orden de que el pueblo comience el vaciamiento de la ciudad de Jujuy.

## *Caminos Históricos de Córdoba*



Poncho jujeño

Ahora nos dirigimos a Yapeyú (Corrientes), más precisamente a la casa natal del General José de San Martín. Qué otro lugar más apropiado para describir el poncho del “Padre de la Patria”.

El poncho que los mapuches obsequiaron al General, es una prenda de factura exquisita, tejida por manos expertas (recordemos que la palabra texto viene de tejido) y dice mucho de cómo los indios veían al Libertador.

Morfológicamente el poncho o Manta de la Luz, es de forma rectangular, midiendo 1,68 de largo por 1.61 de ancho, con tres franjas (Wirin) decoradas que lo recorren longitudinalmente, una central que mide 8 cm. de ancho en cuyo centro se halla el ñankal (abertura central por donde sale la cabeza) y dos laterales que miden 34 cm. de ancho cada una, destacando entre ellas los tue o campos de la manta (campos abiertos a la luz y también campos abiertos al cultivo agrícola) tejido en pelo de camélido con urdiembre en lana de oveja y los bordes terminados en chüñai (Flecos). La simbología que nos habla del portador,

queda disimulada por su tamaño poco significativo con respecto al total de la prenda. El mensaje está para que sea identificado por el que sabe, el que conoce el lenguaje, pasando desapercibido para el extranjero o winka que podría interpretarlo como una simple guarda ornamental. Todos estos aspectos de esta pieza excepcional de la textilería mapuche, nos hablan de una manta de toki, (toki significa hacha, pero también es el título con el que se denominaba a la máxima autoridad o líder, elegida por los caciques para dirigir la guerra).



Poncho del General José de San Martín

El palacio “San José”, es nuestro próximo destino. Ubicado a 30 km de la ciudad entrerriana de Concepción del Uruguay, fue la vivienda rural principal de Justo José de Urquiza, primer presidente constitucional de la Argentina. Fue construida con el fin de habitarla junto a su esposa Dolores Costa y su numerosa familia. “Poncho de paño blanco

## *Caminos Históricos de Córdoba*

a listas, que usó en la batalla de Caseros, el 3 de febrero de 1852, y que llevó puesto el día de su entrada en Buenos Aires de uniforme y galera de felpa”. Urquiza también tuvo un poncho de cuero.



Poncho de paño blanco de Justo José de Urquiza

Culminamos este recorrido, en la Casa Museo de Juan Manuel de Rosas. Este, durante su gobierno, tomó medidas para proteger las manufacturas y promulgó la ley de aduanas en 1835, para diversos rubros. Pero volviendo a los ponchos, digamos que los indios cambiaban diez ponchos pampas por uno inglés, porque los apreciaban muchísimo, por peso y tamaño. Después todo cambió. Los gobiernos posteriores a la batalla de Caseros

(Sarmiento y Mitre, entre otros) no solamente permitieron el ingreso de mercaderías extranjeras, sino que hasta perjudicaron y despreciaron las nacionales, y en la Legislatura porteña llegó a escucharse el argumento que... “si no se sacan los aranceles a las telas inglesas, Buenos Aires se vería invadido de ponchos cordobeses” (como si eso fuera una calamidad).

“Ya por el 1850, con la ley de aduanas algo debilitada en su rigor, un oficial llamado Nicolás Valentín Artalejo, vestía “poncho inglés blanco, listas punzoes” colores que Rosas había elogiado de los muy usados ponchos santiagueños en Buenos Aires, que en realidad eran de lana natural y listas teñidas con “cochinilla” que es un insecto que al molerlo da color grana.”<sup>41</sup>



Material: Lana de Oveja Medidas: Largo: 1,92 mts. Ancho: 1,56 mts.

Otros datos: Tejido en lana granate, adornado con franjas azules y blancas, dibujos blancos y rojos.

Se utilizó la técnica doble faz. En el hombro pebble o granecilla, rayas de urdimbre.

---

<sup>41</sup> Nota “Los ponchos de Rosas”, escrita por Guillermo Palombo en El Tradicional N°41 de enero de 2001.





Este poncho es el que Juan Manuel de Rosas le regaló al Dr. Andrew Dick, tejido en telar manual de pelo de camélido hilado y algodón con flores bordadas en hilo de seda.

### ***Catamarca: La Ruta del Telar***

Ruta del Telar también es una marca colectiva que nuclea a una red de familias, talleres familiares, comunidades y cooperativas de artesanos tejedores con el objetivo, no solamente de promover sus trabajos, sino también de preservar el estilo tradicional del tejido en telar criollo.

### ***Postas de la Ruta del Telar***

Se pueden visitar los artesanos de las localidades de Belén, La Puerta de San José, Londres, San Fernando y Hualfín, todas éstas sobre el eje de la mítica Ruta 40 y Villa Vil y Corral Quemado ya sobre la Ruta 43 camino a la Puna Catamarqueña.

Cada localidad de este paseo, tiene sus características únicas de diseño: hay guardas incaicas, caranchaos, guardas atadas, rústicas y frisadas, con los colores naturales de la tierra o con tintes naturales. Son en total más de 501 postas con más de 300 artesanos.

En el año 2012, el Congreso de la Nación declara a Catamarca “Capital Nacional del Poncho”



### ***Belén – La Cuna del Poncho***

Belén es la tierra que consagra la creación del poncho, especialmente del hilado de vicuña en general. Por ello, es conocida mundialmente no tan solo por su belleza incomparable, sino también por la belleza y armonía de sus tejidos.

## *Camino Histórico de Córdoba*

Es el camino de los tejedores, de las riquezas textiles, de las tradiciones ancestrales. Es un viaje a las herencias culturales más arraigadas.

Sus habitantes originarios datan de mucho antes de la llegada de los incas. El choque entre la cultura aborígen con la europea, en simbiosis maravillosa, ha producido los más suaves hilados de los ponchos de vicuña y los puyos de llama. En tejidos de vicuña ningún lugar de la tierra es capaz de disputar con la maestría de la población belicha. En todas las exposiciones internacionales en las cuales se exhibieron estos tejidos obtuvieron los mayores galardones, para Belén, para Catamarca y para el país.



## *Fiesta Nacional e Internacional del Poncho*



El evento nació en 1954 como un pequeño festival local llamado “Festival del Tejido Catamarqueño”, como homenaje a las hilanderas y tejedoras del lugar. En el año 1967, se decreta instituir esta fiesta como permanente. Así surge la Fiesta Nacional e Internacional del Poncho. Hoy es un símbolo de la identidad de Catamarca. El poncho ha logrado a través de las hábiles manos de las teleras, convertirse en un símbolo cultural para la provincia. Es el “Festival de Invierno” más importante del país. Tanto es así que, fue declarada Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, en el año 2016.

### ***Córdoba Textil***

A mediados de 1580, comienza a desarrollarse en la jurisdicción de Córdoba la producción de manufacturas textiles. Las Misiones Guaraníticas, y los Colegios de Buenos Aires y Córdoba, fueron los centros más importantes con relación a la producción y comercialización de los mismos, entre los cuales figuran ponchos.

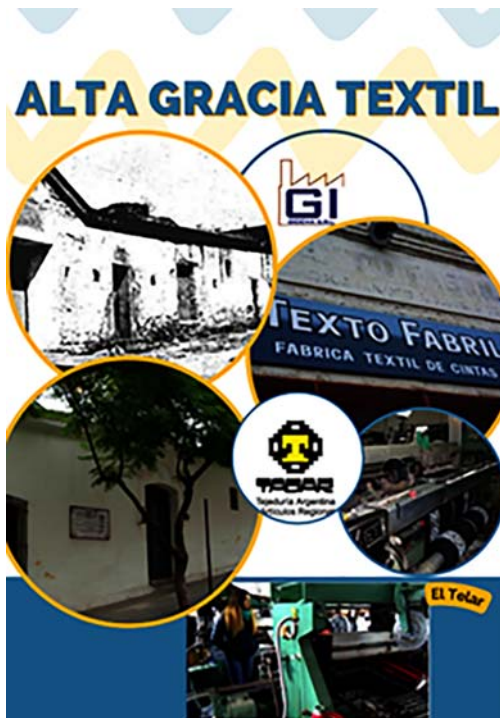


### ***El Poncho Santo***

Hay un poncho único, especial y con poderes. Es el que perteneció al Santo más importante de estas tierras. Se trata del PONCHO del SANTO CURA BROCHERO, una reliquia que aún luego de varios años sigue estando relacionado con milagros.



## **Alta Gracia – Polo Textil**



El valle de Paravachasca tiene desde sus orígenes una estrecha relación con la urdimbre. Entre los años 1974 y 2000 Alta Gracia fue una potencia de la industria textil mecánica. Había aproximadamente 51 fábricas que elaboraban distintos artículos siendo “el poncho” el producto estrella.

### **Ponchos festivaleros** ***Poncho Coscoíno***

Cuenta la historia que, en los primeros años del festival durante la década de 1960, una maestra coscoína llamada Coloma Lucía Coll viaja a Salta para acompañar a una delegación de jóvenes artistas de Cosquín. Allí observa cómo los salteños usaban los clásicos ponchos para las noches frescas. A su regreso decide crear un poncho que fuera representativo de la región. Elige el color blanco por representar la pureza y las guardas fueron copiadas de

## *Camino Históricos de Córdoba*

fragmentos de alfarería encontrados en la zona. Se tomó ese diseño para plasmar la fuerte unión de Cosquín con el pueblo originario, algo que se vislumbra desde el mismo nombre de la localidad.



Poncho del Festival de Cosquín

### ***Poncho Oficial del Festival Nacional de Doma y Folclore de Jesús María.***

Por iniciativa de Pedro Héctor Cornejo fue creado en 1976. El color negro de la tela de base se relaciona con las vestimentas que utilizaban los Jesuitas, quienes tuvieron gran importancia en el desarrollo de la región. La guarda roja representa a la jineteada.

Durante la Edición 12° se realizó el bautismo del Poncho designándose como padrino a Jorge Cafrune. Después de esto, queda como el PONCHO OFICIAL. En la actualidad se exhibe en el Museo del Festival. El mismo fue diseñado exclusivamente por Tadar.



Poncho del Festival de Jesús María

### ***Encuentro Anual de Colectividades – Alta Gracia***

En el año 1987 Alta Gracia se preparaba para festejar los 400 años de su existencia. A alguien se le ocurrió rendir homenaje a todos aquellos inmigrantes que llegaron para colaborar en el crecimiento de la ciudad. Así nació el Encuentro Anual de Colectividades.

Para homenajearlos se les entregaba un poncho, que tenía el siguiente diseño:

En lado derecho el escudo nacional y en el izquierdo, el logotipo característico de colectividades. De color blanco con guarda pampa negra en los laterales. El mismo fue diseñado exclusivamente por Tadar para la fiesta del año 2004.





Poncho del Festival de las Colectividades de Alta Gracia.

## **Símbolo de Cultura - Tadar**

El buen gusto y la calidad de los diseños que TADAR imprimió en sus ponchos, los convirtieron en auténticos iconos para el mundo artístico del folklore nacional.

Del mismo modo esta empresa concibió un diseño exclusivo para la cantante SOLEDAD, cuyo gesto más reconocido es encender el ánimo de sus seguidores agitando su poncho en escena.

A Ernesto “Che” Guevara también se le dedicó uno de color celeste, en conmemoración a los 80 años de su natalicio.

La amplia experiencia en el diseño y confección de ponchos alusivos, le permitió interpretar fielmente la personalidad y el mensaje del artista que lucía así, algo más que una prenda: difundía un símbolo. Lamentablemente en el año 2013 cierra sus puertas definitivamente.



Los ponchos pueden dar testimonio, como síntesis del pensamiento y de la cultura popular, así como de los acontecimientos históricos de relevancia en la formación de nuestra Nación.



## **LAS CARRETAS: MEDIO DE TRANSPORTE Y DE CARGAS EN LA ÉPOCA COLONIAL EN EL RÍO DE LA PLATA**

*Por Ricardo Dellacosta<sup>42</sup>*

Las grandes carretas fueron el único medio de transporte de personas y de carga durante siglos en la parte sur del Virreinato del Perú, luego Virreinato del Río de la Plata.

Las carretas se introdujeron en el Tucumán y en el Río de la Plata, efectuándole las modificaciones que pedía el terreno y el ambiente, aunque al principio imitando las que estaban fabricadas en la península Ibérica.

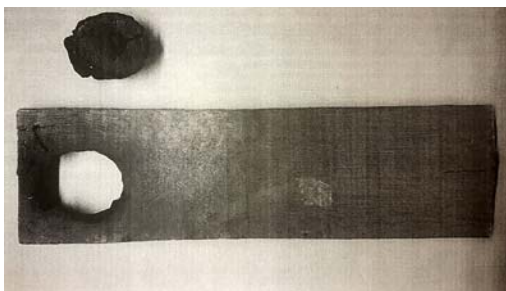
No existían medidas exactas para su construcción.

La madera se extraía de los extensos bosques de la zona chaqueña donde los diversos tipos de árboles otorgaban la variedad necesaria para construir las distintas partes del carruaje.

La preferencia era algarrobo colorado, la que previo cortado y entablonado para su secado y a los fines de lograr un mayor endurecimiento se sumergía en agua durante un periodo prudencial y luego se estacionaba en posiciones especiales para evitar o para darle ciertas formas específicas.

En la construcción de la carreta, todos los componentes eran de madera, por lo tanto no se usaba ningún elemento metálico.

Es fundamental destacar que los tramos y tirantes de madera no debían tener nudo alguno que a posterior debilitara su resistencia.



El nudo debilita al trozo de madera

---

<sup>42</sup> Secretario de la Estancia de Jesús María-Museo Jesuítico Nacional hasta el año 2017.

## *Camino Históricos de Córdoba*

En cuanto a las medidas y pesos debemos aclarar que las primeras estaban en varas castellanas y para los segundos en arrobas. Hacemos un detalle de la conversión:

### MEDIDAS:

La vara tiene la siguiente medida: 083,59cm

vara 1/2: 041,79cm

vara 1/3: 027,86cm

vara 1/4: 020,89cm

### PESOS:

1 arroba representa 11,502kg.

Son muy escasos los registros e información que existen sobre la materia específica, habiendo llevado a cabo un trabajo práctico, construyendo un esqueleto de la carreta se ha podido conformar las medidas.



Maqueta de una carreta colonial, con sus “muchachos” y la escalera

Existían dos tipos de Carretas:

- la de carga
- la de pasajeros

Empezaba la construcción de estas carretas con la viga principal que se llama pértigo. Esto es una viga -obviamente de madera- que tenía la siguiente medida: 6,6872 mts de largo, resultante de multiplicar la vara por 8, el ancho de 20 cm resulta de dividir la vara por 4 y el alto es la resultante de dividir la vara por 5, lo cual nos da el alto del pértigo de 16 o 18 cm. Sobre el pértigo se fija el entablonado que va a ser la base de la carreta y todo el resto de la estructura.

El entablonado era fijado sobre dos tirantes que medían 3,76 mts, que corresponde a 4 varas; estos se disponen en paralelos al pértigo; de esta forma se realiza la estructura base de la carreta quedando de 1,76 mts de ancho por 3,76 mts de largo.

Para seguir con la elevación de la construcción se fijaban entre 5 y 6 tablones por lado que tenían una vara de alto. Para dar mayor idea se adjunta el ya nombrado modelo N°2 que hace referencia a la estructura misma de la carreta.

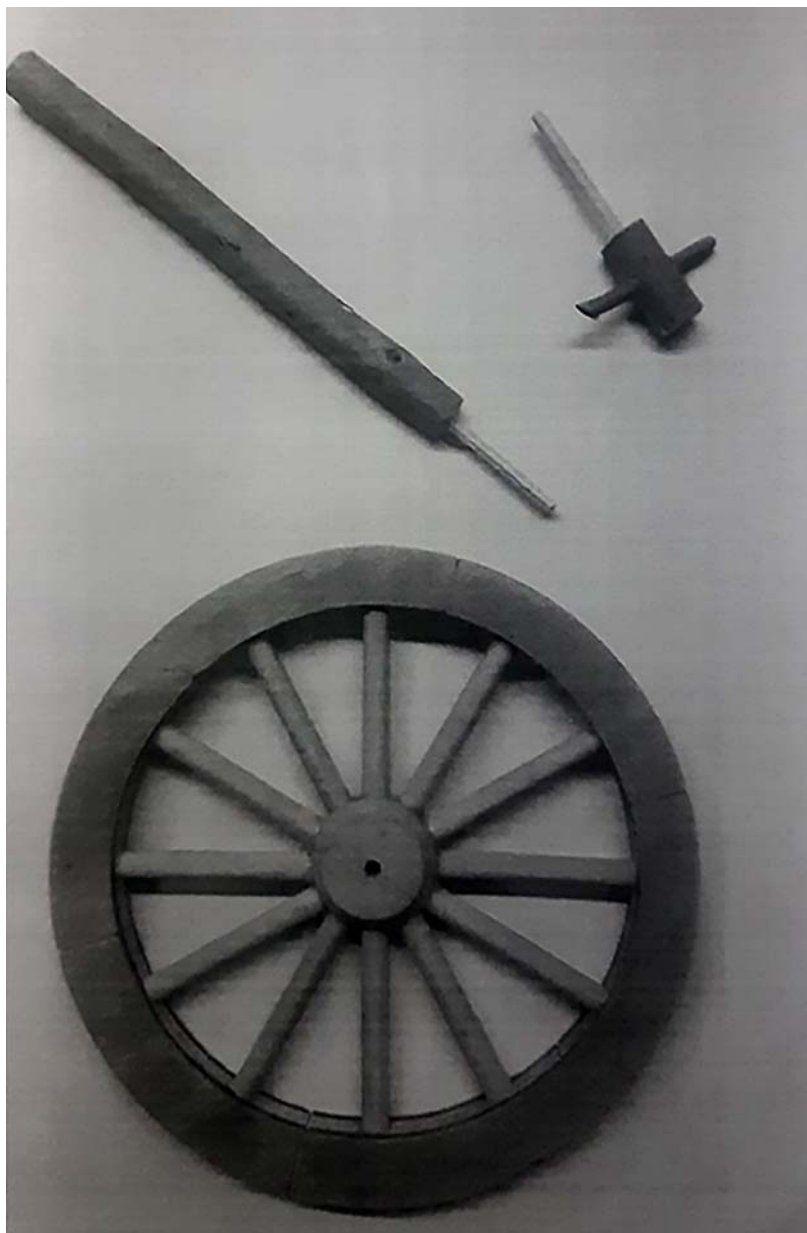
Los tablones se fijaban con varas transversales que se unían al otro lado de la estructura con varillas de mimbre que se moldeaban al calentarlas con vapor y que se le daba la forma de semicírculos.

Todo esto era atado con tiras de cuero perfectamente curtido.

Techo de carreta: este semicírculo se armaba con simból entretejido (planta autóctona del litoral) y se cubrían con cueros curtidos de grandes toros que evitaban el ingreso de agua en época de lluvia.

Debajo del pértigo va el eje de la carreta que encastraba en la masa de la rueda donde se insertaban 10 rayos perfectamente dispuestos y los cuartos que hacían la circunferencia para dar origen a la rueda.

La masa tenía una circunferencia de 50 cm y un largo de 60 cm. La rueda tenía de 2 ½ varas de alto, que hacen un total de 2,083 mts.



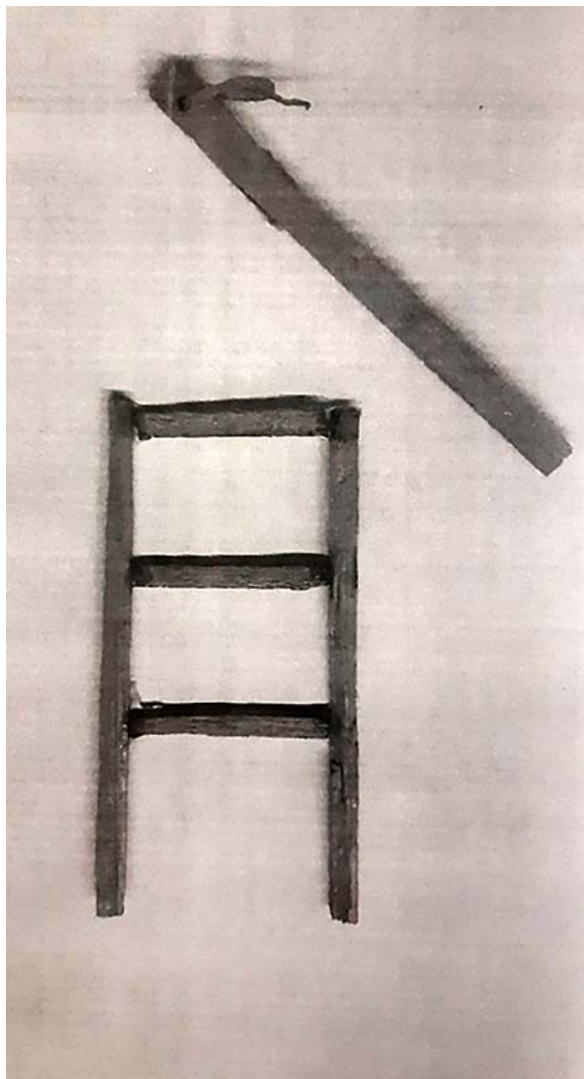
Rueda, eje y chaveta



Masa de una rueda con las caladuras para los rayos

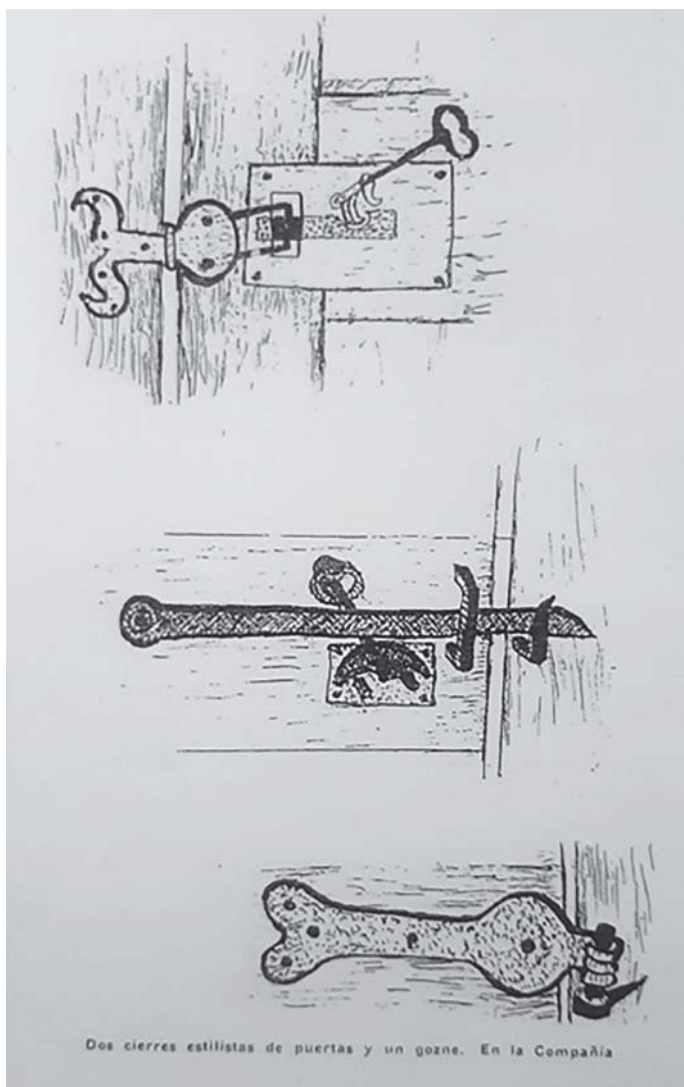
En ambas puntas de la carreta, tomada del pértigo, cuelgan dos tirantes que se llaman “muchachos”, se utilizaban para tener a nivel la carreta cuando se desataban los bueyes y en la parte posterior una pequeña escalera para el ascenso y descenso de los pasajeros.





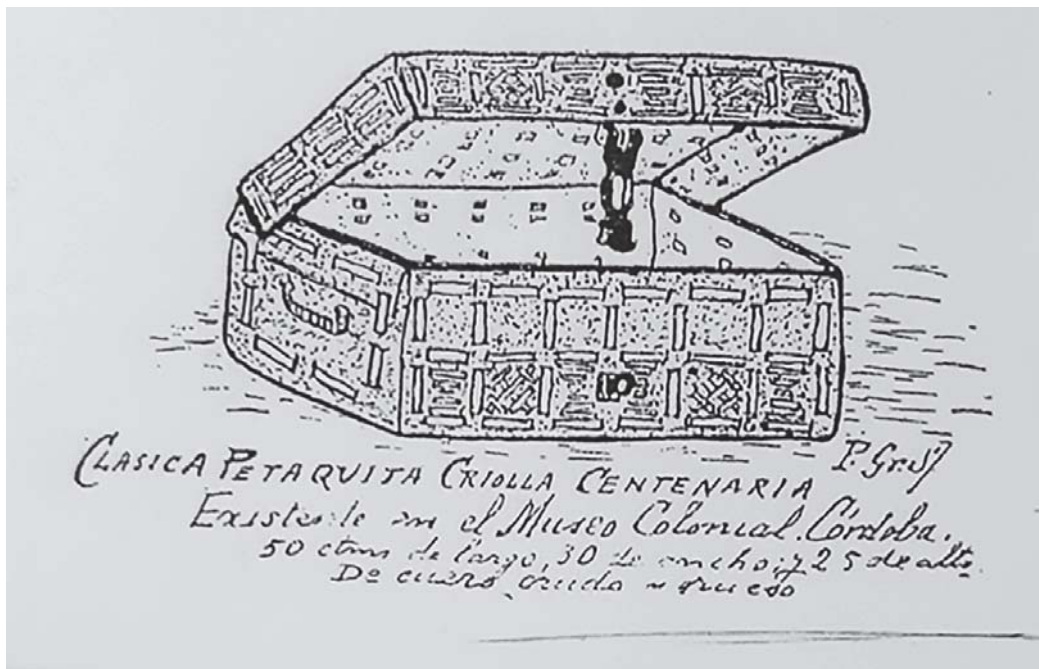
Muchacho y escalera trasera

Anteriormente mencionamos que también había carretas de pasajeros. Esta era totalmente forrada en mimbre con dos ventanas a los costados para facilitar la ventilación y contaba con una puerta trasera con llave.



Herrajes y cerraduras coloniales

Esta carreta tenía capacidad para trasportar hasta a 6 pasajeros, quienes se ubicaban enfrentados en hileras de 3 y los utensilios de uso personal se colocaban debajo de los asientos con las petacas que se muestran en la Figura N°7.

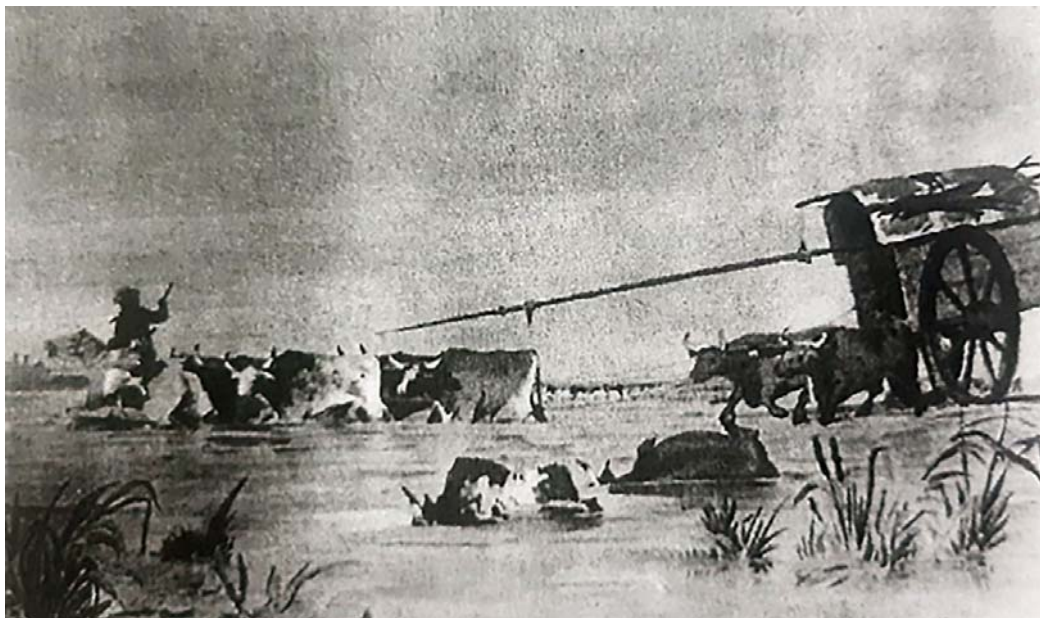


Petaca de cuero con cerradura metálica

Las carretas empiezan a circular a fines de siglo XVI. Puesto que su construcción llevaba un tiempo prolongado, el Gobernador de las Colonias del Río de la Plata don Ramírez de Velazco, le informa mediante carta al Rey que había ordenado la construcción de 40 carretas para el normal desplazamiento de las personas. Las carretas de carga que viajaban al Tucumán, trasportaban 110 arrobas, vale decir 1265 kg, y las del Alto a Mendoza 120 arrobas, que hacían un total de 1380 kg. Es curiosa la diferencia de pesaje entre el Bajo y el Alto ya que las carretas del Alto tenían una mayor huella para pasar, en cambio las del Bajo era más angosta la huella y las carretas se enganchaban con los pastizales y arbustos del monte; que eran las que viajaban al Norte.

Las carretas eran tiradas por cuatro bueyes: dos que estaban a ambos lados del pértigo y se los ataba al yugo con un pellón a los cuernos y amarrados con tientos de cuero para no lastimar al animal. Dos bueyes más eran atados con tientos de cuero delante de los descriptos anteriormente. En el caso de cruzar ríos se agregaban dos bueyes más, debiendo mantener

una distancia entre buey y buey de 20 mts de largo, siempre siendo unidos por los tientos de cuero. Los primeros bueyes que cruzaban los ríos y hacían pío en la orilla, incitaban a los otros cuatro bueyes a traccionar la carreta. Estas carretas eran llamadas los “perezosos de carga” por lo lento que marchaban.



Formación para vadear ríos y pantanos

El viaje de Buenos Aires a Córdoba con buen tiempo demoraba de entre 30 a 35 días. Normalmente se marchaba de noche hasta no más de las 10 de la mañana, momento que se detenían las carretas para darles tanto comida y descanso a los bueyes como así también a los mismos pasajeros. La marcha se iniciaba nuevamente en verano entre las 19 y las 20hs hasta las 5 de la mañana aproximadamente. En invierno iniciaban el viaje en carreta desde las 9 de la mañana hasta las 19 horas y que en algunos momentos debían descender los pasajeros y caminar para amortiguar un poco el frío, esto es lo que confirma en su diario de viaje por el Padre Jesuita J. Peramás.

Las carretas solían llevar dos fusiles y un pequeño cañón a modo de defensa por las investidas de los indios.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Un detalle que es importante destacar, y no menor, es determinar la altura de la carreta lo que hace necesario fijarse detenidamente en la figura N°9, en donde una persona se encuentra de pie apoyado en el pértigo que, suponiendo que tenía una altura promedio de 1,70 mt, hasta el pértigo daría la altura de 1,20 mt de alto. A eso se le debe agregar 80 cm más y -según dicen- una persona de estatura promedio cabría de pie en la carreta. Lo que hace un alto total de 3,70 mts.



Las carretas coloniales, como las aquí descritas, se utilizaron hasta fines del siglo XIX y, en lugares apartados, hasta principios del siglo XX

Finalmente deseamos agregar algo más: toda reparación en la carreta, hasta llegar a alguna posta donde pudiera atenderse bien el desperfecto, se realizaba atando fuertemente tientos de cuero que sujetaran las partes rotas. Un solución simple para la civilización del cuero, tal como era llamado el ámbito rioplatense en esos siglos.



Rueda de carreta reparada con tientos de cuero crudo

En este trabajo hemos intentado presentar algunos datos claves para entender a este medio de transporte histórico, a la vez, hemos construido una carreta en escala para poder aplicar lo que decían los libros y documentos consultados; concluyendo que a pesar de su figura pesada, su lentitud y la ausencia de comodidades, la carreta colonial fue un medio de transporte exitoso ya que se mantuvo exactamente igual durante casi 400 años de nuestra historia.



## PILAR Y RIO SEGUNDO, DOS VILLAS TURÍSTICAS DE ANTAÑO

Por Ángela Tabares

*“Para veraneos, los de antes. Entonces se descansaba, se respiraba aire puro, se gozaba de sedante silencio, se comía natural, aunque en exceso, se gastaba poco y se disfrutaba mucho. Las vacaciones estivales de antaño, aunque modestas y rodeadas de precariedad, eran gratificantes. La temporada comenzaba el 8 de diciembre, cuando los franciscanos bendecían las aguas del río y los bañistas acampaban en sus orillas. Cuando los árboles comenzaban amarillear, se apagaba el veraneo, los baúles se llenaban de recuerdos y se emprendía el regreso”.*<sup>43</sup>

Desde mediados del Siglo XIX disfrutar del tiempo libre, las vacaciones y el deporte eran prácticas reservadas a los sectores acomodados, como una forma de distinción y representación social. Las vacaciones significaban una forma propia de la intimidad social de estos sectores altos, una actividad simbólica no practicada, aún, por los sectores populares. Este grupo acostumbraba viajar a Europa -preferentemente Francia- donde se trasladaba toda la familia por varios meses.

El establecimiento del ferrocarril, a partir de 1870, promovió una mayor comunicación y permitió desplazarse, en menor tiempo, a distintos puntos del país, principalmente a los que se consideraban propicios para el descanso. Figuraban, entre estos, las sierras de Córdoba y Mar del Plata como los espacios de ocio más elegidos. En Alta Gracia y La Cumbre la empresa ferroviaria había construido hoteles para alentar el turismo. Estos puntos veraniegos en las sierras cordobesas eran recomendados por sus bondades para la curación de enfermedades y afecciones en las vías respiratorias.

Muchos veraneantes construían amplias casonas en los lugares, que por entonces eran puntos turísticos y pasar allí los tres meses estivales. Una costumbre introducida por los ingleses, que buscando descansar lejos del lugar de trabajo, construían quintas en los

---

<sup>43</sup> Moncaut, Carlos A. “Aquellos veraneos de nuestros mayores” en Todo es Historia, Buenos Aires, febrero 1994. p. 48.



suburbios de la ciudad. En la Argentina, después de la epidemia de fiebre amarilla, comenzó a ser una práctica más corriente.

## **Pilar y Río Segundo, villas veraniegas a fines del Siglo XIX y comienzos del Siglo XX**

Pilar y Río Segundo fueron trazados, como núcleos urbanos, por el Ferrocarril Central Argentino, que unía Rosario con Córdoba. Si bien, su antigüedad poblacional es mayor dado que ambos fueron habitados por grupos de aborígenes sedentarios en la lejana prehistoria, una etapa que finalizó con la llegada del conquistador español y su ocupación permanente, a partir de 1580, estableciendo estancias a los fines de la explotación económica. Estas tierras fueron muy buscadas por su proximidad a un curso de agua importante y al camino real. Pilar, sobresalía al poseer una capilla construida entre los años 1714 a 1734, que actuó como un germen poblacional.

La empresa del ferrocarril al construir estos centros poblacionales les otorgó un perfil de “lugar de recreo”, “para tomar campo” por la reputación de las aguas de su río, consideradas salutíferas en alto grado: “...un pueblo a orillas de tal río viene a llenar una necesidad de primer orden...”<sup>44</sup> afirmaba *El Eco de Córdoba*, desde sus columnas en 1872, conjeturando que, por esta causa, en los días festivos la concurrencia a dichos puntos de la campaña, sería numerosa y escogida.

Su consolidación como centros de esparcimiento veraniego comenzó a fines del Siglo XIX y se fortaleció con el ferrocarril. El tendido de las líneas férreas ofrecía mayor rapidez y seguridad a los viajeros que los polvorientos y tortuosos caminos rurales o de las postas, que debían recorrer en diligencias y carruajes. Otra ventaja fue la construcción del puente ferroviario sobre el Río Segundo (1870) salvando un importante obstáculo que se tenía hasta entonces. La compañía constructora ferroviaria, como estrategia para asegurar un pasaje más numeroso, estableció más horarios y trenes expresos a horas cómodas y convenientes, tanto de ida como de regreso a estos puntos.

*El Eco de Córdoba* informaba, en julio de 1873, que inmediatamente se hiciera entrega de las tierras que le correspondían: “la Compañía procederá a la formación de una hermosa villa o pueblo de recreo, en el paraje de Río Segundo, para las familias, que será para

---

<sup>44</sup> *El Eco de Córdoba*, Córdoba, noviembre 30 de 1872. p.3.

Córdoba lo que San Fernando o las Conchas es para Buenos Aires”<sup>45</sup>, añadiendo:

*“Con ello ganamos todos, porque tendremos donde ir a pasar momentos de placer, aspirando aires vivificadores a las hermosas orillas del río y bajo sus frondosos sauces. La empresa pondrá entonces un servicio de trenes expresos. Deseamos que cuanto antes se levante el hermoso pueblo de recreo en el Segundo.”*

Los periódicos cordobeses publicaban avisos de venta de estancias próximas al Río Segundo y completaban la descripción de la edificación con el paisaje que las rodeaba y que invitaba al descanso<sup>46</sup>:

*“...bastante monte, un delicioso baño, tanto en el río como en las casas, de agua corriente, hermosos parrales, un lindo patio adornado por una gran cantidad de flores delicadas y por fin, una gran alameda”.*

De las crónicas que publicaban los periódicos podemos advertir que ya a partir de 1878 se mencionan familias que venían a pasar las vacaciones en estos lugares aumentando a partir de 1880.

Gran número de familias se preparan ya para salir al campo el mes próximo. Parece que los puntos principales de veraneo serán Cosquín, Jesús María, Río Ceballos, el Río Segundo y Alta Gracia. Que se diviertan todos, deseamos, y que se acuerden cuando estén en su reino de los pobres cronistas que aquí quedan en el yunque, haciéndose chicharrón con el calor.<sup>47</sup>

Ese año *La Carcajada* informaba que ya habían llegado familias de la capital. Comenzó la costumbre de publicar los nombres de las familias que marchaban a veranear, como: el general Arredondo y su familia, el intendente De la Serna quien en 1884 venía a pasar los días de carnaval a Río Segundo. Las familias: Bouquet; Gordillo; Señoritas Ambrocía y Lucía Funes; familias de Moyano; de Moscoso; Dr. Ortiz y Herrera y Dr. Roque Funes y Sra.; Señorita Amalia Ortiz y Herrera.<sup>48</sup> Opinaba este periódico, que los

---

<sup>45</sup> El Eco de Córdoba, Córdoba, julio 1 de 1873.

<sup>46</sup> La Carcajada, Córdoba, diciembre 12 de 1878.

<sup>47</sup> La Carcajada, Córdoba, enero 4 de 1880.

<sup>48</sup> El Interior, Córdoba, diciembre de 1884.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

ferrocarriles conducían cada día la salida de personas que se iban al campo e infinidad de familias que llegaban, por ese medio de transporte, desde Buenos Aires, Santa Fe, Rosario y Córdoba.

En 1885 El Eco de Córdoba, publicaba

*“Los rigores de la canícula comienzan a dejarnos despoblada la ciudad. En esta época del año cada uno arregla sus valijas y se marcha al campo, en busca de aire fresco, puro y descanso. Los puntos más concurridos serán: Río 2°, Jesús María, Río Ceballos y Cosquín.”*<sup>49</sup>

En febrero, del mismo año, ampliaba:

*“En este delicioso y cómodo punto donde pasan la estación del calor varias de nuestras distinguidas familias se hacen preparativos a fin de pasar momentos agradables en los tres días próximos de carnaval. Se nos dice se organizarán paseos a caballo y otras cosas más. Este sábado partirán de esta, varias jóvenes y varias familias.”*

En abril de 1887 se abría la estación de Pilar lo que significó la llegada de más veraneantes a este punto y de inmigrantes españoles que se dedicaron a formar quintas de frutales otorgándole un perfil de lugar de quintas muy apreciado.

Ese año, en Río Segundo se abría un hotel de dos plantas frente a la estación. Ante la gran demanda de alojamiento las casas particulares alquilaban habitaciones para aquellos que venían a pasar el fin de semana o los días de carnaval. En los avisos que publicaban se advertía que no se recibían enfermos. Así lo comprobamos al leer una nota que el diario La Libertad publicaba:

*“En la semana pasada llegaron a esta, las últimas familias de una larga lista de turistas. Ya nadie falta y no se encuentra en toda la población una sola habitación desocupada. Hasta las más modestas han sido ocupadas. Esto da una idea de la gran cantidad de paseantes que este año visitan Río 2°. Las en otro tiempo desoladas calles de esta Villa, presentan hoy una animación entusiasta y en todas partes se siente el movimiento y la vida de*

---

<sup>49</sup> Ídem, Córdoba, febrero 8 de 1885.

*los grandes centros. Tanto en Pilar como en Río 2º llegan familias a tomar campo, por lo que se han convertido en un vergel, todas las casas están ocupadas, no cesando los pedidos de familias tanto de la provincia como fuera de ella.”<sup>50</sup>*

Señalamos que eran las vías férreas el camino de este turismo de antaño tanto para dirigirse a las Villas de Pilar y Río Segundo como a las serranías. Pronto se abrió una nueva ruta. El 6 de julio de 1889 se otorgaba a los Señores Guillermo Colson y José Ferrari la concesión para construir el ferrocarril desde la estación Río Segundo hasta Alta Gracia. Al año siguiente, estos señores transfirieron la concesión al Central Argentino. La línea se inauguró el 25 de julio de 1891.

De esta manera se abría otra ruta al turismo, las familias que viajaban en el Central Argentino, desde Buenos Aires y Rosario, descendían en esta estación y desde aquí partían hasta Alta Gracia, que ya había cimentado su fama de lugar de descanso y contaba con un gran hotel.

Las Villas de Pilar y Río Segundo continuaban siendo uno de los lugares preferidos para el veraneo. A principios de enero de 1890, La Carcajada titulaba: “Nos quedamos solos”

*“Es tal la cantidad de gente que se marcha al campo a veranear, que al presente se nota escasez de familias. En cambio, están animados y concurridos los puntos como, Totoral, Jesús María, Río Segundo, Pilar, Cosquín, Alta Gracia y otros que son los predilectos para salir a tomar campo las familias.”<sup>51</sup>*

## **Los veraneantes y sus prácticas sociales**

Para los pobladores residentes en estas tranquilas Villas, el descanso estival no era una preocupación o el viajar a las sierras, ya que el ambiente en el que vivían era propicio para un descanso reparador, próximos a un río caudaloso de aguas cristalinas, con la sombra de enormes arboledas centenarias, quintas con toda clase de frutales y un sinnúmero de acequias que recorrían el pueblo otorgándole, además de belleza, una frescura incomparable. Unido

---

<sup>50</sup> La Libertad, Córdoba, 10 de enero de 1898.

<sup>51</sup> La Carcajada, Córdoba 5 de enero de 1890.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

todo a la tranquilidad y monotonía que se vivía en estas poblaciones. Y era eso, lo que buscaban los veraneantes que llegaban desde otras provincias y ciudades.

La estación veraniega comenzaba en diciembre, con los primeros calores y se extendía hasta marzo. El ferrocarril trasladaba a los veraneantes los que eran aguardados, en la estación, por carruajes que los trasladaban a sus residencias. Estas, que habían estado cerradas todo el invierno, abrían sus grandes ventanales y todo el personal que trabajaba se ocupaba de la limpieza, regar las quintas, preparar los caballos. Todo se animaba con la llegada de los visitantes.

De las familias, de los sectores acomodados, que cada año se instalaban en Río Segundo, entre fines del Siglo XIX y las primeras décadas del XX, podemos mencionar a las familias: de Buenos Aires: familias de Loredo, José Santillán Vélez y Villarruel. De Tucumán: familias del doctor Veray, de los señores Gutiérrez, Clarié y Carlos Santillán Velez. De Rosario: del doctor Sölhe; y de Córdoba, las familias de Beltrán, Lacroix, Malbrán, Aliaga, Ferreira, Colodro, Quintero, del doctor Justo Luque, de la Colina, de Ferreira, Campillo, Luna, Olmos, Páez, y Pitt, Maldonado, del Corro, Soaje, Ledesma, Viramonte, Ferrari, Niesi, Pizarro, Venegas, Rueda, Tagle, Vocos.<sup>52</sup>

En Pilar, las familias de Reina, de Lagos, Lazcano, Benza, Oliva, Olmedo, Rabellini, Garzón, Romagosa, Ticera, Vaca, Cortez Fúnez, Guzmán, Echenique, Fernández, Palacio, y Colombres, muchos de estos ya se los consideraban residentes porque tenían sus propiedades.

Estos actores sociales, si bien eran temporales en el lugar, constituyeron otro grupo que contribuyó a la construcción social del núcleo poblacional a partir de sus prácticas sociales, espacios de sociabilidad, y de una activa participación en el quehacer político, institucional y religioso de cada Villa.

Los veraneantes rompían la monotonía de estos tranquilos poblados con sus bailes en las casas de familia, tertulias, cabalgatas por el pueblo, retretas en la estación, picnic a orillas del río.

Como mencionamos anteriormente, desde estos apacibles lugares de descanso mantenían una activa comunicación con la ciudad capital actuando como corresponsales de los más importantes periódicos cordobeses, en los que en repetidas oportunidades

---

<sup>52</sup> Los Principios, Córdoba, enero 15 de 1909.

solicitaban a las autoridades provinciales alguna mejora edilicia en las principales instituciones, o peticionaban por necesidades en el municipio. Incluían, periódicamente, extensas crónicas sobre todos los eventos sociales que realizaban. Así lo expresaba desde la Libertad en 1890:

*“Entre las familias que toman campo en la floreciente Villa del Pilar, la animación da principio y el buen humor se deja sentir. Por el momento, la apreciable y distinguida Señora Jacinta de Olmedo ha iniciado la temporada de recibos en la hermosa casa-quinta que allí posee, estando estos muy buenos, como es indudable, dada la amabilidad y obsequiosidad tanto de ella como de su esposo, razón por la que todos los concurrentes se retiran gratos y complacidos por los buenos ratos que allí pasan.*

*El Pilar promete este año estar bien como el año pasado.”*<sup>53</sup>

Al año siguiente, en otra publicación se informaba:

*“Por los preparativos que hemos visto, en Pilar y Rio Segundo, que se hacen, como por el entusiasmo que se nota en las familias, es de esperar que los días de carnaval se pasaran solo bien en estas dos poblaciones.*

*Habrà bailes, paseos, comidas, corridas de sortija, corso y otras diversiones. Por lo tanto los que quieran pasar momentos agradables no tienen más que hacer que encaminarse hacia la estación y tomar un boleto para dichos puntos.”*<sup>54</sup>

Año tras año continuaban estos lugares siendo elegidos para la recreación y diversiones. En 1911 el diario La Voz del Interior publicaba:

*“En este concurrido punto de veraneo de nuestra campaña se suceden día a día y con halagüeños éxitos toda clase de paseos, picnic, cabalgatas, corsos, retretas, bailes, paseos al puente y tertulias...”*<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> La Libertad, Córdoba, 16 de enero de 1890.

<sup>54</sup> La Carcajada, Córdoba, febrero 8 de 1891.

<sup>55</sup> La Voz del Interior, Córdoba, febrero 26 de 1911.

En 1915, La Voz del Interior hacía una crónica de lo que sucedía en Pilar:

*“Este simpático pueblito se divierte. Para comprobar este acierto basta comprobar las fiestas llevadas a cabo, las que demás estar hacer constar se llevaron a cabo en medio de mayor entusiasmo y de la más franca alegría. La cabalgata que se tenía preparada y en las que se cifraron las más justas y halagüeñas esperanzas se llevó a cabo dirigiéndose los excursionistas a la Villa Río 2° y regresando al anochecer después de haberse recorrido las principales calles de esta Villa. Como los ánimos estaban dispuestos para la diversión porque según se ha dicho lo que más cuesta es la amenización. Habiéndoles parecido insuficiente el rato de amena charla tenido resolvieron por unanimidad reunirse esa noche en la plaza de la Villa, haciéndolo así pasáronse unas horas de alegría. Dos reuniones se llevaron a cabo después una casa de la familia de Carré y otra en la de Venegas. Igualmente lúcidas, destacándose las finas atenciones prodigadas en ambas: Tanto en la una como en la otra se hicieron números de música y de declamación que mucho agradaron a la concurrencia. Entre los numerosos números destacáronse las piezas tocadas con todo arte y sentimiento en la guitarra por la Sta. Mercedes Cortez Funes y los recitados en forma tan sentida por la Sta. Matilde Avendaño. Las declamaciones en forma magistral por la Sta. Clara Virasoro y las piezas ejecutadas en el piano con toda maestría por la Sta. Elena Carré. Concurrieron a ambas reuniones las familias de Carré; Venegas; Cortez Funes; Avendaño; Virasoro; Garzón; Romagoza; Ortiz; Vazquez; Boneo y otras.”<sup>56</sup>*

Otras prácticas sociales que realizaban los veraneantes, eran los festejos del carnaval. Se divertían por las siestas con verdaderas batallas con baldes de agua, hacia la tarde era el corso en el primer boulevard, con carrozas alegóricas, se arrojaban flores y serpentinas a su paso. Por la noche el festejo terminaba en bailes en casas de familias.

Los días de carnaval ofrecían mayor movimiento

*“El carnaval estará de rechupete en algunos puntos como Jesús María, Totoral, Río Segundo y Alta Gracia. Allí se bailará, se paseará, se comerá, se hará*

---

<sup>56</sup> Ídem, febrero 12 de 1915.

*corso y lo que es más comfortable aún se formarán muchos compromisos. En Río 2º, sabemos, que hay muchísimo entusiasmo, lo mismo que en el Pilar, por lo que es de esperar que aquello estará... ¡Dios Padre Celestial! Por manera que todos los que quieran divertirse pasando un buen carnaval no tienen sino que marcharse a cualquier de los puntos indicados, seguro que de ellos regresarán más contentos que obispo que se ha consagrado.”<sup>57</sup>*

En 1891 se publicaba:

*“Los días de carnaval no pueden haberse presentado más bellos. De Córdoba vinieron varios jóvenes con carruajes adornados, recorrían nuestras calles arrojando flores en alguna casa de familia correspondiendo ellos de igual manera.*

*Comparsas entonaban canciones al aire libre. En Río 2º aunque no se ha presentado como en años anteriores no ha dejado de haber brillo en sus fiestas. Baile corso, paseos campestres, han sido fiestas muy concurridas.”<sup>58</sup>*

Otras celebraciones eran las que se realizaban en honor a la patrona del pueblo de Río Segundo -Nuestra Señora de Lourdes- en los primeros días de febrero y la de la Virgen del Pilar, en dicha villa. Durante estas celebraciones las señoras veraneantes se ocupaban del arreglo del templo, en tanto sus hijas integraban los coros. Eran frecuentes para estas épocas de fiestas patronales que los veraneantes efectuasen donaciones de altares o imágenes de santos, los que eran bendecidos en estos momentos tan significativos para el pueblo, y como una forma de reafirmar la pertenencia de los miembros de este grupo social a la comunidad, por más que no vivieran de manera permanente. Terminadas las ceremonias religiosas, eran frecuentes las cenas y bailes en las casas de familias.

Comparando las publicaciones que se realizaban de ambos pueblos podemos advertir que en Río Segundo los veraneantes eran más proclives a las fiestas, bailes, etc. en tanto en Pilar, si bien se realizaban estos eventos, eran más propensos al recogimiento y a la vida familiar. Así lo corroboramos al leer:

---

<sup>57</sup> Ídem, febrero 16 de 1890.

<sup>58</sup> La República, Córdoba, 2 de marzo de 1891.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

*“Es el ambiente familiar que caracterizó a este pueblo, lo que impide que su actividad social sea proficua en fiestas que han resultado encantadoras por el ambiente de intimidad que las presidía evocadoras de aquellas reuniones de antaño continúan sucediéndose las fiestas en la Villa. La temporada se encuentra en su apogeo han llegado familias de Buenos Aires y Rosario. Mañana piensan reunirse en lo de Venegas con los caracteres sobresalientes de otras veces y la amabilidad que caracteriza a la distinguida familia rosarina.”<sup>59</sup>*

Otra práctica era la del baño en el río que se efectuaba al atardecer.

Después de almorzar se realizaban prolongadas siestas, que comenzaban a las 2 de la tarde hasta que pasara el calor, los chicos eran los más reacios a las siestas según cuenta Jorge V. Lescano en su delicioso libro:

En 1918 por una Ordenanza Municipal, se reglamentaban los lugares para el baño: del puente ferroviario a la izquierda las damas y a la derecha los varones y multa a quien se bañara sin el traje respectivo.

En 1919 los vecinos se quejaban porque no se cumplía la Ordenanza del año pasado que daba un límite a los bañistas de distinto sexo los cuales a partir del puente debía servir como separación:

*“Numerosas familias respetables que dispuestas a pasar un rato alegre en ese titulado balneario tienen que retirarse indignados porque es imposible su acceso por el abuso que cometen cierto elemento masculino que desde temprano se posesiona de ese local y que con sus actos ocasiona serios disgustos a quienes no están acostumbrados a soportar cuadros de tal naturaleza.”<sup>60</sup>*

La temporada estival finalizaba en marzo cuando las familias regresaban a la ciudad y se cerraban las casonas:

*“Estos puntos veraniegos hasta ayer concurridos y alegres, al presente principian a convertirse en silenciosos, tristes y aburridos. Y no es que el*

---

<sup>59</sup> Los Principios, Córdoba, enero 24 de 1915.

<sup>60</sup> Ídem, febrero 14 de 1919.

*aspecto de la campiña haya cambiado, puesto que el panorama sigue hermoso, lo que hay es que las familias que tanto hacían para dar animación con paseos, cabalgatas, etc. han iniciado su retirada a la ciudad. He aquí la causa de la calma y el silencio. Y es de sentir, ya que los meses de Marzo y Abril son los mejores para tomar campo”<sup>61</sup>*

En 1920, en Río Segundo se produjo una epidemia de bubónica que provocó la ausencia de veraneantes. A partir de esta fecha observamos que son muy escasas las crónicas sobre veraneantes las que irá mermando notablemente y podemos afirmar, y de acuerdo a testimonios orales recogidos, para mediados del 1935 ya no arribaban veraneantes a Pilar y Río Segundo.

Varios factores provocaron este final: El Tren de las Sierras había comenzado a correr el 30 de julio de 1890 hasta La Calera; alcanzó San Roque el 10 de octubre de ese mismo año; el 24 de diciembre de 1891 estaba en Cosquín, y el 11 de junio de 1892 tocaba Cruz del Eje, lo que permitía mayor acceso a las sierras.

En 1915, se construyó un puente carretero sobre el Río Segundo; este también permitió los desplazamientos a distintos lugares del país y favoreció el turismo hacia las sierras. La crisis del 30, con sus consecuencias económicas y sociales para el país en general y para su oligarquía agro-exportadora en particular, afectó esta modalidad de turismo, que también entró en crisis. Para Río Segundo significó el comienzo de la pérdida de su prestigio como lugar de veraneo.

Entre 1935 y 1937 se pavimentó el camino Buenos Aires-Córdoba, hoy ruta Nacional N° 9 abriendo así nuevas posibilidades para el turismo junto al nuevo medio de transporte: el automóvil.

En el año 1953 se construyó el dique Los Molinos que provocó una bajante de importancia en el caudal de agua del Río Segundo. A partir de la década de 1960, el turismo en el Río Segundo quedó limitado a picnic los fines de semana a sus orillas.

Se fue una época y un modo de vivir, cuando Pilar y Río Segundo eran importantes centros turísticos. Sólo queda recordar aquel tiempo de las felices vacaciones de nuestros mayores.

---

<sup>61</sup> La Libertad. Córdoba, 9 de marzo de 1899. CDBM.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Efrain U. Bischoff (*La Voz del Interior*, 23 de enero de 2010) En una nota titulada “La Historia y el turismo”, cita unos versos de José Menéndez Novella (español 1865-1926) quien vivió muchos años en Córdoba y publicaba bajo el seudónimo de “Gil Guerra”.

Su poema “*Solos*” publicado el 4 de enero de 1899, hoy nos hará sonreír:

*“Ya ni cuatro docenas de personas / en Córdoba se quedan./ Todos se han ido  
ya con viento fresco/ con rumbo hacia las sierras/ huyendo del calor, de los  
mosquitos,/ y de los focos de la luz eléctrica,/ en torno de los cuales/sinnúmero  
de insectos ya vuelan./ Ya no quedan en Córdoba/ cien personas siquiera./ El  
pueblo está desierto enteramente./ La plaza San Martín está desierta/ y la banda  
de música que al aire/vibra con sus acordes y lo alegre/sólo toca a la noche/  
sus conocidas piezas/para que las escuchen vigilantes/de facción, atorrantes  
y niñeras”.*

*“El pueblo está desierto enteramente; / ni dos docenas de personas quedan.  
/ Todos se fueron ya con viento fresco/o a por él hacia las sierras/huyendo del  
calor, de los mosquitos, /y de los focos de la luz eléctrica. / Los tranvías de  
córdoba/ ni pasajeros muchas veces llevan, / ni un alma se pasea por las  
calles/ y la plaza de noche está desierta/ Sólo quedamos ya los periodistas, /  
empleados y tal vez sirvientas. / Gente, vamos, de poco más o menos/ que ya  
no veranea. / Los demás emigraron, / con rumbo hacia las sierras/huyendo del  
calor; / de los mosquitos/ y de los focos de la luz eléctrica, / según ya lo decimos/  
y algunos de los sastres, / zapateros, de los parientes pedigiñeños/ y acaso de  
las suegras. / Y así al pueblo han dejado tan desierto/ y a la plaza de noche  
tan desierta/ y así la banda provincial no toca/ sino para que escuchen, ay!  
Sus piezas/ los vigilantes de facción/ y acaso, / dependientes simpáticos de  
tienda/ que salen a tomar un poco de aire/en tranvía, de a pie o en bicicleta.”*

*“Qué cuadro triste es el que ahora/nuestra ciudad presenta/ al forastero que  
visita Córdoba/de paso hacia las sierras. / Es la historia de todos los veranos,  
/ la emigración eterna y sempiterna. / Aquí sólo quedamos/tres o cuatro  
docenas/ de hombres a quienes nada, / ni los calores aterran, / y poco les  
importan los mosquitos, y los insectos en la luz eléctrica. / A mí el verano ya  
me importa poco/ y hasta me burlo así de él”.*

*Gil Guerra Añadía*

*“Post scriptum: Advierto a los lectores/ que a pesar de lo dicho otra me queda/  
y el mejor día subo al tren y váime/con rumbo hacia las sierras...”*

## **Bibliografía:**

### **Libros:**

Bischoff, Efraín U., La historia y el turismo en la *Voz del Interior*, Córdoba, sábado 23 de enero de 2010.

Boixados, Cristina. Los caminos del turismo, *La Voz del Interior*, Córdoba, domingo 29 de enero de 2006.

Moncaut, Carlos Antonio, Aquellos veraneos de nuestros mayores, en *Todo es Historia*, febrero 1994, págs. 48 a 65.

Vocos Lescano, Jorge, *El tiempo más hermoso*

### **Diarios:**

*La Voz del Interior*, Córdoba, febrero 26 de 1911.

*El Eco de Córdoba*, Córdoba, noviembre 30 de 1872. p.3.

*La Carcajada*, Córdoba, diciembre 12 de 1878.

*La Carcajada*, Córdoba, enero 8 de 1880.

*La Libertad*, Córdoba, enero 4 de 1900. pág. 2. c. 5.

*La Carcajada*, Córdoba, enero 5 de 1890.

*Los Principios*, Córdoba, enero 15 de 1909.



# EL PUESTO DE “SAN MIGUEL” UNA PROPUESTA DE SENDERO HISTÓRICO PATRIMONIAL, ENTRE ALTA GRACIA, PAMPA DE ACHALA Y TRASLASIERRA (1754-1892)

*Por Carlos Alberto Crouzeilles*

## **Introducción**

La presente ponencia, es fruto del trabajo colaborativo y de la inquietud que tuvieron dos instituciones nacionales: la Dirección Regional Centro de la Administración de Parques Nacionales<sup>62</sup> y el Museo Nacional de la Estancia Jesuítica de Alta Gracia y Casa del Virrey Liniers.<sup>63</sup> Entre las razones que justificaba el trabajo conjunto es que ambas instituciones comparten el mismo interés patrimonial sobre el “puesto de San Miguel” que, ubicado en la actual jurisdicción del Parque Nacional “Quebrada del Condorito”, formó parte del sistema productivo de la Estancia de Alta Gracia.

En términos generales, el objetivo de este trabajo es poder reconstruir una parte de la historia de ese puesto que, a posteriori de la expulsión de los religiosos de la Compañía, se fue reconfigurando como un importante establecimiento rural cuyo propietario fue un destacado miembro de la elite gobernante de Córdoba.

Desde un punto de vista más bien acotado, nuestro objetivo específico será avanzar en la posible reconstrucción de un proceso histórico que tenga en cuenta: la ubicación y extensión territorial del puesto, sus diferentes titularidades, la funcionalidad como núcleo complementario de Alta Gracia que, a posteriori de 1829, se estructuró como una unidad productiva independiente.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Dependiente del Ministerio de Ambiente y Desarrollo sostenible de la Nación. (+) info: [www.argentina.gob.ar/parquesnacionales/quebradadelcondorito](http://www.argentina.gob.ar/parquesnacionales/quebradadelcondorito)

<sup>63</sup> Dependiente del Ministerio de Cultura de la Nación. (+) info: <https://museoliniers.cultura.gob.ar/>

<sup>64</sup> De forma subsidiaria con el relevamiento que ya viene realizando el Área de Patrimonio del Museo Nacional, se pretende avanzar en la evolución de su estructura edilicia. Por ende, hasta el momento solo haremos referencia a la poca información que brindan las fuentes documentales en cuanto a: la estructura edilicia en general, la ubicación temporal/espacial de las habitaciones y las medidas y funcionalidad de los espacios

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El marco temporal aquí presentado se inicia en 1754<sup>65</sup>, con la compra que los jesuitas hicieron del puesto de San Miguel -en el “Potrero de Argel”- y concluye hacia el año 1892<sup>66</sup> cuando encontramos la última referencia documental de lo que venía siendo un importante núcleo productivo ganadero, ahora en manos de los herederos de su antiguo titular, el ex gobernador de Córdoba, Carmen Alejo Guzmán (1815-1884).

Respecto al estado de la cuestión, el informe que ahora presentamos es deudor directo de un trabajo señero sobre la pedanía Santiago, en el Valle de Punilla, llevado a cabo por Liliana de Denaro (2007); en tanto que, son varios los historiadores que directa o indirectamente cubrieron el tema “tierras y/o puestos” en las estancias jesuíticas de Córdoba durante el periodo previo y posterior a la expulsión de los religiosos. Entre ellos, podemos mencionar a: Page (1998) y a Benso y Signorile (2004) para la estancia de San Ignacio de los Ejercicios; a Núñez (1980) para la estancia de Santa Catalina; a Sarria (1992) y a Piana (2020) para la estancia de La Candelaria y a Piana (2017) para la estancia de Caroya. Menos fueron los que, interesados sobre la territorialidad<sup>67</sup> de la estancia jesuítica de Alta Gracia, analizaron la ubicación y/o funcionamiento de los puestos ganaderos. Aquí podemos señalar dos casos puntuales en donde las referencias son más bien acotadas y de carácter general: el libro de Page (2004[2000]) y un artículo de Marchoff y Gugliardo (2003). En el primero de los casos, si bien el autor realiza un mapeo de los puestos (Page, 2004[2000]:36) y, dentro del dispositivo utilizado, señala correctamente la ubicación aproximada de San Miguel no cita, a lo largo de su libro, ninguna documentación respaldatoria sobre la compra y toma de posesión que los jesuitas hicieron de él y solo hace algunas referencias a su devenir histórico a lo largo del siglo XVIII y XIX.<sup>68</sup> Desde una perspectiva metodológica diferente, que tiene en cuenta la relación dialéctica entre paisaje y uso; Marchoff y Gugliardo (2003:30-31) van a señalar la estabilidad de algunos de los puestos jesuíticos de nuestra

---

<sup>65</sup> “Testimonio de la venta que don Francisco Javier Garay otorgó a favor de la Compañía de Jesús de la Estancia de Argel” en: Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba (en adelante: AHPC) Esc. 2, Leg. 24, Expte. 17, Año 1754.

<sup>66</sup> “Testamentaria de Alejo Carmen Guzmán” en: AHPC, Civil 2, Leg., 3, Expte. 19, año 1885.

<sup>67</sup> Para el tema tierras antes del periodo previo a la donación que Alonso Nieto de Herrera realiza a la Compañía de Jesús en el año 1643, ver: Page (2004[2000])

<sup>68</sup> Entre ellas realiza una mención, en base a una deficiente transcripción documental de Grenón (1929), sobre la titularidad del puesto/estancia en manos de Victorino Rodríguez luego de su participación en el conato contrarrevolucionario de 1810. Ver: Page (2004[2000]:165)

estancia (San Ignacio, San Antonio, Achala y Santiago) pero advierten que “los restantes presentan secuencias incompletas o directamente no pudieron ser analizados a través del tiempo...” poniendo como ejemplo el puesto de San Miguel del cual solo mencionan un único registro en base a los datos que brinda el inventario de los bienes al momento de la expulsión de los religiosos.<sup>69</sup>

Teniendo en cuenta los vacíos, los escasos de datos o lo acotado de los trabajos específicos y valorando la importancia que gradualmente se le viene adjudicando a la territorialidad/puestos/estancia es que, proponemos realizar los siguientes avances que nos permitan realizar los siguientes aportes:

- Recuperar esta historia compartida y fragmentada a fin de enriquecer y poner en valor este sitio histórico-patrimonial, a partir de nuevos elementos, que permitan culminar la serie y ampliar la información que tenemos sobre los puestos jesuíticos de la estancia hasta el momento de la expulsión.
- Visualizar como se fue desarticulando el vínculo entre el puesto de San Miguel y la estancia de Alta Gracia a partir de una trayectoria que recorre, la administración de los jesuitas, la familia Rodríguez y la familia Guzmán; siendo este último dueño un destacado miembro de la elite política local.
- Recuperar el espacio territorial y la funcionalidad de este centro productivo que, de puesto subsidiario a un núcleo central, paso a ser un emprendimiento productivo con vida propia.
- Realizar un recorrido sobre la titularidad de los diferentes propietarios y las referencias edilicias/funcionales que se produjeron entre mediados del siglo XVIII y fines del siglo XIX.<sup>70</sup>

A fin de ordenar el desarrollo de nuestros objetivos específicos y dentro los límites temporales anteriormente señalados, hemos dividido nuestro informe sobre el puesto/estancia en cuatro etapas:

---

<sup>69</sup> Esta carencia no es casual. Durante el desarrollo de la primera etapa de nuestro escrito justificaremos esta ausencia en el libro contable.

<sup>70</sup> En este último punto, los cambios que figuran en el registro documental, deberán ser cotejados con el relevamiento actual del sitio que viene llevando a cabo el responsable del Área de Patrimonio del Museo Nacional, Arq. Antonio Sabatté.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

- 1º etapa 1754-1773: comienza con la compra y toma posesión del puesto por parte de los jesuitas y culmina hacia el año 1773, cuando de ser gestionada por una serie de administradores reales producto de la expulsión de los religiosos, en 1767; Alta Gracia será comprada - en remate público - por José Rodríguez.
- 2º etapa 1773-1829: comienza con la compra encubierta que Antonio de Arredondo y Victorino Rodríguez realizan, por medio de un testaferrero y con la previa división territorial del bien. Rodríguez quedará como propietario del sector en el cual está ubicado a nuestro puesto el cual, luego de su muerte en 1810, será heredada por la viuda de este para, finalmente, ser vendida a Francisco Guzmán.
- 3º etapa: que va desde 1829 hasta 1892 y en la cual: Francisco Guzmán y luego su hijo, Carmen Alejo, se convierten en propietarios de San Miguel. Con la muerte de Carmen Alejo, acaecida en 1885, Francisco Guzmán (hijo mayor de Carmen Alejo) se hará cargo en nombre propio y de su familia de la administración de dicho establecimiento agropecuario.

Respecto al uso de las fuentes inéditas y tomando los recaudos necesarios respecto de quien, como, porque y en qué contexto se construyen los discursos; hemos consultado los siguientes repositorios documentales: Archivo Histórico de la provincia de Córdoba, Archivo del Arzobispado de Córdoba y el Archivo del Museo Nacional de la estancia Jesuítica de Alta Gracia.

### **San Miguel, los jesuitas y la administración del rey, entre 1754 y 1773.**

Como ya fue señalado por otros autores, entre las principales características de las estancias ganaderas de la Compañía en Córdoba figura, además del ideal de autarquía, del uso intensivo de la mano de obra esclavizada y de la construcción de obras edilicias y de infraestructura, toda una serie de puestos periféricos cuya lógica estuvo sujeta a la generación de un excedente que tuvo, como destino final, la venta de ganado mular a Potosí, el abasto de carne, lana o cuero a la propia estancia y el sustento económico de alguno de los establecimientos de la Compañía en el ejido urbano. En estos puestos ganaderos, a veces administrados por capataces esclavos, encontramos: una serie grandes corrales de piedra y ensenadas y -en algunos casos puntuales- una vivienda precaria.<sup>71</sup>

En referencia a la estancia de Alta Gracia, durante gran parte del siglo XVIII, dicho establecimiento rural contaba con un número variable entre ocho y nueve puestos de los cuales, alguno de ellos, tenían como antecedente lejano la merced de tierras dadas a Juan Nieto a pocos más de una década de la fundación de Córdoba.<sup>72</sup> Otros, como San Daniel, Las Mansas o el Rodeo de Orco,<sup>73</sup> tuvieron solo algunas referencias puntuales en el registro; en cambio, el puesto de San Miguel -“en el potrero de Argel”- si bien no se encuentra mencionado en ninguna parte del libro contable durante el periodo jesuítico, si figura en el inventario luego de la expulsión de los religiosos, en agosto de 1767. ¿Cómo explicar tamaña inconsistencia? La respuesta a este interrogante es bastante sencilla. Según nuestra propia documentación, el “puesto de Argel o San Miguel” fue comprado en octubre de 1754<sup>74</sup> en tanto, la toma de posesión, ocurrió en diciembre del mismo año.<sup>75</sup> Ahora bien, la última visita que realiza un superior religioso a la estancia de Alta Gracia a fin de auditar el libro de cuentas, ver el estado general de la unidad productiva y verificar el stock ganadero de cada uno de sus puestos es de diciembre de 1753<sup>76</sup> (por ende, y esto cae de maduro, no pudo estar registrado San Miguel cuando en la última auditoria registrada todavía no había sido comprado este puesto).

---

<sup>71</sup> A modo de ejemplo, en el puesto de Achala (que también forma parte de la jurisdicción del Parque Nacional y fue un puesto de la estancia de Alta Gracia) encontramos la siguiente referencia: “...Ytem, un quarto de piedra y barro, techado de paja; que tiene de largo, quatro y medias varas; de ancho, quatro quarta varas y de alto dos y quarta...” en: Tanodi, et. al. (2011:308)

<sup>72</sup> “La compañía de Jesús pide posesión de más tierras en Achala, que se le dieron en merced” En: AHPC., Esc. 2, Leg. 3, Expte. 4. Año 1674 y 1675, f. 5r. Juan Nieto, escribano público y “benemérito de la conquista” es quién, a principio de la conquista de nuestro actual territorio, recibe inicialmente la merced de tierras del valle de Paravachasca, que será el núcleo original desde donde se consolida y expande posteriormente la estancia de Alta Gracia. Para más detalles sobre este largo proceso, ver: Grenón (1929) y Page (2004 [2000])

<sup>73</sup> Archivo del Museo Nacional Estancia Jesuítica de Alta Gracia (en adelante: AMNEJAG), Libro de Cuenta de la Estancia Jesuítica de Alta Gracia, 2º parte, año 1723, f. 188r.

<sup>74</sup> “Testimonio de la venta que don Francisco Javier Garay otorgó a favor de la Compañía de Jesús de la Estancia de Argel” en: AHPC., Esc. 2, Leg. 24, Expte. 17, Año 1754.

<sup>75</sup> “La Compañía de Jesús demanda la posesión judicial de las tierras denominadas de Argel” en: AHPC, Esc. 2, Leg. 24, Expte. 19, Año 1754.

<sup>76</sup> AMNEJAG, Libro de Cuenta de la Estancia Jesuítica de Alta Gracia, 2º parte, año 1753, fs. 86v-87v. Los puestos que están registrados durante esa visita son: Potrero, San Antonio, Santiago, Achala, San Ignacio, San Joseph, Potrerillo y Alta Gracia propiamente dicha.

Vendida, por el sargento mayor don Francisco Xavier Garay, a “los reverendos padres de Compañía de Jesús” por un monto de 1500 pesos, la toma de posesión se llevó a cabo el 23 de diciembre de 1754, cuando

*“...Yo el capitán don Francisco de Medina, juez comisionario para la posesion de dichas tierras de dicho potrero, para el cumplimiento de dicha posesión, vine a este dicho paraxe y hallándose presente el sargento mayor don Francisco Xavier Garay...para lo qual tome de la mano al padre Antonio de Castillo, procurador del Colexio Máximo de la Compañía de Jesús de la ciudad de Cordova y en nombre de su majestad, que Dios guarde y en fuerza de la comizion a mi contenidas en estas foxas, le di la pozezion y tenencia de dichas tierras de Arxel...y en señal de ella, se paseó por dichas tierras y como señor y dueño arrojó piedras y arranco yerbas...”* <sup>77</sup>

Un detalle de interés, según uno de los objetivos específicos de nuestro informe, es la superficie territorial del puesto que “...*al parezer y según hemos reconocido [era de] quatro leguas de ancho y lo propio de largo...*” <sup>78</sup>

A raíz de la Pragmática Sanción del rey Carlos III, entre julio y octubre de 1767, los jesuitas fueron desalojados de sus respectivos establecimientos y expulsados del territorio americano inventariándose, en algunas unidades productivas, además de los bienes y esclavos, los puestos ganaderos con el nombre del capataz y su status jurídico (libre o esclavo). En el caso de San Miguel -ubicado según la descripción a cuatro leguas del puesto de Achala– su capataz era José Mariano López y el stock ganadero arrojó un total de: 485 yeguas; 90 potrillos y potrancas; 107 caballos; 21 mulas “mansas”; otras 27 mulas, entre 1 y 2 años; 5 burros “hechores”; 261 cabezas de ganado vacuno y 136 terneras y terneros. A este número aproximado de cabezas de ganado se le sumaba “...*una ensenada o corral de piedra de una quadra en quadro de largo y ancho... [y] un corral con ochenta y quatro varas de [tachado: fondo] largo y treinta ocho de ancho...*” <sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> “La Compañía de Jesús demanda la posesión judicial de las tierras denominadas de Argel” en: AHPC, Esc. 2, Leg. 24, Expte. 19, Año 1754, f. 2v y 4v.

<sup>78</sup> “Testimonio de la venta que don Francisco Javier Garay otorgó a favor de la Compañía de Jesús de la Estancia de Argel” en: AHPC, Esc. 2, Leg. 24, Expte. 17, Año 1754, f. 1v.

<sup>79</sup> “Testimonio de los autos del inventario de los bienes de los jesuitas expulsos de esta ciudad de Córdoba pertenecientes a la Estancia de Alta Gracia (año 1767, anotado 1771)” en: AMNEJAG, “Estancia de Alta

Luego de la expulsión de los religiosos, en 1767, la estancia de Alta Gracia comienza a ser gestionada por una serie de administradores reales que, por su mala administración entra en decadencia. Hacia 1771, con la constitución de la Junta Municipal de Temporalidades de Córdoba <sup>80</sup> se lleva a cabo un relevamiento general ordenado por su presidente, Cayetano Terán Quevedo, a fin de establecer las causas de esta decadencia. Fruto de este pedido será el informe redactado por Dalmacio Vélez y en el cual, a la mala administración, se le suma la acusación que pesa sobre Fernando Fabro<sup>81</sup> respecto de la venta “...*de todas las mulas mansas...*”<sup>82</sup> y, en relación a los puestos, a que “...*el ganado que se inventario al tiempo del secuestro de esta estancia, todo lo acabaron de llevar a Córdoba y [que] las matanzas de la casa y que el ganado que se halla en todos los puestos... es el que cojiendo de los cimarrón hizo reponer el alférez don Pedro Bermudez...*”<sup>83</sup> Una de las consecuencias de estos desajustes será la unificación de la ración dada a sus trabajadores con la parte que le es asignada al puesto de Achala.<sup>84</sup>

### **San Miguel y la familia Rodríguez, entre 1773 y 1829.**

En 1773, la estancia de Alta Gracia fue adquirida por José Rodríguez quién, hasta el momento de su muerte, ocurrida en 1786, todavía no había saldado la deuda asumida por su compra. Ante la falta de pago de la deuda inicial y bajo la acusación de haber cometido una serie de irregularidades durante la administración de su hijo Manuel; en 1796, la estancia de Alta Gracia fue sacada nuevamente remate a un precio menor a su última tasación. El mejor postor de aquella subasta fue, sin embargo, Juan del Signo quién, al momento de

---

Gracia” (Es copia del AHPC. Esc. 2, Leg. 40, Expte. 6, f. 198 r. y v.). Parte de este inventario fue transcrito y reproducido por: Page (2004[2000]:122-124; 220-228)

<sup>80</sup> Hacia 1769, la corona española va a ordenar la conformación de una serie de juntas superiores para la administración y liquidación de los bienes de los religiosos. Una de estas juntas superiores, que tenía su asiento en Buenos Aires, tuvo como subsidiaria a la junta municipal de Córdoba que, conformada en 1771, entrará muchas veces en tensión y conflicto con su inmediato superior.

<sup>81</sup> Fernando Fabro, teniente del rey, será el responsable militar de la expulsión de los jesuitas de Córdoba y el primer custodio de los bienes puestos a disposición luego del extrañamiento de los religiosos.

<sup>82</sup> Page (2004[2000]:133-135; 228-229)

<sup>83</sup> Citado en: Page (2004[2000]:228)

<sup>84</sup> “Dalmacio Vélez, rinde cuenta de la administración a su cargo de la Estancia de Altigracia, año 1771” En: AMNEJAG “Estancia de Alta Gracia, 1772, Informe Dalmacio Vélez” (Es copia del AHPC. Esc. 2, Leg. 42, Expte. 2, f. 29r.)

verificar los detalles de la entrega de la estancia declaró ser el testafarro de Antonio de Arredondo y de Victorino Rodríguez (otro de los hijos de José). Ambos ya habían pactado de ante mano la división de la estancia en dos partes “...[correspondiendo] para don Antonio de Arredondo los cuatro puestos principales, San Antonio, El Potrero, Santiago y San Ignacio, con todas sus mulas, crías y haciendas, con más la mitad de los esclavos de dicha estancia y para [Victorino] Rodríguez los demás bienes muebles y terrenos de la dicha hacienda...”<sup>85</sup>

Es a causa de esta primera partición de Alta Gracia que existe la idea generalizada que la compra realizada por Santiago de Liniers a Victorino Rodríguez, en febrero de 1810, incluyo la parte correspondiente al puesto de San Miguel. Sin embargo y ajustándonos a lo declarado por la viuda de Victorino, durante el embargo de bienes de su esposo y la posterior testamentaria de Carmen Alejo Guzmán, veremos en un sencillo análisis comparativo de las fuentes que está consideración carece de fundamento.<sup>86</sup> En el primero de los casos, el 20 de agosto de 1810, es decir a pocos días del fusilamiento de Victorino por su participación en el conato contrarrevolucionario; su esposa Felipa Tagle expresó “...*que perteneciente a su marido, a excepción de la estancia nombrada San Miguel con sus haciendas, no tenía otros bienes...*”<sup>87</sup> En tanto la testamentaria de Carmen Alejo, haciendo un recuento de los anteriores propietarios, señala:

*“...Esta estancia de “San Miguel” ubicada en la sierra alta de Achala, pedanía de Nono, departamento de San Alberto, la que perteneció a las temporalidades de los padres jesuitas, expulsados en el siglo pasado, fue comprada por el señor Francisco Guzmán a la viuda de don Victorino Rodríguez, doña Felipa Tagle y a su hijo el presbítero don Emilio Rodríguez, según consta de la*

---

<sup>85</sup> Citado en Page (2004 [2000]:144). No es objeto central de este informe profundizar sobre los conflictos de la familia Rodríguez ante el no pago de la estancia. Para una mayor referencia sobre este punto, ver: Page (2004 [2000]:139-147). De Denaro (2007:41) sostiene que entre los demás terrenos de la dicha hacienda que son posesión de Victorino Rodríguez, se encuentra San Miguel. De nuestra parte, documentos posteriores que la autora también cita, muestran claramente la titularidad y continuidad de este bien en manos de Victorino y, a su muerte, de su familia.

<sup>86</sup> Page (2004[2000]:165) en base a una documentación mal transcrita del padre Grenón (1929) que no cita, abona, en un pie de página, la misma postura de no inclusión de San Miguel en los bienes comprados por Santiago de Liniers.

<sup>87</sup> “Victorino Rodríguez, embargo de bienes”, AHPC, Esc. 4, Leg. 46, Expte. 7, año 1810, f. 3r.

*escritura privada otorgada por este en treinta de octubre de 1829 y se comprende en la venta dicha estancia con las dimensiones que consta de la mensura de Don Dalmacio Vélez y Don Diego de las Casas, incluyese el terreno denominado de “Gero” excluyendo de la venta un pedazo de terreno vendido por el mismo a Don Antonino Moreno y otros pedazos vendidos por su padre Don Victorino...” [el subrayado es nuestro] <sup>88</sup>*

Estas dos consideraciones que, parecerían una prueba suficiente sobre el proceso de titulación de la estancia, se ve reforzada en abril de 1817, cuando Emilio -administrador del establecimiento e hijo del extinto Victorino- le dirige una carta al provisor y gobernador del obispado de Córdoba.<sup>89</sup> En ella, pide autorización para el funcionamiento de una capilla pública “...en el lugar de San Miguel situado en la sierra de esta ciudad...” con el objetivo “...de proporcionar el alivio de todo aquel crecido vecindario que la mayor parte del año se queda sin misa por la distancia que hay a las capillas de San Xavier, Nono, Alta Gracia...” y para ello señala que ha levantado “...una pieza de diez varas de claro, la que ya está al concluirse...” razón por la cual siendo necesaria para su normal funcionamiento la “...licencia del ordinario...” pide “...se digne a concedérmela con las calidades de patronato...” Instituida bajo la advocación de San Teresa y visto el informe previo del teniente de cura de San Xavier, sobre la conveniencia de levantar la capilla, el provisor del obispado de Córdoba le concede la correspondiente licencia para que pueda “...erigir la capilla publica que solicita en la cumbre de San Miguel...”<sup>90</sup> en tanto que, al mes siguiente, obtiene la autorización de la autoridad civil, mediante el decreto correspondiente firmado por el entonces gobernador Manuel Antonio de Castro.<sup>91</sup>

---

<sup>88</sup> “Testamentaria Alejo Carmen Guzmán” en: AHPC, Civil 2, Leg, 3, Expte. 19, año 1885, fs. 39v-40r.

<sup>89</sup> “Capilla de Santa Teresa en el lugar de San Miguel, cumbre de la sierra de Achala”, en: Archivo del Arzobispado de Córdoba (en adelante: AAC) Legajo N° 7, Tomo I, Año 1817, f. 1 [foliación propia]

<sup>90</sup> “Capilla de Santa Teresa en el lugar de San Miguel, cumbre de la sierra de Achala”, en: AAC, Legajo N° 7, Tomo I, Año 1817, f. 2 [foliación propia]

<sup>91</sup> “Capilla de Santa Teresa en el lugar de San Miguel, cumbre de la sierra de Achala”, en: AAC, Legajo N° 7, Tomo I, Año 1817, f. 3 [foliación propia]. Manuel Antonio de Castro, nació en Salta el 9 de junio de 1776. De profesión juriconsulto y con una extensa carrera política que incluyo ser consejero del virrey Cisneros, con la correspondiente sospecha del bando revolucionario, ocupó el cargo de gobernador intendente de Córdoba, entre marzo de 1817 y enero de 1820.

En cuanto a la información específica sobre San Miguel en este periodo, es poco lo que se conoce hasta el momento. Sabemos que, durante la administración de la familia Rodríguez, el puesto de San Miguel y el de Achala “...se hallan unidos en uno...” a fin de tener un mayor control sobre un stock ganadero (que está a la baja) y de reducir los daños referentes a un clima hostil y a los “...los insoportables daños que arrasan el progreso de las haciendas y son leones, tigres [y] multitud de buitres que las rodean...”<sup>92</sup>

### **San Miguel y la familia Guzmán, entre 1829 y 1892.**

Como ya fue señalado antes, hacia 1829, San Miguel fue adquirida por Francisco Guzmán. Será a raíz de la muerte de dicho propietario, acontecida en 1862, que la estancia paso a manos de su hijo Carmen Alejo; en tanto que, al fallecimiento de este último, ocurrido en 1885, su hijo mayor Francisco Guzmán (homónimo de su abuelo) fue nombrado como tenedor de los bienes familiares que se hallan en la pedanía de San Miguel, departamento San Alberto.<sup>93</sup>

La información que contamos de este periodo y que se corresponde con la testamentaria de Carmen Alejo (levantada a raíz de su muerte), nos sugiere que la superficie de la ahora denominada “estancia” se correspondió con las dimensiones que constaban en “...la mensura de don Dalmacio Vélez y Don Diego de las Casas...” pero que, hacia 1866, por un litigio entre Lucrecio e Inocencio Vázquez y el propio Carmen Alejo, el territorio de San Miguel de “...quince leguas, ciento una cuadra y seis mil cuatrocientas setenta y ocho varas cuadradas...” se dividió “...en dos partes iguales [atravesado] por una línea este a oeste...” correspondiéndole, a Carmen Alejo Guzmán, un total de “...siete leguas, ochocientas cincuenta cuerdas, diecinueve mil cuatrocientas ochenta y nueve varas cuadradas...”<sup>94</sup> del sector sur. En cuanto a lo edificado, la misma testamentaria de 1885 especifica que

---

<sup>92</sup> “Testimonio de la rendición de cuentas que hace Manuel Rodríguez como administrador de la Estancia de Alta Gracia, Año 03-X-1795 al 18-XI-1797” en: AMNEJAG, “Manuel Rodríguez 1776-1797” (Es copia del AHPC. Esc. 2, Leg. 92, Exp. 10, f. 42r.).

<sup>93</sup> Bautizado en la catedral de Córdoba, el 14 de marzo de 1863, su nombre completo era José Francisco Eulogio Guzmán y Yofre. Fue el primero de los muchos hijos e hijas que tuvo el ex gobernador Carmen Alejo Guzmán con Ignacia Yofre.

<sup>94</sup> “Testamentaria Alejo Carmen Guzmán”, AHPC, Civil 2, Leg. 3, Exp 19, año 1885, fs. 40r-40v. Según este nuevo encuadre San Miguel siguió perteneciendo a la familia Guzmán.

*“...lo edificado en el puesto principal de [entrecomillas: San Miguel] se compone: al costado sud dos piezas de siete varas de largo cada una, por cuatro de ancho, cuatro de alto con puertas de algarrobo al corredor y una ventana de reja al poniente; un corredor de todo el largo de las piezas de tres varas de ancho con pilares de adoves y [testado: pisos] de y [testado: lajas]. Las piezas son de dos tirantes con pie de gallo cada una barazón de madera de tabaquillo, techos de paja con barro revocado con greda y blanqueadas en buen estado...al costado oeste del patio otras dos piezas de ocho varas de largo por cuatro de ancho y cuatro y media de alto; tres tirantes con pie de gallo cada una con corredor de todo el largo de las piezas de tres varas de ancho, techos de paja, sin pisos y las paredes de adobe crudo como las anteriores...al costado naciente, otro cuarto de seis varas de largo por cuatro de ancho y tres varas y media de alto paredes, reboques y techos como las anteriores...Contiguo al anterior hay un galpón grande para guardar lana de diez y siete varas y media de largo por cuatro de alto y siete de ancho inclusive el corredor, paredes de piedra asentadas en barro...hay además dos piezas viejas que sirven de cocinas, en mal estado...dos ensenadas, dos trascorrales y un corral de ovejas, miden todos cuatro cuadras cien varas de pirca...”<sup>95</sup>*

En relación con la capilla vieja levantada por la familia Rodríguez -anteriormente señalada- no contamos con información sobre su continuidad; pero si conocemos, por medio del documento antes citado, que en el casco de la estancia o “puesto principal” se estaba construyendo un nuevo espacio para la oración y el culto<sup>96</sup> y que, para el año 1892, dicho establecimiento contaba con un “...oratorio decente que muchas veces se ha habilitado para la celebración de la santa misa y administración de los sacramentos...”<sup>97</sup> Finalmente

---

<sup>95</sup> “Testamentaria Alejo Carmen Guzmán”, AHPC, Civil 2, Leg. 3, Exp 19, año 1885, fs. 40v-41r.

<sup>96</sup> En un acuerdo aceptado por todos los herederos de la testamentaria de Carmen Alejo Guzmán, se convino “...excluir del inventario algunos ornamentos y demás útiles de la iglesia, destinados por el finado, para el oratorio en construcción que existe en la estancia de San Miguel...” en: “Testamentaria Alejo Carmen Guzmán”, AHPC, Civil 2, Leg. 3, Expte. 19, año 1885, f. 10r.

<sup>97</sup> Consideramos que este espacio referencial se correspondería potencialmente con el actual conocido popularmente como la “capilla”. Seguramente un posterior informe del arquitecto Antonio Sabatté podrá ayudar a confirmar o descartar esta hipótesis potencial.



y, relacionado con darle cristiana sepultura a los pobladores locales encontramos, a principios del mismo año, una solicitud realizada por propio Francisco Guzmán para hacer bendecir formalmente “...un pequeño cementerio...” que seguramente, ya venía siendo utilizado sin la correspondiente autorización.<sup>98</sup> Ubicado a unos tres kilómetros del casco de la estancia,<sup>99</sup> apremiado por la necesidad de contar con un campo santo bendecido y justificado por la distancia con otros cementerios, por “...los caminos sumamente fragosos...” que hay que recorrer hasta Nono, por los mayores costos económicos que implica y por estar “...menos espuetos a que con la traslación de los cadáveres...se pueda infestar la admosfera, por la gran distancia a recorrer...” El 23 de enero de 1792, el entonces vicario general del obispado de Córdoba, Uladislao Castellano<sup>100</sup> “...concede la licencia necesaria en derecho para que se bendiga el actual cementerio de San Miguel por el sacerdote que el señor Francisco Ignacio Guzmán pueda conducir a aquel punto...” pero aclarando que, el deberá ser el propio Guzmán o uno de sus dependientes el que llevará adelante “...un registro de las personas fallecidas que allí se sepultaren, poniéndose de acuerdo con el cura del Tránsito sobre el tiempo en que se ha de remitir las partidas para ser asentadas el respectivo libro [y] sujetándose, además, a las leyes canónicas y a las instrucciones del propio cura respecto de los casos en los que no se pueda conceder sepultura eclesiástica...”<sup>101</sup>

---

<sup>98</sup> “Cementerio estancia de San Miguel” En: AAC, Legajo, 7, Tomo II, año 1892, s/fs.

<sup>99</sup> Fue gracias al personal de Parques Nacionales y a los profesionales de la Dirección Regional Centro que pudimos visitar dicho cementerio en un contexto de muy difícil acceso.

<sup>100</sup> Conocedor de la zona, Uladislao Castellano, había nacido el 23 de noviembre de 1834 en la localidad cordobesa de Yacanto (ubicada en el Departamento San Javier y cercana a San Miguel). Desde 1888 y hasta 1892, fue provisor y vicario general de obispado de Córdoba. En septiembre del mismo año, fue nombrado obispo auxiliar de Córdoba por el Papa León XIII; en tanto que, al año siguiente fue consagrado arzobispo de Buenos Aires.

<sup>101</sup> “Cementerio estancia de San Miguel” En: AAC, Legajo N°7, Tomo II, año 1892, s/fs.

## **Bibliografía**

- Benso, Griselda y Signorile, Analía (2004) *La Estancia Jesuítica de San Ignacio de Calamuchita*. Córdoba, Argentina, Ediciones del Boulevard.
- De Denaro, Liliana (2007) *Pasado y presente del sur de Punilla. Pedanía Santiago*. Córdoba, Argentina, Talleres Gráficos de Corintios 13.
- Grenon, Pedro (1929), *Documentos históricos; Alta Gracia*. Primera Parte. Córdoba, Argentina, Archivo de Gobierno.
- Núñez, Calixto José (1980) *Estudio histórico e historiográfico de la estancia de Santa Catalina siglos XVII y XVIII*. Córdoba, Argentina, Dirección de Historia, Letras y Ciencias.
- Page, Carlos (2004 [2000]) *La estancia Jesuítica de Alta Gracia*, Córdoba, Argentina, UNC-UCC.
- Page, Carlos A. (1998) *La Estancia de San Ignacio de los Ejercicios. Calamuchita. Córdoba. Reconstrucción histórica del último gran establecimiento rural*, Córdoba, Argentina, Junta Provincial de Historia de Córdoba, N° 18.
- Piana, Josefina (Coord.) (2017) *El Real Colegio Convictorio de Nuestra Señora de Monserrat, (1687-1767)*, Córdoba, Argentina, SIMA Editora.
- Piana, Josefina (2020) *La Estancia Jesuítica de la Candelaria (1683-1767)*, Córdoba, Argentina, SIMA Editora.
- Sarria, Gustavo (1999) *La Candelaria. Una explotación jesuítica del siglo XVII*, Segunda Edición, Córdoba, Argentina, Ediciones el Copista.
- Marschoff, María y Gugliardo, Juan Pablo (2003) “Modelo predictivo de la ubicación y funcionamiento de los puestos de la estancia de Alta Gracia”. En: *III Jornadas de Historia de los pueblos de Calamuchita, Paravachasca y Xanáes (27-38)* Córdoba, Argentina.

## **Fuentes Editas**

- Tanodi, Branka (Coord.) *Temporalidades de Córdoba. Colegio Máximo de Córdoba. Estancias Jesuíticas. Inventario 1771, Secuestro de los Bines*. Archivo Histórico, UNC, Encuentro Grupo Editor, Editorial UNC, Córdoba, 2011.

## **Fuentes Inéditas:**

- Archivo Histórico de la provincia de Córdoba, (AHPC).
- Archivo del Arzobispado de Córdoba, (AAC).
- Archivo del Museo Nacional de la estancia Jesuítica de Alta Gracia, (AMNEJAG).



# **LAS SIERRAS CORDOBESAS, EL FERROCARRIL Y LOS EMPRENDIMIENTOS PARA EL OCIO, LA SALUD Y LA IDENTIDAD DE CLASE**

*Por Laura Valdemarca*

## **Resumen**

La ponencia abordará de manera comparativa y en mayor detalle, dos emprendimientos turísticos en el valle de Paravachasca vinculados al ferrocarril y mencionaremos un tercero también de estrecha vinculación. Por una parte, expondremos el más antiguo de los casos: el Sierras Hotel de Alta Gracia, inaugurado en 1908 por un comerciante de la Villa y luego vendido a la Compañía de Tierras del Ferrocarril Central Argentino, es el caso del turismo elitista. Seguidamente analizaremos un caso emergente en la cuarta década del siglo XX, un ejemplo del turismo sindical organizado por la Unión Ferroviaria: la Colonia Ferroviaria, conocida como Colonia Evita en la localidad de La Paisanita/La Isla a cinco kilómetros de Alta Gracia. El tercer caso, es el del Hotel Quinta La Florida también destinado al alojamiento de ferroviarios, pero del cual no hemos podido profundizar lo suficiente.

Los tres emprendimientos estuvieron estrechamente vinculados al Ferrocarril Central Argentino, luego Ferrocarril Bartolomé Mitre ya que éste era necesario para el traslado de los turistas hacia sus respectivos destinos. En todos los casos, también se vinculó el tiempo del descanso a la salud física y mental de los huéspedes. En el caso del Sierras, la Compañía del Ferrocarril Central Argentino arrendó durante 16 años el hotel a la Compañía de Tierras y Hoteles y en la Quinta fue directamente un emprendimiento empresarial del Central Argentino.

La ponencia plantea que el turismo se constituyó como un factor de diferenciación: una cuestión de distinción de clase en el caso de los ocupantes del Sierras y una cuestión de derecho en el caso de los ocupantes de la Colonia. En el caso de la Quinta Hotel La Florida al ser de gestión patronal y destinado al personal jerárquico también pudo marcar segmentaciones sociales en el proyecto ferroviario que eran muy propias de los ferrocarriles ingleses.

Para cumplir con los objetivos del IX Congreso, utilizaremos la idea de caminos en dos sentidos. En primer lugar abordaremos los caminos materiales que unieron ciudades y

turistas y fueron los del tren, los mateos, los automóviles y los colectivos, construidos en acero y quebracho, en ripio, tierra o macadam. Luego nos detendremos en las estaciones de ferrocarril y los recorridos que marcaron esos lugares, algunos nacidos a la vera de las vías férreas y finalmente los caminos simbólicos del turismo. Estos caminos marcaron gustos y diferencias en los consumos y generaron condiciones para la identificación y el fortalecimiento de identidades de clase tanto entre quienes frecuentaban el Sierras como entre quienes se dirigieron a la Colonia.

### **El turismo marca la diferencia**

El turismo como otros bienes a consumir implica posibilidades de tiempo para el ocio y disponibilidad de recursos económicos para concretar el proyecto de viajar. También marca un criterio de distinción y desde fines del siglo XIX, al menos en Argentina comenzó a convertirse en otro de los terrenos donde se marcaban las fronteras simbólicas entre las clases sociales. Tradicionalmente habían accedido a la actividad turística, grupos sociales que necesitaban distinguirse de otros y las prácticas de estos sectores dominantes económica y políticamente, la oligarquía argentina, como la denominó W. Ansaldi, se asimilaba a las de sus pares europeos: la playa y el mar o la montaña como espacios donde se purificaba el cuerpo de la contaminación, el trájín, el humo y los olores urbanos. El tiempo del ocio en lugares alejados de las ciudades marcaba una diferenciación entre un sector que accedía a ese bien y otro que no tenía ninguna posibilidad de disfrute del tiempo libre: los y las trabajadores. Esta cuestión, constituye por sí un elemento que genera la distinción en términos de Bourdieu: la materialización de una diferencia económica y cultural que permite a un grupo de individuos identificarse como comunidad al tiempo que excluye a otros de dicha comunidad, la distinción es un punto de referencia que construye las otredades (Fernández, 2022: 37).

Ejercitar actividades que establezcan fronteras entre los sectores sociales también impone reglas, modos, consumos y clasificaciones entre el buen gusto y el mal gusto, el gusto refinado y lo vulgar, generan especies de torres simbólicas que elevan a los individuos entre cuyos capitales está aquello considerado de buen gusto. Incluso separan a quienes han nacido en la élite del buen gusto y lo tienen como algo innato, de aquellos que pueden comprar bienes pero no han nacido entre los refinados, éstos harán un consumo pretensioso pero no legítimo (Hernández Lara, 2003). Quienes se encumbran para diferenciarse por

sobre los demás y establecen los criterios de legitimidad de los consumos también se jactan de un consumo desinteresado elevado por sobre los consumos prosaicos.

Hay así un consumo que por obra de quien tiene la capacidad de imponerlo, marca el gusto legítimo y por debajo de éste se encuentran los lugares del gusto medio y del gusto popular. Cada clase de consumo se desarrolla en un espacio social apropiado. Puede llegar el caso de que determinados gustos sean objeto de admiración, de apropiación o de burla por parte de otros sectores, de otras comunidades. Es muy probable también que frente a la amenaza de apropiación de algunos consumos propios de alguna clase, se cierren aún más las fronteras simbólicas, elevando barreras para deslegitimar a quienes pudieran acceder a ciertos consumos y ampliarlos así como diversificar sus gustos. Las artes visuales, la música, la danza y la literatura han constituido los criterios de distinción simbólicos entre refinados y vulgares. Las costumbres, los modales y las vestimentas constituyen otro muy importante factor de distinción. Las personas más educadas se asumen como aquellas que pueden disfrutar de los productos que requieren códigos específicos para descifrarlos y además guardan los comportamientos apropiados para su clase social. Adjudican a su vez, a las personas menos educadas, la capacidad de disfrute y comprensión de las artes menores.

Bourdieu se esmera por demostrar que, aún con el crecimiento de las capas medias y la generalización de la esfera del consumo, las diferencias de clase se mantienen, se reproducen e, inclusive, se acentúan (Hernández Lara, 2003). Las clases medias buscan consumir aquello legitimado por los dominadores, mientras que las clases populares hacen de la necesidad una virtud para desarrollar formas de vida que exaltan la fuerza, la virilidad y el hedonismo, entre otras características (Hernández Lara, 2003).

No podemos eludir el papel que las clases sociales, las organizaciones y los gobiernos han asumido en la construcción de identidades colectivas a partir de legitimar con sus acciones, diferentes fronteras de distinción se crean comunidades que ligan a los individuos integrados. Aunque en diferentes períodos históricos se han hecho esfuerzos por hacer valer sistemas de clasificación propios, lo cual cuando tiene éxito da lugar a la aparición de clases sociales e identidades colectivas y acciones políticas efectivamente existentes (Hernández Lara, 2003). También estas son construcciones en las que rige algún principio de pertenencia, de comunidad, aunque aceptamos que esos principios pueden ser permeables al paso del tiempo.

Hernández Lara (2003) cita que:

*“(...) el propio Bourdieu explicó, en una presentación de la versión japonesa de La Distinción, que toda su empresa científica estaba inspirada en la convicción de que la lógica más profunda del mundo social sólo puede captarse mediante el estudio de situaciones particulares, siempre y cuando se construyan como “caso particular de lo posible”, es decir, como configuraciones singulares que cristalizan en un determinado momento pero permiten comparaciones con otras configuraciones anteriores o posteriores de la misma sociedad o de otras sociedades (...).”*

Hacia este objetivo apuntaremos en esta primera aproximación en la que analizaremos ejemplos de distinción como son dos versiones del turismo local (Alta Gracia, Córdoba): el Sierras Hotel y la Colonia Ferroviaria Evita que representan respectivamente el turismo elitista y el turismo de trabajadores.

Quienes impusieron e imponen determinados gustos y consumos para marcar sus posiciones sociales y distinguirse en una comunidad se consideraron y consideran propietarios de una predisposición cultivada por la educación y dueños de competencias culturales como parte de su patrimonio e impusieron y siguen imponiendo hasta la forma de consumir esos bienes. Esta distinción es tal porque tiene su antípoda, el mundo vulgar, interesado e inmediato de quien no se ha cultivado ni ha nacido con las calificaciones para gustar de la cultura legítima. Evidentemente esto es una construcción social que queda expuesta a vulnerabilidades cuando se dan procesos de democratización de la educación y la ampliación del consumo que podrían llegar a desdibujar las fronteras que delimitan las clases y que establecen los principios de distinción.

La escuela, la tecnología y la capacidad económica, pueden generar condiciones de acceso a los bienes *legítimos* de la cultura, del placer y del gusto entre aquellos considerados subalternos y excluidos. En esta oportunidad, intentaremos exponer mínimamente la manera en que las políticas públicas y privadas generaron condiciones para consumos novedosos y cómo se democratizaron; veremos algunos elementos utilizados para su legitimación, justificación y apropiación por parte de las clases sociales y la cuestión de cómo un consumo elitista se convierte en un derecho.

Este planteo no deja de tener tensiones, si se asume que hay una alta cultura que debe ser

consumida por nuevos agentes sociales, tal vez se esté asumiendo que es parte de la esencia de la humanidad, de tal manera que hacer más humana la sociedad consiste en elevar el gusto de las personas hasta hacerlo puro (Hernández Lara, 2003). No obstante, de momento nos conformamos con car esta tensión y dejarla pendiente para desarrollar en otras oportunidades.

## **Caminos compartidos, destinos divergentes**

En este punto nos concentramos en los caminos que traían a los turistas y a otros pasajeros a la Villa de Alta Gracia. Se trataba del ramal Río Segundo- Alta Gracia, del FCCA llamado Bartolomé Mitre tras la nacionalización durante el primer gobierno de Juan D. Perón.

A poco de poner los pies en el andén, los destinos de los pasajeros que venían recorriendo los cientos de kilómetros desde Retiro, Rosario, Córdoba y muchas estaciones intermedias, se separaban.

Por un lado, estaban desde 1908 los turistas del Sierras Hotel, un turismo de lujo que le gustaba disfrutar y ostentar a la burguesía argentina. El servicio era el expreso del Rayo de Sol que salía de Retiro a las 21 horas, no tenía paradas ni trasbordos lo que aseguraba un viaje rápido y sin demoras. Los coches de pasajeros, los camarotes y el comedor ofrecían un servicio de lujo, sin sobresaltos y en condiciones de intimidad.

Desde 1921 se sumaron los turistas del Hotel Quinta La Florida, menos exclusivo pero destinado al personal más jerarquizado de la empresa del ferrocarril. Treinta y cinco años más tarde, el turismo de la zona dejó de ser una actividad reservada a la élite económica para expandirse hacia los trabajadores ferroviarios porque desde 1946 los afiliados a la Unión Ferroviaria pusieron sus pies en el andén para convertirse por quince días en turistas de la Colonia Ferroviaria Evita.

Otros pasajeros llegaron al centenar de hoteles menos lujosos y hosterías que se abrieron en Alta Gracia, también llegaban a visitar a los parientes en la época estival y muchos vinieron a trabajar en las minas o tratar sus enfermedades respiratorias.

Distintos caminos y medios de transporte los conducían a sus destinos de ocio y de trabajo y continuaban su trayecto en diferentes medios de transporte. Los huéspedes del Sierras subían a mateos, automóviles de alquiler y a sus coches particulares guardando las formas del recato y la distancia indicados por los mandatos de su clase. Los huéspedes del Hotel Quinta La Florida iban caminando o en un mateo si tenían demasiado equipaje ya



que su hospedaje estaba a unos pocos metros de la Estación. Los huéspedes de la Colonia se subían a unos colectivos de la propia Colonia en una algarabía feliz y ruidosa por los próximos quince días de disfrute que les aguardaban entre las sierras y ríos de La Isla.

Tras esta breve fotografía que nos permite imaginar estos arribos a la Estación Alta Gracia, vamos a detallar los recorridos del tren hasta llegar a la Villa.

### **El Ferrocarril Central Argentino, Ramal Río Segundo-Alta Gracia**

La línea del Ferrocarril Central Argentino comenzó a construirse en abril de 1863; el contrato se había firmado en tiempos de la Confederación con lo que el recorrido original era Rosario/Córdoba. El tendido era de trocha ancha y fue atravesando las siguientes localidades: a Cañada de Gómez distante 71 km de Rosario llegó en 1866, a Villa Nueva provincia de Córdoba y a 253 km de Rosario en 1867, a la ciudad de Córdoba arribó el 13 de marzo de 1870.

El servicio fue muy criticado por sus demoras e incumplimientos contractuales, originados en las presiones de la Central Argentine Railway -empresa por acciones con domicilio en Londres- que exigía garantías sobre sus inversiones, la emisión de nuevos empréstitos y la entrega de tierras adyacentes al tendido de vías. Las demandas se resolvieron a favor de la Compañía gracias a las presiones de empresarios argentinos, también interesados en el negocio especulativo que ofrecía el ferrocarril.

En 1870, también se concluyó el edificio de la Estación Rosario y el Central pasó a ser la línea de mayor longitud del país y la primera en unir dos provincias. En agosto de 1870 se habilitó el tramo entre Córdoba a Río Segundo y Laguna Larga (localidades separadas por 18 km. entre sí y Río Segundo a 41 km. de Córdoba).

Se iba completando un trazado que conectaba colonias agrícolas por crear y poblar con los puertos de Rosario y posteriormente de Buenos Aires. La unión del Central Argentino con Buenos Aires, si bien no estuvo planteada en el proyecto original, comenzó a diluirse por la compra de ramales y la fusión de empresas. En 1889 la Central Argentine Railway compró treinta kilómetros al Ferrocarril del Norte de Buenos Aires que hacía el recorrido Tigre/Retiro, este ramal fue muy significativo porque dejó en manos de la misma empresa la conexión Retiro/Rosario/Córdoba abriendo la posibilidad de conectar los puntos agrícolas de toda esa región.

Este crecimiento de la Central Argentine Railway que administraba el Central Argentino, incrementó sus necesidades de materias primas y fue así que en 1889 el ramal Laguna Larga, Río Segundo, se extendió hasta Alta Gracia reconocida por sus canteras de balasto, la piedra que se utilizaba para calzar los rieles y por la calidad de sus cales, micas y otros áridos.

El ramal pasaba por las localidades de Lozada y Rafael García que separaban a Río Segundo de la Villa de Alta Gracia. Río Segundo se convirtió en estación de primer orden como detallaremos oportunamente. La Villa de Alta Gracia, antes de ser tal era conocida como la Estancia de Alta Gracia, una propiedad originalmente jesuítica que tuvo varios propietarios tras la expulsión de la Orden en 1766, desde los Franciscanos hasta Santiago de Liniers cuyos herederos la vendieron a Manuel Solares, considerado fundador de la villa. Desde los tiempos de los jesuitas se había desarrollado como unidad productiva de alimentos y de cales y abasteció a los emprendimientos de la Orden como la Universidad y el Colegio Monserrat. Por otra parte, los parajes de estas serranías relativamente cercanos, habían servido de refugio a la burguesía cordobesa en las épocas de las epidemias de peste amarilla y de cólera, como relató Ramón J. Cárcano en su obra *Mis primeros ochenta años*.

Antes de pasar a detallar algunas de las características del destino Alta Gracia, nos detendremos en recuperar algunos detalles en torno a Río Segundo. La localidad como tal nació por la instalación de la Estación de Ferrocarril, aunque era un caserío a la vera del río Xanáes fundado sobre las bases de asentamientos de pueblos originarios de comechingones y sanavirones, sobre los cuales hay evidencias arqueológicas. Los dominadores españoles repartieron las tierras y las personas desde el siglo XVII, para asegurar la dominación y la extracción de recursos, y se fueron instalando sobre los senderos transitados por los originarios. En esos tiempos, el caudal del río Xanáes constituía una frontera natural y segura para los blancos en contra de los pueblos nativos del sur del río.

La Compañía de Tierras del Ferrocarril tras obtener las concesiones de tierras se dispuso a fundar colonias agrícolas y así nació la localidad/estación de Río Segundo y al frente, sorteado el río con un puente, la localidad de Pilar, otro caserío de los tiempos coloniales.

Una de las ventajas de Río Segundo fue y es su proximidad con Córdoba y Rosario, candidata ideal para el proyecto colonizador de la Compañía de Tierras del Ferrocarril.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

La fundación de la Estación se considera también la fundación del poblado que recibió el nombre de Río Segundo. La hegemonía de la cuestión agrícola para esta Estación la muestra el Ensayo de Máquinas Agrícolas realizado en diciembre de 1870, pocos meses después de la llegada del ferrocarril, incluso antes de que tomara forma el pueblo con sus manzanas, escuela, iglesia y delegación gubernamental.

El obstáculo del río Xanés se sorteó con varios puentes que fueron uniendo las colonias agrícolas. Algunos datan de comienzos del siglo XX y otros, con datos más fehacientes, de sus primeras décadas como el puente de Marull a Balnearia de 1928, el de Villa del Rosario de 1933, el de automóviles inaugurado en 1915 realizado en hierro con tecnología belga, y otros puentes ferroviarios sobre los cuales no tenemos mayores detalles: puente de La Curva, puente de la Villa del Tránsito, puente de los Despeñaderos y el puente entre Río Segundo y Pilar. La mayoría de los puentes ferroviarios, están hoy en desuso y con alto grado de deterioro, ya que algunos dejaron de utilizarse en 1978 con el gran desguace del sistema ferroviario que hizo el gobierno dictatorial. En el caso de Alta Gracia el último viaje del tren de pasajeros fue en 1978 y, el de , en 1993 con la privatización de los ferrocarriles y la destrucción de lo que quedaba de ellos durante el gobierno de Carlos Menem.

La Estación Alta Gracia llegó a tener ocho frecuencias diarias para el transporte de pasajeros y dos para el transporte de carga. Los recorridos coincidían hasta Río Segundo, la principal estación de envergadura y de ahí se bifurcaban. Había dos servicios de pasajeros: el Serranoche y el Rayo de Sol y aunque no hemos encontrado precisión en las estaciones el primero era el que se detenía en todas para recoger pasajeros, correspondencia y encomiendas.

En cuanto al servicio de carga hemos encontrado diferencias que ameritan seguir pensándolo ya que parece que eran dos: una con el mismo recorrido de los trenes de pasajeros y otro que desde Rafael García, desviaba a Bower para llegar a Córdoba. Algunos testimonios afirman que había un servicio directo de Retiro a Alta Gracia sin pasar por Córdoba, pero no hemos hallado precisiones. Algunos relatos sueltos informan que los trenes de carga solían llevar agua potable a Pilar y Villa del Rosario.

La Estación Alta Gracia era de primera categoría, otorgada por los servicios y la infraestructura para cumplirlos: tenía andén, boletería y sala de espera para pasajeros; despacho de encomiendas, depósito de locomotoras y de herramientas, tanques de agua para las máquinas, telégrafo, instalaciones sanitarias y casa para el administrador.

El numeroso pasaje que justificaba los ocho viajes diarios traía veraneantes de temporada, turistas de fin de semana, jugadores del casino, enfermos de tuberculosis para el Sanatorio Pattin, adquirido en 1946 por la Unión Ferroviaria para instalar su Centro Tisiológico Ferroviario de Alta Gracia luego ampliado a Policlínico Ferroviario.

También se hicieron más conocidas las cualidades climáticas de las serranías cordobesas y Alta Gracia ingresaba en ese conjunto de espacios privilegiados por su clima para el tratamiento preventivo de enfermedades respiratorias. Por ejemplo, en La Falda en 1898 se había inaugurado el Eden Hotel, un negocio que asoció clima, ferrocarril y expectativas de ocio de la burguesía argentina. Pionero en este tipo de empresa turística había sido el Hotel Bristol de Mar del Plata inaugurado en la década del ochenta del mismo siglo. Contemporáneo al Sierras Hotel lo fue el Club Hotel Sierra de la Ventana en la provincia de Buenos Aires inaugurado en 1910.

El turismo en esa época era consumo de los sectores privilegiados que durante el verano se apartaban de las ciudades cuya calidad de vida se afectaba por las consecuencias de la modernización económica con la proliferación de fábricas, muchedumbres y conventillos. Esta modernización, no siempre acompañada de infraestructura para sostener la calidad de vida de la burguesía, era amenazante para la salud y por eso se buscaban baños de sol en las playas o en las sierras. El ferrocarril que unía las principales capitales con esos destinos permitía llegar lejos, distanciarse, preservarse y generar un entorno de iguales para compartir los tres meses de calor extremo y luego visitar otros hoteles nacionales o extranjeros ya que esta clase disponía de ese tiempo que otros destinan al trabajo.

Entre 1946 y 1948 con el proceso de nacionalización, el Ferrocarril Central Argentino comenzó a llamarse Bartolomé Mitre tal como establecía la legislación, junto con el tren rodante, se nacionalizaron las propiedades inmuebles de variado tipo que tenía la empresa y los trabajadores que pasaron a depender de la Dirección de Ferrocarriles del Estado. Durante el peronismo se habilitó una escuela para aprendices que captó a los futuros trabajadores ferroviarios. En este marco se contextualiza el proyecto de turismo sindical, aunque sabemos que fue anterior a la llegada de Perón a la presidencia.

## **Un hotel de lujo en Alta Gracia**

En 1906 un comerciante instalado en Alta Gracia, Guillermo Franchini pensó en un nuevo negocio aprovechando su solvencia, sus contactos y la oportunidad para explotar la

## *Caminos Históricos de Córdoba*

conexión de Alta Gracia con Buenos Aires y Rosario. Compró a la propietaria Manuela Lozada y a sus hijos, diversas fracciones periurbanas por un total de cien hectáreas donde proyectó la Villa Pellegrini un barrio residencial situado al noroeste del asentamiento jesuítico. Al parecer la presencia de José Figueroa Alcorta en la presidencia de la nación habría facilitado la concreción del proyecto, aunque quedarán sin resolver éste y otros componentes de esta empresa que detallaremos más adelante.

En la Villa Pellegrini, Guillermo Franchini proyectó la construcción de un hotel lujoso que denominó Sierras Hotel, también procedió al loteo y venta de los terrenos adyacentes. Entre 1906 y 1908 se construyó la primera parte del edificio orientado hacia el norte para aprovechar el aire puro, el sol y la vista de las sierras azuladas al atardecer, principales atractivos de la promoción turística. El hotel originalmente de una planta, llegó a tener setenta y seis habitaciones de uno, dos y tres ambientes conectadas a galerías y patios aptos tanto para tomar baños de sol en verano y en los meses menos fríos del invierno. Contaba con parque, comedor y otros espacios comunes para la socialización de los visitantes. Asimismo, poseía casa para el administrador, una fábrica de hielo, proveeduría, huerta y lavadero a vapor.

En el Sierras se concretaron alianzas políticas, matrimoniales y empresariales, mientras los huéspedes presumían del uso no interesado del tiempo como marcaban las reglas del comportamiento burgués copiadas de sus pares franceses, italianos e ingleses durante los viajes que consideraban indispensables para la educación de sus proles. También se legitimaron las normas de la distinción social ejercitando el ocio aristocrático (Pastoriza y Piglia, 2012) como pasar largas temporadas para recuperarse de la vida mundana, codearse con ministros, nobles extranjeros, diplomáticos, empresarios y artistas mientras se hacía alarde del buen gusto distintivo de quienes se consideraban los notables argentinos, creando una comunidad de distintos y distantes y aparentemente desinteresadas personas.

Cuando Ramón J. Cárcano era gobernador se promulgó la Ley de Casinos y en 1913 el Sierras inauguró el suyo. Se instaló en un edificio construido para ese fin, extenso como para alojar la sala de juegos, un anfiteatro para conciertos, bailes y proyecciones del flamante invento del cinematógrafo, una sala de conferencias y salas para socializar mientras se tomaba un café o un aperitivo en un ambiente más distendido que el Comedor oficial del Hotel.

De este modo el Sierras Hotel conformó la oferta hotelera nacional basada en una arquitectura de estilo europeo, con espacios pensados para actividades recreativas para

hombres y mujeres de la alta sociedad argentina. Habitaciones lujosas, un séquito de personal alojado en las adyacencias del Hotel y siempre disponible para sus patrones eran parte del paisaje de este turismo. Las temporadas se prolongaban todo el verano y desplegaban los mismo usos y costumbres que en la ciudad: se traían institutrices y choferes, se asistía al Salón Comedor de etiqueta y vestidos largos, se paseaba en mateos, autos o caballos por las sierras y se realizaban almuerzos o meriendas en los arroyos.

Fue una época que tentó la construcción hotelera de lujo en varios casos acompañada de casino y salas de juego. La nómina de hoteles similares incluyó al Hotel Eden (1887, La Falda, Córdoba), al Bristol Hotel (1888, Mar del Plata, Buenos Aires), al Hotel Boulevard Atlántico (1889, Mar del Sud, Buenos Aires), al Hotel Quequén (1895, Necochea, Buenos Aires), al Hotel Termas de Rosario de la Frontera (1896, Salta), al Hotel Los Pinos (1896, Termas de Río Hondo, Santiago del Estero), al Hotel Tigre (1906, Tigre, Buenos Aires), al Hotel Plaza (1907, Capital Federal), al Hotel Continental (1910, Empedrado, Corrientes), al Club Hotel Sierra de la Ventana (1911, Sierra de la Ventana, Buenos Aires) y al Hotel Cacheuta (1913, Termas de Cacheuta, Mendoza), entre los más concurridos. (Benseny, 2012 cit. por Camino y otro 2013).

A cuatro años de comenzar su emprendimiento y a dos de inaugurar el Sierras, Guillermo Franchini adujo problemas financieros y en 1910 vendió el Sierras Hotel a la Compañía de Tierras y Hoteles por quinientos cincuenta mil pesos moneda nacional pagaderos en efectivo y en acciones de la Compañía.

En diversos espacios incorporados al sistema capitalista por obra del ferrocarril fueron comunes los emprendimientos turísticos con similares objetivos tal como señala Castillo Murillo (2019) y en muchos casos, el negocio de la venta de tierras estuvo asociado a intereses de inversores extranjeros y locales, que no habían estado vinculados desde el comienzo de la empresa turística, pero contaban con la solvencia y los contactos para hacer buenos negocios. Esos diversos objetivos eran el turismo terapéutico, el ocio y el juego y en función de ellos se eligieron emplazamientos, arquitecturas y ofertas para los clientes, la disponibilidad del ferrocarril abreviando distancias, también fue un factor considerado casi imprescindible. Estos intereses, también en algunos casos se incrementaron por la inestabilidad política europea y en otros, coincidentes con el afán especulativo de inversores locales y foráneos. En Argentina, al menos adquirieron la característica de unir ambiciones y expectativas de la alta burguesía ferroviaria, la burguesía local y la oligarquía como

## *Camino Históricos de Córdoba*

muestra lo señalado para el Sierras, pero que también se repite en los hoteles mencionados anteriormente. La jactancia de estos hoteles era la presencia de figuras reconocidas del mundo de los negocios y la política nacional y europea que llegaban con su personal de servicio y sus baúles para instalarse largas temporadas en el Sierras. El equipaje debía incluir obligadamente ropa adecuada para la práctica deportiva como el tenis, la natación, las cabalgatas y la cacería, la vida al aire libre de paseos y picnics, las cenas de gala y los bailes. En algunos casos, las familias eran tan numerosas que disponían de un vagón completo para pasajeros y pertenencias, e incluso habían de mover sus influencias para agregar un vagón en caso de necesidad, como se relata en las memorias de algunos viajeros (Caligiuri y Picón 2003:28).

El ferrocarril se adaptó a las posibilidades del Sierras y la hotelería que surgía en Alta Gracia. Comenzaron las promociones de pasajes para aprovechar el negocio que prometían los jugadores de cartas y de ruleta, habilitando un servicio especial, que partía de la ciudad de Córdoba a las 21 horas y regresaba desde Alta Gracia a las dos de la madrugada. También se había dispuesto un servicio de coches tirados por caballos para completar el trayecto entre la Estación y el Casino. La actividad del casino ameritó la instalación del servicio semanal directo desde Retiro, el llamado tren blanco: coches de lujo, sin escalas con comedor y dormitorios que partían de Buenos Aires el viernes a las 21:30, llegando a Alta Gracia el sábado a las 9:30 y desde el domingo a las 21:30 desandaban su camino devolviendo a los jugadores a la Capital Federal. Pero no todos pensaban que el juego era una actividad moralmente aceptable y comenzaron las presiones por la clausura de las salas de juego en las instalaciones del Sierras. Actitudes similares y exitosas se dieron en el Hotel de Tigre y en el Club Hotel Sierra de la Ventana. El Casino del Sierras fue clausurado en 1916 justo cuando la burguesía impedida de viajar por la Guerra Europea, podía usar su tiempo libre y gastar su dinero en los hoteles/casinos del país.

La dueña del Hotel, la Compañía de Tierras y Hoteles, estaban dispuestos a no malgastar su tiempo ni su inversión y pocos meses más tarde de la compra nombraron un nuevo administrador, Roque Celentano, que impulsó otros atractivos para compensar la pérdida del Casino. Se construyó una piscina y canchas de tenis, se renovaron los jardines y parques talando la flora nativa poco atractiva para ese gusto europeizado al que se quería seducir. Se instalaron fuentes, un pequeño lago y paseos de flores característicos de los parques de las grandes ciudades, bajo el diseño y las directivas del paisajista Carlos Thays que venía

desarrollando unas ochenta obras en el país, entre ellas los parques del Club Hotel Sierra de la Ventana y el Parque Sarmiento en la ciudad de Córdoba. Se renovó el mobiliario y el sistema lumínico. Se adaptaron los ingresos para el tráfico de automóviles, en lugar del anterior camino para coches de tiro. También se intentó vanamente la reapertura del Casino; la competencia turística iba en aumento ya que en Mar del Plata se había inaugurado uno sorteando las negativas de los más conservadores y la iglesia católica.

Entre las innovaciones de la Compañía estuvo la contratación del artista plástico Pablo Fontan que, al servicio de la empresa ilustró diversas piezas publicitarias para dar a conocer las sierras cordobesas. En el Hotel también funcionó la venta de pasajes a cargo de una persona, que bajo los auspicios de la gerencia, facilitaba todos los trámites a los huéspedes porque la demanda era muy intensa y había que prever con varios meses de anticipación los pasajes y el hospedaje.

El Central Argentino, en sociedad con el Hotel, inauguró promociones de fin de semana completos o domingos de merienda para pasajeros de Córdoba, instalando la opción de viajes cerrados y cortos a precios promocionales. Las salidas desde Córdoba en invierno, la temporada baja eran a las 10 de la mañana y a las 17:45, en una hora y quince minutos se llegaba a la Estación Alta Gracia. El trayecto inverso partía a las 8 de la mañana y a las 15:55 de Alta Gracia. La comunidad de intereses entre la Compañía de Tierras y Hoteles y la Empresa del Ferrocarril Central Argentino se evidencia en los paquetes promocionales o trenes de recreo en primera clase para los domingos y feriados. Además del pasaje se incluía almuerzo y té en el Sierras por diez pesos. Las salidas de Córdoba eran los domingos a las 7:40 y a las 10 de la mañana, aun en los días más fríos del invierno, el retorno a las 15:55 y a las 21 horas.

Aunque el Sierras competía con otras ofertas turísticas del país, se había formado a su alrededor en el Alto, un entorno de distinción con las mansiones construidas por porteños y rosarinos, antiguos visitantes del Hotel. La vida distinta y distante continuaba, pero con techo propio. Para Sebrelli (1970: 34 cit. por Bosch y Rodríguez, 2015) la llamada generación del '80 frívola, refinada y cosmopolita, “(...) de literatos deliciosos y superficiales, de políticos mundanos, de club men, de humoristas y conservadores de salón, hizo culto a la inutilidad y a un ocio ostentoso que a finales del siglo XIX representó la *belle époque* (...)”.

Algunos de esos rasgos eran visibles en los turistas del Sierras que desplegaban con ostentación su capacidad de ocio y consumo. Tres meses de solaz en las sierras, atendidos



por el personal del hotel además del personal que traían desde sus domicilios habituales, sus autos Ford o Bugatti y otros detalles de un estilo que les permitía marcar su estatus y reforzar fronteras.

A sus despliegues materiales podemos agregar sus miradas del otro que connotan lo distinto y distante que se vive, aunque este testimonio posea alguna sensibilidad:

*“(...) Visitamos con Augusto y Belén las canteras. El taller donde están las enormes maquinarias que hay que poner en juego para cortar la piedra y los obreros trabajando en esos duros trabajos me hicieron grandísima impresión. Es emocionante ver, por un lado, el caudal inmenso de inteligencia y estudio que ha requerido el perfeccionamiento de esas maquinarias y por el otro el trabajo disciplinado y fuerte del obrero. Todo esto para construir nuestras ciudades... Verdaderamente hay que mirar las estrellas con telescopio, los insectos con microscopio y luego aprontar todas las lentes del cerebro para visitar las usinas (...) y entonces nuestro mundo se agranda, nuestra vida se llena de intereses y se hace más intensa porque se ama más... demos por lo menos a los obreros la simpatía y el interés que merecen, si es esto solo que les podemos dar (...)”* (Ext. de Caligiuri y Piccon, 2003: 20).

Estas apreciaciones pertenecen a Delfina Bunge de Gálvez y es llamativo que su mirada, adjudica al obrero la fuerza y el trabajo, como habíamos señalado en el análisis más teórico de las distinciones y los gustos, mientras que la inteligencia y la tecnología pertenecen a otro anónimo y a la clase alta y culta, la suya, le corresponde emocionarse, agrandar su mundo y sentir simpatía por los demás.

### **El turismo sindical: derecho e identidad de clase sin confrontaciones**

El otro proyecto sobre el que nos detendremos es, como dijimos, la Colonia Ferroviaria de La Isla. El origen de la Colonia se remonta a 1939 año en que la Unión Ferroviaria, uno de los sindicatos de los trabajadores del riel nacido en el gobierno de Hipólito Yrigoyen, compró cien hectáreas a once kilómetros de Alta Gracia. La construcción del complejo comenzó en 1940. La Fraternidad hizo lo propio en las cercanías del Lago San Roque y los empleados del Ferrocarril de Buenos Aires tuvieron su hotel sindical en Piedra Pintada,

cerca de Villa Dolores. En pocos años, Córdoba se convirtió en destino de importantes emprendimientos de turismo sindical: los obreros municipales de la ciudad de Buenos Aires tuvieron su espacio en Salsipuedes, los viajantes en San Antonio, los actores en Huerta Grande y los periodistas en Valle Hermoso. Los empleados estatales tuvieron dos colonias: Chapadmalal y Río Tercero. Todas fueron iniciativas anteriores al gobierno peronista, aunque durante los dos gobiernos de Perón, se dio mayor impulso al turismo de trabajadores.

En relación al turismo destinado a los ferroviarios, así como en Alta Gracia se había instalado el Hotel Quinta la Florida por obra del FCCA, en otras localidades de Buenos Aires, las empresas ferroviarias habían donado terrenos -en algunos casos a los sindicatos- para la construcción de espacios de recreo y esparcimiento. Aunque en general eran emprendimientos de las empresas para su personal de mayor jerarquía.

La presencia privada tanto sindical como empresarial fue secundada, por regulaciones institucionales o sus intentos que constituyen parte del proceso de consolidación de un estado ocupado de la cuestión social. Entre 1937 por ejemplo, el gobierno nacional de Ortíz creó la Comisión Nacional de Colonias de Vacaciones para Empleados Nacionales y una Dirección Nacional de Turismo refundada en 1941, el antecedente había sido la Conferencia Nacional de Turismo de 1928, realizada en Córdoba. Se trataba de un estado que tímidamente buscaba intervenir tal como lo venían haciendo los modelos europeos en lo que hasta entonces era un lujo para algunos privilegiados. Estas interacciones entre sindicatos y estado fueron más contundentes desde 1946 y a esa agenda se agregó el turismo social que buscaba ampliar el derecho al ocio y a la salud que prometían el clima serrano o la playa a los sectores no amparados en el encuadramiento sindical. Pero este tipo de turismo, del que se ha investigado mucho, no es objeto de este artículo por eso solo hacemos esta brevísima mención.

Esta institucionalidad incipiente se fortaleció con acciones orientadas hacia el mismo objetivo: generar la posibilidad del tiempo de ocio entre las y los trabajadores. Después del 17 de octubre de 1945 con un Perón fortalecido y dispuesto a sacar partido de su liberación, el gobierno dictatorial en retirada promulgó el Decreto 1740 sobre las vacaciones pagas, en diciembre se promulgó el decreto del aguinaldo y se estableció el salario básico. Además, se creó un fondo para el fomento del turismo social basado en el descuento compulsivo del 5% sobre el aguinaldo. Desde 1943 los sindicatos estaban legalizados y legitimados con el

andamiaje del Decreto de Asociaciones Profesionales que aseguraba el monopolio en la representación y recaudación. Por esos años también se consolidó la Administración General de Parques Nacionales y Turismo. Como se advierte, se trataba de nuevas regulaciones que garantizaban el disfrute del tiempo ocioso en aras de la salud, la confraternidad y la integración con posibilidad de recorrer diferentes regiones del país. El turismo se iba convirtiendo en un derecho e iba creando otras comunidades no distintas, no distantes, sino con un sentido más abarcativo de los miembros de una sociedad y generando lazos entre trabajadores y trabajadoras como parte indispensable de aquella sociedad organizada y armoniosa.

Acompañada de estas transformaciones legales que legitimaron el lugar de los nuevos sujetos del derecho al turismo, estuvo la práctica sindical de montar complejos turísticos, como el de La Isla con capacidad de 450 huéspedes para fomentar la identidad de trabajador, en este caso ferroviario.

La distancia entre la Estación Alta Gracia del Ferrocarril Central Argentino y la Colonia Ferroviaria se cubría en colectivos de la propia Colonia. Las estadías eran de quince días de veraneo y contaban con viajes diarios a la villa para conocer sus atractivos, revelar fotografías, etc. De este modo estos turistas no tenían posibilidad de mezclarse con los turistas del Sierras ni con los pobladores de la exclusiva Villa Pellegrini. En el modelo peronista de armonía de clases, el fortalecimiento de la identidad de clase trabajadora no se hizo a expensas de una confrontación abierta y el turismo sindical se mantuvo dentro de esa matriz. Para esos años estaba el complejo en San Carlos de Bariloche de modo que quienes aspiraban a sostener distancias a partir de sus consumos turísticos, pudieron hacerlo y las políticas públicas también contemplaron inversiones para ese turismo de elite.

Veamos ahora el arribo de otros turistas cuyo trayecto en el Serranoche imponía unas horas más de viaje que el Rayo de Sol; aun con el acceso al turismo garantizado por sindicatos y Estado, continuaban las diferencias entre los beneficiarios de cada clase de disfrute.

A las familias ferroviarias, huéspedes de la Colonia sindical les tomaba más tiempo llegar a su destino. Rescatamos un testimonio que ilustra la experiencia:

*“(...) Al llegar a la terminal porteña del Ferrocarril Mitre, íbamos al andén 8 para abordar el Serranoche que partía a las 22, una hora antes lo hacía el Rayo de Sol (...). Ya en el tren que nos llevaría hasta Córdoba junto a mis familiares subía a un coche ‘de primera’ en el que comenzaba la confraternidad*

*ya que viajábamos todas familias ferroviarias del contingente que al día siguiente ingresaría a la Colonia de Vacaciones. (...). El tren se detenía en muchas estaciones intermedias (...), Al arribar a la estación Córdoba, dos coches -incluyendo el que viajábamos- se desenganchaban de la formación original y al cabo de un rato, previo acople de locomotora, partía como de regreso a Buenos Aires. Luego de recorrer unos kilómetros, accedía al ramal hacia Alta Gracia (...)*”

Tan minucioso relato nos permite advertir las diferencias entre el comportamiento de los viajeros y las clases de viajes que hacían que constituyen marcas de la distinción. Los pasajeros del Sierras tomaban el tren expreso sin demoras en estaciones intermedias, mientras que los pasajeros de la Colonia tomaban un tren con todas las paradas intermedias entre estación y estación desde Retiro hasta Córdoba y desde allí, la espera para cambiar la maquinaria y el retroceder hasta Río Segundo para tomar el empalme hacia Alta Gracia. Estas demoras y un viaje largo no opacaban la felicidad de las familias trabajadoras.

Nuestro memorioso turista prosigue:

*“(...)El traslado hacia la Colonia se hacía en colectivos pertenecientes a la propia Colonia. Ésta, además del hotel principal tenía chalets para familias pero todos comíamos en el Comedor donde los cocineros, mozos y maitre atendían de manera excelente. El menú era distinto para cada día de la semana. Las familias solo estábamos pendientes del reloj y de la campanada para llegar a tiempo al comedor (...)*”.

El relato nos muestra que el turismo sindical planeaba lo colectivo como parte de ese disfrute en camaradería: los pasajeros compartían dos vagones de tren, luego un colectivo y el Comedor, como espacios de socialización a partir de cuestiones cotidianas y primordiales como el alimento y en este caso, necesarias para el ocio, como el traslado, lo tendremos en cuenta como los caminos colectivos y sociales. También nos muestra que la expresión de las emociones y la rutina se hace desde un lugar que no busca subterfugios ni alejamientos de cuestiones tan humanas.

En el caso de los huéspedes del Sierras, el traslado hacia el Hotel se hacía en mateos y luego en autos de alquiler de la empresa de Pablo Willeumier y hasta en autos propios

## *Caminos Históricos de Córdoba*

trasladados en vagones especiales del Rayo de Sol. Y recordemos que al Comedor solo se entraba de vestidos largos y smoking, caso contrario se esperaba el servicio en las habitaciones.

El turista de la Colonia relató también cómo se pasaba el tiempo:

*“(...) Por las mañanas salía un colectivo hacia la ciudad para quienes deseaban visitarla. Otros paseos eran a pie por los alrededores del complejo como ascender al cerro ‘La Banderita’ o ‘La Cruz’, juntar peperina o berro, llegar al balneario llamado ‘La Isla’ o ir a una mina de mica abandonada. Si la estadía era en enero, juntábamos duraznos silvestres. Se disfrutaba de la pileta de natación alimentada por un brazo del río que cruza la Colonia. Otros lugares eran la cancha de bochas y la cancha de básquet, convertida por las noches en pista de baile (...).”*

Por el testimonio reciente de un trabajador de la Colonia, Manuel Gómez de unos 86 años, sabemos que en octubre del 46 se inauguró la Escuela Fiscal -como se llamaban entonces- en La Isla y que la escuela antes había funcionado en la casa de su padre y tío, José Gregorio y Cirilo Gómez y que el paraje comenzó a tener otra vida esperando a los turistas de la Colonia cada verano. Nos contó que lo primero que se construyó fue el edificio para dormir (sic), el comedor, la cocina, la enfermería y la administración. En la Colonia, él recuerda que “(...) se hacía la soda, había chanchos y quintas hermosas (...)” (Entrevista a Manuel Gómez, en su casa de La Isla, noviembre de 2022)

La actividad de los pobladores de La Isla el resto del año era o bien emplearse en las obras de la colonia tanto de su construcción como el mantenimiento, o llevar leña con bueyes a los hornos de cal de Alta Gracia. También recuerda que tras cumplir con el servicio militar ingresó a trabajar a la Colonia y guarda entrañables recuerdos como ver “(...) llorar a los turistas y saludarse con pañuelitos hasta el año que viene, hasta once colectivos llenos salían por día para traerlos y para llevarlos, fue algo mágico la Colonia (...)” También otros recuerdos del trabajo extremo para “(...) cavar el pozo de la pileta de natación con bueyes y caballos guiados por Don Vayra (...)”<sup>102</sup> Con tristeza recuerda también la destrucción del busto de Evita que había en la Colonia aunque no puede precisar la fecha.

---

<sup>102</sup>Entrevista a Manuel Gómez vecino de La Isla el 6 de octubre de 2022 en su casa.

## **Unos trabajadores para el ferrocarril**

El trabajo ferroviario estaba jerárquicamente organizado e incluía una cantidad importante de profesiones y oficios. Por citar solo algunos, para garantizar el funcionamiento había personal de oficinas, de mantenimiento, maquinistas, foguistas, inspectores y camareros, servicio de limpieza y abastecimiento de los trenes y hasta changarines que ganaban con las propinas por el transporte de los equipajes. El servicio telegráfico, de encomiendas y postal, si bien no dependía del todo del ferrocarril, estaba estrechamente ligado a él. Por fuera del tren también estaban quienes hacían el trabajo de señalización, control de horarios, de cargas y de estado de las vías. Gran parte de estos trabajadores padecía las duras condiciones de la Empresa del Ferrocarril Central Argentino, por eso la nacionalización fue un hecho material, pero sobre todo simbólico de alto impacto en la conciencia de la clase trabajadora. De los maquinistas dependía el arribo a horario, el viaje sin trastornos, el cuidado de las máquinas; de su conocimiento de las vías y los trayectos dependía la seguridad de los pasajeros y su conformidad, eran parte de los trabajadores del ferrocarril entre los cuales había un sentimiento antibritánico.

En 1917 comenzó una gran huelga de ferroviarios en tiempos en que solo estaban sindicalizados los trabajadores más calificados con su gremio La Fraternidad. Los motivos de la huelga parecen ser menores pero la persistencia de la medida, la masividad del acatamiento y el éxito de los trabajadores dan la pauta de que no se trataba solo de un problema laboral, sino que se iba gestando una conciencia de trabajador ferroviario y de una patronal que muchas veces, se negaba a escuchar las demandas de los trabajadores y se mantenía distante y distinta. La empresa del FCCA, la mayor empresa del país, encontró en la primera guerra mundial la excusa para ajustar las condiciones laborales del personal lo que se tradujo en recargas laborales y falta de reconocimiento salarial. La empresa utilizó el argumento de la importación de carbón y la baja en los viajes para dejar sin empleo a cientos de trabajadores.

Durante los años anteriores, la empresa se había esmerado por lograr disciplina y eficiencia entre su mano de obra, así como lealtad a la compañía antes que entre los propios trabajadores. Así la empresa aplicaba sanciones y premios de forma discrecional, entre estos premios se encontraban las vacaciones en el Hotel Quinta La Florida. La empresa también buscaba generar la representación de una familia ferroviaria, británica y cosmopolita cuando en sus publicaciones mostraba a sus directivos en situaciones de superioridad por

el despliegue de actividades sociales, deportivas y empresariales que realizaban tanto en nuestro país como en el extranjero. Cuando estalló la guerra, la empresa, garante del imperialismo inglés instó a los empleados del ferrocarril a alistarse en el ejército británico. Al mismo tiempo se gestó un sentimiento patriótico inglés basado en la identificación de enemigos (de Inglaterra) y en los sacrificios que debían hacer los empleados del ferrocarril en tiempos de guerra por ejemplo el congelamiento salarial y el sacrificio en el desempeño de sus funciones. La protesta comenzó en Rosario por la caída salarial y el despido de trabajadores alemanes y austríacos; la empresa decidió que se trataba de actos anti patrióticos alentados por los enemigos alemanes, una conjunción de intereses empresariales y nacionalistas que convenía a los fines patronales de disciplinamiento. La huelga llegó a Alta Gracia y se ha reseñado apenas, pero es un tema interesante para desmontar las tramas de los ocultamientos existentes ya que nuestra ciudad contenía como un microcosmos todos los elementos que se señalan en los análisis de la gran huelga ferroviaria de 1917. De hecho, en Alta Gracia tenemos tres hoteles que evidencian estas fragmentaciones al interior de la “familia ferroviaria”.

### **Un ferrocarril para la minería**

Las vías del ferrocarril no terminaban en la Estación Alta Gracia sino que se prolongaban hacia el sur con dirección a la cantera El Cerro donde, desde 1911, se formalizó la extracción de basalto y cales, su tratamiento de quema y trituración. También llegaban hasta ahí los mineros de mica que la extraían de la cantera en La Isla. Utilizaban burros, mulas o sulkys para el trayecto de varios kilómetros. Hacia el norte de los hornos de cal se creó un típico pueblo minero llamado Villa Oviedo, unido a la estación por una vía y el Puente Negro que sorteaba el arroyo Chicamtoltina. La Villa Oviedo tenía una rutina marcada con el sonido de la campana que a las seis de la mañana anunciaba el paso de la zorra para llevar a los mineros hasta los lugares de extracción y procesamiento de los minerales.

La actividad extractiva cobró interés y atrajo inversionistas con la facilidad del transporte ferroviario así como sucedió en otras localidades aledañas a la Ciudad de Córdoba. El principal objetivo de la Central Argentine Railway fue la extracción de balasto y de cal viva, de una calidad superior a las de otros yacimientos, según se decía.

Ya mencionamos que esta actividad minera se realizaba desde los tiempos jesuíticos y si bien nunca se abandonó, la mayor demanda para la construcción motivó la

industrialización del proceso extractivo en todas sus facetas. Hasta la instalación de Canteras El Cerro, la explotación estaba asegurada por los herederos de Manuel Solares, dueño de la Estancia Alta Gracia y de todo su patrimonio.

En 1890, un año antes de la finalización de la vía férrea y la Estación Alta Gracia, comenzó la construcción de los hornos de cal finalizada en 1911 y, luego explotados por Canteras El Cerro -cuyos dueños eran los titulares de la empresa Ferrocarril Central Argentino, como ya hemos adelantado. Estos hornos de ladrillo visto, vigas de hierro y cámaras abovedadas y depósitos, marcaron una nueva etapa en el ritmo de la actividad minera. El proceso de extracción se encontraba en canteras, hoy abandonadas a una distancia máxima de cuatro kilómetros de los hornos. Por su parte, el proceso de fabricación de la cal se iniciaba en las bocas de carga de la piedra caliza, en la parte alta de los hornos, había zonas de precalentamiento, de fuego o calcinación, el hogar para la leña, los ceniceros para descargar la ceniza producida, los depósitos de cal, y la zona de extracción por el túnel a través de rieles de acero. Como ya se dijo, la extracción de mica, basalto y berilio diversificaron la actividad minera de Alta Gracia.

El ferrocarril y la Villa Oviedo completaron uno de los escenarios típicos de Alta Gracia. El testimonio de Delfina Bunge transcrito arriba, también nos lo reseña. Las canteras propiamente dichas se hallaban a un máximo de cuatro kilómetros de los hornos, allí se extraía el balasto y la cal que se cargaba a mano en vagonetas y tiradas por locomotora de vapor hasta la estación para, desde allí ser transportada hacia los lugares de destino. Las canteras llegaron a tener unos doscientos trabajadores.

## **A manera de cierre**

Los caminos del turismo y sus bifurcaciones nos han permitido reconocer algunos detalles típicos de aquellos tiempos y descubrir otros que perduran en nuestras sociedades. Tenemos caminos materiales y simbólicos que nos diferencian y/o nos unen, que establecen fronteras y construyen legitimidades, pueden acercarse, pero vuelven a construirse cuando no son funcionales al modelo social que pretenden quienes quieren sostener distancias y diferencias. El turismo fue un signo distintivo de la burguesía argentina, indicaba una posibilidad de consumo y un tiempo de ocio que las clases trabajadoras no tenían, durante décadas sirvió para legitimar la dominación desde el lugar simbólico de reafirmar los privilegios. Hubo diversas políticas públicas encaminadas



## *Caminos Históricos de Córdoba*

a sostener y posibilitar esa marca del estatus social, y el tendido del ferrocarril es una prueba de ese objetivo de clase.

Con el advenimiento del peronismo se reafirmó una tendencia presente desde, al menos, el lustro anterior como fue la promoción del turismo sindical. Durante los gobiernos peronistas se institucionalizó y promovió este tipo de turismo que también generó conciencia de clase en el modelo de la comunidad organizada sin confrontaciones directas que eligió esa versión del estado interventor. El cambio fundamental es que el turismo pasó de ser un objeto de consumo que destacaba privilegios en un derecho para quienes aportaban a la construcción de la nación con su trabajo. Una forma más de generar esa ciudadanía industrial, concepto que acuñara Daniel James (1990: 43) que marcó una bisagra en la conciencia de clase de los y las trabajadoras, otrora despreciados como las cabecitas negras o los descamisados.

## **Bibliografía**

- Badaloni, Laura, Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial, en *Historia Crítica*, Universidad de los Andes, núm. 66, pp. 45-65, 2017 <https://www.redalyc.org/journal/811/81154857004/html/> (consultada el 13/2/2023)
- Fernández Fernández, José Manuel “Capital simbólico, dominación y legitimidad. Las raíces weberianas de la sociología de Pierre Bourdieu en la Universidad Complutense de Madrid. Departamento de Sociología Aplicada <https://ddd.uab.cat/record/102802> (consultado 24 de febrero de 2023)
- Caligiuri y Piccon, 2003, Estación Alta Gracia, Sin datos Editoriales.
- González Bracco, Mercedes y Santiago Pérez Leloutre “Distinción, descanso y confort: los grandes hoteles como avanzada de la Argentina turística (1886-1914)” en *CLAVES. REVISTA DE HISTORIA*, VOL. 6, N°10 MONTEVIDEO, ENERO - JUNIO 2020 (PP. 7-35) ISSN 2393-6584 <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/169368> consultado el 3/2/2022
- Hernández Lara, Jorge (2003) “Clases sociales y estilos de vida: un comentario sobre La distinción de Bourdieu” en *Revista Sociedad y Economía*. Número 4 James Daniel (1990) Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina. 1946-1976, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
- Pastoriza M. y Melina Piglia “Asociaciones civiles, empresas y estado en los orígenes del turismo argentino” en *Anuario IHES* 27, 2012. pp 393-415.

## **Sitios web consultados**

- La maravilla del siglo por Gabriel Lerman (nota sobre el Club Hotel Sierra de la Ventana) <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/radar/9-558-2003-01-05.html> consultado el 3/2/2022
- Una larga historia llena de esplendores y agonías <https://diariosumario.com.ar/contenido/22427/una-larga-historia-llena-de-esplendores-y-agonias> consultado el 3/2/2022
- Sitio oficial de Archivo Ferroviario: <https://archivoferroviario.com.ar/operadoras-de-ayer-y-hoy>
- Sitio en red social Facebook de Ferroviarios <https://www.-facebook.com/CordobaAntiguaArgentina/photos/a.418345771541588/1697412330301586>
- Luces y Sombras del pasado... Luces y Sombras del pasado... Luces y Sombras del pasado... Ex Club Hotel de la Ventana: La Maravilla en ruinas... Susana Matzkin (Argentina) en [https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as\\_sdt=0%2C5&q=compa%C3%B1a%20de+tierras+y+hoteles&btnG=](https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=compa%C3%B1a%20de+tierras+y+hoteles&btnG=) consultado el 3/2/2022
- Historia de Río Segundo: <https://lugaresquever.com/wiki/rio-segundo> consultado el 6/2/2022
- <https://riosegundo.gob.ar/la-ciudad/historia-de-rio-segundo/> consultado el 7/2/2022
- Página del Archivo Ferroviario Digital <https://archivoferroviario.com.ar/operadoras-de-ayer-y-hoy/> (consultada el 8/2/2023)
- Portal de turismo de Alta Gracia <https://altagracia.gob.ar/turismo/actividades/hornos-de-cal/> (consultada el 10/2/2023)



# **LOS CAMINOS DEL “GRAND PRIX” TRANSPORTES Y NEGOCIOS EN LA CARLOTA 1968/1980**

*Por Alberto Santini*

Ancestralmente las postas fueron lugares de recambios de caballos, carretas, ruedas, encomiendas y demás, para los transportes de la época; pero, también, había un pequeño, breve esparcimiento -marcaron la historia- como la comida del mediodía u otro momento, era imprescindible para continuar los largos y extenuantes viajes, por inhóspitos y polvorientos caminos de la Patria.

Por todo eso, todo fue cambiando e innovándose. Y llega la Postmodernidad. Y con esa perspectiva, en el Siglo XX, salen, surgen a la luz e iluminan senderos..., futurismo... de viejos caminos a rutas pavimentadas. Y un adelantado en el comercio como Rafael Minguillón, oriundo de La Carlota, allá por el año 1937-38, trabajando con Luis Llona, le comenta, “compraré un sitio grande para instalar un comedor y una casa de familia”; y así fue que adquirió 20 has., pero al comienzo de la construcción, la diagramación de la ruta no le permitió ese lugar por lo que debió correr la obra varios metros al sur; y fue acertada la idea de construir una infraestructura humilde adecuada a las circunstancias de ese momento, para atender y dar de comer en un gran restaurant. Cuyo cocinero fue Abraham Martínez, quien elaborada ricas comidas para los clientes que paraban en ese lugar llamado “El Cruce”. Era la iniciativa de una posta más que relevante en la postmodernidad, porque, año después el comercio se vende a otra firma Y sigue con la misma razón social; posteriormente se vuelve a transferir este negocio, pero ya se le instituye el nombre de “Las Vegas” S.R.L.

## **Conformación de una nueva sociedad.**

Las Vegas S.R.L. era por ese entonces un resplandeciente negocio, aglutinaba gran cantidad de empleados. Imprevistamente, en 1967, se disolvió esta firma, llamándose a licitación, a concurso de una nueva concesión. Y es así que nace a mediados de 1968, una inquietud por parte de empresarios de la época, cuando Eduardo Tombesi, convoca a Guillermo Weht a integrar la sociedad para la explotación del Bar y Comedor del cruce, (Ex Las Vegas).

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Lo que no se sabía, que en la historia, la nueva firma pasaba a ser uno de los negocios más importantes y progresistas, que se instalaron en La Carlota, desde el 15 de Septiembre de 1968 al 4 de Diciembre de 1980, se trató del Bar y Restaurant “Grand Prix” S.R.L. Los hechos en estos largos 12 años, fueron innumerables, pero algunos de ellos, enmarcaron una época en la faz comercial y social.

Y así nacía una nueva empresa: Bar y Restaurant Grand Prix S.R.L. al comercio lo rebautizaron con un original nombre, que impactó y llamó la atención en la población. El nombre fue inspiración de la famosa película Grand Prix (1966) e hizo furor en el cine junto a la música de Maurice Jarré; era la fórmula justa que se adaptó, a una ruta, y a un cruce vial, peligroso y trágico, en esta parte de la provincia; en aquellos tiempos. La idea por esta denominación fue de Guillermo Weht, en su momento era empresario del cine.



## **La gran sociedad.**

Realizados los contratos correspondientes, se derivaron sub concesiones a terceras personas, caso a la explotación del bar y comedor a la sociedad conformada por Prof. Miguel Campodónico, Ovidio Peiretti y Juan Carlos Letona. El Kiosco de Diarios y Revistas y anexos otorgado a Néstor Alcides Santini y su Sra. Hilda Inés Zabala, teniendo como socio a Humberto Sánchez y su Sra. Gladys Armando. El único que trabajaba con los dueños de la concesión fue un administrativo, Adolfo “Quique” Santos. Todos eran de familias de cuna, con valores comerciales, con honestidad, ética y de gran arraigo de humildad y profesionalidad.

En su momento, declaraciones obtenidas entonces, de uno de los socios principales, mencionaba, “se decidió inaugurar oficialmente el Grand Prix, con un marco imponente en aquel salón majestuoso, en abril de 1969, con un gran desfile de modas. Asistieron empresarios y modelos de Río Cuarto y gente de La Carlota. Fue sensacional, porque había 180 personas; eran todas las familias tradicionales de aquella época. Fue un negocio que se abasteció de todos los comercios de La Carlota. Caso de las máquinas registradoras y de sumar, el servicio venía de Ruedí y Massei de Río Cuarto. Hubo madrugadas con mucha gente, se trababan las registradoras, y a las pocas horas llegaba el técnico, con una máquina de repuesto. Fue un hito, y era lo correcto de que pararan todos los ómnibus en este cruce de caminos concurridos, de rutas, y muchos eran directos, no paraban y no entraban a La Carlota.” Precisaba el socio.

## **Lento retiro de los socios.**

La firma sufre varios cambios, en este orden, por diferencias con el dueño del edificio se retira en 1971 el concesionario Guillermo Weht, es el primero. En el mismo año, deja Juan Carlos Letona y en Septiembre de 1972, se retira Santos, después lo hace Ovidio “Borrego” Peiretti, quienes dejan la firma de sub concesionarios: En una época resplandeciente, fallece uno de los fundadores, Eduardo Tombesi el 20 de Agosto de 1973. Asume su esposa, Sara Alija de Tombesi y su hijo Ángel Oscar, y deciden continuar por siete años, con la empresa y la concesión, hasta 1980. Miguel Campodónico, sigue solo con la sub concesión del bar y restaurant, y fallece el 23 de diciembre de 1975. En el kiosco se retira Sánchez y señora, a los pocos años de su inicio, e igualmente a nombre de Néstor A. Santini, continuo hasta 1980.

## **Caminos de una nueva etapa.**

Ya con dueños, concesionarios nuevos continuaba la firma Grand Prix, y era incesante el tránsito por los caminos del Sur de Córdoba, con ómnibus de varias empresas, empresas de camiones, autos con casillas, por la Ruta Nacional 8. Entre 1974 y 1976 la empresa cordobesa Cadol-Cacorba decide, hacer posta en el Grand Prix, por su enorme organización. Destinando 40 ómnibus por noche para cubrir el trayecto Córdoba-Buenos Aires, es decir veinte y algunos más a las 00.00hs a Buenos Aires y veinte que regresaban a Córdoba pasando a las 04.00hs. Más, otras empresas de línea, de excursiones, llegaban hasta a veces, totalizar cerca de 70 en la amplia playa; con pasajes completos, y con una concurrencia de no menos 3000 personas, en cada noche-madrugada.

## **Una posta previa.**

Los presupuestos en aquella, época, eran solicitados desde distintos puntos del país, porque era un lugar ideal para hacer un alto en esta posta, del Grand Prix, camino a las sierras cordobesas, a la zona de Cuyo, a Santiago de Chile, al sur del país como Bariloche. Se atendieron a excursiones especiales de jubilados o de niños, que iban a los hoteles de Embalse Río Tercero. En los desayunos contratados, se servían entre 500 a 800 café con leche y medialunas. Don Jorge Burani, (fallecido), titular de la panadería “La Chaqueña”, del barrio Central Argentino, acercaba entonces, de su producción 5 mil medialunas, cuando este movimiento de turistas. después Jorge Ponce, mozo sobreviviente, opina, *“si, era muchísimo trabajo con el desayuno, y servirlo era en pocas horas, eran más de 15 colectivos, no todos juntos, iban llegando de cinco a la vez; venían de todos lados, de Uruguay, de Paraguay, e iban todos a Embalse Río Tercero, a campeonatos deportivos. En septiembre pasaban los jubilados, antes del verano, en esa cantidad de ómnibus aproximadamente; y en invierno entre marzo y abril, volvían a pasar.”* Sigue su relato, *“era tal el movimiento que a veces, les dábamos una mano a los lava copas; llevábamos hasta 5 tazas junto al plato y cuchara, en una mano, pero con Juan “Gigio” Morales, llevábamos hasta 7 tazas; para agilizar el trabajo.”* aseguraba. Ángel Oscar “Negro” Tombesi relató, para esta IX Caminería, pormenores de la posta que administró hasta 1980, *“a las 4 de la madrugada el turno que dejaba se quedaba cuatro horas más, y ese turno de refuerzo, cargaba en las grandes heladeras, las bebidas que faltaban; en cuatro grandes piletas, con hielo, en*

*cada uno de ellas, entraban hasta 15 cajones (de madera) con 24 botellas chicas cada uno. El abastecimiento de bebidas, se realizaba por la noche y era descargar un camión con chasis y acoplado, completo; fuera de cerveza o gaseosa. El Grand Prix, tenía una bodega con vinos finos y bebidas fuertes, un depósito especial de vajillas de calidad, otro de diversas golosinas. La máquina de Café marca Veigal, era de doble canilla... única en la zona, y habiendo una de repuesto. Tanto en el almuerzo como en la cena se vendían hasta 800 comidas, sin contar los contingentes; y allí estaban los afamados cocineros que puntualmente y esmero despachaban cada plato...”.*

*Citaba el ex dueño sobreviviente.*

### **La posta tenía su cultura y su dulzura.**

En el Camino al Grand Prix, de La Carlota, estaba la parte cultural, lectura, dulces, regalos, en el kiosco “Grand Prix”, en donde también se encontraban juguetes electrónicos importados, inéditos artículos regionales de Casa Lencho de Córdoba; golosinas de las más variadas; alfajores Chammás se vendían en cantidad, firma que abastecía por semana con 150 cajas, y que llegaban por el Expreso Córdoba-Mar del Plata. Galletitas de Terrabusi y Bagley, de cada firma llegaba en camión, cuyos chasis completos se descargaba todo. Marcas de todos los cigarrillos, elementos de primeros auxilios, algo de almacén, diarios, revistas y libros. Datos oficiales, se llegó a vender en temporada veraniega, hasta 1000 ejemplares de las revistas: El Tony, Fantasía, Intervalo. 150 revistas Gente por semana... 180 ejemplares de diarios por día y otras revistas de actualidad, 1500 ejemplares por semana. Desde librería “San Alberto”, se abastecía el kiosco con la mayor variedad de títulos en la región.

Lo más vendidos, Tiburón y Abismo de Peter Benchley, Infierno en La Torre, Divorciados de Avery Corman, las novelas de Ágatha Christie, Jorge L. Borges, Félix Luna, Sídney Sheldon, Arthur Hailey, eran algunos autores que integraban el catálogo de ventas. Pero el caballito de batalla del kiosco fue la venta de miles de bolsitas con un juguete y un cuento, a las excursiones de niños.

### **Personajes que transitaron por la posta.**

En la posta del Grand Prix, en otro de los aspectos, no llegó nunca a utilizar su amplia terraza construida, para el verano. Al edificio le hacen un gran alero, siendo una obra de



## *Caminos Históricos de Córdoba*

ingeniería, con trabajos de Antonio Volpi entre otros. E inauguraron el patio del restaurant con un contingente de brasileros, y en esa noche cenaron 400 personas, se dice entonces que, “se llegó a degustar hasta tres bifés de chorizos cada uno.” Las variadas y excelentes atenciones para con el público, de primera calidad, habiendo clientes y familias completas, de todo el país; y todos los años, buscaban la forma de llegar a esta posta para almorzar y/ o cenar, en el Grand Prix.

Pararon a desayunar o merendar, como la simpatía de Oscar “Ringo” Bonavena, el boxeador o Pascual Pérez, viajaba en la empresa Casilda, en 1976, ya enfermo, estuvo por última vez en el lugar; Yul Brynner, actor norteamericano. Nicolino Locche, Juan Manuel Fangio, Miguel Montero el cantor de Osvaldo Pugliese, Diego A. Maradona con el plantel completo de Argentinos Juniors, Horacio Guarany, la actriz Silvia Pérez, Los del Suquía... otros que visitaron esta relevante posta fueron Los Fronterizos, Ramona Galarza, Luis Landriscina y su mate, entre otros.

Juan Manuel Fangio, en una mañana muy temprano, señaló, “*sabes porque paro acá, porque siempre me atienden de primera. Y desgraciadamente nunca me quieren cobrar, les agradezco mucho.*” *Dejando esta reflexión, a un mozo, el ex campeón mundial.*

Luis Rubén Di Palma, siempre desayunaba en esta posta en el cruce de rutas de La Carlota, un domingo mientras esperaba con su gran familia como cuando en el verano de 1975, y aguardaba a su equipo competición, les dijo a los mozos: “*me deleita desayunar, con mi familia, en el Grand Prix*”.

### **Empleados en el recuerdo.**

En esta empresa gastronómica, llegaron a trabajar cerca de 35 personas en planta permanente, -bar y kiosco-, más los refuerzos por contrato, en cada temporada veraniega. Distribuidos en tres turnos de ocho horas cada uno, con francos y vacaciones correspondientes.

Los nombres son incontables, seguidamente algunos nombres, como los mozos como Juan Carlos “Gigio” Morales, Jorge Ponce, Ramírez, Carlos “Cayuqueo” Díaz, los hermanos Luis y Miguel Tossolini, Juan Carlos Blanco, “El Turco” Alanís, de Río Cuarto (venía de la firma anterior y por un accidente de su hijo tuvo que renunciar), también, Rubén Zabala, Roberto Righi, Alberto González, Walter Azcárate, Alberto “Tito” Pereyra.

También las cajeras del bar, Mabel Marchisio, las hermanas Elba, Ana e Irma Galetto,

Ana y Marta Agüero, Susana Campanelli, Elbi Guerreiro, René Carranza, Nora López, Marta Pontepino, Liliana Villalobos.

Administrativa: Nora Lorea. En el área de la cocina, Raúl López, (falleció el 31 de Mayo 1985) Aldo “Chanchín” Domínguez, (falleció el 28/11/06), Juan Pedro Gadea, (falleció 31 Agosto 2022), ayudante de cocina Rosa Brosa (fallecida) y Raúl Cavallera. Lava copas: Sergio López, Oscar Ledesma, (hoy, Veterano de Guerra de Malvinas Argentinas), Francisco “Sá” Tejada, los hermanos Jorge, Eduardo y Osvaldo Romero, Juan Carlos Azcárate, Oscar Rodríguez, Daniel López, (hoy, Veterano de Guerra de Malvinas Argentinas), Alberto Santini. Equipo de limpieza: Domingo Arballo, Lidia y María Inés Formigo. Fiambrería: Juan Carlos Azcárate y en los años 1974-1975, ayudaba el papá de Miguel Campodónico.

Por el lado del kiosco, las cajeras Marta Martino, Ana María Pereyra, Azucena Martino, María Iñiguez, y la familia Santini concesionaria.

Adicoteca del restaurant: Miguel Campodónico, Juan Carlos Letona, Raúl López, y el dueño Ángel Oscar Tombesi.

Cada empleado de la posta se beneficiaba al viajar a distintos puntos del país, en forma gratis en las distintas empresas. Además, como contrato con las empresas, no se les cobraba a ninguno de los choferes de ómnibus, sea desayuno, almuerzo o cena; artículos del kiosco y que prestaba libros y revistas a los chóferes que devolvían a su regreso.

### **Culminación de la renombrada firma.**

Llega el final de un ciclo comercial por excelencia, de una gran empresa, cuando el dueño del edificio Dr. Antonio Félix Alija Astorga, decide vender toda la posta, y no renovar el contrato a su hermana y sobrino. El 4 de diciembre de 1980, a las 22 horas el Bar y Restaurant Grand Prix S.R.L., concretaba el traspaso de firmas y pasó a ser un recuerdo. Quedando, muchas personas que trabajaron, mucha gente que consumieron, o tuvieron algún trato comercial específico y los miles de pasajeros o no que visitaron esta posta. Empresa, que siempre estuvo preparada para recibir, cualquier contingente, fue indudable, su recomendación... recomendación que recorrió por los caminos y pasillos de oficinas de empresas, en la Post Modernidad, de toda la región, provincia y país todo y parte de América Latina.



# CAMINOS DE HIERRO OLVIDADOS Y PERDIDOS EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA

*Por Patricio Durst*

## Introducción

En esta oportunidad se presenta un trabajo que va a mostrar caminos de hierro perdidos solo en la planta urbana de la ciudad de Córdoba.

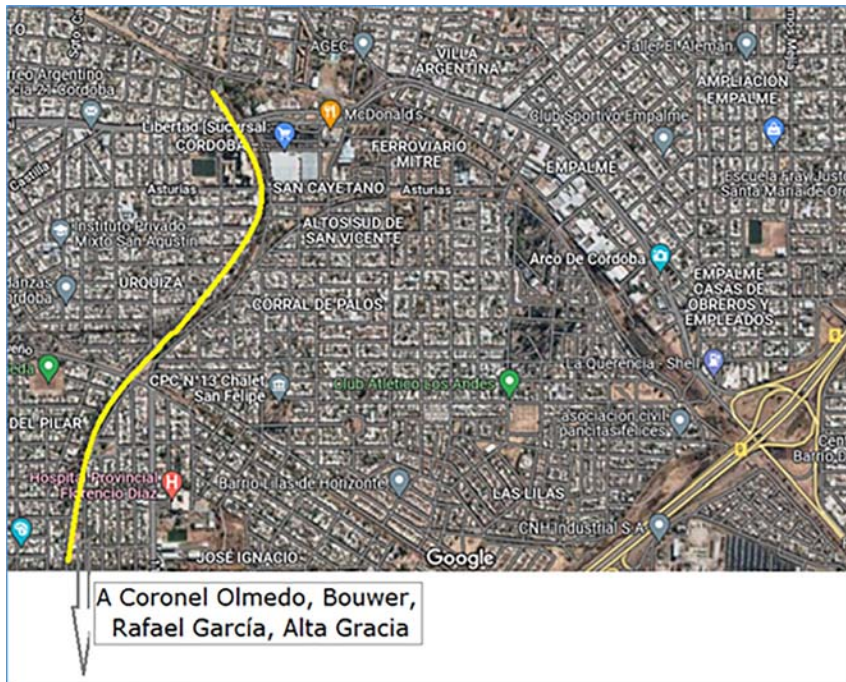
Los mismos están muy ligados a la historia social y económica de nuestra ciudad.

En este trabajo habrá descripciones apoyados por planos y fotografías de diverso origen.

Todos los ramales de ferrocarril que se desarrollaron en le país y en nuestra planta urbana tenían varios objetivos.

Era vincular poblaciones y vincular lugares con producción.

## 1. Alta Gracia



## *Camino Históricos de Córdoba*

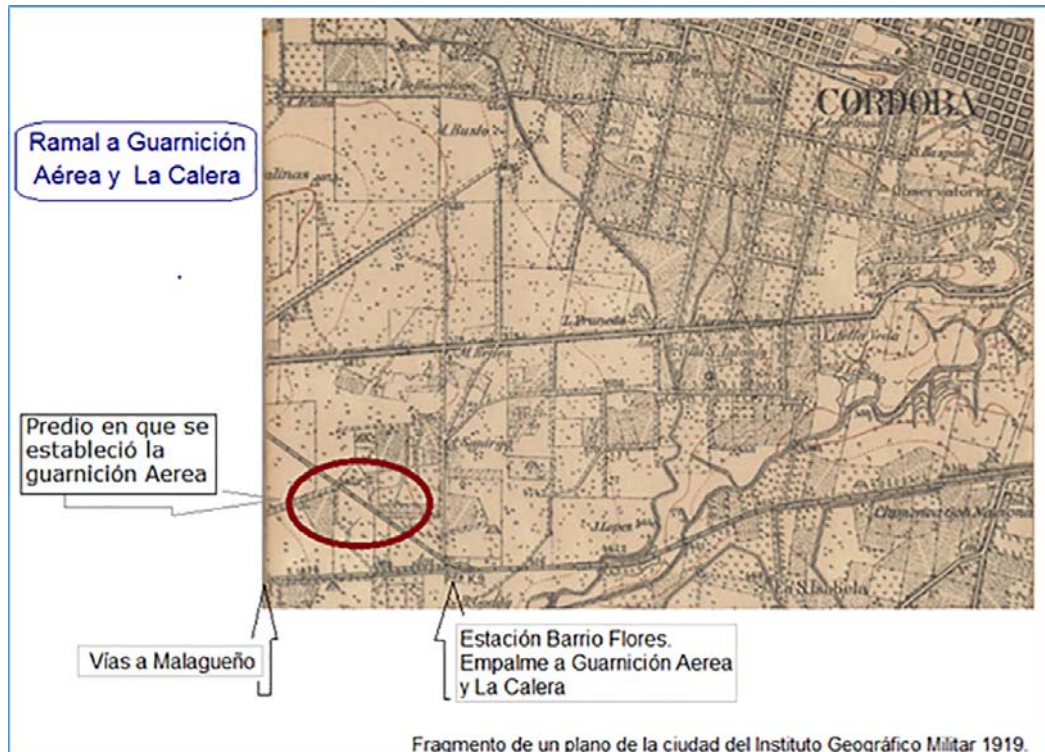
La esquina de avenida 11 de Setiembre y calle Malagueño, en el barrio Marcos Sastre tiene un puente sobre una zanja. La misma en su momento correspondía a un trazado ferroviario. Este tipo de trazado se lo denominaba “trinchera”. La razón de su construcción se fundaba en mantener el nivel y evitar pronunciados desniveles naturales del terreno.

Más allá de la zanja que existe a través del tiempo tenemos un testimonio que es una torre de señales.

La trinchera en cuestión corre en dirección sur hacia lo que hoy conocemos como Barrio Coronel Olmedo.

Ese recorrido se extiende en lo que fue el Ramal a Rafael García, Alta Gracia y Río Tercero y que se originaba en la estación Mitre.

## **2. Guarnición Aérea La Calera**

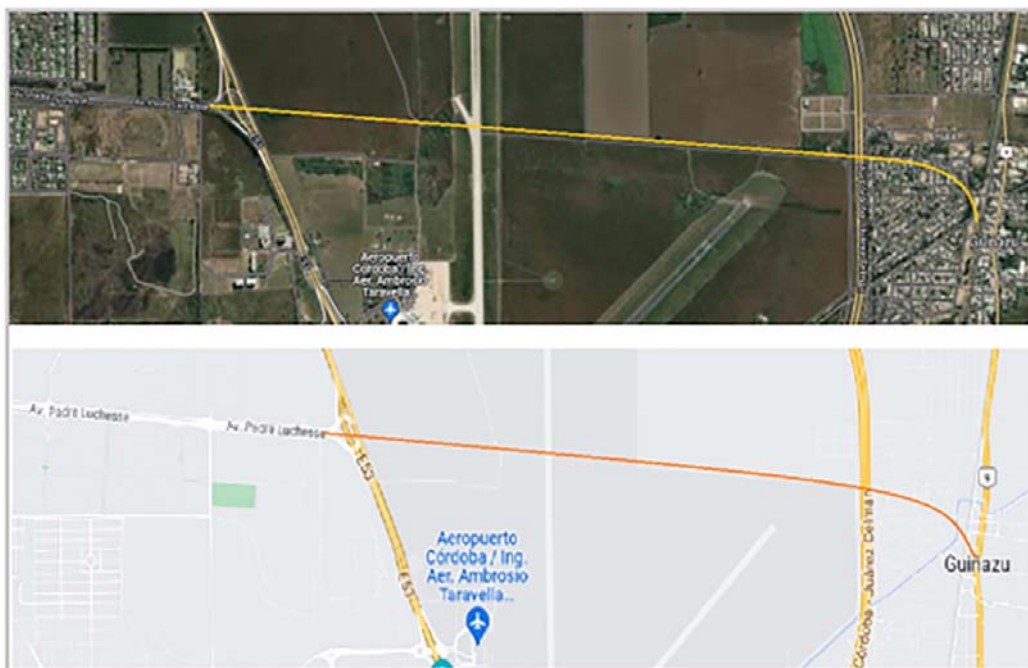


En la historia de las vías ferroviarias de nuestra planta urbana encontramos un ramal que se dirigía hacia la actual localidad de Malagueño. Antes de la actual avenida de circunvalación se encuentra la Estación Barrio Flores. De ella se desprendía un ramal que cruzaba los terrenos de la guarnición aérea y de la histórica Fabrica Militar de Aviones. Este ramal fue el primero en vincular nuestra ciudad con la población de La Calera.

Cabe señalar que ese ramal existía antes del desarrollo de lo que conocemos como Guarnición Aérea, Fábrica Militar de Aviones o Fábrica de Aviones – FadeA. S. A. Esta planta industrial comenzó a establecerse y a ser construida en el año 1927.

Hay evidencias que el trazado por la actual guarnición aérea incluía el servicio de pasajeros ya que en diversos planos se incluyen tres apeaderos. Estaban identificados con las siguientes denominaciones: Kilómetro 1,5, Cadete Chávez, Escuela de Paracaidistas y Kilómetro 9.

### **3. Guñazú-Villa Allende**



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Estas vías vinculaban la Estación Guiñazú del Ramal CC de trocha angosta -trocha de 1 metro- con la Estación Villa Allende. Pero su cometido principal era el transporte de áridos que provenía de una cantera en las cercanías de esta última población.

A través de este corto ramal, arribando a la Estación Guiñazú se distribuía hacia el norte o hacia el sur y este pasando por la Estación Alta Córdoba.

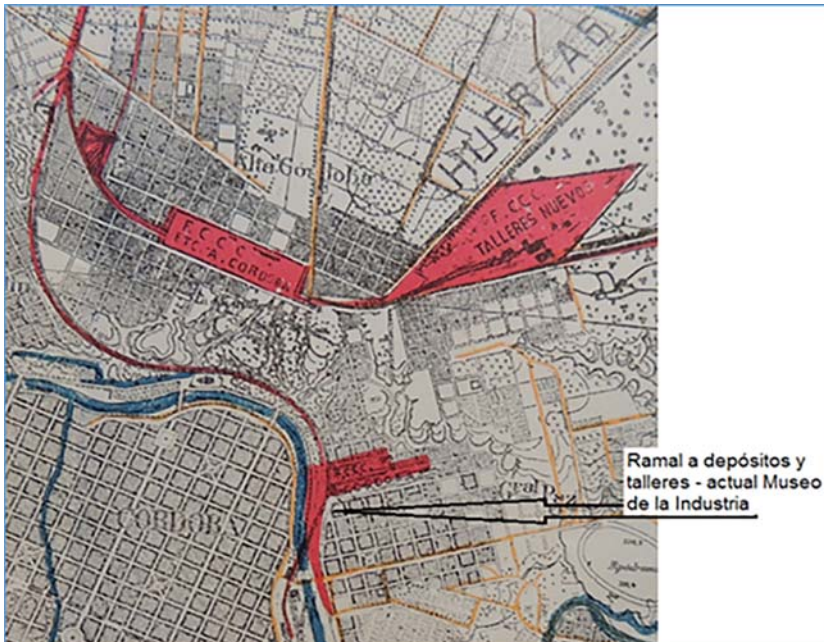
En diferentes publicaciones de época podemos encontrar la mención de una disposición legal que permite el 20 de abril de 1925 la extensión de este ramal.

Es un decreto que “autoriza la construcción de un ramal de 5 kilómetros para el servicio de canteras y hornos en las inmediaciones la estación Coronel Faustino Allende.”

Su trazado se originaba en la mencionada Estación Guiñazú y atravesaba el límite norte del Aeropuerto Ambrosio Taravella, recorriendo el borde del ejido municipal.

En la actualidad ya no está en uso y quedan muy pocos testimonios. Uno de ellos, que es una columna de telégrafo y se la puede apreciar desde el puente de la ruta E 53 de sobre el cruce de acceso a la ciudad de Villa Allende.

### **4. Ramal CC7-Museo de la Industria**



Ferrocarriles del Estado Central Norte Argentino, Estación de Cargas Córdoba CC7 – Playa Alta Talleres.

Reproducción de un plano de la ciudad del año 1920. Ubicación entre calles Oncativo, Rincón y Viamonte.

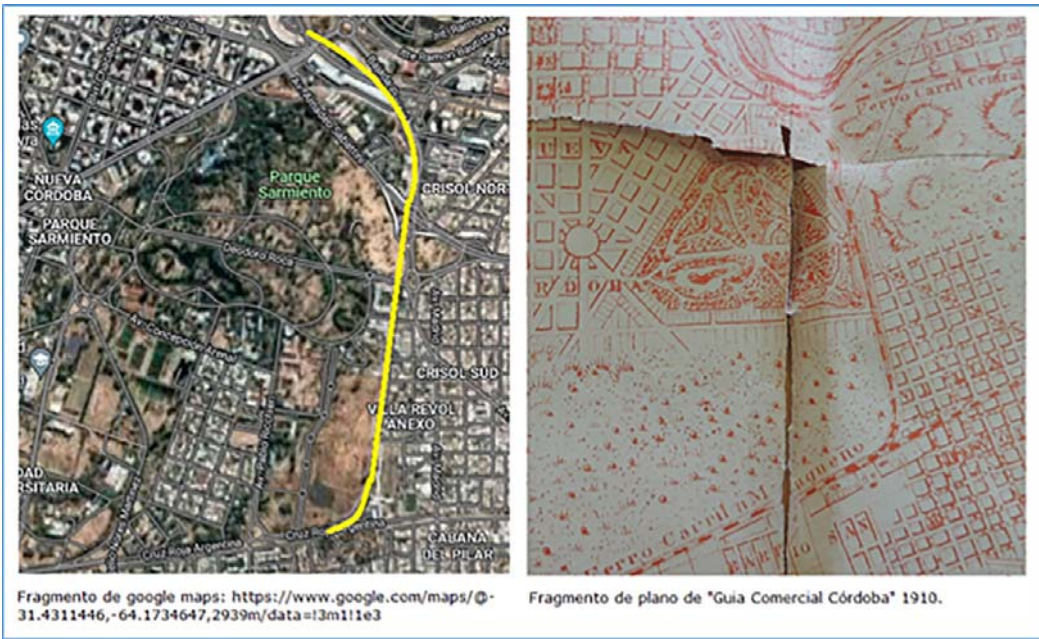
En la actualidad el recorrido de las vías de acceso corresponde a la continuación de la calle Libertad hacia el río, bordeando el lugar donde está un helipuerto y el cruce con el acceso al puente Sarmiento.

Cabe agregar que el lugar del helipuerto correspondía a una estación ya desaparecida conocida como “Estación Garita”.

Esta estación la podemos apreciar en la actualidad en una fotografía en un trabajo de la historiadora Cristina Boixadós. En él se presentan, reproducen y estudian y comentan tomas fotográficas de Jorge Pilcher.

## **5. Ramal industrial o económico del empresario Cottenot.**

Este ramal de corta extensión también tuvo corta existencia.





## *Caminos Históricos de Córdoba*

A fines del siglo XIX y hasta unos pocos años del inicio del siglo XX hubo una empresa privada de ferrocarril. Su impulsor y dueño fue el Dr. Pablo Contennot. Fue una línea de vías de trocha económica o industrial. La misma vinculaba la actual playa de la Estación Mitre con el ramal que ya vinculaba el actual barrio Ferreyra con la población de Malagueño.

La Guía General de Córdoba, del editor Domenici (1901), ofrece cal de Malagueño en el depósito de Pueblo Nuevo y en la Estación del Central Argentino.

En esta guía se encuentra un aviso que incluye los horarios que este tren hacía entre nuestra ciudad y Malagueño como también ofrecía el transporte y venta hacia la ciudad de cal “incinerada”.

Tenía un ancho vías de 0.75m.y se extendía por unos 30 kilómetros, según una publicidad del año 1910.

En la Guía Comercial Córdoba de 1901, edita por F. Domenici Editor, hay a página completa un aviso comercial en el que se encuentran además del dato de la extensión de las vías, el ofrecimiento de dos horarios para viajar a Malagueño y dos horarios de regreso como también el servicio de venta de «tren completo» de cal o sea 140 toneladas.

También se puede leer el personal afectado a ese tren como por ejemplo un contador de nombre Enrique Catalán,

Jefe de Taller Eugenio Chaumet,

Jefe de Estación Córdoba Ernesto Ferreyra,

Jefe de Estación Malagueño Santiago Silvani,

Jefe de Estación Ferreyra Saturnino Chavero y

Ordenanza Enrique Mure.

En la misma guía está incluido un plano de la ciudad. En ese plano están todos los ramales ferroviarios de la época en la ciudad; también éste de trocha de 0,75m. a Malagueño.

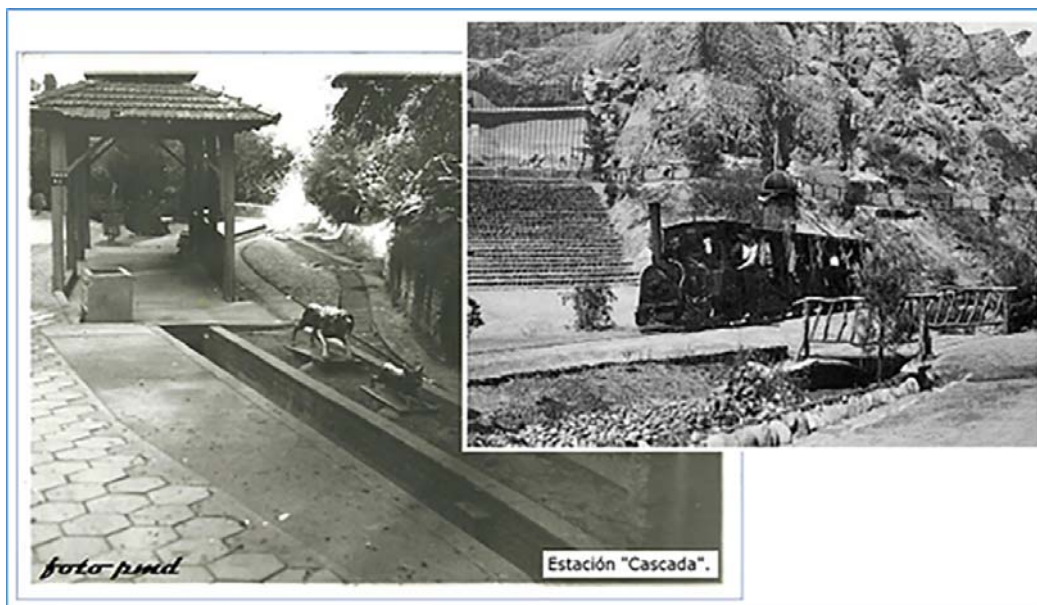
Nace en la playa de la actual Estación Mitre y luego de un breve serpenteo se dirige en línea recta por el costado del Parque Sarmiento hacia las ya nombradas vías que de Ferreyra se dirigían a Malagueño. Su recorrido va por el borde oeste de Pueblo Revol -actual Barrio Villa Revol- y empalma en lo que fue la antigua Estación Arturo M. Bas. Esas vías bordeaban el parque por lo que es hoy la avenida Los Incas. Esta avenida al encontrarse con las vías a Malagueño mantiene el dibujo original del empalme de vías.

Cabe recordar que el ancho de trocha original a Malagueño era del tipo “Decauville” o trocha industrial o sea de menos de 1,0 metro, en este caso de 0,75m.

El mismo trazado se lo encuentra en dos planos de la ciudad posteriores a 1901. Uno en el año 1919 del Instituto Geográfico Militar y el otro en Álbum Comercial Industrial y Agropecuario (Ferrocarril Central Córdoba, edición año 1920).

Se debe agregar que el corto tiempo de la existencia de este sistema ferroviario está testimoniado en alguna otra página publicitaria que ofrece “cal incinerada” de Malagueño en la Estación del Central Argentino” que es transportada para Bartolo Firpo.

## 6. El trencito del zoo



Por último, se intentará rescatar unas vías de trocha angosta que se encontraba en el Jardín Zoológico. El trencito del zoo denominado “Tren Liliputiense” del Jardín Zoológico el cual fue inaugurado oficialmente el año 1915, el mismo estaba compuesto por una locomotora y 5 coches, con capacidad para 4 personas grandes o 6 niños; en cada uno de sus vagones, saliendo de la “Estación Cascada” recorría en sus primeros días 1 km. y medio, y atravesando un túnel excavado debajo de la barranca, continuaba el recorrido

## *Caminos Históricos de Córdoba*

bordeando el perímetro del lago para regresar a la estación por el valle principal. Es así que el “Trencito del Zoo” junto con la Estación Cascada es un ícono de este tradicional paseo siendo parte de la memoria colectiva de la sociedad cordobesa.

### **Fuentes y bibliografía**

Guía General de Córdoba, del editor Domenici (1901)

Plano de la ciudad de Córdoba-Carta de Guarnición. Instituto Geográfico Militar, año 1919.

Álbum Comercial industrial y agropecuario. Ferrocarril Central Córdoba. Edición año 1920

Mapa de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación. Ministerio de Transporte de la Nación-1950

Noventa años desarrollando futuro. Juan Ignacio San Martín-FadeA.

### **Otras fuentes**

Zoológico:

Archivo fotográfico Juan Secco

<https://lmdiaro.com.ar/contenido/16383/el-zoo-de-cordoba-recobra-la-estacion-cascada-del-tradicional-trencito>

[https://es.wikipedia.org/wiki/Zool%C3%B3gico\\_de\\_C%C3%B3rdoba\\_\(Argentina\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Zool%C3%B3gico_de_C%C3%B3rdoba_(Argentina))

Recorte del diario “os Principios” 24 de diciembre de 1915.

Diferentes fragmentos de mapas de ‘google maps’.

Fotografías propias

# EL CAMINO DORADO DE MANUEL DE FALLA EN ALTA GRACIA

*Por Nadia Irene Lacina*

*Museo Manuel de Falla de Alta Gracia*

La idea de describir o marcar un “camino dorado” en base a los pasos de Manuel de Falla en la Argentina, y específicamente en Alta Gracia, surgió en 2020, pleno año de pandemia y virtualidad, coincidiendo con las Bodas de Oro del Museo Manuel de Falla de Alta Gracia, que fuera inaugurado de manera oficial el 14 de noviembre de 1970. El proyecto se desarrollaría de manera virtual y consistió en un repaso de los espacios físicos por donde pasó el músico gaditano durante sus últimos años, mediante fotografías y descripciones que se podrían compartir en las redes sociales y en los sitios de internet que se designaran oportunamente. Pero terminó la pandemia y no se llegó a publicar.

Cuando se nos invitó a participar del Congreso de Caminería histórica, se rescató el material para compartir el proyecto profundizando más en los recorridos de los siete últimos años del Maestro. Por esta invitación es que se organizó mejor la información y el recorrido de esta ruta.

Manuel de Falla es un personaje muy reconocido en todo el mundo, calificado como el más grande compositor español del siglo XX y según algunas últimas apreciaciones de musicólogos, quizás de todos los tiempos.

Resulta así un honor para nuestro país haber albergado a este insigne músico en sus años de autoexilio y al momento de su paso a la inmortalidad en Alta Gracia.

Se describen a continuación los lugares que vieron pasar a Manuel de Falla en Argentina, en Córdoba y en Alta Gracia, siempre acompañado por su solícita hermana, María del Carmen.

Manuel de Falla nació en Cádiz ciudad-puerto del sur de España el 23 de noviembre de 1876 en el seno de una familia burguesa que tenía un negocio en la Calle Ancha de la ciudad y desde muy pequeño tuvo inclinación hacia varias artes, especialmente la música en la que lo inició su madre a tocar el piano. Él hizo toda su carrera musical en Europa. Fue músico pianista y compositor, pero llega a la Argentina en calidad de director de orquesta contratado para dirigir cuatro conciertos en el Teatro Colón de Buenos Aires. Llega a la

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Argentina el 18 de octubre de 1939 con 62 años cumplidos y considerado por la prensa como el mejor músico del mundo.

A su arribo a la Argentina, Manuel de Falla fue recibido por Juan José Castro que era el director de la orquesta sinfónica del Teatro Colón de Buenos Aires. Durante el mes de noviembre de 1939 dirigió cuatro conciertos en el Teatro Colón.

Su primer lugar de alojamiento fue el hotel Alvear Palace de Buenos Aires, sobre la avenida Alvear pero a él no le gustó ese lugar de alojamiento porque lo consideró demasiado lujo y demasiado gasto así que acepta el ofrecimiento del propietario de una “casita de campo”, una estancia de propiedad de Escasany el joyero-relojero, llamada “La Tapera”, en el Partido de General Rodríguez de la Provincia de Buenos Aires.

Allí estuvo alojado mientras dirigía los cuatro conciertos en el mes de noviembre de 1939. Su salud se desmejora mucho al terminar los cuatro conciertos con total éxito en el Teatro Colón, por eso los médicos le recomiendan venir a las sierras de Córdoba. Manuel de Falla sufría de tuberculosis desde hacía más de 20 años y por eso es que los médicos le recomiendan las sierras de Córdoba ya famosas por el clima de inviernos soleados y secos y noches de verano frescas. Se instala primero a vivir en la Villa Carlos Paz, en la casa que queda en Biale Massé 361.

Allí se instala en el mes de diciembre de 1939 y vive durante todo el año 1940.

Mientras vivía en Carlos Paz recibe otro contrato para dirigir dos conciertos en el mes de diciembre de 1940 en Radio “El Mundo”.

En la radio y dirigiendo la orquesta de la radioemisora, da los dos conciertos que se transmiten a toda el área de cobertura de esta gran radio de la ciudad de Buenos Aires y dirigiría otros dos en diciembre de 1942. En esos conciertos es auxiliado por Juan José Castro y participa también como cantante Conchita Badía, la célebre soprano española, gran intérprete de las canciones de Falla.

Pero Carlos Paz resultó muy ruidosa. En esa villa turística, que era apenas un pueblito, Manuel de Falla tuvo la mala suerte de que cerca de su residencia en la calle Biale Massé 361, había dos hoteles el “Yolanda” y el “Carlos Paz” (ex “Carena”). Los dos hoteles tenían orquestas para los bailes, con altavoces, que empezaban a las 7 de la tarde, justo a la hora en la que Manuel de Falla quería componer. No se podía concentrar debido al ruido y por eso es que busca una nueva casa para alquilar y se muda entonces a Villa del Lago, unas cuadras más al norte de Carlos Paz en la calle actualmente llamada Manuel de Falla N° 57.

Una casita nueva, a la orilla del lago San Roque con una vista panorámica de las sierras, maravilloso. Era una casita que estaba recién terminada todavía no le habían concluido de hacer el jardín y cuando fueron a verla todavía le faltaba colocar los vidrios en las ventanas. Así que, la alquilan a estrenar y allí vive un año y medio más Manuel de Falla, pero el clima de Villa del Lago era muy frío y muy húmedo en invierno. No le sentaba el clima y por eso no podía contar con la salud necesaria para componer. Por eso es que en 1942 se viene a vivir a Alta Gracia y le ofrecen en alquiler esta casa en Boulevard Pellegrini 1011 de la ciudad del Tamará, el Chalet “Los Espinillos”, donde se instala a vivir con su hermana María del Carmen.

María del Carmen, desde 1920 era su secretaria, su enfermera, su ama de llaves, su consejera espiritual. Lo ayudaba en todas las cosas prácticas de la casa para que él pudiera concentrarse en la composición. Él estaba trabajando en “Atlántida”, una cantata escénica, desde el año 1928 y trataba de terminar esta obra, pero eran pocos los minutos que podía dedicar diariamente a esta tarea, ya que sus intervalos saludables eran cada vez menores. Estaba bastante afectada su salud y aparte, sus compromisos sociales, responder todas las cartas, los cuidados de su salud, las entrevistas médicas, todo le restaba horas de trabajo. Las entrevistas con los amigos que lo visitaban desde España o desde distintos lugares de la Argentina le restaban horas de trabajo para poder componer.

Entre las visitas de sus amigos se cuenta la que hicieron el laudista Paco Aguilar, el poeta Rafael Alberti y Donato Colacelli, el pianista, que vinieron a visitarlo para interpretar “Invitación a un viaje sonoro”, un espectáculo que estaban ofreciendo en Córdoba. Como lo habían invitado a Manuel de Falla a presenciar el espectáculo en el teatro en Córdoba, pero era de noche y Manuel de Falla se excusa por motivos de salud, ellos vienen a presentarle el espectáculo y se lo brindan en la sala donde él componía (actual sala Juan José Castro del museo). Otros que venían a visitarlo fueron, por ejemplo, el compositor argentino Carlos Guastavino quien vino a consultarle mientras componía su Sonatina. Juan José Castro se destacó como uno de los más fieles amigos argentinos.

El músico, violinista, compositor y director de orquesta Juan José Castro solía visitar a Manuel de Falla junto con su esposa Raquel Aguirre de Castro, (“Raka” para sus amigos) y procuraba todo lo que necesitaba Manuel de Falla del ambiente cultural argentino como también cosas prácticas como aceite de oliva o tubos de cigarrillos, o algún diccionario de catalán, o alguna partitura que quería consultar. Manuel de Falla se lo pedía a Juan José Castro y Juan José Castro movía cielo y tierra para conseguirlo.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

También lo asistió en los conciertos que dio en Radio “El Mundo” tanto en el diciembre de 1940 como los que dio en diciembre de 1942. La vida de Manuel de Falla en Alta Gracia era una vida tranquila. El reposo que le daba el clima y el silencio y la paz que andaba buscando, los encontró en Alta Gracia.

En Alta Gracia se conservan varios lugares por los cuales anduvo Manuel de Falla durante los cuatro años que vivió en esta ciudad. Por ejemplo, la Gruta y Capilla de la Virgen de Lourdes donde acudía Manuel de Falla con su hermana asiduamente a escuchar misa.

Cuando su salud no lo permitía o el estado del clima era adverso, Manuel de Falla tenía permiso del Papa para celebrar la Liturgia de la Palabra y de la Eucaristía por sí mismo en su casa. Muchas veces, cuando esto pasaba y la hermana María del Carmen iba al templo a la misa, cuando volvía al chalet “Los Espinillos” lo encontraba a su hermano todavía celebrando la misa. La misa de Manuel de Falla incluía todos los cantos litúrgicos.

### **Chalet Los Espinillos**

“El chalet los Espinillos es una construcción del año 1927, originalmente perteneció a la familia del Ministro de Relaciones Exteriores de la Nación Dr. Ángel Gallardo, sobre planos de su hijo, el Arquitecto Ángel León Gallardo. Manuel de Falla y su hermana María del Carmen lo alquilaron desde 1942 hasta la muerte del compositor. Fue adquirido por el Gobierno de la Provincia de Córdoba en 1956 y abierto al público como Museo el 14 de noviembre de 1970”.

### **Gruta y Capilla de Lourdes en Alta Gracia**

“Los deberes cristianos de don Manuel no llegaban a modificarse por circunstancias adversas. En tiempos de buena salud y buen clima frecuentaba asiduamente la Capilla de la Virgen de Lourdes que estaba a unos tres kilómetros de Los Espinillos. Su confesor circunstancial, un padre carmelita descalzo se asombraba de su vitalidad para subir un empinado camino que le conducía a la capilla; pero don Manuel ya conocía de estas cosas, al menos de cuando, casi a diario, subía en Granada desde San Cecilio hasta Antequeruela Alta.”

## **Arroyo Chicamtoltina**

Manuel de Falla acompañado de su devota hermana María del Carmen solían realizar las caminatas que le prescribían sus médicos y muchas de ellas eran alrededor del arroyo cercano a su residencia, que nombraban los pueblos originarios “Chicamtoltina” vocablo quechua que se traduce como “Agua Fría”. Cuentan quienes lo pudieron presenciar, que vieron un verano a Falla sentado en una piedra en medio del arroyo refrescándose en sus aguas. Cuentan también que en una de esas caminatas por el arroyo con su hermana del brazo se encontraron con un muchachito que bajaba de las sierras con un atado de leña al hombro y venía silbando la danza Ritual del Fuego. Manuel de Falla se asombra y le pregunta -“jovencito, jovencito, dígame: ¿usted sabe de quién es la música que viene silbando?” Sí!, -contesta el joven- “es de un viejito que vive allá arriba y que se está por morir!”. Entonces, Manuel de Falla codea a su hermana y le dice “La verdad es que ya me puedo morir tranquilo porque mi música ha llegado a donde menos lo hubiera pensado”.

## **Iglesia Parroquial Nuestra Señora de la Merced**

“Cuando el clima no era propicio para asistir a los oficios religiosos en la capilla de La Gruta, Manuel de Falla y su hermana bajaban al centro del pueblo, construcción jesuita del siglo XVIII (1762). Y si se levantaba con una decimilla de temperatura, se quedaba en casa ya que tenía autorización de la Iglesia para, en caso de no poder asistir a la misa, hacer lectura él mismo en su casa en día de precepto.”

## **Casa del Dr. Ferrer Moratel**

La salud de Manuel de Falla siempre fue frágil. Desde pequeño su figura era delicada. A partir de 1920 y por 20 años, Manuel de Falla se había radicado en Granada, la soleada ciudad del sur de España por su silencio, su tranquilidad y buen clima. Desde allí parte hacia Argentina en 1939 y por salud se muda a las Sierras de Córdoba. En Alta Gracia, su médico personal fue el Dr. Carlos Ferrer Moratel, médico tisiólogo. También lo atendía el Dr. Gumersindo Sayago y el Dr. Eugenio Conde en Villa Carlos Paz. La tisiología es una especialidad de la medicina que estudia la tuberculosis en todos sus aspectos. Existió como actividad independiente hasta mediados del siglo XX cuando formó uno de los troncos de origen de la neumología. El término “tisis” viene del griego “phthisis” que es el nombre clásico de la tuberculosis.



## **Tajamar**

El Tajamar, dique construido por los Jesuitas en el siglo XVII, quedó convertido, al urbanizarse la vieja Estancia de Alta Gracia, en un bello paseo en medio del Centro Histórico. Manuel de Falla recorría a pie el parque que rodea el espejo de agua, cuando su salud y el clima se lo permitían. En uno de esos paseos, recuerda un vecino de la calle Padre Grenón, se detuvo frente a una casa, desde cuyo porche brotaban sonidos de guitarra y desde el portal vio a un hombre ejecutando su guitarra. Sin presentarse, elogió su interpretación. El guitarrista lo invitó a sentarse a su lado y tocó para el compositor español. Se trataba del Maestro Galasso, educador de reconocida trayectoria en nuestra ciudad, que siempre recordó la anécdota, y decía que recién al final de su reunión espontánea pudo conocer la identidad del español.

## **Sierras Hotel**

El Sierras Hotel, patriarca del turismo en Alta Gracia, inaugurado en 1908, fue el primer alojamiento de Manuel de Falla al llegar a esta ciudad en 1942. Se alojó allí una semana, mientras se acondicionaba el chalet Los Espinillos que había alquilado y sobre cuyo plano solicitó dos modificaciones, dos ventanas que permitirían mayor ventilación y más luz natural en sus ambientes. Ya instalado en su casita a cinco cuerdas del hotel, seguía concurriendo asiduamente a encontrarse con amigos, a tocar el piano de cola que había en uno de sus salones, y a disfrutar de las especialidades gastronómicas del establecimiento.

## **IPEM 298**

Hoy Ipem 298 “Rodolfo Bútori”, fue el Colegio Nacional, donde una de sus docentes más recordadas fue Doña Yolanda Viel de Montamat, pianista y profesora de música. Fue ella quien encomendó a Manuel de Falla que recibiera a su hijo, Juan Alberto Montamat como su único discípulo de piano. Cuenta el ahora médico y concertista de piano Montamat que tomó unas 12 clases con el Maestro. El niño llevaba preparadas obras y las tocaba para Falla, quien le corregía detalles de su interpretación. Lo notaba vehemente, apasionado por la justeza en la ejecución, y de vez en cuando el niño terminaba asustado, pensando que esa había sido su última clase... pero, a la hora de terminar el encuentro, el Maestro español llamaba a María del Carmen, su amabilísima hermana y le solicitaba que le convidaran un vaso de leche al niño y que lo acompañaran con las galletas que le gustaban. Ya de grande,

Montamat tuvo ocasión de llegar a la casa Museo Manuel de Falla en Granada y al presentarse como antiguo alumno de piano del Maestro, le dijeron: -no puede ser, Falla tuvo un solo discípulo de piano, y fue Juan Alberto Montamat- Entonces, éste mostró su pasaporte y lo recibieron con los brazos abiertos.

## **Valle Buena Esperanza**

En Alta Gracia Manuel de Falla conoció al director Erich Kleiber, quien en 1946, en ocasión de conmemorarse el vigésimo aniversario de su primera actuación en Buenos Aires, había comprado en aquel pueblo una propiedad -su “remanso”, como solía llamarla-, una finca de sesenta acres a la que bautizó con el nombre de “La Fermata” y donde pensaba pasar los últimos años de su vida. Falla era su vecino. Y entre ambos se fue consolidando una gran amistad que se vio bruscamente interrumpida con la muerte del compositor.

De paso, aclaremos que para los eruditos en música, “La Fermata” es un punto en la ópera, cerca del final de la obra, donde la música parece detenerse. Para el maestro Erich Kleiber eso era su campo, un remanso donde el tiempo y el sonido parecían no existir. El lugar era el escondite perfecto para escaparse del ruido de la capital y concentrarse en sus conciertos, estudiando las partituras o prepararse para las próximas presentaciones. Para Manuel de Falla, su casa también era su remanso de paz donde el tiempo parecía detenerse. Prueba de la admiración y respeto mutuos entre Manuel de Falla y Erich Kleiber nos la ofrece un hecho por sí mismo elocuente: en un encuentro que ambos músicos sostuvieran en Alta Gracia, en julio de 1946, poco antes de que Kleiber partiese hacia La Habana, el maestro español dejó en manos del director austríaco la orquestación completa de su última composición de entonces, la pieza titulada “Suite Homenajes”.

## **Estancia El Potrerillo**

La Estancia “El Potrerillo” originariamente fue un puesto de la Estancia Jesuítica de Alta Gracia. El célebre escritor argentino Enrique Larreta compra estas tierras serranas y establece su estancia en 1918. A Larreta le gustaba pasar allí largas temporadas con su familia. En 1920 empieza a construir la casa principal de estilo colonial, desarrollada en dos plantas, que se termina en 1924. Por esos años, todavía Manuel de Falla viviendo en Granada, recibe de manos de Ignacio Zuloaga un ejemplar de la obra más recordada de Enrique Larreta: “La Gloria de Don Ramiro”, editado en Madrid en 1908 con gran éxito en

toda Europa. Falla comentó al pintor Zuloaga: “Creo haber visto su música y pienso, como usted que es la obra que debemos hacer”. Zuloaga le escribe a Larreta sobre el proyecto alegrándose por la próxima visita de éste, y pidiéndole el libreto: “En cuanto llegue usted, le presentaré a nuestro gran compositor señor Falla (un genio) el cual quiere hacer una ópera tremenda de su Gloria de don Ramiro”. A partir de allí hubo un gran intercambio de cartas entre Zuloaga, Larreta y Falla. Al parecer no hubo acuerdo con Larreta sobre los criterios generales para desarrollar la obra. Manuel de Falla indicó que debían suprimirse las escenas de danzas sensuales, las arias y dúos, limitar al mínimo lo que los cantantes tenían que decir y nada más, y la música sería profundamente expresiva y evocadora de lo español de manera natural o artística. Ante estas intransigencias mutuas desisten del proyecto soñado. Durante los años de residencia de Manuel de Falla en Alta Gracia, se reunía con Larreta entre tantos amigos con los que compartían almuerzos o meriendas y charlas.

### **Capilla del Hospital Español**

Falla murió en su casa de Alta Gracia en la noche del 13 al 14 de noviembre de 1946, nueve días antes de la celebración de sus 70 años. El Doctor Carlos Ferrer Moratel, su médico y amigo de Alta Gracia, certificó que su muerte fue a consecuencia de síncope cardíaco. El cadáver de Don Manuel fue velado en primera instancia en la capilla del Hospital Español el día 15 de noviembre durante un día en una capilla ardiente improvisada luego el cuerpo fue destinado al Hospital Nacional de Clínicas de Córdoba en cuyo instituto de anatomía se desarrollaron durante algunos días los trabajos de embalsamamiento dirigidos por el mismo doctor Ara con la colaboración del director del centro. Pedro Ara, famoso posteriormente en Argentina por haber embalsamado los restos de Eva Perón. Las honras fúnebres fueron modestas pero imponentes por la cantidad de gente que asistió conmovida. Luego de ser velados los restos el día 18 de noviembre en la capilla del Hospital Español fueron trasladados al día siguiente por la mañana a la Catedral de Córdoba para un solemne funeral.

Antes de llegar ahí el cortejo pasó frente al Teatro Rivera Indarte que ostentaba signos de luto. La orquesta sinfónica reunida en sus escalinatas interpretó música de Falla.

En la Catedral se cantó la misa con la participación del coro del seminario conciliar, siendo recibida la comitiva fúnebre a las puertas de la misma con una banda de música y el cortejo luego se dirigió como destino final -hasta tanto se resolviese sobre la posibilidad de

trasladar inmediatamente los restos de Falla a España- al panteón de los Carmelitas en el cementerio cordobés de San Jerónimo donde habrían de descansar transitoriamente los restos de Don Manuel. María del Carmen que fue especialmente atendida por las hermanas del Hospital Español decía poco después a su hermano Germán: “Nuestro Señor en su gran misericordia me ha traído aquí que es como una antesala del cielo. En mi vida he estado mejor atendida ni más mimada. Es el Hospital Español que ya conocíamos”.

El 22 de diciembre de 1946 los restos de Manuel de Falla fueron embarcados a bordo del “Cabo de Buena Esperanza” con destino a Cádiz donde fue sepultado definitivamente en la Cripta de la Catedral de su ciudad natal.

## **Conclusión**

Este recorrido por el “camino dorado” de Manuel de Falla nos remite a los últimos siete años de su vida, los que transcurrieron en Argentina e incluye su paso por Buenos Aires, Córdoba, Villa Carlos Paz, Villa del Lago y Alta Gracia. Se rescatan y describen lugares que transitó y habitó el célebre músico español desde su llegada a este país en 1939 hasta su muerte en 1946; lugares que cobran mayor significación por haber cobijado al gaditano que buscaba paz, buen clima y silencio para poder dedicarse a su oficio de compositor. En casi todos los sitios mencionados se recuerda el paso del insigne Maestro si uno indaga al respecto. Pero en muchos otros no se lo tiene presente. Es por tal motivo que se desarrolla esta ponencia, para recordar y hacer visible el derrotero de Falla en sus últimos años por nuestro territorio y hacer visibles los espacios físicos donde se situaron tantas anécdotas de su vida.

## **Bibliografía consultada**

Jorge de Persia, “Los últimos años de Manuel de Falla” Sociedad General de Autores de España. Fondo de Cultura Económica. Primera edición, 1993.

Jaime Pahissa, “Vida y Obra de Manuel de Falla” (nueva edición ampliada). Ricordi Buenos Aires, 1956.

Cristian Moreschi “Camino de la Historia”. Talleres Gráficos José Solsona, 2006.

Cristian Moreschi “Camino de la Historia 2”. Córdoba, Nuevos Editores, 2015.

John Russell, “Erich Kleiber”. Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1958.

“Correspondencia entre Falla y Zuloaga 1915-1942” Excmo. Ayuntamiento de Granada, Junio 1982. Edición con motivo de la Exposición de Ignacio Zuloaga en el Centro Cultural Manuel de Falla de Granada.

# UN CAMINO SINODAL DESDE SUS ORÍGENES LA VIDA DE LA IGLESIA CATÓLICA EN ARROYITO

*Por Gustavo Pavón*

Cuando este pueblo era un niño vulnerable y el sol apenas alumbraba para separar las tinieblas de lo gris, llegaron los hombres, los fortines y la iglesia para dar paso a la inmortalidad de los hechos que hoy podemos contar...

La historia de Arroyito lleva marcada a fuego las particularidades de muchos hombres y mujeres que caminaron sus calles trazadas desde sus orígenes y que dieron lo mejor en favor de los demás. Un recorrido marcado por personas que han dejado su legado y que hoy no deja de construirse. La sinodalidad debe expresarse en el modo ordinario de vida y de trabajo de la Iglesia cuyos grandes hacedores son los hombres.

*“En este sentido, la sinodalidad permite a todo el Pueblo de Dios caminar juntos, escuchando al Espíritu Santo y la Palabra de Dios, para participar de la misión de la Iglesia en la comunión que Cristo establece entre nosotros” (Acción Católica General. 2021:4)<sup>103</sup>.*

En un breve recorrido por los 230 años del asentamiento del primer culto en comunión, participación y misión hasta nuestros días, conoceremos algunas particularidades del accionar en la fe, tanto en lo arquitectónico como en lo cultural y social.

Arroyito cuenta con una rica historia religiosa y que no solo se cumple en el accionar católico sino en un conglomerado de una veintena de cultos religiosos que se desarrollan en nuestra ciudad de Arroyito<sup>104</sup>.

Este lugar del Este Cordobés como muchos otros tiene sus particularidades, y es, que hasta el presente en todo lo investigado no se ha encontrado o no existe acta de fundación de la población, pero sí existe un documento que determina su origen, que expresa:

---

<sup>103</sup> [www.accioncatolicageneral.es/documentos/sinodo21-23/QUE-ES-LA-SINODALIDAD-refle-ACG.pdf](http://www.accioncatolicageneral.es/documentos/sinodo21-23/QUE-ES-LA-SINODALIDAD-refle-ACG.pdf)- Acción Católica General 221-203. Qué es la sinodalidad? Reflexión sobre el documento “Por una Iglesia Sinodal: comunión, participación, misión”.

<sup>104</sup> Arroyito se ubica al Este de la ciudad de Córdoba Capital, a 115 km por la Ruta Nacional N°19, con una cantidad de habitantes cercanos a los 35.000.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

*“Padrón de los habitantes (habitantes) de estos partidos del “Presidio del Tío”, “Trincherita”, “Arroyito”, “San Francisco” (hoy Villa de Tránsito), y sus inmediaciones; Río Segundo Abajo. Jurisdicción de la ciudad de Córdoba, hecho el año de 1778”.*

En el folio siguiente:

*En este paraje de “La Trincherita”, Río Segundo Abajo, Jurisdicción de la ciudad de Córdoba, en veintitrés (23) días del mes de noviembre de mil setecientos setenta y ocho, Don José Domingo Mercado, como diputado por los señores del muy Ilustrísimo Cabildo, Justicia y Regimiento de dicha ciudad, para efecto de empadronar todas las gentes, de orden de su Majestad, que Dios guarde, como más claramente consta dicha comisión, en testimonio que, en mi poder existe, a la que dándole su debido y puntual cumplimiento, en la forma y manera siguiente: “Paraje “DEL ARROYITO” y sus inmediaciones<sup>105</sup>”: Comienza con la casa de don Pedro Lario con su esposa e hijos hacen un total de nueve personas. Termina con la casa de don Antonio Flores con su esposa e hijos totalizan seis personas.*

Este Censo, al no tener acta de fundación y ser el documento más antiguo que se ha encontrado mencionando Arroyito hace que el Gobierno Municipal tome esta fecha y declare el “Día del Origen de Arroyito” al 23 de noviembre de 1778 por Ordenanza Municipal 867/97, con fecha 27 de agosto de 1997, promulgado por Decreto Municipal 152-G/97 con fecha 28 de agosto de 1997.

El mencionado documento arroja como resultado una población de 220 habitantes distribuidos en 34 casas, de los cuales eran 117 varones y 103 mujeres, distribuidos en clases sociales: 4 indios, 13 mulatos esclavos, 8 mulatos libres, 3 esclavos negros y 192 blancos españoles entre criollos y extranjeros.

Recordando un poco sucesos anteriores a este censo y a la llegada de la fe cristiana a este pequeño paraje la fundación de ciudades y fuertes se realizaba con todas las formalidades establecidas en las leyes. Los colonizadores se repartían tierras donde levantaban sus

---

<sup>105</sup> Archivo Histórico de Córdoba: Gob.- T.19-Fs.:57 al 62.

viviendas trayendo consigo ganado vacuno, caballar, lanar, caprino, etc., que se produjo en forma extraordinaria, y que constituía notable riqueza en las regiones.

Durante la colonización, enorme trascendencia alcanzó la acción de los misioneros. Vinieron abnegados sacerdotes, que propagaron el cristianismo y contribuyeron con sus enseñanzas a la pacificación de los naturales.

La ciudad de Córdoba de la Nueva Andalucía, fue fundada por Jerónimo Luis de Cabrera, el 6 de julio de 1573, a orillas del río Suquía o Pucará; el nombre dado por el fundador, fue el de “Río San Juan de Córdoba”. El Cabildo Civil de Córdoba o Ayuntamiento tenía sus propias autoridades, que ejercían un poder en un extenso territorio, varias leguas a la redonda.

La Iglesia Católica estableció el obispado de Córdoba del Tucumán en 1596, comprendía la región de Cuyo y las provincias de La Rioja y de Córdoba. La primera parroquia, la Catedral, tuvo su origen el 28 de agosto de 1642<sup>106</sup> allí se anotaron los primeros bautismos, matrimonios y enterratorios o defunciones.

La segunda, según el mismo autor fue la del antiguo Curato del Río Segundo, que tuvo su origen el 10 de mayo de 1704. Su primer párroco fue el Pbro. Maestro don Pedro de Carranza, comprendía los actuales departamentos Río Segundo, San Justo y Río Primero.

En un principio los párrocos no tenían sede fija, luego su asiento fue en Los Ranchos o Villa Del Rosario. La parroquia fue el Curato de Santa Rosa en el año 1800.

Los misioneros de distintas congregaciones salían a predicar el Evangelio por las distintas mercedes, estancias u oratorios de la campaña, bautizaban, casaban, ponían óleo y crisma con licencia del respectivo párroco y vicario.

Buscando la existencia de Arroyito desde la creación del Curato en 1704<sup>107</sup> y en este mismo año se producen bautismos en Los Ranchos, hoy Villa del Rosario, también en el mismo año en Capilla de Villamonte o Copacabana<sup>108</sup> y se repite en el mismo lugar en 1715<sup>109</sup> en el departamento Río Primero. Hacia 1722 de la Capilla del Fuerte de Santa

---

<sup>106</sup> Cgo. Ramón Amado Liendo, Libro de Parroquias del Archivo Eclesiástico de Córdoba.

<sup>107</sup> A. E. de Cba. L.01-F.01.

<sup>108</sup> A. E. de Cba. L.01-F.01.

<sup>109</sup> A. E. de Cba. L.01-F.06.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Rosa<sup>110</sup>, en el año 1765 en el Oratorio de San Francisco<sup>111</sup> (hoy Villa del Tránsito) y en el Oratorio de El Tío<sup>112</sup> (hoy Villa Concepción del Tío) y ya muy cerquita de Arroyito en el año 1769 se producen bautismos en el Oratorio de Rosales<sup>113</sup>, actual paraje La Curva.

Desde mediados del siglo XVIII había una ruta que atravesaba mercedes, estancias, oratorios, fuertes y fortines desde Córdoba hasta los límites con Santa Fe por Quebracho Herrado, que era la frontera provincial. El historiador Efraín U. Bischoff dice: “*que el gobernador Intendente de Córdoba Rafael Núñez, Marqués de Sobremonte, quien delineó oficialmente el CAMINO REAL desde Córdoba hasta la frontera con Santa Fe en el año 1794*”.

Los puntos de paso obligado fueron Capilla de Los Remedios, Los Ranchos o Villa del Rosario, después por la margen izquierda del Río Segundo o Xánaes, Oratorio de Peralta, Oratorio de San Francisco (hoy Villa de Tránsito). Posta de Los Ferreyra al N. de Arroyito, Capilla del Arroyito<sup>114</sup>, Presidio del Tío, Posta Monte de los Loros, Posta y Fortín de Las Víboras y Posta y Fortín de Quebracho Herrado.

Por él pasaron las montoneras de José Antonio Guevara, tropas de Francisco Ramírez, de Estanislao López, Manuel Belgrano, Juan Bautista Bustos, José María Paz, Lamadrid, Facundo Quiroga, Los hermanos Reinafé, José Ramón Luque, entre otros. También lo hicieron prisioneros de guerra a quienes se les colocaba en el gorro una pluma de avestruz en señal de prisionero o sometido. Hubo combates y fusilamientos en su vera.

Los viajeros, peregrinos, comerciantes, tropas regulares, montoneras, pesadas carretas, veloces corceles y diligencias se dirigían de este a oeste y de norte a sur por otros caminos auxiliares.

Existe una publicación del Prof. José Luis Colazo sobre el Camino Real, donde brinda amplios detalles del mismo, como así también de las primeras mercedes que se otorgaron con sus subdivisiones que se fueron realizando a través del tiempo<sup>115</sup>.

---

<sup>110</sup> A. E. de Cba. F.01-F.12.

<sup>111</sup> A. E. de Cba. L.02-F.11.

<sup>112</sup> A. E. de Cba. L.02-F.11.

<sup>113</sup> A. E. de Cba. L.-02-F.-18.

<sup>114</sup> Inaugurada el 4 de marzo de 1790.

<sup>115</sup> Colazo, José Luis; Vinovo, Susana; Martinatto, Rosa: “Arroyito en los Caminos de la Historia”, 2016.

## **Origen de la capilla histórica**

### ***El comienzo del camino***

Toda obra tiene un principio, con antecedentes como los descriptos anteriormente, pero en nuestro caso particular podemos atribuirle el puntapié inicial de este partido de fútbol interminable que no tendrá fin, se lo atribuimos a ese primer jugador en la fe cristiana, más precisamente la católica en esta patria chica que fue José Ignacio Urquía en la creación de la Capilla Histórica Nuestra Señora de la Merced.

Había nacido en 1743, conforme a su edad en los censos, en la región de la Vascongada, provincia de Guipuzcua o Guipúzcoa, en el norte del reino de España sobre el golfo de Vizcaya, lo atestigua el acta de defunción.

En su juventud fue soldado del rey y destinado a prestar servicios al norte de África, donde el reino de España tenía dominios. La vida en el desierto era dura, de muchas privaciones, sufrimientos y toda clase de penurias. La guerra era inevitable, cristianos contra moros, árabes o musulmanes que profesaban la religión de Mahoma.

En una batalla encarnizada contra los moros, cayó prisionero y fue llevado a una fortaleza, cargado de cadenas y reducido a cruel esclavitud.

Sus familiares no poseían dinero para pagar su rescate, confió en Dios, por intercesión de su madre “María”, bajo la Advocación de Nuestra Señora de Mercedes, Redentora de Cautivos. Sus plegarias, la fe sincera en María que lo ayudaría a recobrar su libertad, le llevaron prometer levantarle un templo en tierras de cristianos.

Un día, el jefe moro se prestaba a celebrar su cumpleaños; Urquía pidió a los carceleros materiales y elementos para elaborar algo y regalarle a su amo en su feliz día. De oficio carpintero y albañil, comenzó a construir un carruaje que sería tirado por un caballo. En el día del cumpleaños lo presentó y se lo obsequió al jefe musulmán invitándole a dar un paseo acompañándolo; le agradó mucho y lleno de alegría le dijo: ¡Ignacio! lo que me has dado es hermoso, pídemelo que quieras -¡Mi amo, yo quiero la libertad! -La tendrás, desde este momento, eres libre. Con lágrimas en los ojos agradeció a Dios y a la Virgen Sma., por este milagro.

El jefe moro le proveyó el salvoconducto, para que no lo detuvieran y marchó a la costa del Atlántico, esperando un barco salvador que lo llevara a su tierra natal, pero el destino fue otro, el barco que lo recogió, navegó con rumbo a América. Se dirigía a la región del Plata, a Buenos Aires colonial.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

A Urquía no le agradó ese lugar. Marchó hacia el interior de las colonias en busca de trabajo y de un lugar donde pudiera cumplir su promesa a la Virgen de La Merced. Ya en tierras de Córdoba del Tucumán, en el paraje del Arroyito, llegó a una vivienda de gente sencilla, hospitalaria que le ofreció ayuda y trabajo. Era la casa de los Ferreyra, se enamoró de la doncella María del Carmen Ferreyra y se casaron en el “Oratorio del Rosario de Rosales” (hoy La Curva), el día 31 de enero de 1778<sup>116</sup>. Le dijo a su esposa la promesa que tenía que cumplir, ella lo comprendió, y en terrenos de su propiedad, se eligió el lugar en una elevación, cerca del Río Segundo o Xánaes<sup>117</sup>.

Comenzó a edificar la capilla con la ayuda de su esposa y una esclava, dice la tradición que como le faltaba dinero, iba a trabajar a Córdoba para reunirlo, así en 1785 ya había construido gran parte de la misma.

En un comienzo los pocos vecinos creyeron que estaba loco, se preguntaban cómo podía levantar un templo sin medios. Pero la fe, la esperanza y la voluntad de José Ignacio Urquía le daban las fuerzas necesarias para trabajar sin cesar, y esos vecinos que dudaron de él comenzaron a ser solidarios.

Fue a Córdoba y trajo una Imagen de bulto, en un nicho, era de la Virgen De La Merced a quien se le empezó a rendir culto, siendo la primera y única en toda la región.

Realizó una fecunda obra, tanto en lo material como en lo espiritual, hasta su muerte que sobrevino el día 22 de junio de 1806. El acta dice: “En el año del Señor de mil ochocientos seis, el veintidós del mes de junio, murió Don José Ignacio Urquía natural de la provincia de Guipúzcoa, en Vizcaya, del reino de España. Marido que fue de María del Carmen Ferreyra, vecinos de este Beneficio del Río Segundo, habiendo recibido el Santo Sacramento de penitencia, Comunión y Extremaunción, entregó el alma a Dios en comunión de Nuestra Madre la Iglesia, a cuyo cuerpo mi ayudante el Maestro Don Juan Félix Liendo, le acompañó con oficio mayor cantado de gracia, y le dio sepultura adentro de la Capilla de Nuestra Señora de Mercedes, Vice Parroquia de dicho curato y erigida a expensas del dicho finado Urquía, en el lugar llamado “El Arroyito”, es todo lo que yo el licenciado Don Manuel de Aguirre, como cura y vicario propio del lugar, certifico y para que conste lo firmé, en que doy fe” (Comunión entre renglón vale). (f.) Licenciado Manuel de Aguirre<sup>118</sup>.

---

<sup>116</sup> Archivo Eclesiástico de Córdoba: L.01-F.45 – Matrimonios.

<sup>117</sup> Relato popular de la llegada de Urquía a estas tierras a cumplir su promesa.

<sup>118</sup> Libro de Defunciones 03-F.128 – A.E. de Cba.

José Ignacio Urquía no se imaginó nunca que al pie de esa capilla, que ya tiene 238 años se levantaría una población, de aldea se transformaría en villa, después en una pujante ciudad, que lo inmortalizó como creador de ella por voluntad de Dios y de su madre Nuestra Señora de la Merced.<sup>119</sup>

### ***Primeros bautismos en Arroyito***

Los libros de bautismos pertenecientes al antiguo curato o Parroquia del Río Segundo, que obran en el Archivo Eclesiástico de Córdoba, indican que los primeros realizados en Arroyito, fueron en el año 1785. Según el libro: N° 2, folios 63-65, dice: «En el Año del Señor 85, en Arroyito, puse óleo y crisma a MARÍA JOSEFA, hija legítima de JOSÈ OLMOS y de IGNACIA SARRÌA, el día de febrero, fue su madrina ROSA RAMÌREZ, lo firmé (f.) JOSÈ MARTÌN OLMOS.

En el mismo día fueron bautizados: Juan Manuel de León Ramírez, Agustina Rosa de León Ramírez, Prudencio Gutiérrez Ayala, María de los Dolores Lemos Saavedra, Francisca Lemos Saavedra y María Antonia Ferreyra Álvarez.

El día 17 de febrero, fueron bautizados Juan de Dios Ferreyra Peralta, Juan de Dios Luque, de padre no conocido: José Antonio Álvarez Ferreyra, Eugenio Ferreyra Olmedo y José Vicente Ferreyra<sup>120</sup>.

### ***1790 – Inauguración de la Capilla de Mercedes***

En las investigaciones realizadas no se ha encontrado documento alguno emanado de la autoridad eclesiástica competente que haya autorizado la construcción de la Capilla, en el lugar llamado El Arroyito. Al respecto el clero expresó que siendo una obra de carácter privada no había tenido injerencia la Iglesia Católica.

La Capilla Nuestra Señora de la Merced de Arroyito había sido concluida e inaugurada con varios días de festejos en el año 1790.

Desde el año 1785 no se registraron bautismos, y desde 1786 no hubo celebración de matrimonios en la capilla hasta 1790. En este año desde el día 4 hasta el 8 de marzo, constan 23 actas de niños bautizados, según el libro 03, folios del 21 al 23 inclusive.

---

<sup>119</sup> Liendo, Bernardo Pbro. Periódico “El Hogar Cristiano”. 06 de diciembre de 1913, Arroyito.

<sup>120</sup> A. E. de Cba. L.02-F.63 y 65.

## *Camino Históricos de Córdoba*

En un acta del folio 22, textualmente dice: “En el año del Señor, del noventa, a siete días de marzo, en la Capilla del Arroyito, yo como cura propio, puse óleo y crisma a José Hipólito Lemos, de edad de nueve meses, lo bautizó seglar, hijo legítimo de Marcos Lemos y de Petrona Saavedra: sus padrinos: Bonifacio Ponce y María Tomasina Angulo, doy fe (f.) José Martín Olmos.”

En años posteriores continúan efectuándose en la capilla oficios y ceremonias religiosas. En algunas actas con la categoría de Vice parroquia y un ayudante cura transitorio; pero en el año 1797 se le menciona, “con un ayudante cura estable, quien lo fue por muchos años, el Pbro. Juan Félix Liendo.”

### ***Primeros matrimonios***

A pesar del dilatado Curato del Río Segundo hubo dificultades para que el cura y vicario viajara hacia capillas y oratorios a bendecir parejas matrimoniales. Entre ellas la Capilla de Mercedes de Arroyito, que estaba como a doce leguas de Los Ranchos o Villa del Rosario.

En el libro: Folio 67: se registra el acta siguiente: «En el año del Señor, del 85, habiendo corrido las proclamas según manda el santo concilio, y no resultando impedimento, yo como cura propio, en la Capilla del Arroyito, asistí al casamiento y velaciones, el día 19 de junio, de Valeriano, hijo legítimo de Lencinas y de Jacinta Ferreyra, con Anita, hija legítima de Benito Machado y de Ana Machado; padrinos, don José Ignacio Urquía y doña Eusebia Lencinas; testigos: Ramos y Marcelo Orellano, doy fe (f.) José Martín Olmos.

Los dos siguientes datan del 9 de setiembre de 1786 y del día 25 de setiembre de 1790, ambos firmados también por José Martín Olmos<sup>121</sup>.

### ***Algunos datos de costumbres de la época***

La acción evangelizadora de la Iglesia Católica, la profunda fe religiosa de los lugareños, hizo posible que estos aceptaran todas las creencias las místicas y las populares muchas veces mezcladas con supersticiones.

La recepción del sacramento del bautismo fue una necesidad primordial, toda criatura al ver la luz del mundo tenía que recibirlo de inmediato, más si había peligro de enfermedad.

---

<sup>121</sup>A. E. de Cba.

Como los curas y vicarios o los misioneros eran escasos, y además las distancias eran enormes que separaban las poblaciones, parajes o fortines entre sí, la misma Iglesia vio la necesidad de designar a laicos o seglares instruidos en las reglas canónicas, con el nombre de “diácono bautizador de socorro”.

Los misioneros podían predicar y administrar los sacramentos, con “licencia” o autorización del Cura y Vicario del “Beneficio”, Parroquia o Curato. Los curas y vicarios en sus giras o visitas por las distintas capillas u oratorios ponían óleo y crisma, a veces lo hacían cada dos o tres años.

La capilla u oratorio de cierta importancia, alcanzaba la jerarquía de Vice Parroquia, el cura y vicario designaba un ayudante o teniente cura, quien podía ser transitorio, estable o residente. La Capilla de la Merced de Arroyito fue Vice Parroquia en 1797.

La “edad civil” de las personas se contaba desde que recibía óleo y crisma, o sea “cuando nacía a la gracia de Dios”. Lo prueban las actas de bautismo, mejor dicho “oleados”, y al compararlas con las de defunción no se tenía en cuenta el lapso anterior al óleo y crisma; caso del Pbro. Juan Bautista Urquía, y el del teniente coronel José Ramón Luque, a quien le pusieron óleo y crisma a los cuatro años de edad.

A los cadáveres, por lo general, se los velaba y vestía con una «mortaja», se les daba cristiana sepultura dentro y fuera del templo; para los sepultados en el interior los familiares abonaban un arancel más elevado que en el exterior. Si el extinto era bienhechor o muy pobre, se lo sepultaba de “gratia” (gracia), sin abonar el arancel.

La familia era de carácter patriarcal, predominaba el varón sobre la mujer, se practicaban virtudes esenciales como la honradez, el honor, el desinterés, la palabra empeñada, la sinceridad, el respeto, la obediencia, respeto y veneración hacia los mayores y las autoridades.

En los empadronamientos constaban las actividades de los varones de la zona rural, que fueron: criadores, labradores, poceros, arrieros, pastores, etc., las de las mujeres: tejedoras, hilanderas, costureras, poncheras, lavanderas, entre otros.

Las “clases sociales”, eran producto de la época; por su organización social, fueron muy pronunciadas y discriminatorias; la supremacía de los blancos, españoles o criollos era notable, tenía todos los derechos por su condición, en cambio los aborígenes, negros esclavos, mulatos libres, negros libres, mulatos esclavos, carecían de nacionalidad y hasta, algunos de ellos, de apellido...

## **Curas párrocos de la parroquia de Arroyito**

La antigua “Capilla de Mercedes de Arroyito” dependió desde sus orígenes del Beneficio o Curato del Río Segundo, hasta el año 1860. En este año a la extensa parroquia se la dividió en dos, como consecuencia de la división política del departamento homónimo, quedando el propiamente dicho, y el nuevo, con el nombre de San Justo. El antiguo curato, con la denominación de Villa del Rosario, y la flamante parroquia, con el de San Justo y Pastor, y que más tarde sería la de la Inmaculada Concepción, con sede en la población de Villa Concepción del Tío. Por supuesto que la capilla de Arroyito quedaba sujeta a la jurisdicción de esta nueva parroquia.

Como habíamos mencionado anteriormente, se sepultaba a los cadáveres dentro y fuera de la capilla, en terrenos adyacentes. Al final de la década de 1870, por decisión del poder político se prohíbe sepultar restos en las capillas y conventos; ante ello se determina otro lugar para ubicar el cementerio, al sur de la capilla, como a 600 m. de distancia.

Al pasar el Ferrocarril Central Córdoba en el año 1888, se formaron dos aldeas, un alrededor de la capilla llamada “Villa de Arroyito” y la otra “Estación Arroyito”. Al transcurrir el tiempo, el cementerio quedaba entre los dos caseríos, por este motivo se tuvo que trasladarlo hacia otro lugar, en donde se encuentra actualmente.

A solicitud de los pobladores y por decisión del Obispo Diocesano de Córdoba, se creó la Parroquia de la “Merced de Arroyito”, el 13 de febrero de 1902, la formaba las pedanías de Arroyito y San Francisco o Villa de Tránsito. La Capilla se transformó en Templo Parroquial hasta el año 1965.

## ***Maestro en Artes Pbro. Juan Bautista Urquía<sup>122</sup>***

El primer Cura Párroco de Arroyito. Siendo niño ingresó al convento de la orden mercedaria, más tarde estudió en la Universidad de Córdoba, graduándose de “Maestro en Artes” y en el orden sagrado como Presbítero.

Durante el gobierno de Córdoba del General Juan Bautista Bustos, fue designado “Capellán del Fuerte del Tío” en 1823; también tuvo lugar la creación de la Escuela Pública en el mismo lugar, siendo designado preceptor o maestro para enseñar las primeras nociones.

---

<sup>122</sup> Urquía, Juan Bautista fue uno de los hijos del fundador de la antigua “Capilla de Mercedes del Arroyito”: José Ignacio Urquía y su esposa María del Carmen Ferreyra.

En el año 1831 fue designado cura y vicario interino de la extensa parroquia del Río Segundo, toma como base o asiento del curato, la “Capilla de Mercedes del Arroyito”. En 1832 inicia la apertura de libros eclesiásticos, para anotaciones, entre ellos el de enterratorios de las siguientes capillas: “De la Purísima Concepción del Tío”, “de Mercedes del Arroyito” y de “La Purísima Concepción del Oratorio de San Francisco”, hoy Villa de Tránsito.

Estuvo como Sacerdote hasta el año 1850, posteriormente se trasladó a la ciudad de Córdoba, y falleció en el convento, el 11 de marzo de 1855, a las tres de la mañana; recibió los Santos Sacramentos y fue sepultado en el cementerio del Templo de la Merced, firmó el acta el S. Juan M. Cardozo”<sup>123</sup>.

Desde ese momento no hubo cura estable en este lugar hasta la llegada del Pbro. José Gagliardi, quien atendió a los feligreses desde 1902 a 1909, convirtiéndose en el primer Cura Párroco de la flamante parroquia de Arroyito.

La Capilla a lo largo de los años sufrió los avatares del tiempo, en 1863 por causa de un temporal y un rayo que la destruyeron parcialmente, fue reconstruida y ampliada por don Eugenio Navarro, casado con Pilar Urquía, nieta del fundador, conservando en su interior y alrededores lo que fue el primer cementerio de la región.

Gagliardi la amplió nuevamente hacia el frente, reforzando el techo y comenzando a levantar la actual torre obra que fue continuada por el Pbro. Liendo. Muere en Italia.

### ***Pbro. Rosendo Bernardo Liendo***

Desempeñó su ministerio desde 1909 a 1953. Fue el que más tiempo estuvo, 44 años. Oriundo de la zona rural de las inmediaciones de Villa del Rosario, nació el 20 de agosto de 1877, bautizado por Diácono, pero recibió óleo y crisma en la Capilla de la Merced de Arroyito<sup>124</sup>.

Bajo su responsabilidad tuvo que hacer ciertas reformas a la antigua capilla, cambiarle los techos, que eran cabreadas de madera y que sostenían alfarjías y tejas, éstas con el pasar de los años se habían deteriorado bastante, siendo un peligro latente para los fieles.

La población crecía en habitantes y en el aspecto edilicio, fue necesario construir un nuevo templo parroquial, que fuera más amplio y con una ubicación equidistante. En abril

---

<sup>123</sup> Catedral de Córdoba, L. 05 - F. 421 A. E. de Cba. –Obra mencionada de Ramón V. Saumell e Historia de Villa del Rosario de Vidal Ferreyra Videla.

<sup>124</sup> L. 21 - F. 552 Curato Río Segundo. A. E. de Cba.



## *Camino Históricos de Córdoba*

de 1911 se colocaba la piedra fundamental o basal en un terreno frente a la Plaza Centenario, hoy 25 de Mayo, para levantar el ansiado templo que por diversos motivos no se inició la obra, sobre todo por la falta de recursos.

Por su iniciativa y diversas gestiones hicieron realidad las construcciones de las capillas: la de San Miguel Arcángel de Sacanta, la de Nuestra Señora Stella Maris de La Tordilla, la de Virgen del Valle en Colonia Coyunda. Inicó las capillas de Santa Teresita de El Fuertecito, la de San José de Plaza Bruno<sup>125</sup>.

Además atendió a los feligreses de estas capillas: la de Nuestra señora del Tránsito en Villa de Tránsito, de San Pablo en La Pobladora, la de San Vicente de Paul en Las Delicias, la de Virgen de Luján en campo de la familia Ríos.

Fundó el periódico “El Hogar Cristiano” en 1913. Fundó el “Colegio Sagrado Corazón” en 1913 –para varones y privado-. Gestionó la instalación del colegio de las “Hermanas Mercedarias” en 1917. Fundó la filial de la Acción Católica Argentina en Arroyito y las cofradías del “Apostolado de la oración” y la de “Josefinas”.

Como no existía Municipalidad, se designaba entre el vecindario una “Comisión Municipal de Fomento”, fue designado como Presidente de la misma<sup>126</sup>.

Se desempeñó como Concejal Municipal durante la Intendencia del Sr. Bernardo Erb y por algunos días como Intendente Municipal al ausentarse éste<sup>127</sup>.

Se retiró el 01 de marzo de 1953, después de haber ejercido el ministerio de Cristo durante 44 años, fue nombrado Canónigo Honorario. Se trasladó a Córdoba y a partir del mismo año recibe la designación de “Canónigo Chantre”<sup>128 129</sup>, del Cabildo Eclesiástico. También fue capellán del Monasterio de Santa Teresa de la mencionada ciudad.

El 18 de setiembre de 1966 entregó su alma a Dios, a la avanzada edad de 89 años, en la Docta. Sus restos sepultados en el atrio de la Capilla Histórica de Arroyito.

---

<sup>125</sup> A. E. C. - Libro de Parroquias. Tomo I, Legajo 38.

<sup>126</sup> Arch. El Hogar Cristiano – Números: 01, 03 y 10.

<sup>127</sup> Pucheta, Carlos. La Municipalidad y la Historia Política de Arroyito. Editorial Alta Córdoba Impresos. Octubre de 2007.

<sup>128</sup> Canónigo encargado de dirigir el rezo del oficio divino y por extensión de toda la liturgia. Desde su institución como dignidad de la catedral de Pamplona (1206) tenía jurisdicción sobre varias iglesias donde actuaba como vicario del obispo. Con la implantación en el cabildo del régimen común (1859), el chantre pasó a ser la tercera dignidad después del obispo.

<sup>129</sup> [www.encyclopedia.navarra.com](http://www.encyclopedia.navarra.com)

***Pbro. Máximo A. Robert***

Se desempeñó desde el año 1953 hasta 1965. El nuevo párroco realiza modificaciones a la antigua capilla para una mejor comodidad de los creyentes y asistentes. Durante su desempeño se inician las obras del Nuevo Templo Parroquial 1962-1963. Hizo construir la iglesia San José en Arroyito y finalizó con las de El Fuertecito, Plaza Bruno y la Capilla de Toro Pujio. Falleció en Buenos Aires el 07 de octubre de 1965.

***Cura y Vicario Monseñor Juan Osvaldo Vidotto***

Fue párroco desde el 24 de abril de 1966 hasta 07 de julio de 2007. Al asumir concluye con la tan ansiada obra del nuevo Templo Parroquial y se traslada la imagen antigua de Nuestra Señora de la Merced, “Patrona de la Parroquia”, a su nuevo altar en setiembre de 1967. Las autoridades eclesíásticas disponen que en la capilla se siga rindiendo culto al Señor, por la intercesión de San Cayetano.

En los años 1977-78 se le realiza una notable refacción y restauración para conservar esta reliquia histórica (la antigua Capilla de la Merced). Conserva sus muros primitivos y sólidos con un espesor de 50 a 70 cm. que a través de más de dos siglos fueron testigos de un pasado glorioso. Es la única capilla de la región que no ha sido destruida por los temporales, inundaciones del río o arroyos, ni arrasada por los constantes avances del malón.

En 1977 se construyó el mausoleo-monolito que guarda los restos del Coronel José Luis Álvarez; en 1989, otro similar donde descansa el ex párroco Cgo. Rosendo B. Liendo.

En el año del bicentenario de la inauguración de la “Capilla Histórica”: 1790-1990; gestionó a través del ya extinto historiador e investigador de Arroyito, Prof. Eloy Fernández Yáñez su Declaración como “LUGAR HISTÓRICO A LA ANTIGUA CAPILLA NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED Y EL SOLAR DONDE ESTÁ EDIFICADA”, dicha resolución o decreto emanado del Superior Gobierno de Córdoba, lleva el N° 2283, con fecha 30 de agosto de 1993.

Completó la construcción del Nuevo Templo Parroquial con la casa y salón afines. Hizo remodelar en varias oportunidades la antigua capilla hoy Iglesia San Cayetano. Hizo construir la Iglesia de La Curva en honor a Ntra. Sra. Del Rosario de San Nicolás; remodelar y ampliar las Iglesias de San José y la de El Fuertecito. Propicio la construcción del “Hogar de Ancianos Juan XXIII”.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Hizo la Renovación de catequesis de 1ªComunión y Confirmación. Fundó el “Movimiento de Cursillos de Cristiandad de Arroyito”. Fundó la “Filial de Caritas Parroquial” el “Movimiento Familiar Cristiano “Renovó la A.C.A” entre otras obras.

Recibió el título de Monseñor otorgado por el Papa Juan Pablo II°. La ciudad de Arroyito y la feligresía le agradeció sus obras con títulos honoríficos como el “Democracia Argentina” y declarado “Ciudadano Ilustre”.

Por su avanzada edad y su deterioro de su salud no puede seguir cumpliendo con la feligresía se lo designa como Cura Emérito, pero aun así sigue atendiendo a sus fieles. Fallece a los 85 años de edad, tras 61 años de vida sacerdotal, el 09 de mayo de 2017.

### ***Pbro. Gabriel Camusso***

El 21 de febrero de 1998 llegaba a Arroyito como «Administrador Parroquial», tras haber estado como Cura Párroco en La Francia y La Para, convirtiéndose en el alma y el nervio de la parroquia que crece a pasos agigantados.

Al retirarse el Padre Juan Vidotto como Cura Emérito asume como Cura Párroco el día 07 de julio de 2007. Brinda un apoyo incondicional a la obra cultural, patrimonial y arquitectónica de la ciudad, tanto en apoyo a instituciones como en las distintas áreas eclesiales dentro de la parroquia en la que se basa su obra principal.

Propicia la continuidad y creación de equipos de trabajo parroquial: Caritas, Mujeres de Acción Católica, Consejo de Pastoral Parroquial, Movimiento Familiar Cristiano, Movimiento Círculos de Juventud, Movimiento Cursillo de Cristiandad, Grupo Juvenil Nuevos Constructores, Junta Parroquial de Catequesis, Grupo Scouts, Infancia Misionera, Equipo de Liturgia, Legión de María, Consejo Económico Parroquial, Reunión Carismática, IPE (Inmediata Preparación al Matrimonio), Equipo Pre Bautismal.

### ***Pbro. Sergio Fernández Nieri***

El día 16 de diciembre de 2021 se hace cargo de la Parroquia, fue cura párroco de la iglesia San Miguel Arcángel de Alicia, lugar en el cual ha pasado los últimos siete años de su vida, lugar que, junto a El Fortín, lo recibió luego de vivir seis años de misión en Cuba, “una experiencia que sin duda ha marcado mi vida, ha marcado mi sacerdocio. Alicia y El Fortín me ayudaron a volver a encarrilarme en los rieles de esta Argentina que cuando

llegué encontré muy muy diferente” y hoy tras 25 años de sacerdocio llega a cumplir una nueva misión en nuestra dulce ciudad.

No se puede dejar de mencionar el claro legado que ha dejado y deja la comunidad de Arroyito a la fe cristiana con predicadores de la doctrina de Cristo. Recibieron los óleos sacerdotales hijos nativos de Arroyito, los Pbro. Juan Bautista Urquía (hijo del fundador de la Capilla Histórica), Berardo Ríos, Eufasio Sosa, Nicolás Machado, Segundo Sosa, Amado Yáñez, Luis Romero, Francisco y Manuel Orellano, Santiago Gutiérrez, Sergio Fernández, Daniel Maini, Eduardo Ascuet.

Se incorporaron a la vida monástica para desempeñar tareas educativas, o como hermanas de la caridad las Hermanas Reginalda y Judith Yáñez, Carmen Orellano, Leonor y Teresita Navarro, Rosa y Elvira Juárez, Ángela Liendo, Nancy Díaz, entre otras.

Esta Parroquia actualmente abarca los pueblos de La Tordilla, El Fuertecito, La Curva y Santiago Temple

## **Visitas pastorales**

El libro más antiguo que se conserva en el Templo Parroquial de Visitas Pastorales<sup>130</sup> se comenzó a escribir el 24 de octubre de 1907, registrándose hasta el año 2000 la visita de dieciséis Obispos. Siendo el primero el Obispo de Córdoba Zenón y la última visita registrada en ese libro Baldomero Carlos Martini, Obispo de San Francisco con fecha 01 de noviembre de 2000.

Además de los Obispos, se destacan las visitas de personajes ilustres como lo son Monseñor Fray Reginaldo Toro, Obispo de Córdoba, fundador de las Hermanas Dominicanas de San José, quien fue creador de la “Parroquia de Arroyito”.

Padre Fray José León Torres, Fundador de las Hermanas Mercedarias del Niño Jesús, fundó el colegio de “Hermanas Mercedarias” en nuestra ciudad.

---

<sup>130</sup> Una visita pastoral es la visita que realiza un obispo a las parroquias y comunidades de su diócesis. En ella, el obispo tiene encuentros con el clero, los religiosos y los laicos para exhortarlos a tener una vida de fe y práctica cristiana, y examina y valora las estructuras e instrumentos destinados al servicio pastoral. Cada año el obispo debe visitar total o parcialmente a su diócesis, de modo que al menos cada cinco años visite la diócesis entera personalmente.

Beato Obispo Fray Mamerto Esquiú y Medina: Fue designado obispo de la diócesis de Córdoba, recibimos la visita de su eminencia los días 26 y 27 de setiembre de 1882, en el Libro de Confirmaciones textualmente dice: “El día veintiséis de setiembre del año mil ochocientos ochenta y dos, en la “Capilla del Arroyito”, Departamento San Justo, Provincia y Obispado de Córdoba, Su Señoría el Señor Sacramento de la Confirmación a los siguientes”: Rufino Zurita, de 51 años de edad; Agustín Arroyo, de 14 años de edad; Ramón Ferreyra, de 5 años; José Ferreyra, de 2 años”<sup>131</sup>.

Canónigo José Gabriel Del Rosario Brochero: Sus padres fueron don José Ignacio Brochero y doña Petrona Dávila, vivieron y eran propietarios de campos al norte de Arroyito. El día 8 de junio de 1839 fallece Aurora, párvula, hermana de Brochero y su cadáver fue sepultado en esta Viceparroquia de Nuestra Señora de Mercedes”, firma esta acta el Maestro Juan Bautista Urquía<sup>132</sup>.

José Gabriel del Rosario nació el 16 de marzo de 1840, fue bautizado en Capilla de Santa Rosa. Visitó este lugar en seis oportunidades registrados en el Archivo Parroquial de Arroyito. El Santo Brochero falleció en Traslasierra el 26 de enero de 1914.

### **Breve recorrido por los tres templos católicos restantes** ***Iglesia San José Obrero***<sup>133</sup>

El 1 de Mayo de 1957 se inaugura dicha capilla, obra realizada por el Arq. Osvaldo Pons.

La fachada principal, determinada por un plano curvo que remata en una serie de perforaciones y se vincula con el volumen del campanario, hacia el costado derecho se define el desagüe de la cubierta, cuya gárgola protagoniza la fachada lateral.

El bolseado de sus paredes se hace interesante con los cambios de luz y destacó la iluminación del altar original donde se van alternando una serie de perforaciones que tiene su correlato en las aberturas introducidas en las bóvedas para permitir la entrada de luz natural.

---

<sup>131</sup> L. 02 - F. 76-77-88 Archivo de Villa Concepción del Tío.

<sup>132</sup> Defunciones L. 07 - F. 63-64 – C.R.Seg. – A.E. de Cba.

<sup>133</sup> Goytia, Noemí – Moisset De Espanes, Daniel – Samar, Lidia. Osvaldo Pons. 2001. Extracto de la descripción del significado de la construcción. También se recuperaron datos de relatos orales.

Sobre el ingreso y continuando interiormente en el quiebre del desagüe aparece un plano perforado con pequeñas cruces vidriadas, estas permiten el paso de iluminación natural. La puerta de ingreso original abría hacia afuera, señalando apertura, abriendo al ingreso de todos, para todos.

En el año 1997, surge la necesidad de mayor espacio, con el crecimiento del pueblo y los feligreses, se amplió dicha capilla. Se conserva la estructura central en forma de bóveda sobre columnas de hierro, marcando el camino hacia el altar.

El altar, ambón y base del sagrario es de material de piedra, granito negro, dinamitada, lo cual conserva estas marcas, traídos directamente de una mina de Calamuchita. El sagrario es obra de don Belzor Vocos, reconocido orfebre oriundo de nuestra ciudad.

Muchas familias trabajaron arduamente para el mantenimiento de esta bella capilla, como los carpinteros que trabajaron todos los detalles de madera.

Sobre el ingreso y continuando interiormente el quiebre del desagüe aparece un plano perforado con pequeñas cruces vidriadas, que no hacen más que evidenciar la sensibilidad con la cual trabajó cada detalle.

Esta obra, contemporánea de la capilla Ronchamps realizada por Le Corbusier, se inscribe en las búsquedas de una arquitectura de libertad formal, dotada de efectos perceptuales y con un contenido simbólico.

### ***Templo Parroquial Nuestra Señora de la Merced*<sup>134</sup>**

Es sin lugar a dudas una de las obras más trascendentes de Osvaldo Pons. En ella se verifica claramente la unidad entre la solvencia técnica y la artística que ha caracterizado su labor profesional.

El templo, de imponente silueta, está ubicado frente a la plaza principal sobre un terreno entre medianeras con cincuenta metros de frente y ochenta de fondo que incluye la casa párroco, oficinas y el salón parroquial. La construcción consta de una sola nave de 26 por 50 m. de sobrias líneas modernas observándose en sus detalles: cuerpos y figuras geométricas. El techo es de “dos aguas” y quebrado, sostenido por nueve columnas en cada costado, sur y norte.

---

<sup>134</sup> Goytia, Noemí – Moisset De Espanes, Daniel – Samar, Lidia. Osvaldo Pons. 2001. Extracto de la descripción del significado de la construcción. También se recuperaron datos de relatos orales.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El espacio presenta una organización tradicional, pero se materializa de un modo contundente moderno ya que los muros laterales con grandes paños vidriados están separados de los muros medianeros por un espacio abierto dando la sensación que el espacio interior se agranda hacia afuera teniendo por límite la vegetación que cubre dichos muros.

Su cubierta a modo de un gran manto plegado de hormigón armado sobre la que surge la torre piramidal de 34 metros de altura, alude a la concepción de la iglesia como manto protector y refiere a la Carpa de la Nueva Alianza.

Una gran luminosidad, solemnidad sin recargamiento, pocas y antiguas imágenes que se combinan con las modernas líneas del altar y del sagrario, aunadas a la expresividad de los espacios y elementos simbólicos del culto son las principales características del espacio interior.

El interior se visualiza desde el exterior a través de su fachada principal resuelta audazmente con grandes paños y aberturas en cristal templado. El ingreso está flanqueado por dos planos de hormigón armado con importantes trabajos escultóricos de Mario Rosso, que representan diversas figuras de la Pasión según el Nuevo Testamento (María, María Magdalena, Lucía, Juan Bautista, Santiago, Simón, Judas, Tadeo, Andrés, Pedro, Ana, entre otras.) Estas figuras se continúan en el perfil del techo reproduciendo imágenes del Antiguo Testamento que se van sucediendo cronológicamente ordenadas en forma ascendentes.

Es interesante señalar que las figuras han sido realizadas sobre los propios planos estructurales colando el hormigón en un encofrado de chapas de aluminio de 1 ½ mm de espesor que reproducían en forma inversa los citados motivos y que fueron elaborados mediante un martillo neumático.

A medida que el visitante va ingresando percibe un sutil manejo de la transición entre el adentro y el afuera sobre todo con la incorporación del pórtico interior, que a modo de nártex, lo va preparando hasta sentirse cobijado dentro de la gran nave.

Los bancos, también diseñados por Pons al igual que el Sagrario y su lámpara, son de una gran simpleza y acentúan la continuidad del espacio debido a las proporciones de sus componentes.

Esta Iglesia en su estilo constructivista y en su ámbito más general se percibe la tendencia a reducir a lo esencial, a despojar de elementos sobrantes. Es una traducción transliteral del término inglés *minimalism*, o sea, que utiliza lo mínimo (*minimal* en inglés).

Es también la concepción de simplificar todo a lo mínimo. Conserva los amplios espacios para la mayor comodidad de los fieles, del estilo “constructivista”.

La construcción de este templo parroquial se comenzó entre los años 1962 y 1963, con eslabones fundamentales como una Comisión Pro Templo y de la Empresa ARCOR S.A.I.C.

Desde la mañana temprano se comenzaron con los preparativos para la inauguración y consagración del nuevo templo, la gran fiesta, vistiendo todas las casas de la calle 24 de Septiembre, la más antigua del entonces pueblo de Arroyito. Un gran número de vecinos se auto convocaron para acompañar la Virgen de la Merced a su nuevo hogar en una larga procesión.

El 15 de setiembre de 1967, por decreto del Sr. Obispo Diocesano Mons. Dr. Agustín Adolfo Herrera, se procede al traslado de la imagen de la Virgen Ntra. Sra. De la Merced, al nuevo Templo Parroquial. Se habilita la casa, desde ese día, nueva sede parroquial y Mons. José Des López realiza las bendiciones correspondientes.

El 31 de agosto de 1968, Mons. Dr. Agustín A. Herrera, consagra el nuevo Templo Parroquial para la religión católica. En los libros litúrgicos la consagración de un templo a la oración se encuentra específicamente en la Dedicación, término que es más adecuado ya que solamente se consagra a Nuestro Señor Jesucristo los altares de las iglesias, y ello se hace a partir del momento en que el templo se dedica a Él para siempre.

### ***Iglesia San Brochero***

Arroyito cuenta con aproximadamente 35.000 habitantes, en su zona urbana, con un crecimiento importante hacia la zona Sureste y Noroeste. Esta zona no contaba con una capilla de oración y es por ello que la familia Maranzana, descendiente de unos de los fundadores de la empresa Arcor, don Pablo Maranzana, deciden donar la construcción de una iglesia en el barrio homónimo<sup>135</sup>, ubicado sobre el ingreso Este de Arroyito.

La inauguración de la iglesia que se llevó a cabo el 01 de junio de 2018 tras una conversación acaecida allá por el año 2010, entre el Padre Gabriel Camusso y la familia Maranzana sobre la importancia de tener en éste barrio que se iniciaba, una capilla. Este suceso tomo cuerpo en el 2015 con el firme sentido de agradecer la historia que esta familia pudo construir en el pequeño pueblo hoy ciudad.

---

<sup>135</sup> Barrio Don Pablo, ubicado sobre el ingreso Este de la Ciudad de Arroyito, nombre en homenaje a Pablo Maranzana quién fuera socio fundador de la Fábrica Arcor S.A.I.C.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

La Municipalidad dono el terreno, el grupo CREIXA<sup>136</sup> responsables de la planificación y dirección. Nada hacía pensar todavía qué título o advocación tendría la Iglesia. Sin querer, Dios iba tejiendo algunos hilos y el 20 de diciembre de 2012 Benedicto XVI firmó el decreto de beatificación validando el milagro del Cura Brochero, y en octubre 2016 el Papa Francisco lo proclamó Santo.

Fue un 21 de diciembre de 2016, aniversario de la muerte de Pablo Maranzana cuando el Padre Gabriel celebró la misa de la Novena de Navidad a un costado de las primeras hiladas de ladrillos y se colocó en lo que sería el altar, las piedras traídas por Juan Colome de Panaholma<sup>137</sup>, localidad de Traslasierra.

La 5ta descendencia del Santo Brochero a través de Nora Saavedra donó la cálida imagen del Cura Gaucho ubicada en este atrio de luz, se colocó la imagen antiquísima de la Virgen del Luján restaurada por la experta Alicia Beltramino y en el exterior de la iglesia se colocó una obra escultórica realizada por Enrique Barrionuevo<sup>138</sup>, artista de ésta ciudad.

El día domingo 1 de julio de 2018 se dejó consagrada la Iglesia con el nombre del Cura Brochero, la ceremonia fue presidida por el señor Obispo Diocesano Mons. Sergio Buenanueva. Es el primer templo de la diócesis que se denomina con el nombre del santo cordobés, cuyo arquitecto fue Andrés Tei.

Fue un trabajo en Conjunto entre la Parroquia de Arroyito, el Poder Ejecutivo Municipal donantes del terreno y la familia Maranzana que donaron la construcción de la iglesia.

Aquí la Iglesia “San José Gabriel del Rosario Brochero” luce amplia, y con una arquitectura totalmente cómoda, que nos invita a todos a compartir momentos de oración.

El camino sinodal traspasa más allá de los hombres, de las instituciones, cada uno de estos templos deja su impronta, seguidos por fieles, que no solo se ha manifestado en una cultura espiritual, sino que fue trasladado a la arquitectura y demás manifestaciones sociales.

---

<sup>136</sup> Empresa dedicada a la construcción de grandes edificios.

<sup>137</sup> Panaholma es una localidad argentina del departamento San Alberto, provincia de Córdoba, ubicada en el Valle Traslasierra, a orillas del río homónimo, 10 km al norte de la cabecera departamental Villa Cura Brochero.

<sup>138</sup> Barrionuevo, Enrique. Donante de la escultura del Santo Brochero, que adorna la Plazoleta en homenaje a Monseñor Juan Osvaldo Vidotto.

Es por todas estas razones y otras que están latentes de la ciudad que se decide realizar un análisis de la temática y como proyecto inicial de investigación incorporar el turismo religioso desde el Museo Histórico Municipal “José Domingo Mercado”, en un primer momento a modo de “Circuito Histórico-Religioso Guiado”.



# **ESTUDIO DE BALAS Y DE BOTONES RECUPERADOS DEL ACTUAL LAGO ARTIFICIAL SAN ROQUE (VALLE DE PUNILLA, CÓRDOBA, ARGENTINA)**

*Por Adrián Alejandro Mendoza*

En este trabajo se analiza un conjunto de balas esféricas y de botones identificados cronológicamente como correspondientes al siglo XIX, los mismos fueron rescatados del actual lago San Roque (valle de Punilla) y forman parte del reservorio de la Reserva y Laboratorio “Achala Sacate”, del Museo Municipal y Archivo Histórico “La Memoria” de Ichu Cruz y de colecciones particulares. En ambos casos se analiza el tipo de contexto, los espacios donde se encontraban distribuidos, la asociación con otros materiales de ese período, sus medidas y peso. También se describe si las balas presentan marcas de impacto, el tipo de calibre y las probables armas utilizadas, intentando de esta manera en una primera etapa de investigación, poder establecer si existe una vinculación o no con batalla de San Roque (1829).

Los resultados permiten establecer que la mayor densidad de balas esféricas, presenta un calibre de 13 mm, y pueden corresponder por su tamaño inferior a 16 mm, a balas de tarros de metralla, aunque no se descarta una segunda probabilidad de que pertenezcan a armas de avancarga recortadas, tercerolas o a pistolones o ambas posibilidades. Tampoco se descarta de qué hayan sido utilizadas en maniobras militares, campamentos u otra actividad posterior a la batalla. En el caso de los botones asociados a este tipo de balas, principalmente aquellos que se hallaron en mayor cantidad, cuyas características indican que son botones semiplanos, lisos, de tres y cuatro orificios, de tonalidad plateada. Su cronología es variada, ya que se observa su uso prácticamente en todo el siglo XIX y es difícil determinar con precisión si corresponden o no al momento de la batalla de San Roque o posterior.

Palabras Clave: Batalla de San Roque, balas esféricas, Siglo XIX

## **Introducción**

Diferentes documentos históricos hacen referencia sobre una batalla producida en las costas del actual lago artificial San Roque (Figura 1), antiguo Río Primero, enfrentamiento

## *Caminos Históricos de Córdoba*

que ocurrió el 22 de abril de 1829 entre el General José María Paz y el Gobernador de Córdoba Juan Bautista Bustos, más precisamente conocido como la Batalla de San Roque, siendo vencedor el general Paz (Botana 2007), en ellos se describe minuciosamente las negociaciones que hubo entre ambos bandos y los motivos que derivaron en un rápido rompimiento de las mismas, el enfrentamiento y la posterior derrota de Bustos.

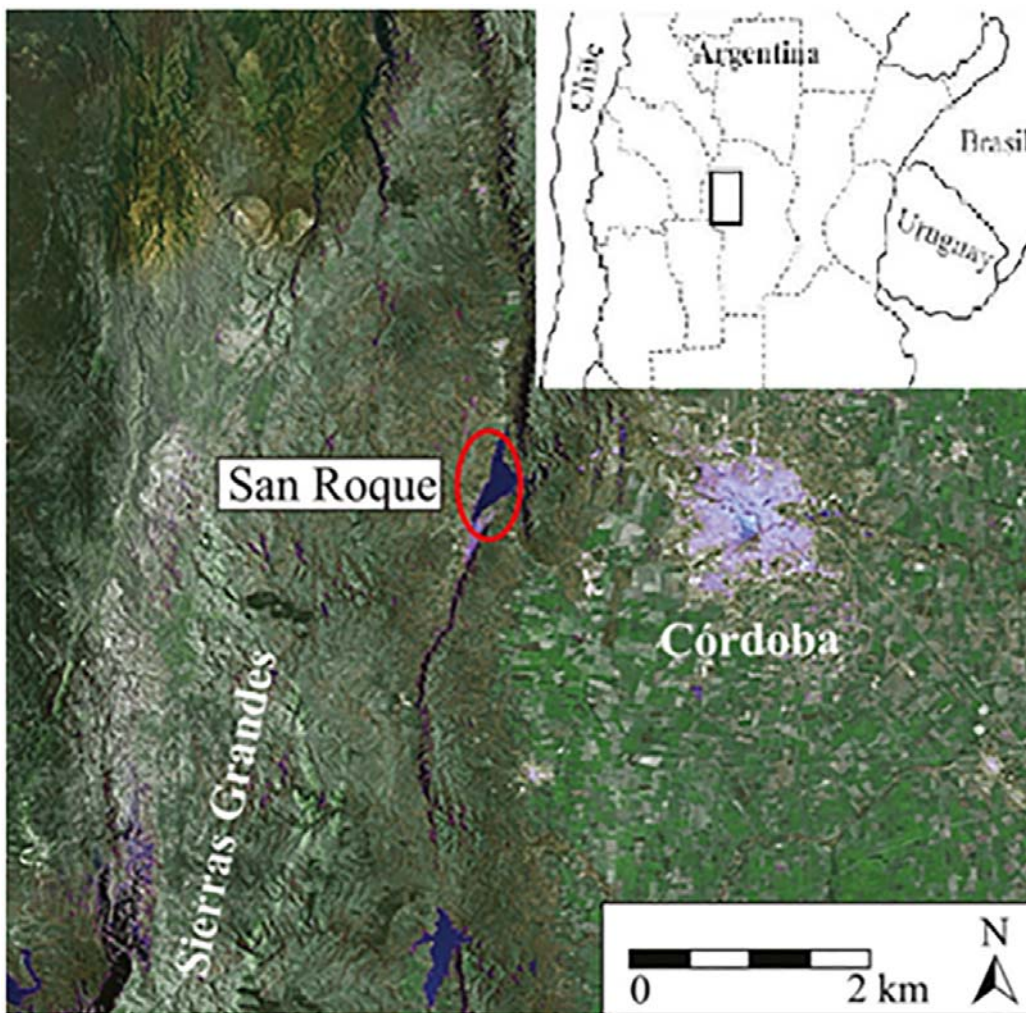


Figura 1. Ubicación del actual lago San Roque (valle de Punilla).

En base a estos datos, a través del análisis del conjunto de balas esféricas y de botones, rescatados de las costas de este actual embalse, que se encuentra en diferentes reservorios de museos y colecciones particulares, como objetivo se busca dar respuesta, si este tipo de artefactos corresponden o no a la Batalla de San Roque (1829), y confirmar la ubicación y extensión precisa de la misma. Por último, resulta importante aclarar que este trabajo, constituye un principio de investigación que busca generar nuevas problemáticas y discusiones sobre la batalla que enriquezcan en forma verídica la historia del lugar.

## **Material y método**

La muestra se compone de 98 balas esféricas de plomo y 30 botones de metal, con referencia a la materialidad rescatada como metodología se realizaron los siguientes pasos:

- Consulta bibliográfica para poder determinar sus variedades, características y fecha.
- Análisis de alteraciones morfológicas: mediante la inspección ocular a ojo desnudo y con lupa de aumento 15x21 mm, se observa si presentan pérdida de su composición metálica. En el caso de las balas esféricas de plomo, producto de impactos u alguna otra alteración en su forma.
- Análisis contextual: A partir de la consulta del material conservado en reservorios de museos y de la consulta a particulares se examina su contexto a partir de su ubicación (superficial y/o estratigráfica en el sitio) y del registro arqueológico asociado.

Las medidas se tomaron con el uso de un calibre digital en mm y el peso con una balanza electrónica de precisión.

## **Balas**

### ***Resultados***

El análisis de los 98 proyectiles esféricos de plomo, permitió observar, que corresponden a proyectiles realizados en plomo puro, sin evidencias de aleaciones, de color gris claro u oscuro, libre de impurezas a la vista, y si se roza adquieren una tonalidad brillante. Generalmente están bien terminados y no se nota ni la junta del molde, ni del bebedero por donde se colocaba el plomo al molde, posiblemente pulidas en barriles giratorios (González, 2020), o “por estar almacenadas todas juntas antes de fabricarse los cartuchos que contienen

## *Caminos Históricos de Córdoba*

las balas y la pólvora, se habrían golpeado entre sí, borrándose las marcas de molde y produciéndose pequeñas marcas circulares cóncavas” (Sivilich, 1996, citado en Leoni, 2009: 176). En algunos ejemplares se observan marcas circulares probablemente como producto de los golpes recibidos de la baqueta. La mayoría de la muestra son balas de 13 mm (N=94) (95,91%), y en menor proporción de 16 mm (N=4) (4,08%) (Tabla 1). El peso de las de 13 mm varía de 9 a 11 grs., y en las de 16 mm de 24 a 27 grs.

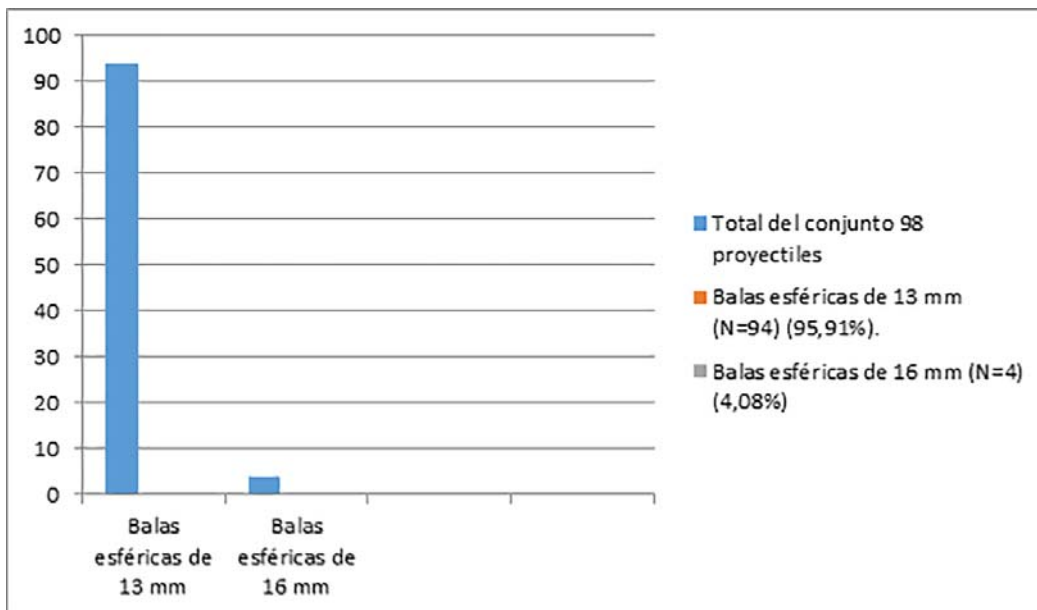


Tabla 1. Cantidad y porcentajes, según su calibre de proyectiles de plomo esféricos recuperados.  
Sitio lago San Roque (valle de Punilla, Córdoba, Argentina).

Los proyectiles analizados se clasifican en cuatro tipos:

- Tipo 1. proyectil esférico sin marcas de impacto

Corresponden a aquellos que no presentan marcas de impacto y que tienen su forma completa (Figura 2).

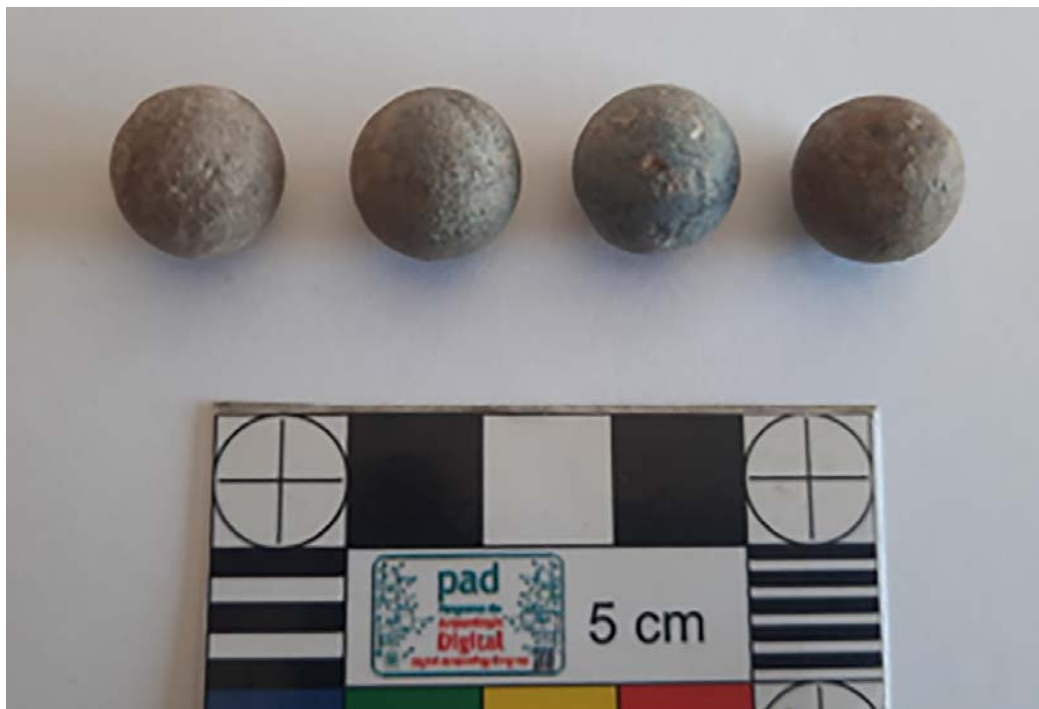


Figura 2. Sitio lago San Roque. Conjunto de proyectiles esféricos de plomo, Grupo 1.



## *Camino Históricos de Córdoba*

- Tipo 2. proyectil esférico impactado

En este segundo caso el proyectil conserva gran parte de su morfología esférica y no afecta considerablemente su diámetro, lo que no influye en su medición, ya que se caracterizan por presentar en su superficie leves marcas de impacto, o la característica marca del viento balístico (González 2020) (Figura 3). Esto puede producirse como consecuencia de:

- Por haber sido disparado en armas de un calibre mayor al diámetro del proyectil.
- Por impactar en terrenos blandos o cubiertos de vegetación.
- Por tirar desde una distancia mayor perdiendo gran parte de su energía cinética (González 2020).

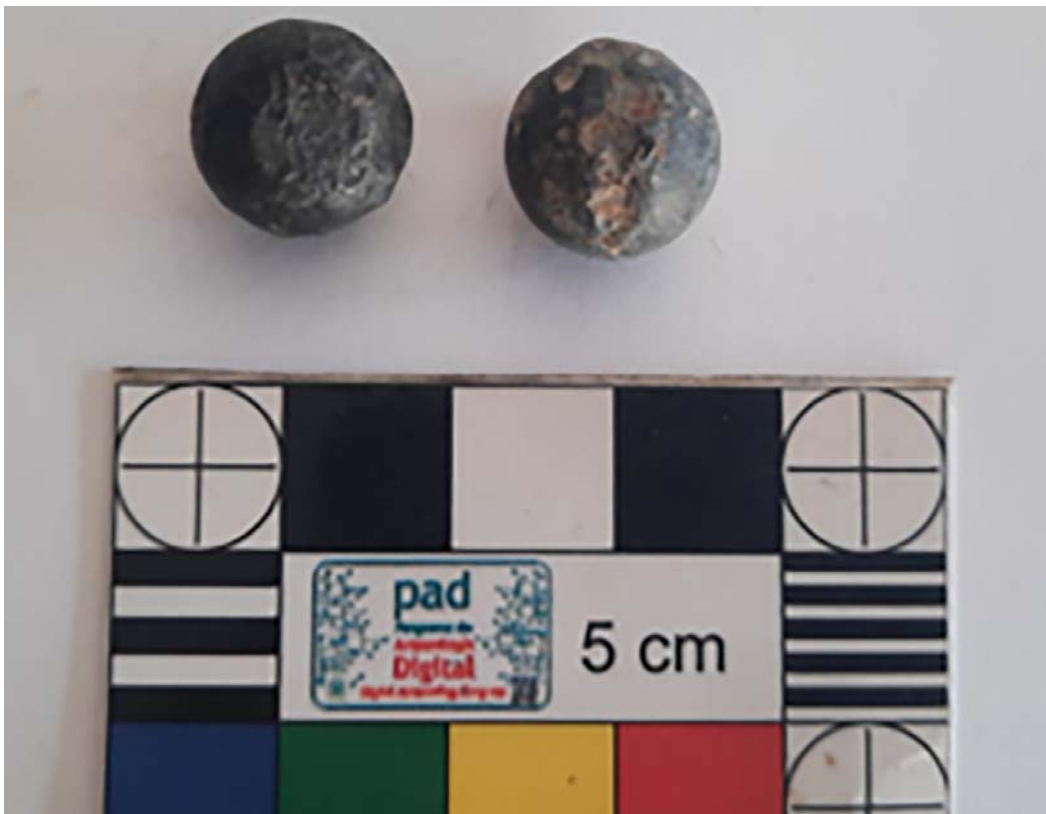


Figura 3. Sitio lago San Roque. proyectiles esféricos impactados, Grupo 2.

- Tipo 3. Proyectil Semi-Esférico

Presentan deformaciones por impactos o rebotes considerables, que afectan y alteran una gran parte de su morfología por pérdida o aplastamiento de su composición metálica (N=4) (4,08%) (Figura 4).



Figura 4. Sitio lago San Roque. Proyectiles esféricos de plomo con presencia de marcas considerables de impacto, pertenecientes al Grupo 3.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

- Tipo 4. proyectil Deforme

Son balas que por continuos golpes, impactos o rebotes perdieron gran parte de su morfología, esto producto de faltantes de su composición original metálica, quedando muy alterados y tomando diferentes formas, esto se produce por disparos efectuados a corta distancia (N=2) (2, 04%) (Figura 5).



Figura 5. Sitio lago San Roque. Parte de proyectil esférico de plomo (mitad). Grupo 4.

### ***Distribución espacial de balas esféricas***

La consulta realizada a particulares aportó importantes datos sobre donde se produjeron los hallazgos, ya que se logró armar un mapa inédito sobre los diferentes espacios donde se ubicaban los mismos, esto permitió tener una idea precisa sobre su distribución. Se utilizó para ello como plataforma el Google Earth, que posibilita un vuelo virtual, que vincula los puntos entre sí, permitiendo acciones interactivas (Figura 6). También se logró establecer en varios sectores una posible línea de fuego o de sangre, producto de los datos aportados sobre las coordenadas tomadas en cada hallazgo (Figuras 7, 8 y 9). Posteriormente se tomó en cada lugar la cantidad de balas rescatadas, sus calibres (Tabla 2) y sus porcentajes (Tabla 3), lo que permitió tener mayor precisión sobre los sitios más potenciales en hallazgos de este tipo.



Figura 6. Sitio lago San Roque.

Mapa inédito de distribución de proyectiles esféricos de plomo.



Figura 7. Sitio lago San Roque. Línea de fuego o de sangre 1.



Figura 8. Sitio lago San Roque. Línea de fuego o de sangre 2.



Figura 9. Sitio lago San Roque. Línea de fuego o de sangre 3.

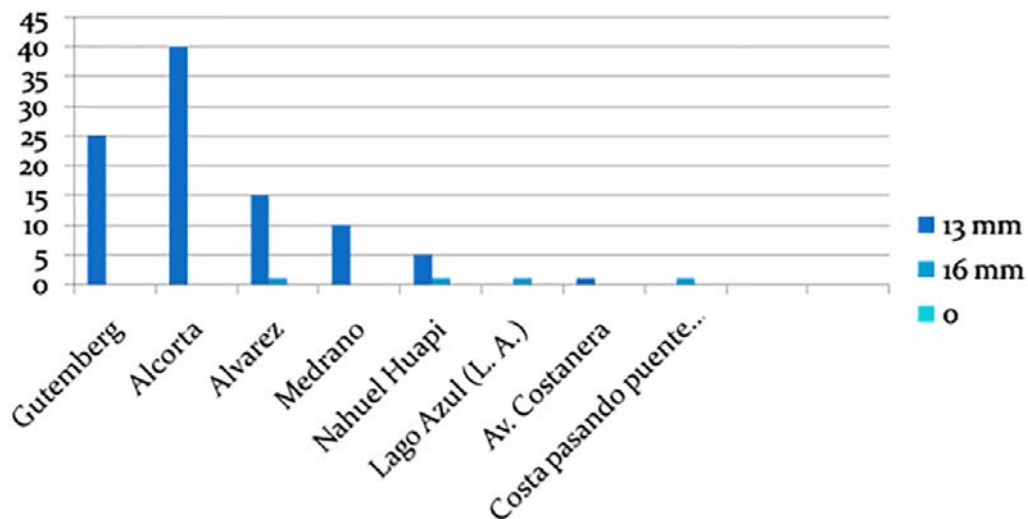


Tabla 2. Sitio lago San Roque. Densidad de proyectiles esféricos de plomo en cada sitio.

## Camino Históricos de Córdoba

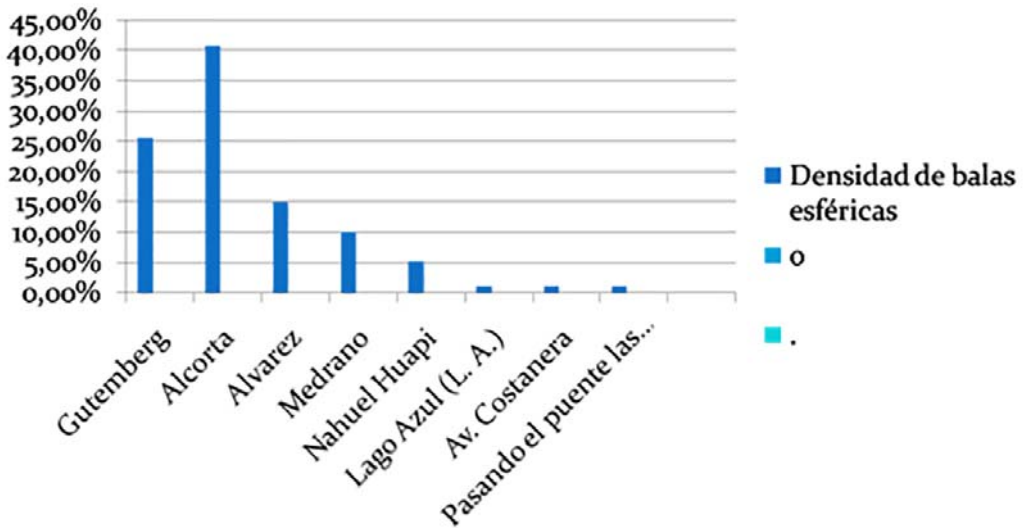


Tabla 3. Sitio lago San Roque. Porcentaje de densidad de balas esféricas de plomo, según sitio.

De esta forma, según los datos aportados, los lugares que presentan mayor densidad de balas esféricas de 13 mm, corresponden a los sitios Gutemberg y Gob. Alcorta, descendiendo sus hallazgos escalonadamente, en los sitios que siguen, prácticamente pegados, uno al lado del otro, sobre la misma costa, Gob. Alvarez, Medrano, sitio anterior a Nahuel Huapi y Nahuel Huapi, todos ubicados sobre la margen este. Respecto a las balas esféricas de 16 mm (N=2), estas se rescataron en los sitios Gob. Alvarez y Nahuel Huapi.

Con referencia a la margen ubicada al frente, margen Oeste, son muy pocas las balas esféricas de plomo que se lograron ubicar (una en cada sitio). A pesar de ser escasas, es importante mencionar, que los hallazgos de balas esféricas de plomo de 16 mm en este caso son superiores a las de 13 mm.. Los sitios donde se rescataron corresponden a: Lago Azul (Santa Cruz del Lago), una bala esférica de 16 mm; Av. Costanera (Parque Siquimán), una bala esférica de 13 mm y pasando el puente las mojaras (Bialet Massé), una bala esférica de 16 mm. A diferencia de los sitios arqueológicos de la margen del frente, en que prácticamente se encuentran ubicados uno al lado del otro, en esta margen Oeste, los sitios con este tipo de material son más distantes.

## **Botones**

En el caso de los botones (N=30), para realizar su estudio se procedió a dividirlos según sus características en grupos tipológicos, junto con un mapa de distribución en el que se indica su lugar de hallazgo.

Se clasifican en tres grupos:

### **Grupo 1. Botones lisos de aluminio**

Este grupo está formado por botones circulares, semiplanos, de tres y cuatro orificios, de tonalidad gris y son los que presentan mayor densidad (N=26) (86,6%) (Figura 10), así como una amplia circulación en los sitios donde se distribuyen las balas esféricas de 13 mm. A excepción de un caso en particular donde se ubicaron asociados a una bala esférica de 16 mm y a dos botones del segundo y tercer grupo, junto a otros tipos de objetos como partes de botellas de gres y de vidrio, herraduras, lozas de diferentes tipos como inglesa floreal, bandeada policroma, esponjeada, anular (anular Ware) (Ferneti, 2020; Schávelzon, 2021; Volpe, 1994). Toda la materialidad es de mediados y finales del siglo XIX. Este tipo de botones generalmente se encuentran enteros, a excepción de dos ejemplares que en la parte de los orificios, están rotos y levantados, como si hubiesen sido arrancados violentamente, probablemente por enganche con algún arbusto espinoso, o por tironeo. Son botones livianos, su peso oscila entre 0,55 y 0,80 grs y las medidas tomadas con calibre digital arrojaron como resultado, que el diámetro es de 18 mm y el espesor, en su parte más ancha que corresponde al centro varía de 3 a 4 mm, reduciéndose en el borde a 1 mm.



Figura 10. Sitio lago San Roque. Conjunto de botones lisos de aluminio, Grupo 1.



**Grupo 2. Botones lisos de cobre**

Este conjunto corresponde a botones circulares, semiplanos de cuatro orificios, realizados en cobre (N=2) (6,6%) (Figura 11), los ejemplares recuperados, presentan diferentes tamaños, uno grande y el otro pequeño (Figura). El diámetro del botón grande es de 19 mm, el espesor de 2 mm y su peso es de 1,36 grs, y tiene en el reverso la inscripción “Ejército Argentino”. El botón más pequeño, presenta un diámetro de 17 mm y un espesor de 2 mm y un peso 1,75 grs. Este tipo de botón, aparte de tener un peso mayor con relación al botón grande, presenta un tamaño de orificios más grandes.



Figura 11. Sitio lago san Roque. Par de botones lisos de cobre, Grupo 2.

**Grupo 3. Botones con escudo**

Suman en total (N=2) (6,6%) (Figura 12). Se pueden determinar dos tipos según su tamaño y diseño, asignándoles las categorías grande y pequeño, ambos en el anverso tienen un escudo impreso de morfología oval, con las manos estrechándose y gorro, sol naciente en la parte superior y laureles en los extremos que nacen en la parte inferior. El botón grande está confeccionado de una sola pieza y tiene en la parte del reverso la inscripción

“Intendencia de Guerra” y la figura de una flor, y dos ojales o jaula (González, 2022). Mide 20 mm de diámetro y su espesor es de 4 mm y pesa 3,41 grs. El botón pequeño es hueco y compuesto de dos piezas (anverso y reverso), y tiene un ojal o anillo horizontal. Probablemente, ambos ejemplares, constituían parte de uniformes de oficiales y su material era de mejor calidad que la de los soldados, el botón más grande formaría parte de la chaqueta y el pequeño del puño o manga (Leoni 2009; Leoni, Acedo, Tamburini y Scarafía, 2011; Tapia, De Rosa, Landa y Montanari, 2005).



Figura 12. Sitio lago San Roque. Par de botones con escudo, Grupo 3.

Siguiendo el mismo procedimiento metodológico que se realizó con los proyectiles esféricos de plomo mediante la obtención de datos y de coordenadas tomadas con GPS, se elaboró un mapa inédito de distribución de botones sobre las márgenes del actual lago San Roque (Figura 13).



Figura 13. Sitio lago San Roque. Mapa inédito de distribución de botones.

## **Discusión y conclusiones**

Partiendo de la base de que este trabajo constituye un principio de investigación y busca enriquecer y generar nuevas problemáticas y discusiones sobre la batalla de San Roque, se interpreta que la mayor densidad de balas esféricas de 13 mm, que están prácticamente sin impactar, bajo una misma línea de fuego o de sangre, corresponde a balas de tarros o botes de metralla. Una segunda alternativa es que sean armas de puño de avancarga. La escases de balas esféricas de calibre 16 mm y 20 mm, junto a la de hebillas, restos de armas blancas como partes de lanzas, de hojas de sables, punteras de vaina y bayonetas, así como de fragmentos de armas de fuego y de elementos de caballería (herraduras, espuelas, estribos, hebillas), y de botones del ejército con escudo o número de batallón, comunes en las batallas, hacen pensar por una parte de que el material rescatado y estudiado sea posterior a la Batalla de San Roque, y que la batalla se haya producido río

abajo, no hallándose aun el lugar preciso, tampoco se descarta de que los objetos estén a una mayor profundidad y aún sin descubrir. La escases en la margen del frente oeste de materiales vinculados con la guerra, donde supuestamente según las fuentes documentales se encontraba el gobernador Bustos con su ejército, generan bastantes dudas al respecto, nuevas preguntas y problemáticas, tengamos presente que eran más de dos mil hombres enfrentados de un lado y del otro del cauce del antiguo del río y hasta ahora la materialidad rescatada en ambas márgenes es muy pobre y no responde a ese tipo de expectativas. Por otra parte, es cierto lo que expresa Leoni sobre lo difícil que es encontrar en campos de batalla “piezas de artillería enteras, ya que eran recuperadas por los vencedores, para ponerlas en servicio o como trofeo” (...) “ni permanecer por mucho tiempo en el campo, sin ser halladas y retiradas por los pobladores locales tras la batalla” (Leoni y Martínez, 2018; Leoni, 2020), pero esto no implica de que no hayan quedado otro tipo de artefactos relacionados con la batalla de menor tamaño o imposibles de reparar, incluso de menor importancia, me refiero a partes de armas blancas, de fuego, hebillas, botones, objetos de devoción, etc; etc. También resulta importante agregar, que algunos ejemplares analizados en este trabajo, son posteriores al año de la batalla de 1829, más precisamente de mediados y finales del siglo XIX (1850-1898). Como es el caso de los botones del grupo 1, que presentan mayor densidad y que corresponden a botones semiplanos de aluminio, cuya materialidad se ubica cronológicamente desde mediados a finales del siglo XIX. Como indica González el uso del aluminio corresponde recién a finales del siglo XIX (González 2022), este dato, junto con los anteriores, no deja de ser importante ya que este tipo de botones estaban distribuidos en todos los lugares donde se hallaron la mayor cantidad de balas esféricas de 13 mm, incluso donde encontraban las escasas balas esféricas de 16 mm.

Por otra parte, resulta importante remarcar, la asociación en uno de los sitios de estos mismos tipos de botones del grupo 1 con botones del grupo 2 y 3 y otro tipo de materialidades posteriores a la batalla de San Roque, como lozas inglesas de tipo Floreal (*Boerenbont*), bandeada policroma, esponjeada (*Sponged*), anular, Salpicada (*Spattered*) (Ferneti, 2020; Schávelzon, 2001; Volpe, 1994), y fragmentos de botellas de vidrio de vino, licor, ubicados cronológicamente, también desde mediados y finales del siglo XIX, lo que hace aún más compleja esta problemática. A través de estos resultados, no se descarta la posibilidad, de que la materialidad analizada pueda corresponder en parte, a un campamento u otras actividades posteriores realizadas en el lugar.

## **Bibliografía**

- Botana, Natalio R. (2007). Los ardides de la memoria: José María Paz entre la guerra y la revolución. *Revista Escuela de Historia*, (6), 3-16. Recuperado en 17 de febrero del 2023, de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1669-90412007000100002&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412007000100002&lng=es&tlng=es).
- Fernetti, G. (2020). Las lozas decoradas del sitio “La Basurita” como indicadoras de cambio socioeconómico. Rosario, Argentina (1873-1920). *Urbana*. Revista latinoamericana de arqueología e historia de las ciudades, 9, 63-92. ISSN 1853-7626/ 2591-5681. Buenos Aires: Arqueocoop Ltda. doi: 10.5281
- González García, Clemente. (2020). A corta distancia. Projectiles esféricos de la Acción de Las Useras, Castellón (17 de julio de 1839). *SAGVNTVM (P.L.A.V.)* 52. 179-204. DOI: 10.7203/SAGVNTVM.52.16771
- González García, Clemente. (2022). Botones Metálicos de los Siglos XVIII Y XIX en un Itinerario Militar Fronterizo. *Estudio Histórico y Tipológico*. 1-37. <https://www.researchgate.net/publication/366714431>
- Leoni, J. (2009). Armar y vestir al ejército de la nación: los artefactos militares del Fuerte General Paz (Carlos Casares, Provincia de Buenos Aires) en el marco de la construcción del estado nacional y la guerra de frontera. *Intersecciones en Antropología* 10: 167-182.
- Leoni, J., Acedo, T., Tamburini D., Scaraffa G. (2011)...“Arqueología Histórica del Fuerte General Paz (Partido de Carlos Casares, Provincia de Buenos Aires): una aproximación para la interpretación del conjunto artefactual” *Arqueología Rosarina Hoy*. N3. 185-194.
- Leoni, J., L. Martínez. (2018). Al pie del cañón: Identificación arqueológica del uso de artillería en un campo de batalla del siglo XIX (Cepeda, 1859). *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana. Dossier “Arqueología Histórica Argentina. Situación y perspectivas”*. Número 12: 235-265.
- Leoni, Juan B., & Tamburini, Diana S. (2020)...“Barridos por la metralla y taladrados por las balas rasas y cohetes...” Análisis de proyectiles de artillería del campo de batalla de Pavón, 1861. *Revista del Museo de Antropología*, 13(2), 93-104.
- Schávelzon, D. (2001). *Catálogo de Cerámicas Históricas de Buenos Aires (siglos XVI-XX). Con notas sobre la región del Río de la Plata*. Buenos Aires, Argentina: FADU-UBA.
- Sivilich, D. M. (1996). Analyzing Musket Balls to Interpret a Revolutionary War site. *Historical Archaeology* 30 (2): 101-109.
- Tapia, A. H., H. De Rosa, C. Landa y E. Montanari. (2005). Preguntas arqueológicas y respuestas metalográficas. Artefactos de metal del Fortín La Perra (1883-1885). *Actas del Primer Congreso Argentino de Arqueometría*, pp. 51-58. Humanidades y Artes Ediciones, Rosario.
- Volpe, S. (1994c). *Catálogo de vajillas de loza inglesa en Rosario*. Argentina. Escuela de Museología. Rosario, Argentina: Secretaría de Cultura, Municipalidad de Rosario.

# CAPILLA NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED DE IMPIRA: UNA JOYA DE FINES DEL SIGLO XIX SOBRE EL CAMINO REAL AL ALTO PERÚ

*Por Marina Perassi<sup>139</sup> y Gisele Ragout<sup>140</sup>*

## **Resumen**

Impira es una comuna (asentamientos poblacionales de menos de 2000 habitantes, Ley N°8102/1991) de la región Llanura de la provincia de Córdoba. Tomando como referencia el análisis del desarrollo territorial, las comunas de la región de Llanura (52) tienen características similares: baja densidad poblacional, débil desarrollo, ausencia de planificación territorial, escaso equipo técnico interdisciplinario en los gobiernos locales y falta de información local (Crissi Aloranti, 2019). Impira no es la excepción, pero tiene un diferencial que la distingue en la región; su capital intangible (Boisier) y tangible; hablamos de su riqueza cultural y patrimonial. Por este motivo tomamos como objeto de estudio: la capilla histórica Nuestra Señora de la Merced fundada en el año 1880, situada a escasos metros de lo que fue el antiguo Camino Real al Alto Perú.

La recuperación del pasado es indispensable; lo cual no significa que el pasado deba regir el presente, sino que, al contrario, éste resignifica el pasado. La representación del pasado es constitutiva no sólo de la identidad individual sino también de la identidad colectiva. La mayoría de los seres humanos experimentan la necesidad de sentir su pertenencia a un grupo: así es como encuentran el medio más inmediato de obtener el reconocimiento de su existencia, indispensable para todos y cada uno (Todorov, s.f.).

Se presentan en este trabajo los resultados preliminares del estudio de la Capilla de Impira, ubicada en el centro de la provincia de Córdoba. Reconstruir su historia permitirá

---

<sup>139</sup> Licenciada en Turismo, Universidad Blas Pascal. Periodista, Colegio Universitario de Periodismo. Dipl. Gestión Pública de Turismo (UBP), Dipl. Gestión del Patrimonio Cultural Material (UPC). Profesora del ISO (Instituto Superior Oncativo). Miembro Asociación Museos de Córdoba. Miembro Sociedad Italiana “Unión y Benevolencia de Oncativo”.

<sup>140</sup> Licenciada en Arqueología, Universidad Nacional de Catamarca. Profesora adscripta de la Universidad Nacional de Córdoba. Profesora del IPEM 288 “José Hernández”. Becada en la Secretaría de Cultura, Educación y Acción Ciudadana de Río Tercero, base Museo Regional “Florentino Ameghino”.

rescatar su valor simbólico como bien patrimonial. Proponemos a la comuna de esa localidad la declaratoria de la capilla como «Patrimonio Arquitectónico, Cultural e Histórico Local» y un proyecto de puesta en valor que incluye la intervención para evitar su destrucción, reconstrucción de campanarios y escalera exterior de acceso al coro, fortalecimiento de cimientos y bases. El objetivo es conservarla y difundirla por su valor histórico e identitario de la comunidad y como potencial producto turístico. La puesta en valor de la capilla apunta también a la educación y concientización de la población local sobre la importancia del sitio como tal, para luego trabajar en su adaptación como recurso turístico sostenible; esto pensado en el marco de la Ley Provincial N° 10.312 que declara “De Interés Turístico General el Territorio de la Provincia de Córdoba”.

Creemos que el Patrimonio Cultural de una comunidad está representado, en primera instancia, por el conjunto de signos depositados a través del tiempo sobre el territorio que ésta habita y es la base de su identidad geográfica, política y cultural. Por éste motivo en concordancia con Rodríguez, (2010) consideramos que éste es el soporte del espíritu de un pueblo que trasciende su momento histórico, permitiendo la construcción de identidades, arraigando a las personas a su lugar, dando sentido de pertenencia y elevando la autoestima como ciudadano y miembro de la sociedad.

Palabras Claves: Capilla histórica-Patrimonio-Revalorización-Camino-Declaratoria

### **Contexto Nacional y Provincial: Antiguo Camino Real al Alto Perú.**

Se denominó Camino Real a la ruta que conectaba el Puerto de Buenos Aires con el Alto Perú (actual Bolivia), hasta la ciudad de Lima durante los tiempos del Virreinato del Perú y del Virreinato del Río de la Plata.

Cuando los españoles ingresaron en lo que hoy es nuestro país lo hicieron siguiendo senderos que comunicaban al imperio Inca con el norte argentino, usando vías terrestres que los grupos originarios ya habían utilizado durante años. De esta manera, en el siglo XVII, se continuó con la construcción de un camino pensado por la necesidad de alcanzar el océano Atlántico. Quedó conformado así una vía principal que unía al Alto Perú (hoy Bolivia) con Córdoba y Buenos Aires. Desde entonces el Camino Real vio pasar la mayoría de las tropas que actuaron en la independencia y las luchas intestinas; a los servicios de

correo y mensajería que mantenían informadas a las autoridades y habitantes, como así también a la mayoría de los personajes de esa época, tales como clérigos, militares, políticos, diplomáticos, científicos y habitantes comunes que tenían necesidad de desplazarse entre las distintas poblaciones.

El trazado del Camino Real, se encontraba un poco hacia el Oeste de la actual Ruta Nacional N° 9, hasta encontrarse con la ciudad de Córdoba. Partiendo desde allí continuaba hacia la posta “Paso de Ferreira” (actual Villa Nueva), desde donde costaba el río Ctlamuchita (Río Tercero) hasta la posta del Saladillo y luego acompañaba al río Carcarañá hasta que ya, en territorio santafesino, se alejaba del mismo orientándose hacia el Sureste, hasta llegar a su destino final que era el puerto de Buenos Aires. Lamentablemente hay tramos del Camino Real que han desaparecido, otras partes aparecen intransitables y trechos que parecen caminos secundarios que atraviesan los campos.

Los largos e interminables viajes por el camino al Alto Perú, que se realizaron durante varios siglos, trajeron la presencia de “postas”, para permitir el descanso de los viajeros, de los chasquis y el cambio de transporte. Como era común en esa época, las postas estaban situadas a unas 4 o 5 leguas unas de otras, a fin de no forzar los caballos, bueyes y mulas utilizadas en las carretas, diligencias y otros carruajes que lo transitaban. Con el tiempo, algunas de las postas fueron convertidas en fortines para defenderse de las incursiones de los originarios. Estas postas tomaron importancia desde mediados del siglo XVIII, cuando se estableció oficialmente el servicio de “correos fijos”. En 1762 se dictó la “Ordenanza que deben observar los funcionarios de correos, caminos y postas”<sup>141</sup>. Nacieron así los “caminos reales”. Al crearse el Virreinato del Río de la Plata se mejoró ostensiblemente la infraestructura de los caminos, garantizando y proporcionando comodidades a los viajeros. La posta, era una construcción acondicionada rústicamente en la mayoría de los casos, con el necesario confort para el viajero. Allí el maestro de posta debía poseer la correspondiente remuda de caballos, con la obligación de asistir a los visitantes en las mejores condiciones posibles (Spurio y Foglia, 2018).

---

<sup>141</sup> Entre 1747 y 1748 la corona española estableció los “correos fijos” en la región -el que se encontraba monopolizado en manos de la familia Galíndez de Carvajal; teniendo como función transportar la correspondencia entre Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima y Potosí. La iniciativa correspondió a Domingo Basavilbaso. En 1762 se dictó la “Ordenanza que deben observar los funcionarios de correos, caminos y postas”. Esta estableció oficialmente la localización y condiciones de las “postas” y los “caminos” que las comunicaban.



## Camino Real y sus ramificaciones durante el Virreinato



## **Posta de Impira**

La localidad de Impira tiene una marcada identidad histórica por su ubicación, próxima a lo que fue la Posta de Impira (1639), sobre el antiguo Camino Real al Alto Perú. Un lugar clave de paraje, descanso y recambio de animales, un alto en el camino hacia el Río de la Plata en la época virreinal.

A través de las crónicas de viajeros de diferentes épocas, obtuvimos datos concretos, descripciones y cartografía del lugar. Incluso es posible armar una genealogía sobre los propietarios de esas tierras desde la llegada de los españoles. En “Evocación y Anales del Río Segundo” (1945) de Vidal Ferreyra Videla, la cronología según esta documentación sería así:

## **Cronología de la POSTA**

**Siglo XV - Previo a 1639:** asentamientos originarios de la zona.

**31 junio 1639:** Francisco Diaz Gómez toma posesión de las tierras. Queda establecida la Posta. A su muerte pasa a manos de su hija Lucia Diaz Gómez. Al morir hereda el sitio su hijo Juan Molina Navarrete.

**Siglo XVI -**

**20 septiembre 1710:** Juan Molina Navarrete vende el terreno al Sargento Mayor Bonifacio Arroyo. Al morir heredan sus hijos Miguel, Marcelo, Bonifacio, María Juana, Juan Paulo y Antonia.

**16 marzo 1757:** los herederos de Arroyo venden las tierras a Juan Antonio Fernández.

En esta etapa el viajero de la época Concolorcorvo Itinerario de Buenos Aires a Lima. Titulado originalmente: Lazarillo de los ciegos caminantes, (París, 1962) pasa por allí y describe:

*“El sitio de Ampira, Hacienda y Tierras propias del Sargento Mayor Don Juan Antonio Fernández, tiene varios Manantiales de agua perenne, dulce y cristalina, con muchos bosquesillos y muy espesos y agradables a la vista, de que es Maestro de Postas, su hijo Don Juan Joseph Fernández, con beneplácito de su padre. Tiene buenas casas, y el sitio convida a que los pasajeros se desahoguen y descansen de sus fatigas”.*

## *Camino Históricos de Córdoba*

**16 junio 1776:** a partir de esta fecha Juan Antonio Fernández fue maestro de posta en Impira, hasta su muerte en 1790.

**15 diciembre 1790:** Juan José Fernández, hijo del anterior tomó el lugar en la custodia de la posta.

La posta siguió sus funciones hasta el año 1840, donde cambió su nombre por el de Oncativo.

### **Siglo XIX - El sueño de una capilla propia Orígenes de la Capilla Nuestra Señora de la Merced**

Con el paso de los años, a fines del XIX en el territorio de Impira, un vecino dueño de gran extensión de tierra, Don Rosendo Ludueña casado con Encarnación Fernández (descendiente de los dueños de la posta y de esas tierras) se comunica con el obispo de Córdoba para hacerle extensiva la inquietud de construir una capilla católica, ya que las de la zona quedaban demasiado alejadas (Capilla de Rodríguez y Villa del Rosario). En las siguientes notas transcritas es posible leer la comunicación entre ellos y el permiso otorgado por el obispo para construirla.

#### **Córdoba, junio 30 de 1879**

En los archivos parroquiales de la Ciudad de Oncativo se encuentran las copias de los documentos originales donde Don Rosendo Ludueña envía una nota al Obispo Castellanos solicitando permiso para levantar una capilla en sus tierras. La transcripción textual dice:

*“Rosendo Ludueña, vecino de la Pedanía de Impira, curato del Segundo Abajo, ante ud Señor expongo que deseando edificar en el lugar de mi residencia una Capilla que tenga veinticinco varas de largo por veinte de ancho, y una sacristía de diez, por cinco de ancho, bajo de la advocación que designe nuestro Párroco, a mis esperas y la de los vecinos más acomodados del vecindario, quienes han aplaudido mi loable propósito, prometiendo cooperación, en vista de la sentida necesidad por la larga distancia a que se hallan las demás Capillas, vengo en solicitar de S. Señoría, la correspondiente licencia, previa la donación que haré en forma del terreno para dicha iglesia, casa parroquial y escuela y además una media cuadra cuadrada para propiedad de dicha Capilla.*

*Por tanto, a S. Señoría suplico que teniendo por presentada espera acordar a lo solicitado». Rosendo Ludueña.*

*Informa el cura y Vicario del Río 2 Abajo. Castellanos. Ante mi (firma) Notario Mayor.*

*En el mismo día lo hice saber al D. Rosendo Ludueña, doi Fe. Ludueña  
Con la misma (ilegible) y por conducta del interesado se remití a al Señor Cura. Conste.”*

En la misma nota sigue debajo:

### **Impira, agosto 8 de 1879**

*“Evocando el informe pedido por el (ilegible) digo a S. Señoría que la Capilla proyectada por Don Rosendo Ludueña en la anterior solicitud es de suma importancia para este curato, pues (ilegible) de poder servir a los habitantes que distan (ilegible) leguas de la Capilla del curato, y también digo que por consejo (ilegible) Ludueña dona a la iglesia cuadra y media de fondo por una escalera al frente de terreno y además el (ilegible) que sea necesario para cementerio. La capilla será dedicada a Nuestra Señora del Carmen. En cuanto crea conveniente informar al respecto: S. Señoría se liberará lo que estima conveniente.*

*Dios guarde al S.S. Rosendo Ludueña.*

*Aquilino Ferreyra.”*

### **Córdoba, agosto 11 de 1879**

*“Vista la solicitud que antecede, con lo informado por el Cura y Vicario Propio del Río 2 abajo, concedemos el permiso necesario en derecho para la construcción de una Capilla pública en el lugar denominado «Impira», comprendido en el mismo curato, facultando el expresado Cura para que acepte a nuestro nombre la escritura de donación del terreno que ofrece el Señor R. Rosendo Ludueña para la ubicación de dicha Capilla y un cementerio, como también para casa parroquial y demás pertenencias de la misma, sin cuyo otorgamiento no se dará principio al trabajo; quedando ahí mismo*

**Caminos Históricos de Córdoba**

facultado para bendecir y colocar la piedra fundamental de la nueva Capilla, la cual será dedicada a María Santísima bajo la advocación del Carmen. Transcribese esta resolución al Cura respectivo y archívese». Uladislao Castellanos. Por mandato de S. Señoría Angel (ilegible) Notario Mayor. Con la misma (ilegible) se transcribió al Sr. Cura del 2º Abajo el anterior auto. Conste.”

En una presencia de D. Juan de S. Juan  
del mes de Junio de 18... se colocó en  
piedra fundamental de la capilla; y con  
el título; y nombre de N.ª S.ª de Mer-  
cedes; fue colocada por el S.ª Cura Pres-  
bitero D.º D.º Aguilino Trujillo

*P. Indulgencia*

El día 10 de Junio del año Mil ochocientos...  
en la Capilla de Nuestra Señora de Mercedes  
de Guaymas, y dijo: la primera misa.  
en ella el sacerdote padre en comu-  
nicación de ~~con~~ la misa de ~~para~~ ma-  
rial Arquego J. S.

El S.ª Cura D.º D.º Aguilino Trujillo  
contribuido para el trabajo de la capilla de Guay-  
mas con la cantidad de 757 p. 30/100

*P. Indulgencia*

## **Un cambio de advocación**

A partir de estas notas descubrimos que la advocación autorizada y sugerida por el obispo Aquilino Ferreyra para la Capilla era: Nuestra Señora del Carmen. Pero al poner la piedra fundacional la nombran Capilla de Las Mercedes, en honor a la Virgen de La Merced.

Durante la investigación, en una foto antigua que data de los años 20 aproximadamente, se ve una procesión frente a la capilla, para la fiesta del 24 de septiembre donde sacan a la virgen y al lado hay un santo que es San Pedro Nolasco, fundador de la Orden de La Merced. No hay datos, información ni registro aún del destino de esa imagen con el paso del tiempo, pero en la capilla no está. El santo aparece en un inventario del año 1884 que nos fue facilitado por un arquitecto.

## **Año 1880**

En palabras extraídas del libro de actas donde se anotaron los gastos y donaciones para construir la capilla se transcribe textual:

*“En esta Pedanía de Impira, a 8 días del mes de junio 1880, se colocó la Piedra Fundamental de la Capilla, con el Título y nombre de nuestra Señora de Mercedes. Fue colocada por el Sr Cura, Presbítero, Doctor, Don Aquilino Ferreyra.”*

## **Año 1881**

Según documentos revisados en el archivo del Arzobispado, el 8 de junio de 1881 celebró la primera misa en la capilla el Reverendo Padre Encomendador de la Merced, Don Manuel Arguello.

## **Año 1884**

Aparece un documento con un inventario de la Capilla de Impira que detalla:

- una cruz y corales
- media docena de candelabros grandes de madera
- una tercera parte del vestíbulo antiguo con copones para guardar ornamentos
- ilegible
- una capa negra de seda
- dos sotanillas y soquetes para chicos

## *Camino Históricos de Córdoba*

- ocho alandones grandes amarillos donados, cuatro regulares y cuatro chicos
- cinco jampanas cristal para el cuerpo de la iglesia
- dos velos seda para curmetra del sagrario
- dos alfombras adornadas de mallas unidas
- un misal mucho y uno bajo que fue de la parroquia y un mutual pequeño
- un mole de hacer hostias que fue de la parroquia
- un cáliz copón, vinagreras y hostiario todo de plata
- un aguamanil de satén pintado
- seis manteles de hilo
- un crucifijo para el altar y otro pequeño para (ilegible)
- una piedra ara de mármol
- una pila de mármol
- dos sillas antiguas de (ilegible) arregladas con tablas para confesionario de mayores y una para la (ilegible)
- cuatro (ilegible) nuevas y una alfombra de felpa
- dos andas para la Virgen y San Pedro Nolasco
- una mesa de un (ilegible)





Fotos: Beatriz Ludueña. Fecha estimada 1920. Procesoión de la Virgen de La Merced. 24 de septiembre.

## **Siglo XX**

### **Año 1915**

La fundación del Pueblo Ludueña data de 1915, un trazado que diseñó Eufonio Ludueña, hijo de Rosendo Ludueña, dentro de las tierras de su posesión, al heredar de su padre quien estaba casado con Encarnación Fernández, descendiente de quien fue uno de los dueños de esas tierras y maestro de la posta de Impira, Juan Antonio Fernández.

Su denominación cambió a Pueblo Impira en algún momento que estamos determinando y también el porqué.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

### **Año 1950**

La capilla fue donada con cargo por parte de Josefa Ríos de Ludueña (hermana de Jacinto Ríos) al Arzobispado de Córdoba, reza la escritura correspondiente:

*“...una fracción de terreno de su propiedad, con la Iglesia y demás edificado, clavado y plantado, ubicada en la Pedanía Impira, Departamento Río Segundo de esta Provincia, cuya fracción en el plano del PUEBLO LUDUEÑA levantado en mil novecientos quince por el Ingeniero N. Caldentey se designa como Lote letra g de la manzana trece, que mide: cincuenta metros de frente al Oeste, por ochenta metros setenta y cinco milímetros de fondo y frente al sur, igual a cuatro mil tres metros setenta y cinco decímetros cuadrados, lindando: al norte con los lotes a, b y c; al este con el lote f, todos de la misma manzana; y al sud y oeste con calles públicas”.*

En el mismo acto se dejó constancia de los requerimientos por parte de la donante Josefa Ríos de Ludueña transcritos debajo: *“PRIMERO: Respetar las tumbas existentes dentro de la Iglesia y dentro del atrio de la misma.- y SEGUNDO: Dar asentamiento que al fallecimiento de la donante, sus deudos, puedan y deban sepultarla juntamente con el esposo de ella, en el atrio de la referida Iglesia”.*

### **Siglo XX**

Fachada actual de la capilla e interiores.



## **Relevamiento estructural de la Capilla**

Durante los meses de diciembre y febrero se realizó un relevamiento a modo de inspección ocular del estado edilicio de la capilla. A simple vista son varias las patologías que pueden tratarse, según los informes técnicos de un geólogo y dos arquitectos especialistas en patrimonio.





### **La comunidad de la Capilla**

Se llevaron a cabo reuniones con la comunidad para corroborar y recolectar datos y fotografías que sigan aportando a la reconstrucción de su historia. Los integrantes de la comunidad parroquial entienden la necesidad de poner el valor la estructura y accedieron a colaborar con el proyecto.



## **La capilla como patrimonio de la comunidad**

El patrimonio es el legado cultural que recibimos del pasado, que vivimos en el presente y que transmitiremos a las generaciones futuras. La Convención de 1972 para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO, establece que ciertos lugares de la Tierra tienen un “valor universal excepcional” y pertenecen al patrimonio común de la humanidad; pero no se limita a monumentos y colecciones de objetos. Comprende también expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados, como tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional.

Creemos que el Patrimonio Cultural de una comunidad está representado por el conjunto de signos depositados a través del tiempo sobre el territorio que ésta habita y es la base de su identidad. Por éste motivo en concordancia con Rodríguez (2010), consideramos que éste es el soporte del espíritu de un pueblo que trasciende su momento histórico, permitiendo la construcción de identidades, arraigando a las personas a su lugar, dando sentido de pertenencia y elevando la autoestima como ciudadano y miembro de la sociedad.

La interpretación de la Capilla como bien patrimonial de la comunidad de Impira es una metodología de enseñanza y aprendizaje que propone la difusión pública y educativa

de los valores del Patrimonio mediante su utilización social y contempla la armonización de los usos científicos, culturales y económicos. Esto tiene como objetivo la democratización de los bienes patrimoniales, demanda y el consumo de los mismos como producto turístico y la necesidad de proteger y conservar esta herencia (Gordillo S. et al. 2003).

El objeto patrimonial Capilla Nuestra Señora de la Merced debe ser analizado en su conjunto para ser interpretado correctamente. Su contexto es esencial para su estudio y comprensión, su valor frente a cada miembro de la comunidad y la cultura que le dio origen.

### **Turismo Sustentable**

El turismo cultural como oferta alternativa de distracción ligada al tiempo libre es responsable de que el patrimonio esté desarrollando su vertiente social de manera significativa y sea objeto de mayor interés por parte del público. Éste turismo debe entenderse como una herramienta que contribuye económicamente a la conservación del Patrimonio Cultural (Gordillo S. et al. 2003).

El estudio e investigación de este bien patrimonial es un mecanismo de protección del patrimonio, la explicación del trabajo científico y la participación ciudadana en su conservación, constituyen estrategias imprescindibles de resguardo, ya que lo que se conoce, se respeta y se defiende.

Uno de los objetivos de este trabajo es que la comunidad se identifique con su entorno, reivindicando su defensa, uso y utilidad. La participación de la comuna es indispensable para la articulación del patrimonio con la oferta de servicios de ocio y cultura que tienen que contar necesariamente con el apoyo de la administración local y debe estar abierta a la iniciativa de las empresas, los comercios, entre otros.

### **Conclusiones**

Este proyecto surge como propuesta de investigación dentro de una Diplomatura en Gestión del Patrimonio Cultural Material. Nos llamó la atención esta capilla, porque su historia no está escrita, a pesar de su relevante ubicación a los pies del antiguo camino real al alto Perú. La recuperación del pasado de un bien patrimonial es indispensable para su comunidad, esto ressignifica el presente. La representación del pasado es constitutiva no sólo de la identidad individual sino también de la identidad colectiva.

En marzo de 2023 se puso en marcha el proyecto para la Puesta en Valor y restauración de la capilla. El trabajo de reconstrucción de su historia sigue vigente y avanzando.

El objetivo macro es en una primera etapa fortalecer las bases y cimientos; luego trabajar en lo estructural, reconstruyendo sus dos campanarios originales. y la escalera exterior de ingreso a los campanarios y al coro. Las campanas están conservadas y en funcionamiento.

El proyecto ambiciona también lograr en el interior la puesta en valor retomando los colores originarios y volviendo a colocar el púlpito, que está guardado y conservado.

Al finalizar se planteará la colocación de cámaras de vigilancia y reforzar la seguridad en puertas, ventanas y en el perímetro.

En una última etapa, la inauguración y presentación del libro de la capilla y copia del proyecto. Luego y a futuro la declaratoria local y la inclusión dentro de la ruta de capillas históricas del interior y del camino real. También se planea desarrollar una experiencia turística sustentable y manejo del sitio para su difusión.

Seguirá en investigación el primer camposanto de la capilla, que según nuestra hipótesis estaba ubicado en la explanada frente a la capilla, según rezan las actas de defunción antiguas.

## **Referencias bibliográficas**

- Nardi, María Lehonor y Lezama, Cecilia María (1981). *Oncativo: un aporte para el conocimiento de su origen*. (tesis de grado inédito). Córdoba, Argentina, Universidad Nacional de Córdoba.
- Todorov, Tzvetan. (1992). *La conquista de América, la cuestión del otro*. Siglo XXI, México, 1987; Dussel, Enrique, *El encubrimiento del indio: 1492. Hacia el origen del mito de la modernidad*. Cambio XXI, México.
- Testimonio oral de Ludueña, Beatriz (2022). Impira, Córdoba, Argentina.
- Rodríguez Rita. (2010). *Sitio Histórico Cementerio Viejo – San Isidro – Valle Viejo: Patrimonio Cultural y Arqueología*. Tesis de Licenciatura. Universidad Nacional de Catamarca. Escuela de Arqueología. Catamarca.
- Gordillo S., Ortiz, M. y Roura Galtés I. (2003). *Fragmentos para una Identidad. Aptitudes y actitudes para afrontar la crisis ambiental y valorar el patrimonio*. (1ra. ed.). Córdoba: Ed. Universidad Nacional de Córdoba.

# LOS CAMINOS DEL SILENCIO UN RECORRIDO UNIENDO LA VIDA Y LA MUERTE EN EL CEMENTERIO SAN JERÓNIMO

*Por Graciela Lujan Pedraza*

## **Introducción**

El cementerio nos ofrece caminar y sumergirnos en historias, mitos y leyendas. Personajes de la Docta se mezclan con lenguajes arquitectónicos y simbología funeraria.

En este recorrido El Pueblito de la Toma nos contará historias, para denunciar su invisibilización. Las devociones populares se unirán a las devociones cristianas para mostrarnos como trascendemos a través de nuestros actos. Los inmigrantes tendrán su espacio para susurrarnos sus costumbres y anhelos en esta nueva tierra de oportunidades. Los fundadores de las instituciones desde ultratumba nos dirán como fueron formando la Córdoba de Antaño.

El cementerio patrimonial se contrapone con otro regional, para poder descubrir similitudes y diferencias, donde ambos sostienen la identidad de un pueblo y nos hablan de sus costumbres.

Así, podremos conocer los monumentos funerarios del Cementerio de Villa Carlos Paz, y unir el camino de Punilla desde la ciudad capital.

Recorrer un cementerio es introducirnos en la cultura, la memoria y el respeto hacia esos difuntos recordados a cada paso. El turismo nos permite conocer el patrimonio funerario que une historia, arte, costumbres y manifestaciones arquitectónicas. Por ello, la difusión de este nuevo segmento, permite descubrir todos los aspectos involucrados en el desarrollo educativo y económico para ser considerado dentro de las políticas turísticas institucionales y privadas.

La vida y la muerte se unen para contarnos el ciclo de la vida y brindarnos otra mirada.



## **Cementerio San Jerónimo**



En 1838 Córdoba tenía 14.188 habitantes y dicen las crónicas que una epidemia de escarlatina en ese mismo año diezmo la población e hizo pensar a las autoridades en la fijación de un perímetro único para cementerio. Los médicos no estuvieron conformes con la elección del lugar, establecido en las proximidades de la Quinta Santa Ana y también del Puesto de Alfaro, por lo que se vio postergada la fundación.

Hacia 1842 se estaban levantando las tapias recuadrando el cementerio, cuando allí fue fusilado el doctor Fermín Manrique. Este es uno de los mitos que se relatan al hablar del día de la inauguración del cementerio: Manrique es el primer muerto del cementerio, pero no ocurrió en la fecha de la consagración, así lo sostienen, Efraín Bischoff, Roberto Ferrero y Esteban Dómina, en sus respectivos libros que figuran en la bibliografía. Lo cierto es que, según las crónicas, el domingo 13 de noviembre de 1842, el gobernador

mandó buscar al fiscal Manrique, cuya casa estaba en la calle Caseros, donde hoy se encuentra el colegio del Huerto. Llegado a la presencia de López, este le mostró una carta, y al interrogar si la conocía y obtener la respuesta afirmativa, lo hizo montar a caballo, a la grupa de un soldado, con la orden de fusilarlo en los muros del cementerio todavía inconcluso. Según la tradición oral, se cuenta que Fermín había enviado a Rosas un texto comentando que el representante de su política en Córdoba, era incapaz de gobernar. Rosas remitió esa carta a López, quien tomó la decisión de ejecutarlo sin proceso y sin anuncio previo. Doña Plácida Piñero de Manrique, lloró hasta su muerte, el injusto final de su hijo, enalteciendo su memoria y reivindicando su sacrificio en aras de la patria. Los restos de Fermín Manrique nunca se encontraron.

En 1843, otra epidemia, esta vez de viruela, azotó a Córdoba, ese hecho impulsó a las autoridades a concretar la creación del cementerio esperado.

Para que se tenga una idea de la mortalidad en Córdoba, según un parte policial, desde el 15 de setiembre de 1843, fecha de la inauguración, hasta el 15 de octubre, se enterraron 215 personas y durante el mes siguiente, 227, lo que en una población de 14.000 habitantes importa un promedio mensual de defunciones del 16 por mil.

La superficie encerrada entre muros de mampostería medía 65.000 m<sup>2</sup> y por entonces en un des poblado y hacia el poniente de la ciudad.

En el archivo de San Francisco se encontraba una copia auténtica del Decreto de fecha 14 de setiembre de 1843. Mediante este instrumento se establece un cementerio público al oeste de la ciudad. En el artículo 2° se destinaba para dicho cementerio el atrio, que estaba cercado de tapia, y dos cuadradas por dos cuadradas, en las inmediaciones del Pueblito. La sustancia del Decreto prohíbe enterrar cadáveres fuera de ese lugar, con excepción de las monjas que fallecieran en las Teresas, Catalinas y Educandas, las que serían sepultadas en sus respectivos conventos. Asimismo, se confiaba al jefe de policía la administración y custodia del cementerio. Es decir que el cementerio estaría sujeto a la jurisdicción eclesiástica, pero sobre el que la autoridad civil legislaría en lo relativo a la higiene y seguridad.

El gobierno dio el decreto del día 14 de setiembre de 1843, diciendo que al día siguiente se inauguraba el cementerio con bendición solemne y asistencia del Previsor del Obispado, Cabildo Eclesiástico, corporaciones comunidades religiosas y empleados de lista civil y militar.

### ***El nombre de San Jerónimo.***

Al gobernador Manuel López le preocupó mucho la erección del cementerio, queriendo hacer una obra adecuada y darle su correspondiente reglamento.

El 19 de abril de 1843 ordenó la creación del actual cementerio bajo la advocación de San Jerónimo, “el glorioso Patrón de la Ciudad, Máximo Doctor de la Iglesia”, y también la capilla, que se acogería bajo esa protección.

El nombre de San Jerónimo hermana por primera vez al cementerio y a la iglesia, después Parroquia del mismo nombre, en los documentos oficiales.

Jerónimo de Stridon, fue un erudito, un doctor de la Iglesia católica, que vivió entre los siglos IV y V de la era cristiana. Reconocido como uno de los estudiosos más aplicados de las Sagradas Escrituras, que tradujo completas al latín, murió a los ochenta años de edad el último día del noveno mes del año.

La ciudad de Córdoba honró a su protector con el nombre de una de las calles más importantes, lindera a la plaza principal, que en aquellos tiempos iba desde el río hasta la zona de quintas de El Pueblito (Alto Alberdi), que contaba con el único puente existente sobre La Cañada.

### ***Distribución del cementerio y su flora.***

Recién el 1º de diciembre del mismo año, el gobierno aprobó el plano correspondiente y distribuyó sus secciones que eran 16 pequeños manzanos cuadrados como de cincuenta varas de lado, con más un octógono en el centro.

A efectos de la distribución, López envió un oficio al gobernador del Obispado, pidiéndole que convocase a los preladados de las órdenes religiosas, ministros y mayordomos de las terceras órdenes religiosas y cofradías, al cementerio para “hacerse cargo de los lugares que se les han designado, debiendo hacer igual convocación de los ciudadanos de la lista civil y al subintendente de la policía”, a quien se le encargaba también fijar en el cementerio y en su despacho, copias del plano, el que se conserva ahora original en el archivo de gobierno.

El inventario policial dice que el cementerio estaba dividido por diez calles: cinco de norte a sur y cinco de este a oeste y además de la capilla, había una pieza para recibo, dos para el cuidador y los peones, otra para guardar herramientas, cocina, dos pozos de balde, dos estanques de donde salía la acequia para el riego de las plantas, que en número de

cuatrocientas cincuenta daban una nota rumorosa y de color. Había sauces, álamos, paraísos, acastos, nogales, damascos, durazneros, manzanos, perales, higueras, parras, retamos, rosales, etc.

Por una ordenanza municipal de 1880 se mandaron arrancar los árboles frutales existentes, estableciéndose que “las calles de árboles seguirán siempre la dirección de los vientos, que reinan con más frecuencia, prefiriéndose los derechos y elevados y excluyéndose los bajos y coposos”, pero en tal forma se cumplió que se arrasaron todas las plantas, quitándole al recinto su nota más emocionante.

### ***Convenio de la Municipalidad con la Curia Eclesiástica de Córdoba***

El gobernador Manuel López estableció el cargo de capellán para el cementerio, elegido por el gobierno “a propuesta en terna por el Sr. Provisor”, o sea la autoridad diocesana y que el derecho de sepultura debía ser percibido por mitad entre aquél y el administrador, que era el jefe de policía.

Este régimen mixto dio lugar a muchos conflictos que se moderaron por el convenio celebrado en 1875 entre la Municipalidad, representada por don Pedro Serrano, y la Curia Eclesiástica de Córdoba, representada por Mons. Gaspar Martiarena.

Este acuerdo fue firmado por ambas partes, pero demoró hasta 1879 en ser aprobado en todas sus cláusulas por el Consejo Municipal y recién en 1880 fue incluido en el Reglamento del Cementerio.

### ***1864 – El cementerio de Disidentes***

Como el Derecho Canónico prohíbe con la sanción de graves censuras la inhumación de los disidentes en los cementerios católicos, nuestra primitiva municipalidad dio, en 1864, una ordenanza mandando construir un cementerio para protestantes y demás personas que muriesen separadas de la religión católica, lo que se reiteró en iguales términos en 1867, seguramente por no haberse cumplido la anterior.

Es así como tuvo origen el cementerio de los disidentes, contiguo al sur del Cementerio San Jerónimo, que no tiene ya razón de ser, desde que éste, dentro de las leyes eclesiásticas se halla profanado y ha dejado de ser un lugar sagrado, tomando este carácter ahora cada sepulcro, recién con la bendición del sacerdote católico.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Las diferencias confesionales que determinaban que en el Cementerio fueran sepultados únicamente los católicos y en el de disidentes los de diferentes creencias religiosas o que no tuvieran ninguna, fueron derogadas por las prácticas laicistas.

Hoy dicho cementerio se denomina Del Salvador. Al final del pasillo principal, hacia la calle Monseñor de Andrea, se encuentra el Cementerio Armenio.

### ***Cementerio San Jerónimo en la actualidad***

Se encuentra ubicado en barrio Alberdi de la ciudad de Córdoba, departamento Capital, Provincia del mismo nombre. Cabe destacar que está aproximadamente a 500 metros al sur del río Suquía y a 4,1 km al oeste de la plaza San Martín, micro-centro de la ciudad. Las calles que bordean el lugar son: Monseñor de Andrea, 12 de octubre, Mario Canale, Dr. Pedro Chutro, La Rioja y Emilio Centurión, y en el sector adyacente al ingreso principal hay un espacio verde con función de plaza.

Es uno de los sitios con más referencias históricas de la ciudad de Córdoba. Allí yacen destacados personajes en una importante diversidad arquitectónica y patrimonial en el diseño de los mausoleos y panteones.

El Cementerio San Jerónimo fue el primer camposanto ubicado en las afueras de la aldea que era entonces Córdoba. Se dispuso que no se pudiera enterrar “cadáver ninguno en otra parte, que en dicho cementerio público”. Se exceptuaban “las monjas que fallecieron de las ‘Terasas’ y ‘Catalinas’ y del ‘Colegio de Educandas’”, que serán sepultadas en sus respectivos conventos. El gobernador convocó a los miembros de las órdenes religiosas, terceras órdenes y cofradías para el día 4 de diciembre de 1843, en el cementerio para asignarle los lugares dentro del trazado proyectado.

### ***Diseño y construcción***

Se encargó la elección de los terrenos al subintendente de policía Eusebio Cazaravilla. El terreno de 2 cuadras por 2 cuadras, estaba ubicado en “El Pueblito”, en el actual barrio de Alto Alberdi.

La superficie encerrada entre muros de mampostería medía 65.000 m<sup>2</sup> y hallábase entonces en despoblado y hacia el poniente de la ciudad.

El diseño tiene una particularidad, la posición de las 4 manzanas originales se encuentra rotada a 45 grados respecto de las líneas de la cuadrícula general. No existe

fuelle que determine esa posición.

El trazado de circulación del cementerio es una cruz, con avenidas principales, y en el centro un lugar simbólico con la representación de Cristo. Desde ese centro, el panóptico, nacen diagonales de distribución a los diferentes monumentos funerarios, cuanto más cercanos al sector céntrico, mayor era la importancia social de los muertos.

La asignación de lugares fue así: el octógono que circula la cruz al gobierno; el sector 1 al clero secular; 2, 3 y 4, para ciudadanos de primera clase; 5 y 6 para ciudadanos; 7 para religiosos franciscanos, tercera orden y cofrades; 8 y 9 para ciudadanos; 10 para religiosos dominicos, tercera orden y cofrades; 11 y 12 para ciudadanos; 13 para religiosos mercedarios, cofradías y Betlemitas; 14 para ciudadanos; 15 para jefes y oficiales; 16 para jesuitas, Hermandad de la Caridad y Cofrades del Carmen; la faja que circula el cuadro fue destinada a los pobres.

El pasaje principal es el San Jerónimo. A partir del mismo nacen los pasajes y diagonales:

- Horizontales a partir de la entrada: San Francisco, San Ignacio, San Juan, San Antonio, Santa Cecilia.
- Verticales desde el muro Cementerio de los Disidentes: San Carlos, San Juan Bosco, Nuestra Señora del Milagro, Santa Teresa.
- Diagonales principales: San Cayetano, San Jorge.
- Diagonales secundarias: San José, Santa Lucía, Santa María, San Pablo, San Roque, Santo Tomás.

El Crecimiento del Cementerio se realizó en dos periodos:

A fines del siglo XIX. Corresponde a la zona izquierda a las manzanas principales.

A mediados del siglo XX. Entre 1940 y 1960 se anexó la zona superior, lindante con la calle Monseñor de Andrea.

Por último, se anexaron nichos en la zona verde, delante de la fachada original, frente a la plaza



### ***Cofradías y panteones institucionales***

Son construcciones pertenecientes a diversas instituciones religiosas, civiles y militares, que ofrecen a sus miembros un espacio para sepultar a sus difuntos.

### ***Algunas personalidades destacadas***

Tomás Garzón. Político. Fundador del Banco de Córdoba en 1873.

Ignacio Vélez. Fundador de *El Eco de Córdoba* en 1868.

Familia Minetti. Destacados empresarios del cemento y la harina respectivamente.

Arturo Orgaz. Abogado socialista. Creador del Club Atlético Belgrano.

Familia Chammas. Fundadores de la casa de alfajores más antigua de Córdoba.

Silvestre Rafael Remonda. Fundador del diario La Voz del Interior en 1904.

Augusto López. Fundador del barrio General Paz en 1874.

Tránsito Cáceres de Allende. Destacada dama cordobesa que socorría a los necesitados. Pura Rosa del Carmen Olmos. Su tumba es una de las más visitadas y cuenta con muchos ex votos

Ma. Teresa Torres Gil. Segunda esposa de José del Viso Crespo.

Justiniano Posse. Médico y gobernador de Córdoba que fue asesinado.

Oscar Cabalén. Campeón de turismo de carretera, falleció en un accidente de ruta.

Gregorio Gavier. Fue un Senador Nacional, Gobernador de Córdoba.

Marcos Juárez. Gobernador de Córdoba y creador de la Logia Piedad y Unión.

Antonio Garzón. Yace dentro de un panteón cuya arquitectura remite a una capilla neorrománica.

Manuel Lucero. Abogado El dos veces rector de la Universidad Nacional de Córdoba.

Rudecindo Paz. Padre de Carlos, fundador de Villa Carlos Paz.

Mariano Fragueiro. Gobernador de Córdoba en 1831. Su sepulcro fue declarado Monumento Histórico Nacional.

Arturo M. Bas. Fundador de la Caja Nacional de Ahorro Postal.

Belisario Ortiz. Fue uno de los dueños del primer tranvía de Córdoba en 1878.

Rafael Núñez. Abogado, gobernador de Córdoba, y amigo de Marcos Juárez.

Antonio Rodríguez del Busto. Urbanizador de Alta Córdoba, junto con Marcos Juárez y Ramón J. Cárcano.

Arturo Capdevilla. Fue un reconocido abogado poeta cordobés. Abogado e historiador.

Pablo Ravassollo. Cantante de Trulalá.

Alejo del Carmen Guzmán. Gobernador constitucional después de Manuel López. Abogado, diputado y senador.

Arturo Zanichelli. Político radical. Sus restos en panteón del MID.

Fernando Albiero Bertapelle. El piroteador de las peatonales de Córdoba.

José Ignacio Rodríguez. Importante folklorista argentino. Creador de «Luna Cautiva».

Juan Filloy. Destacado escritor y jurista. Aficionado a los palíndromos.

Pedro Antonio Gordillo. Terrateniente fusilado por Facundo Quiroga.

Agustín Gaspar Caeiro. Destacado médico cordobés.

Manuel Cardeñosa. Pintor. Vicedirector de Academia de Bellas Artes.

Luis Warcalde. Presentó el proyecto de creación de la Facultad de Medicina de Córdoba.

Benito Soria. Médico. Director de la Casa Cuna desde 1911 a 1913.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Genaro Pérez. Pintor y dibujante. Obras en Iglesia Santo Domingo.

Wenceslao Tejerina. Ministro de Hacienda de Ambrosio Olmos.

Martin Ferreyra. Dueño de Canteras Malagueño y Palacio Ferreyra.

Dr. Pablo Mirizzi. Medico creador de la colangiografía y beca Mirizzi.

Rogelio Nores Martínez. Político e ingeniero. Creador del Dogo Argentino.

Tte. Cnel. Aníbal Montes. Importante historiador de la provincia de Córdoba.

Agustín José Tosco. Sindicalista que participó del Cordobazo en 1968.

Emilio Caraffa. Importante pintor que decoró la Catedral de Córdoba.

Atilio López. Secretario de la CGT en 1957. Participó en el Cordobazo.

Pedro J. Frías. Gobernador de Córdoba. Estableció derechos a los trabajadores.

Juan Ignacio San Martín. Gobernador que consolidó la industria cordobesa.

José Allio. Arquitecto. Creador de las fuentes de la plaza San Martín y obras en el Cementerio San Jerónimo.

José Manuel De La Sota. Gobernador cordobés, creador del Plan Primer Paso, Boletín Educativo, Universidad Provincial de Córdoba y otorgó la exención de los ingresos brutos a todos los espectáculos culturales.



Familia Minetti



Antonio Rodríguez del Busto



Marcos Juárez



Hermana Purita (Devoción popular)

### ***Definiciones de monumentos***

El Cementerio San Jerónimo, es considerado de carácter patrimonial, no sólo porque su creación se produjo en el siglo XIX, junto con otras necrópolis en el mundo, sino por ser un espacio donde se desarrollaron obras de gran valor arquitectónico, escultórico y simbólico.

Además, posee la historia de la ciudad representada por los restos de las personas que yacen allí. Ellas nos brindan la identidad de la ciudad, nos cuentan las costumbres de cada época.

Cuando hablamos de Patrimonio Funerario, no sólo enumeramos monumentos, sino que también nos referimos al aspecto intangible relacionado con la identidad de la diversidad cultural.

Para reconocer cuales son los elementos tangibles que podremos observar es necesario una identificación de los mismos.

El Cementerio San Jerónimo posee panteones familiares e institucionales, cofradías, bloques con nichos municipales, mausoleos, cenotafios, tumbas, sepulcros, y criptas.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Esta enunciación es exclusiva del cementerio mencionado, y sus definiciones pueden tener otros nombres en otras localidades, por ejemplo, en Ciudad Autónoma de Buenos Aires se denomina “bóveda” la construcción que, en Córdoba, nombramos “panteón”. En San Luis, la denominación es “mausoleo”. Y también, en México, “panteón” es sinónimo de Cementerio.

Por lo tanto, al momento de indicar el tipo de monumento, hay que tener en cuenta este tipo de diferencias.

### ***Definiciones de enterramientos antiguos y actuales***

**Catacumba:** galerías subterráneas utilizadas como lugar de enterramiento. las más conocidas son en Roma y París.

**Cenotafio:** Monumento funerario que no contiene el cadáver del personaje a quien se dedica.

**Cinerario:** es el lugar destinado a sepultar los restos cremados, habitualmente conocidos como “cenizas”.

**Columbario:** es la estructura con pequeños nichos interiores destinados a alojar las urnas cinerarias.

**Cripta:** lugar subterráneo en que se acostumbraba enterrar a los difuntos. piso subterráneo destinado al culto en una iglesia.

**Enterramiento:** fosa o agujero en la tierra que contiene el cadáver de una persona.

**Mausoleo:** Es una edificación que se elabora para conservar y honrar los restos de una persona, familia entera o grupo de personas.

**Nicho:** hueco o cavidad o en un muro, que sirve para colocar los restos o las cenizas de un difunto. Derivan de los columbarios romanos, cámaras mortuorias subterráneas compuestas por nichos o locati, como nidos de palomas, de donde deriva su nombre. En los cementerios son monumentos sencillos que apenas revelan la edad por sus materiales y el tratamiento de sus coronamientos elementales.

**Panteón:** monumento funerario destinado a la sepultura de varias personas, generalmente de la misma familia o institución. en la antigüedad, especialmente en la romana, templo dedicado a todos los dioses.

**Torres tumba:** Esta tipología funeraria, es otra de las estructuras mortuorias heredadas de Roma, que eran de planta circular o cuadrada, y se elevaban sobre un basamento o una escalinata.

Tumba: Cavidad excavada en la tierra o construida sobre ella en la que se entierra el cuerpo muerto de una persona. También se considera bajo esta denominación, a una pequeña edificación o “cámara” para depositar a los difuntos, con muros y techo. Esta tumba o túmulo, puede estar parcial o totalmente bajo tierra y permanentemente selladas su se trata de tumbas individuales, pero si son familiares, tienen puertas para acceder a ellas cada vez que fuere necesario. A veces se las denomina sepulcros.

Sepulcro: Construcción funeraria, generalmente de piedra, que se levanta sobre el suelo para enterrar uno o varios cadáveres.

### ***Visitas guiadas propuestas***

Temáticas:

- Historia y evolución de los Cementerios
- Simbología y Ritos Funerarios
- Estilos arquitectónicos. Ornamentación
- Mitos y Supersticiones
- Médicos del Hospital de Clínicas
- Amores y Desamores en el San Jerónimo
- Los pioneros de la Docta
- Angelología y Dioses de la muerte
- Personalidades de la cultura cordobesa
- Gobernadores de la Provincia
- Mitologías en el Art Nouveau y Art Decó
- Década del ‘66 al ‘76
- Y muchas más.

A través de los cementerios se manifiestan el sistema de pensamiento, las creencias y estructuras de la sociedad a la que pertenecen. Son parte del patrimonio tangible e intangible de una comunidad.

Visitar el Cementerio San Jerónimo, nos ofrece sumergirnos en la historia y cultura de una de las provincias más emblemáticas de la Argentina.

¡¡¡Te invito a visitarlo!!!

## **Cementerio Villa Carlos Paz**



Entrada al Cementerio. Foto propia tomada en diciembre de 2020

### ***Historia y creación***

La ciudad de Villa Carlos Paz, se encuentra a 33 km de Córdoba Ciudad.

Carlos Nicandro Paz, hijo de don Rudecindo Paz, heredó vastas extensiones de campos, dedicándose a la explotación ganadera.

La apertura del Camino de las Altas Cumbres, comenzó a generar un importante movimiento de personas. En 1915, Carlos N. Paz, decide abrir el primer hotel del lugar. Si bien no hubo acta de fundación, se adopta la fecha 16 de julio de 1913, como fecha de fundación. Dicha fecha es la que consta en un plano del pueblo trazado por el propietario de las tierras. Es así que comienza el desarrollo de esta ciudad, como oferta veraniega. A lo largo del tiempo muchos serán los atractivos turísticos para disfrutar: Reloj Cucú, Aerosilla, Cerro La Cruz, Paseo Costanera, Lago San Roque, además de locales gastronómicos y discotecas.

En el año 1956, por decreto 86, se recibe la donación de 16 hectáreas, pertenecientes a José Muñoz, Carlos Crescencio Molina y Simón Cava, para la creación del cementerio local. A partir de allí, comenzó la construcción de panteones y tumbas que enriquecen el patrimonio funerario del cementerio.

En el año 1985, por ordenanza 1388, se establece la creación de la Capilla EcuMénica del Cementerio Municipal, para realizar servicios religiosos de los difuntos pertenecientes

a distintos credos. También para aquellas personas que no pudieran costear los gastos de sepelio en casas mortuorias.

La misma se encuentra en la actualidad sin poder utilizarse.

En el año 2002, por ordenanza 4031, se designa el nombre de “Beata Madre María del Tránsito Cabanilla de Jesús Sacramentado”, para denominar al actual Cementerio Municipal, colocándose placa alusiva.

### ***Ubicación y Diseño***

Se encuentra ubicado en Chile 1250, Barrio Las Malvinas.

No existe un registro municipal de las parcelas destinadas a panteones y tumbas.

El terreno de 5342 m<sup>2</sup>, se distribuye en calles horizontales y verticales, siendo las principales: Virgen de Lourdes, Virgen del Carmen, Pasaje de los Ángeles y la calle principal: Ceferino Namuncurá. Al recorrer esta calle principal, podemos descubrir una gran variedad de Panteones pertenecientes a las primeras familias que se radicaron en la Ciudad. Hacia la izquierda de Ceferino Namuncurá se encuentra el sector de bóvedas y tumbas más recientes.

### ***Patrimonio Funerario***



Fotos Alejandro Pirles. Diciembre 2020



Fotos propias. Diciembre 2020

### ***Personalidades y curiosidades***

Jaime Isidoro Press está en una tumba muy visitada en este cementerio. Falleció el 10 de enero de 2001. Nunca dijo el año de su nacimiento, ocurrido un 13 de noviembre.

Fue un “armonizador” que luego de una visión mística, comenzó su tarea de “curar de palabra”. Fue perseguido y encarcelado por la policía en 1961.

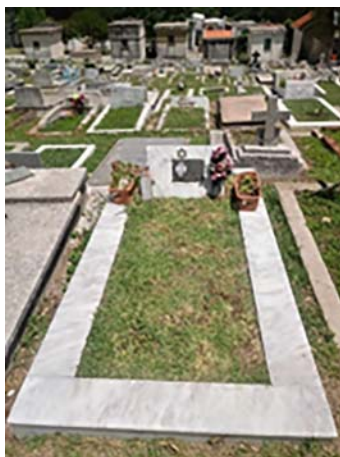
En 1972 desde todo el país llegaban colectivos repletos de personas que venían a buscar la sanación de su parte. Participó de muchas entrevistas televisivas junto a la farándula de la década del '70. Cabe destacar que no cobraba por las consultas. Murió pobre y siempre fue ayudado por sus amigos.

Mayor Fernando Juan Casado (7.09.1945-13.06.1982), perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, muerto en combate en la Guerra de Las Malvinas, a sus 37 años. Existe un monolito en su honor en la calle principal (Ord. 1285).

En febrero de 1986, sus restos se depositaron en un armario de Puerto Argentino. En abril de 2008, el gobierno británico, descubre el hecho, y permitió verificar la identidad de los mismos, descubriendo que pertenecían al Mayor Casado. Pedidas las disculpas pertinentes, se procedió al traslado de los restos para homenajear al militar y luego ser entregada la urna a la familia. El 15 de septiembre de 2008, su esposa Hilda Chaparrotti,

junto a sus tres hijos y otros familiares participaron del homenaje y posterior inhumación en el cementerio de Villa Carlos Paz.

Perro Capitán. Villa Carlos Paz, tiene su propio “Hachiko”, el perro japonés inmortalizado en la película. Su historia recorrió el mundo, y se realizaron documentales de diversos países en el año 2012. La municipalidad a pedido de un grupo de vecinos, autorizó otorgar, un sector de 1,5 m<sup>2</sup> para sepultar las cenizas del can, según Ord. 6342/2018. Capitán era un manto negro mestizo, que vivía junto a su amo a 15 cuadras del cementerio. En el 2006, su dueño murió, después de ese hecho desaparece y su familia no puede encontrarlo. Un año después, la florista del cementerio lo encuentra sucio y lastimado. A partir de ese momento todos los días Capitán deambulaba con perros callejeros, hasta que a la hora de cierre del cementerio se dirigía al sector donde estaban los restos de su amo. Transcurrieron 11 años, donde este noble perro fue cuidado por las protectoras de animales, empleados del cementerio y la florista.



Jaime Press



Mayor Fernando Casado



Perro Capitan

Fotos propias y de Alejandro Pirles. Diciembre 2020





# **UN PUEBLO CON DOS FUNDACIONES EN LA RUTA DEL CARBÓN: Sobre los orígenes de Sebastián Elcano en el norte cordobés**

*Por Carlos Alfredo Ferreyra<sup>142</sup>*

## **Presentación**

Con este trabajo deseamos seguir en la senda de publicar y difundir las diversas modalidades de fundación de pueblos, villas y ciudades en el Norte Cordobés.

Ya lo hicimos con artículos sobre los orígenes de Estación Juárez Celman, Sinsacate, Cañada de Luque, Candelaria Sud, La Para, Matorrales, Las Arrias y Los Mistoles entre otros; y en esta oportunidad deseamos describir el origen del pueblo de Sebastián Elcano y los diferentes nombres que tuvo hasta llegar a estandarizar el actual.

Puesto que no todos los pueblos, villas y ciudades nacieron de la misma manera, con el mismo contrato fundacional, es que presentamos en primer lugar un ensayo que busca sistematizar las diversas formas de nacimiento de un poblado y contribuir así a evitar que se tomen fechas imprecisas, caprichosas o infundadas.

Luego de esa introducción nos adentramos en los orígenes de Sebastián Elcano y presentamos unas conclusiones.

## **Introducción**

En primer lugar, debemos aclarar tres conceptos que son importantes de tener en cuenta: una cosa es el origen del nombre, otra es el origen de la población y una muy distinta es el origen del núcleo urbano, es decir, de la localidad.

**ORIGEN DE NOMBRE:** es de donde procede la nomenclatura del poblado, puede ser de origen autóctono (como Macha o Sitón), de origen religioso (como San Pedro o San José), de raíz tectónica o naturalista (como Totoral o Mistoles) o apelativo (por ejemplo: Obispo Trejo, La Posta, Marull); también por cierto puede haber combinaciones de un tipo de nombre con otro (Bajo de Olmos, Cañada de Luque). El origen del nombre

---

<sup>142</sup> Historiador, Museólogo, Gestor Cultural.

sólo indica el significado y la antigüedad de la nomenclatura, nada más. Nos puede dar alguna pista sobre los orígenes de la población y sobre los primeros habitantes, pero no mucho más que eso.

**ORIGEN DE LA POBLACIÓN:** se refiere al poblamiento, es decir, desde cuando está habitado el lugar. Puede haber estado habitado desde tiempos remotos por los aborígenes, o desde la conquista española como alguna estancia, pero el poblamiento no indica necesariamente que aquellos habitantes hayan dado origen al actual pueblo.

**ORIGEN DE LA LOCALIDAD:** es lo que estamos tratando de dilucidar en este trabajo, es decir, cuando nació el pueblo tal como lo vemos hoy, con su estructura urbana, con sus calles, con sus espacios públicos, con su conformación actual, la cual deriva de un proyecto urbano original.

### **La fundación**

Cuando se establece una fecha fundacional para un pueblo, se debe ser sumamente precavido, actuar con responsabilidad e investigar científicamente, ya que –de no hacerlo así– podría derivar en tener una fecha fundacional inadecuada que lleve a la polémica; por ello no sólo debe fijarse la fecha sino también deben descartarse conscientemente otras fechas alternativas.

Para establecer esta fecha los historiadores utilizan una tabla de factibilidad desde el dato más preciso a uno más vago, pero igualmente serio. Esa tabla es como sigue:

1. Pueblo fundado con acta de fundación: como el caso de la ciudad de Córdoba o de las villas reales coloniales (Villa Tulumba) o también los pueblos modernos que realizaron acto de fundación (Seeber).
2. Aprobación del loteo urbano: esto es común en los pueblos fundados por el ferrocarril o por la colonización. La aprobación puede ser un decreto del gobernador o del presidente, una ley provincial o nacional, una resolución o el visto bueno de la Dirección de Catastro o del Departamento Topográfico. (ejemplo Sebastián Elcano, Las Arrias, La Puerta)
3. Habilitación de la Estación Ferroviaria: muy importante para cuando no existen los datos anteriores y sólo para cuando el loteo se estructura en torno a las vías, (ejemplo La Posta, Cañada de Luque, La Para).
4. Habilitación de algún hito urbano que estructure el loteo: puede ser una capilla, un

- fuerte o fortín, un casco de estancia, una escuela, etc. (por ejemplo: Candelaria Sur, Capilla de Sitón)
5. Inauguración de alguna obra pública que haya dado origen al loteo o amanzanamiento como puede ser un camino, las vías férreas, un puente, etc., (ejemplo Estación Juárez Celman).
  6. Entrega o compra de las tierras que luego dieron origen al loteo, esto es especialmente usado para los pueblos surgidos en la primera mitad del siglo XIX, (ejemplo Villa Nueva).
  7. Entrega de la merced de tierra en la época colonial. Esto es sólo aplicable a dos casos: cuando el poblado es prehispánico o colonial o cuando no se cumple con ninguno de los requisitos anteriores (ejemplo Sinsacate).
  8. Utilización de una fecha simbólica sin valor histórico pero con base real: En algunos pueblos y ciudades se usó cuando no se encontró ningún tipo referencia directa o documento categórico sobre la fundación. Desde mediados del siglo XX, muchas poblaciones desearon conmemorar su cumpleaños y se encontraron con que no había datos fehacientes sobre la fundación de la localidad. Eligieron, entonces, una fecha simbólica que a pesar de que investigaciones posteriores demostraron no es válida, se convirtió en tradición; y está bien que así sea, al fin y al cabo, la tradición es una construcción colectiva aceptada con el paso de los años (ejemplos: Marull y Balnearia).

## **Puesto de Castro**

El pueblo de Sebastián Elcano está ubicado en el NE de Córdoba, en la zona circundante a la gran reserva natural de los Bañados del Río Dulce y Laguna Mar Chiquita (Mar de Ansenúza), integrando parte de una región que se identifica con ese gran humedal.

Su llanura de baja pendiente hacia la laguna y con montes achaparrados fue testigo del paso del Camino de las Tropas que discurre a casi 20km hacia el Este, camino habilitado en 1813 por el que pasaron buena parte de las milicias de que beligeraron en las guerras de la emancipación y en los conflictos civiles.

Hacia finales del siglo XIX y principios del siglo XX sólo había poblaciones en los tres caminos paralelos trazados en dirección Sur-Norte: el Camino Real del Alto, el Camino Real del Bajo y el Camino de las Tropas, luego llamado Camino de las Postas o Camino de las Carretas.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Justamente, debemos detenernos un momento en Puesto de Castro, ya que será el primer nombre que tendrá la Estación y uno de los nombres que tendrá el pueblo de Sebastián Elcano.

Puesto de Castro era parte de los puestos de estancias nominados con los apellidos de sus dueños que formaban parte del derrotero por el que transcurría el Camino de las Tropas, a saber de Sur a Norte y de acuerdo al mapa oficial de Córdoba de 1885: Puesto de Pucheta, Puesto de Fierro, Puesto de Cejas, Puesto de Sánchez, Puesto de Castro, Puesto del Medio, Candelaria y El Barrial (límite con Santiago del Estero). A todos estos hay que agregarle Puesto de Luna, importante estancia que figura en el Anuario Kraft de 1914, censado en Puesto de Castro.

En esos puestos pernoctaron y tomaron caballos de refresco varias personalidades políticas, militares, eclesiásticas y diplomáticas, según nos relata Sergio Marchetti en su artículo sobre el Camino de las Tropas<sup>143</sup>.

Puesto de Castro era tan importante a principios del siglo XX que en el Anuario Kraft de 1914 figura como población de departamento Río Seco con comisaría, juzgado de paz y oficina de correos. Ya para esa época hay numerosos hacendados que constituyen la base social –junto a los peones, campesinos y paisanos- de esos territorios. En el censo comercial dice que su principal riqueza es la ganadería y sus derivados, la fabricación de mantas y pellones de lana, caronas, etc.

Allí figuran los apellidos siguientes: Pino, Rodríguez, Martínez, Caro, Racedo, Deyhenard, Meriles, Astrada, Astudillo, Belén, Cabrera, Calderón, Díaz, Farías, Flores, Lazarte, Leal, Luna, Monjes, Olivera, Orellano, Pedraza, Peralta, Pérez, Prado, Rosales, Suárez, Vivas, Zárate y Zapata. Figura un acopiador y diez comercios y tiendas, un abogado, un médico, una educacionista y un procurador.

Para 1928 ya figura con 600 habitantes, para 1948 con 800 y para 1964 con 500 habitantes.

Puesto de Castro no sólo prestó su nombre por un tiempo al pueblo y estación que hoy conocemos como Sebastián Elcano, sino que muchos de sus habitantes se vieron tentados con el progreso que significó el paso del ferrocarril a pocos kilómetros hacia el Oeste y

---

<sup>143</sup> Marchetti, Sergio: “Entre carretas, postas y caminos: Descripción de viajeros que transitaron por el Este cordobés”; en *Memorias del Pueblo: Revista del Museo Histórico Municipal “La Para”*; Año 10, Nº 9/10, 2010, pp.21-32.

muchos se establecieron y prosperaron en Las Arrias y Sebastián Elcano. De hecho, desde el punto de vista social sólo dos cosas diferencian a estos pueblos de origen ferroviarios con el viejo Puesto de Castro: el mayor porcentaje de inmigrantes que tenían los pueblos con ferrocarril y la gran cantidad de obreros (proletarios) que se afincaban a su alrededor.



## **Sebastián Elcano**

El Ferrocarril Central Argentino (FCCA) fue la primera empresa extranjera en construir y explotar ferrocarriles en Argentina. Comenzó en 1864 con la construcción del ramal Rosario-Córdoba que inauguró en 1871. Ese ramal será la línea medular a través de la cual esta empresa se insertará fuertemente en el transporte, la producción y la explotación agraria en Argentina. Sus capitales no sólo se invirtieron en ferrocarriles sino también en tierras (colonización) y en comunicaciones (telégrafos).

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Uno de los objetivos básicos de esta empresa era llegar al Noroeste argentino a través de la pampa húmeda, ya que si bien tenía el ramal Santa Fe-Santiago del Estero-Tucumán quería competir con el ferrocarril estatal Córdoba-Tucumán. A raíz de ello, por leyes N°5612 del 26 de septiembre de 1908 y N°7849 del 12 de octubre de 1910 se autoriza la construcción de un ramal que partiendo de la estación James Craik empalmara con la estación Villa del Rosario, nudo vial central desde el cual partirían luego líneas hacia el Este y hacia el Norte. Los contratos de construcción se firmaron con fecha del 24 de marzo de 1909 y del 10 de marzo de 1911. La ley definitiva aprobando la construcción es la N°8363 del 29 de septiembre de 1911, comenzando inmediatamente la construcción del mencionado ramal desde James Craik hasta Villa del Rosario que sería abierto al público el 14 de diciembre de 1914. El ramal contaba en principio con apenas 71 km. y entre las dos estaciones terminales se construyeron las de Colazo, Las Junturas y Matorrales.

La extensión del ramal hacia el Norte se paralizó por la Gran Guerra de 1914-1918; continuando en 1927 hasta Río Primero; paralizándose nuevamente por la crisis mundial de 1930, pero reanudando inmediatamente en 1931, desde los extremos Norte y Sur, uniendo Río Primero con Forres en 1932 (las vías se encontraron en Sumampa en agosto de 1932). En 1935 se construiría la variante Comechingones-Córdoba. De esta manera, los capitales ingleses penetraban en zonas hasta entonces reservadas exclusivamente a ferrocarriles de fomento, en manos del Estado nacional.

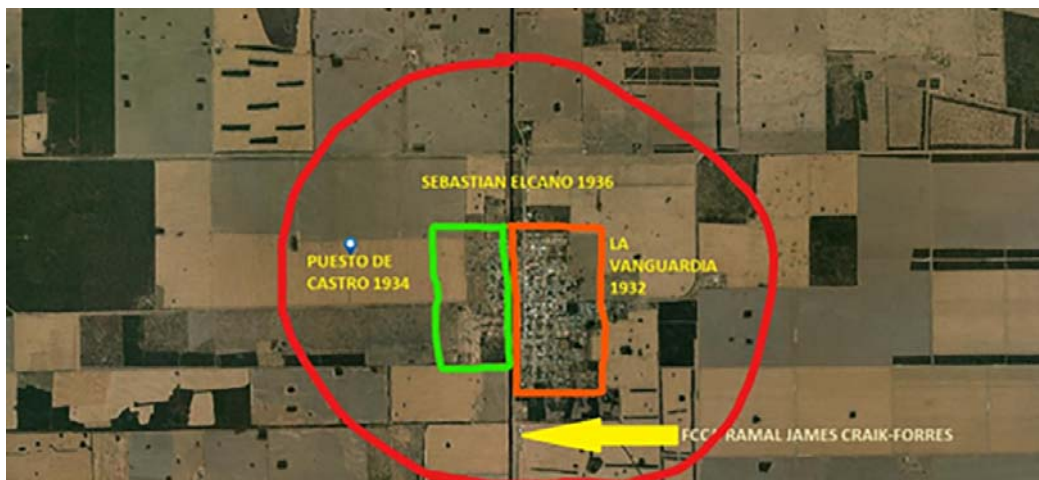
El 30 de septiembre de 1927 se debate la ley de autorización para que el Ferrocarril Central Argentino construya y explote una línea férrea que partiendo de Villa del Rosario (Córdoba) llegue hasta Forres (Santiago del Estero en las cercanías de La Banda), pasando por el Este de los Departamentos Tulumba y Río Seco. En ese expediente se cita la gran riqueza en maderas nativas y la necesidad de darle al FCCA la posibilidad de llegar hasta el Norte del país. También dicen los Senadores, en la discusión, que la zona está sin cultivar, levemente poblada, sin pueblos importantes y que para integrarla al sistema capitalista hace falta que “pase el progreso” o sea que pase el ferrocarril.

Recién el 16 de mayo de 1934 el presidente Gral. Agustín Pedro Justo firma el Decreto por el cual se aprueban los planos definitivos y se libra definitivamente al público para todo tipo de servicios la línea férrea de Villa del Rosario a Forres.

Anteriormente, un decreto del 20 de julio de 1932 firmado por el presidente Justo, ya había bautizado las estaciones, dándole a la del km 242/678 el nombre de “Puesto de

Castro” (BO 11448). Será un decreto del 30 de septiembre de 1936 el que reemplace “Puesto de Castro” por “Sebastián Elcano” (BO 12700), cambio solicitado por el correo nacional por los inconvenientes derivados de los dos pueblos con idéntico nombre.

Repasando: el ramal comenzó a construirse en 1912 desde James Craik hacia el Norte, concretándose (luego de varias interrupciones) en 1932, siendo librado al público completamente en 1936. La estación Sebastián Elcano se llamó entre 1932 y 1936 “Puesto de Castro”.



Ahora bien, un pueblo se funda cuando existe una voluntad fundacional y en este caso la tenemos y por partida doble: Sebastián Elcano se fundó en dos etapas.

Según el plano Q24 obrante en la Dirección General del Catastro de la Provincia, primero se fundó un pueblo llamado “La Vanguardia” en el lado Este del trazado ferroviario, con una calle transversal cortando las vías en el “eje de estación”. Los fundadores de este pueblo fueron los señores Ángel Angeli y Juan Moriondo y los planos fueron aprobados en julio de 1932, cuando aún no se habían concluido completamente el ramal. Seguramente “La Vanguardia” viene por ser ese el nombre de la estancia donde se asentó la localidad<sup>144</sup>. A esta fundación se le agrega el plano Q30 (DGC), por el cual se funda el pueblo “Puesto de Castro”, en el lado Oeste de las paralelas de fierro, siendo aprobados los planos el 6 de

<sup>144</sup> Aporte de Fernando Baliki, entrevista personal, Sebastián Elcano, 2020.



septiembre de 1934, sin datos sobre los dueños de loteo. Por lo que estimamos que ese loteo del lado oeste -o sea que mira al frente del edificio de la estación- puede ser una ampliación del loteo original del lado este.

Es así que tenemos un caso similar a los de La Puerta y La Paquita: pueblos que se fundaron de un lado de las vías a los que luego se les agrega otro loteo fundacional (algo así como un barrio) en el lado opuesto.

Mucho nos ayuda el Anuario Kraft a definir cuando comenzó a poblarse el núcleo urbano. La primera vez que aparece la Estación “Puesto de Castro” del FCCA en dicha publicación es en 1935, pero sólo aparece el nombre y el ramal, sin ningún dato; inmediatamente después aparece Puesto de Castro el pueblo tradicional, con una gran cantidad de comercios, establecimientos ganaderos y emprendimientos de todo tipo. Esto se mantiene así hasta 1938; en 1939 ya aparece Sebastián Elcano como un pueblo de 3000 habitantes, con numerosos comercios, empresas e instituciones.

Ya para entonces Sebastián Elcano estaba consolidándose como pueblo y atendía una gran región de antiguo poblamiento criollo.

### **Conclusiones**

En el caso de Sebastián Elcano, es clara la voluntad fundacional de los señores Angeli y Moriondo y también es claro el acto administrativo de aprobación del loteo, lo que no deja lugar a dudas de que este pueblo nació en julio de 1932.

El hecho de que haya tenido dos loteos (este y, luego, oeste) y tres nombres (La Vanguardia, Puesto de Castro y Sebastián Elcano) hace muy original e interesante la historia de los orígenes de esta localidad.

Queda mucho por investigar: encontrar los expedientes que dieron origen a los planos de loteo; indagar sobre quienes fueron estos empresarios visionarios que fundaron Sebastián Elcano; sistematizar las primeras ventas de lotes; etc. Esta investigación es sólo el inicio de una intrigante aventura a la que nos invita la historia.

## **Bibliografía**

- AA.VV.: *Foro: encuentro por los orígenes. Juntos construimos nuestra historia*; Municipalidad de Sinsacate y Círculo de Amigos de la Historia del Norte de Córdoba; Sinsacate; Córdoba; 2010.
- AA.VV.: *Marull: Libro de oro del centenario*; Soluciones Gráficas; Córdoba; 2013.
- Comisión Municipal del Centenario: *Pasajeros de una historia. Matorrales 100 años de vida*; Todo en Papel; Córdoba; 2014.
- Ferreya, Carlos Alfredo (Coord.): *Nacientes Años vividos y sueños compartidos. Historia del pueblo de Cañada de Luque*; Comisión Municipal de Cultura de Cañada de Luque, Municipalidad de Cañada de Luque; Córdoba; 2011.
- Ferreya, Carlos Alfredo (Coord.): *Una huella profunda abriendo el monte: aportes para la historia del pueblo de Las Arrias*; Centro Municipal de Estudios Históricos de Las Arrias, Municipalidad de Las Arrias; Córdoba; 2011.
- Ferreya, Carlos Alfredo: *Las Arrias y sus orígenes: investigación histórica sobre la fecha fundacional del pueblo de Las Arrias*; Córdoba; 2010.
- Ferreya, Carlos Alfredo: *Una estación rodeada de mistoles: investigación histórica sobre los orígenes del pueblo de Los Mistoles en el Departamento Totoral*; Comuna de Los Mistoles, Córdoba, 2011.
- Ferreya, Carlos Alfredo: “*Sobre fundaciones de pueblos, villas y ciudades en Córdoba. Un ensayo de interpretación histórica*”; en *Sendas de la Historia*; Marcos Juárez, año XI, N° 42, junio 2015, pp. 25-27.
- Ferreya, Carlos Alfredo: “*Tres preguntas frecuentes sobre los orígenes de La Para*”; en *La Para Centenaria: veinte sueños y cien imágenes*; Municipalidad de La Para; La Para; 2011.
- Franco, Carlos Marcelo: *La Posta: el pago donde he nacido*; Comuna de La Posta, Córdoba; 2005.
- Marchetti, Sergio Ariel: *Calchín. Orígenes históricos y apuntes sobre su pasado*; Gráfica Copias, Córdoba, 2002.
- Marchetti, Sergio Ariel: *Costa Sacate: Cuatro siglos de historia en las márgenes del Río Xanaes*, Municipalidad de Costa Sacate, Córdoba, 2003.
- Marchetti, Sergio: “Entre carretas, postas y caminos: Descripción de viajeros que transitaron por el Este cordobés”; en *Memorias del Pueblo: Revista del Museo Histórico Municipal “La Para”*; Año 10, N° 9/10, 2010, pp.21-32.
- Mignon, Carlos: *Informe sobre los orígenes de Villa Huidobro-Cañada Verde*, 2012, *s/e*.
- Moyano Aliaga, Alejandro y Ferreyra, Carlos Alfredo: *Orígenes de la ciudad de Estación Juárez Celman*, CEHJUC, Córdoba, 2011.
- Museo Municipal “Don Emilio Burzi”: *Recorriendo nuestra historia*; Fascículo N°1; general Roca (Córdoba); noviembre 2015.
- Palavecino, Valeria y Miglione, Jorge: *Historia y Memorias de un pueblo que perdura en el tiempo: Estación Gardey 1913-2013*; Grafikart; Tandil; 2013.
- Raone, Juan Mario: “Apuntes, datos y aclaraciones respecto a la fundación de pueblos, villas y ciudades, desde la colonización española hasta la actualidad”; en *Investigaciones y Ensayos; N° 49*; ANH; Buenos Aires; 1999; pp. 163-192.
- Raone, Juan Mario: “Apuntes, datos y aclaraciones respecto a la fundación de pueblos, villas y ciudades, desde la colonización española hasta la actualidad – Segunda parte-”; en *Investigaciones y Ensayos; N° 50*; ANH; Buenos Aires; 2000; pp. 245-276.

## ***Camino Históricos de Córdoba***

Rivarola, Rodolfo: *Fundadores de Villa del Rosario*, JCV Editorial, 1997.

Zampini, José Luis y Toneatti, Enzo Leonardo (Comp.): *Pueblos de Ansenúza. Revalorización de pueblos y parajes de la región de Ansenúza*; Ediciones APHA; Córdoba; 2014.

Zapata, Mariana: *Historia que dejaron huellas...*; Museo Fotográfico, Miramar; 2010.

# ANISACATE: SENDAS DE AGUA, NATURALEZA E HISTORIA

Por Nilda Beatriz Moreschi  
Asociación de Directores de Museos de la República Argentina

## Introducción

*“Así como hay caminos para los hombres y las bestias,  
también hay caminos para el agua. Unos, para dirigirla donde se quiere;  
otros, para que no vaya donde no se desea que vaya.”<sup>145</sup>*

Según la Real Academia de Lengua Española, la caminería es el “estudio de las vías de comunicación en relación con su entorno geográfico y cultural y con los itinerarios históricos y literarios.”<sup>146</sup>

Este concepto fue introducido por Manuel Criado del Val, docente universitario e investigador español, que vivió entre 1917 y 2015, haciendo referencia a los “caminos hispánicos”.

Pero... ¿es factible referirnos a “sendas del agua, naturaleza e historia”? ¿Pueden adquirir esta categoría el paisaje natural y el cultural que aglutina el río Anisacate, (Departamento Santa María, Provincia Córdoba, Argentina), que contiene morteros de los pueblos originarios, un rancho que alojó a los puesteros de una estancia, una vieja usina, puentes y vados, un molino colonial, un calicanto<sup>147</sup> que lucha por no caer en las garras del olvido, bocatomas y canales; y conformar un recorrido hídrico e hidráulico cargado de elementos naturales y culturales que le dan sentido?

---

<sup>145</sup> “Los caminos del agua”. Recuperado de: <http://jamillan.com/piedra/acequia.htm>

<sup>146</sup> Caminería, significado del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Recuperado de: <https://dle.rae.es/caminer%C3%ADa>

<sup>147</sup> Calicanto: de “cal y canto”, “procedimiento de construcción en que se unen las piedras con argamasa sin ningún orden de hiladas o tamaños”. Por extensión al muro construido con esta técnica. Recuperado de: <https://languages.oup.com/google-dictionary-es/>

## *Caminos Históricos de Córdoba*

A nuestro entender, sí, porque recorrer estas rutas será, como la Asociación Internacional de la Caminería afirma: una “...actividad que engloba al caminante, al camino y a su entorno, entendiendo este como el patrimonio que rodea los caminos, es decir que también incluye el paisaje, a flora, la fauna y el patrimonio cultural que lo va jalando...”<sup>148</sup>

*“Las localidades cordobesas de Villa Los Aromos, Anisacate, Valle de Anisacate y Villa La Bolsa, ubicadas al sur de la capital provincial y de la ciudad de Alta Gracia, sobre la ruta provincial número 5, integran el corredor de los Grandes Lagos o de los Comechingones, del Área Turística Paravachasca. (...) Poseen un ambiente natural maravilloso que combina río, verde, sierras y cielo; el cual sustenta la actividad turística que las caracteriza, y entre los dones recibidos, la presencia del «agua» está considerada como el principal; ya que no sólo determina importantes características ambientales que las definen; sino que fue aprovechada por los habitantes de la zona, en distintas épocas, para la práctica de diversas actividades recreativas o de producción, entre ellas, la construcción de bocatomas y canales de riego o acequias...”<sup>149</sup>*

y diversos bienes relacionados con el agua: usina, puentes, vados, un molino colonial, etc.

En este contexto, conviven importantes recursos hídricos y un preciado legado hidráulico<sup>150</sup>, cultural y ambiental.

---

<sup>148</sup> Revista Caminos: (2019): “Caminería, algo más que andar el camino”. Caminos, Revista N° 102, España, 15 de diciembre de 2019- Párrafo 2. Recuperada de: <https://www.ecologistasenaccion.org/132433/camineria-algo-mas-que-andar-el-camino/>.

<sup>149</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Memorias de acequias... unidos por la vida” - presentado en las Jornadas de la Historia de los Pueblos de Paravachasca, Calamuchita y Xanáes. Resumen. Residencia del Museo de la Estancia jesuítica de Alta Gracia, 13 y 14 de septiembre de 2019. Inédito.

<sup>150</sup> El Diccionario de la Lengua Española indica que “...hídrico es lo ‘perteneiente o relativo al agua como elemento de la naturaleza’; hidrológico alude a las propiedades del agua y su distribución natural en la Tierra (“ciclo hidrológico”), e hidráulico, al estudio del equilibrio y el movimiento del agua, así como a la ingeniería de su almacenamiento y conducción...” “hídrico, hidráulico e hidrológico no son sinónimos”. (2011) 3er párrafo. Recuperado de: <https://www.fundeu.es/recomendacion/hidricohidraulico-ehidrologico-no-son-sinonimos-43/>

Desde hace unos años, diversos actores sociales manifiestan su interés por recuperar, revalorizar y resignificar el patrimonio integral con el que fueron beneficiados, “(...) entre esos testimonios tangibles del pasado: el sistema hidráulico Bocatoma, acequia y molino del período hispánico de una antigüedad superior a los 300 años y los canales que daban agua a los cascos de estancias, cuya existencia es anterior a los loteos que originaron las villas...”<sup>151</sup>

De tal manera que, ante el cierre de las mismas, se han agrupado en el Colectivo denominado “Unidos por nuestras acequias” (UPNA),<sup>152</sup> generándose un conflicto, un *“preservar, un reducido grupo de vecinos que reclaman su cierre por problemas en sus viviendas...”*; y otros que las obstruyen con basura, ramas, escombros, porque consideran *“...que el agua que surca por esos ductos no es de uso humano y sostienen que dejar de usarlos para transportar agua no necesariamente implicaría la pérdida de algún patrimonio...”*<sup>153</sup>

Para completar la descripción de la situación, debemos sumar las decisiones de clausura oficiales (de DIPAS antes, Administración Provincial de Recursos Hídricos, APRHI, ahora en 2012 y 2018) y las actitudes de las autoridades comunales frente a su cuidado, el control y regulación de las edificaciones con respecto a los retiros, el volcado de residuos, el relleno de los terrenos alledaños y ante las solicitudes para que las preserven y las vuelvan a habilitar.

Los integrantes de UNPN vienen concretando numerosas actividades para preservar este acervo cultural y natural, y visibilizarlo, con el objetivo que los participantes lo conozcan,

---

<sup>151</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Memorias de acequias... unidos por la vida” - presentado en las Jornadas de la Historia de los Pueblos de Paravachasca, Calamuchita y Xanáes. Resumen. Residencia del Museo de la Estancia jesuítica de Alta Gracia, 13 y 14 de septiembre de 2019. Inédito.

<sup>152</sup> Aunque cabe aclarar, que ya en el año 2003, otro grupo había llevado a cabo una tarea similar, organizándose en la “Asociación de Amigos de la Historia de los Pueblos del Alto” y llevando a cabo diversas tareas de visibilización de la temática no sólo en la zona, sino también en la ciudad de Alta Gracia. Y que numerosos investigadores la abordaron desde distintas perspectivas, materializando su labor en publicaciones y presentaciones en diversas Jornadas de Historia y Patrimonio.

<sup>153</sup> Corresponsalía Alta Gracia La Voz del Interior: “Polémica en La Bolsa por probable cierre de un acueducto construido por los jesuitas”- 9 de mayo de 2012- En: <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/regionales/polemica-bolsa-probable-cierre-acueducto-construido-jesuitas>

resignifiquen y en la medida de lo posible, se apropien de él: las mismas incluyen conversatorios, asambleas, capacitaciones a directivos y docentes, difusión y publicaciones en las redes, proyecciones de cine, petición de pedidos de informes y solicitudes a las autoridades involucradas en su conservación, conmemoraciones del Día del Agua, Festival virtual en plena pandemia, etc.; hasta la presentación de un recurso de amparo para lograr la reapertura de las mismas al no obtener respuestas a sus peticiones.

Entre todas ellas, queremos destacar las caminatas con variados objetivos y con diversos actores sociales como destinatarios (estudiantes y docentes de diferentes niveles del sistema educativo, profesionales vinculados con la temática, público en general, etc.) desarrolladas en numerosas oportunidades; porque se relacionan con el motivo de este trabajo y porque, la invitación a participar en este Congreso de Caminería Histórica, se convirtió en una oportunidad para plasmar en palabras, planos y contenidos, estos amados senderos anisacateños de agua, naturaleza e historia, tantas veces transitados.

### **Desarrollo**

#### ***Ubicación***

Las poblaciones antes nombradas, “...están emplazadas entre dos ejes estructurales de la región: la ruta provincial número 5 y el río Anisacate, formado por los ríos San José y La Suela, que se unen a su descenso del faldeo este de la Quebrada del Condorito; conjuntamente, integran la cuenca del río Xanáes o Segundo, desembocando en la laguna de Ansenúza.”

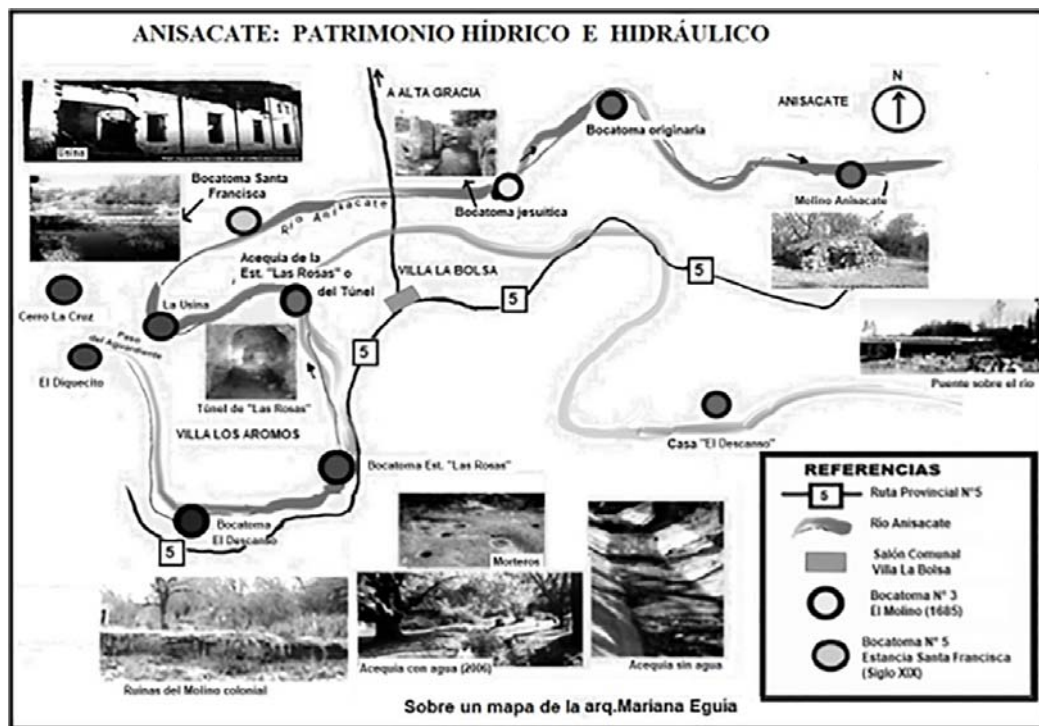
Este curso de agua, que corre de oeste a este, es el recurso natural más importante de la Región Turística Paravachasca,

*“...un elemento integrador a nivel físico y político. pues si por un lado la cuenca Anisacate está compuesta por la sucesión de pequeños cursos que desembocan de forma tangencial al principal, las administraciones comunales resultan generadas a partir de la demanda del riego y del acceso a éste. Por ello, no es extraño que la RP-5 tome la alineación de la Cuenca Anisacate, para canalizar la distribución de los servicios comunes en la micro-región: desde las administraciones comunales, al parador de colectivos, escuelas y bibliotecas, abastecimiento y gastronomía...”<sup>154</sup>*

---

<sup>154</sup> Eguía, Mariana (2014): Ubicación en “Proyecto: Cuenca [Anisacate+ memoria] colectiva”. Introducción. Inédito. Anisacate, 2014

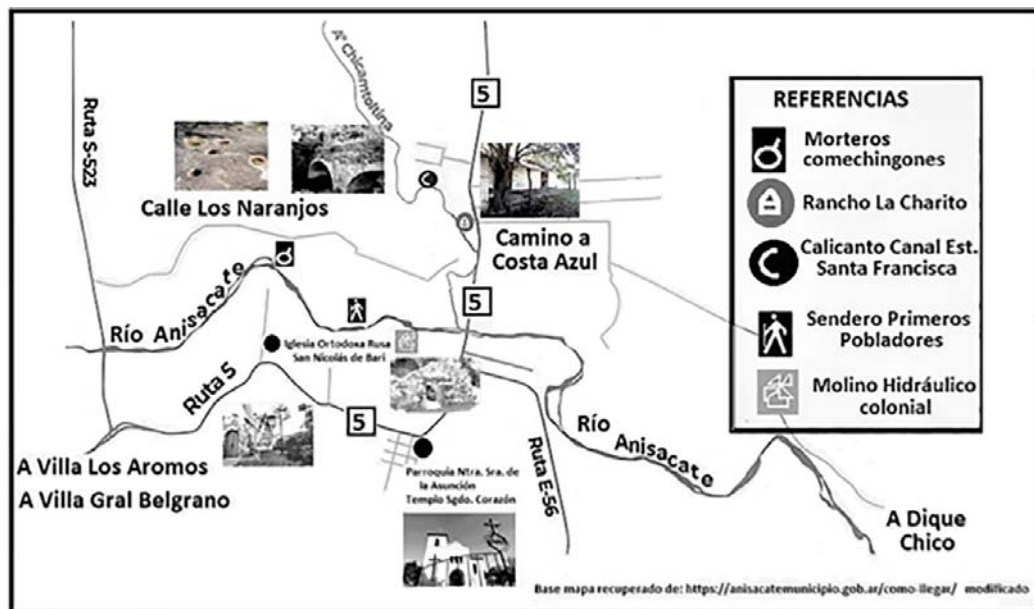
Comenzaremos ubicando las expresiones patrimoniales relacionadas con el agua que componen estos trayectos, en los ejidos de Villa La Bolsa y Villa Los Aromos, en un mapa, de la arquitecta Mariana Eguía, modificado al que se agregaron fotos ilustrativas.



En el mapa 2<sup>155</sup>, se identifican los elementos emplazados en Anisacate, confeccionado sobre uno que aparece en la página oficial de la localidad, también reformulado por la autora:

<sup>155</sup> Fragmento modificado del mapa recuperado de: ¿Cómo llegar? En: <https://anisacatemunicipio.gov.ar/como-llegar/>





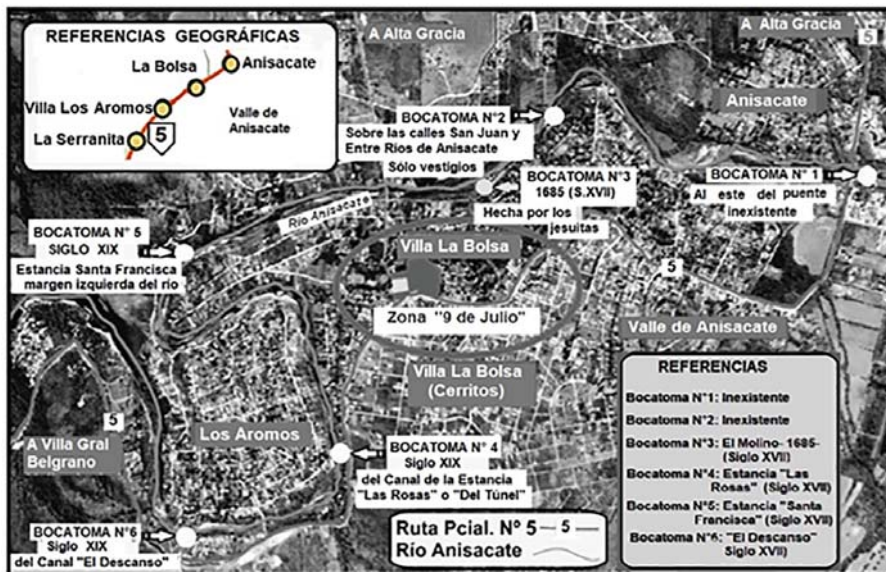
### ***Las bocatomas y acequias del Anisacate***

Del análisis y estudio de mapas, documentos e investigaciones, hasta el momento se identificaron en la Cuenca del río Anisacate, seis bocatomas<sup>156</sup> y acequias, en los ejidos actuales de Villa La Bolsa, Anisacate, Valle de Anisacate y Villa Los Aromos, del Departamento Santa María, en la Provincia de Córdoba, del Área Paravachasca.

Aparecen en una imagen satelital<sup>157</sup>, localizadas y numeradas de este a oeste:

<sup>156</sup> Las bocatomas son estructuras para desviar parte del flujo de agua hacia el canal de derivación, en este caso las acequias.

<sup>157</sup> Esta imagen satelital actual, con la ubicación de las seis bocatomas sobre el río Anisacate. Fue recuperada en: Hillar, Horacio y Moroni, Walter (2012): "Patrimonios locales" - Revista La 5, Año 3 N°12, Año 2012. Páginas 18 y 19. Modificada por la autora de este trabajo, incluyendo las nuevas investigaciones sobre el tema.



- N°1: inexistente, al lado este del puente de la ruta Provincial N° 5 que cruza el río.
- N°2: también inexistente, entre las calles San Juan y Entre Ríos de Anisacate: de la que aún se encuentran vestigios de su azud y canal. Ambas desaparecieron como resultado de sucesivas crecidas.
- N°3: en el paraje El Descanso, próxima a la intersección de la calle Mendoza y el río en Villa La Bolsa, denominada El Molino. La más antigua, de 1685, construida por los jesuitas con mano de obra esclavizada, a pedido de las monjas Teresas, dueñas de la estancia de Anisacate desde 1628; quienes en 1816 la venden a Don Francisco Echenique; su viuda, Doña María Funes la vende en 1861 a Saturnino García y Regis Guevara. Así comenzó la parcelación.
- N°4: del canal de la Estancia “Las Rosas”, conocido como del túnel, que según lo investigado por Sergio A Tissera y Alejandro Giorgio, en el siglo XIX fue registrado por Echenique.<sup>158</sup>

<sup>158</sup> En: Tissera, Sergio A. y Giorgio, Alejandro N. del G.S.T. - Grupo SpeleoTúnel Córdoba (2018): “Los antiguos canales de Anisacate- Un revisionismo histórico sobre sus orígenes- Informe preliminar”, Página 10. Córdoba, 30 de octubre de 2018. Recuperado de: <https://grupospeleotunel.files.wordpress.com/2016/01/los-antiguos-canales-de-anisacate-final.pdf>

## *Caminos Históricos de Córdoba*

- N°5: de la Estancia Santa Francisca, la única en la margen izquierda del río; del siglo XIX.
- N°6: del “Canal El Descanso”, también de ese siglo.<sup>159</sup>

### ***Un poco de historia***

Al examinar el pasado regional,

*“...se puede hablar de una confluencia de voces, de protagonistas, de raíces: aborígenes, europeos colonizadores, criollos y afrodescendientes, nativos de estos pueblos; a los que se sumaron en distintas épocas: miembros de familias terratenientes, la vieja inmigración y, desde hace más de una década, la nueva inmigración.*

*Muchos de los actores nombrados muy pocas veces tuvieron lugar en el relato oficial, pese al importante rol que les cupo; no sólo por las huellas y vestigios materiales que dejaron, sino por su impacto en nuestras expresiones culturales...”<sup>160</sup>*

De tal manera, que en algunas de estas poblaciones narran su historia desde los loteos de la década del 40 o el 50 del siglo XX o desde el inicio de la vida institucional.

“Cabe aclarar que, en la región, la relación del hombre con este curso de agua es anterior a la llegada del español...”<sup>161</sup>

El nombre ancestral de la región turística a la que pertenece, el del río que la atraviesa junto a otros recursos hídricos (como el arroyo Chicamtoltina que viene desde Alta Gracia) y los morteros en las rocas a orillas del mismo; todos evocan a nuestros pueblos originarios y confirman el contacto hombre-río desde tiempos ancestrales, que no podemos obviar.

---

<sup>159</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Acequias del Anisacate: un conflicto con historia”, Revista La 5, Año 10 – N°33 – enero 2019, páginas 8 a 11

<sup>160</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Memorias de acequias...unidos por la vida” - presentado en las Jornadas de la Historia de los Pueblos de Paravachasca, Calamuchita y Xanáes. Introducción. Página 2. Residencia del Museo de la Estancia jesuítica de Alta Gracia, 13 y 14 de septiembre de 2019. Inédito.

<sup>161</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2021) “Acequias del Anisacate: un conflicto con historia” 4º Entrega: “La bocatoma de Villa El Descanso y el Molino de los Torres Bas: Un sistema hidráulico colonial en peligro” Publicada en Facebook el 05 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.facebook.com/culturaenanisacate.cordoba/posts/2905956983007869>

*“El período colonial comienza en 1574 con la encomienda del Pueblo de Anisacate a cargo de Tristán de Tejeda. En 1584 y 1585, recibe estas tierras en merced.*

*Se menciona la presencia de sementeras de maíz, pero el español impulsa la producción pecuaria.*

*Hacia 1617: Estancia de Anisacate de Juan de Tejeda. Se intensifica el perfil pecuario (mulas y caballares).*

*1628: Estancia de Anisacate es legada al Monasterio Santa Teresa de Córdoba, con tierras, agua y mano de obra -nativa y esclavizada-, capataces, herramientas especializadas y un viejo molino (de tipo rodezno, construido entre 1597 y 1600, de gran valor económico).*

*Dicho artefacto no apunta a sumar otro perfil al productivo pecuario de la Estancia, sino que dispone del servicio de molienda a terceros. Es a cambio de la “maquila” (o sea, por el trabajo, las monjas recibían una pequeña parte de la harina molida, tal como se acostumbraba en el sur de España en ese entonces) de esta manera los que disponían del agua para moler, se satisfacían de esto sin necesidad de sembrar.*

*1685: Las monjas Teresas requieren al Obispo, quien intermedia a la Compañía de Jesús para una locación de obra de arte hidráulica en la Estancia Anisacate. “Una nueva obra de nueva toma y acequia, por ser de poco provecho y mucho costo el que hoy tiene (...) Porque se pueda hacer en dicha Estancia un molino en parte más conveniente...”.*

*Las mismas fueron llevadas a cabo por el Pbro. Bazán de Pedraza, quien estuviera a cargo de la construcción de la iglesia mayor de Córdoba. La tarea será realizada a cambio de la cesión de 3 leguas de tierras de Anisacate a la Estancia de Alta Gracia, y teniendo en cuenta la proximidad de las propiedades.”<sup>162</sup>*

---

<sup>162</sup> Eguía, Mariana (2013) “Resumen cronológico acerca de los orígenes de la bocatoma jesuítica y el canal del molino en el paraje “El descanso” y del molino de Anisacate”. Síntesis presentada en la Sesión Pública del Centro Municipal de Estudios Históricos de Alta Gracia donde la “Asociación de Amigos de la Historia de los Pueblos del Alto” se refirió a “La presencia de restos de obras realizadas por los jesuitas en las localidades de Villa Anisacate y Villa La Bolsa y sobre lo actuado en sendas localidades respecto a los mismos” desde diferentes dimensiones: Social, arqueológica, histórica, de gestión, legal y ambiental- concretada en la Casa de la Cultura de Alta Gracia, 05 de junio de 2013. Recuperada de: [http://prezi.com/puj9g\\_8h8rpq/jornada-historia-alta-gracia/](http://prezi.com/puj9g_8h8rpq/jornada-historia-alta-gracia/)

## *Camino Históricos de Córdoba*

A este período pertenecen la bocatoma El Molino en Villa La Bolsa construida por los jesuitas y por el molino harinero de Villa Bas, en Anisacate.

Gracias a las investigaciones de Sergio A Tissera y Alejandro N. Giorgio del Grupo SpeleoTúnel Córdoba (G.S.T.) conocemos que:

*“En el año 1816 las monjas Carmelitas deciden vender la estancia a un oferente, Don Francisco Echenique, ya que la misma era improductiva. En un documento se menciona el estado del molino y las dos acequias, cuyo deterioro era una de las causales de la venta (...) La estancia permaneció en posesión de Don Francisco Echenique, hasta que al fallecer fue vendida por su viuda, Doña María Funes a los Sres. Saturnino García y Regis Guebara, en el año 1861.<sup>163</sup> A partir de aquí comienza su parcelación.”<sup>164</sup>*

En el siglo XIX y comienzos del XX, las grandes estancias hicieron sus acequias.

*“A su paso, estas construcciones no sólo facilitaron los proyectos económicos de las estancias: molienda, riego, suministro de agua al ganado y a los cultivos, provisión del este elemento vital para el uso humano, actividades recreativas, productivas, etc.; sino que favorecieron la creación de un ambiente con una fauna y flora peculiar; y determinaron las significativas particularidades ambientales que configuran un microclima en esta región; otorgándole una identidad natural y patrimonial, ya que configuraron un paisaje cultural: un paraíso verde que atrajo a diversos pobladores a lo largo en las diferentes etapas de su devenir...”<sup>165</sup>*

---

<sup>163</sup> AHPC, Reg. 2, Año 1861, f. 48v. En: Tissera, Sergio A. y Giorgio, Alejandro N. del G.S.T. - Grupo SpeleoTúnel Córdoba (2018): “Los antiguos canales de Anisacate -Un revisionismo histórico sobre sus orígenes- Informe preliminar”, Página 10. Córdoba, 30 de octubre de 2018. Recuperado de: <https://grupospeleotunel.files.wordpress.com/2016/01/los-antiguos-canales-de-anisacate-final.pdf>

<sup>164</sup> En: Tissera, Sergio A. y Giorgio, Alejandro N. del G.S.T. - Grupo SpeleoTúnel Córdoba (2018): “Los antiguos canales de Anisacate- Un revisionismo histórico sobre sus orígenes- Informe preliminar”, Página 10. Córdoba, 30 de octubre de 2018. Recuperado de: <https://grupospeleotunel.files.wordpress.com/2016/01/los-antiguos-canales-de-anisacate-final.pdf>

<sup>165</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Acequias del Anisacate: historia y conflicto” – Revista virtual de la Asociación de Directores de Museos de la República Argentina (ADIMRA). AÑO XVIII N°23. abril de 2021. Página 36.

## **Dimensión ambiental**

*“...Es indudable que, a partir del sistema artificial de acueductos, se han originado algunos microclimas y microambientes que fortalecen la diversidad de paisajes culturales y actividades que caracterizan/aban este territorio...”<sup>166</sup>*

Esta variedad y la cercanía del río, propiciaron que, en estas localidades, entre las décadas de 1940 y 1950, se acelerara la venta de lotes y la radicación de nuevos vecinos de diferentes orígenes.

Fenómeno que se viene repitiendo desde la década del 90 del Siglo XX, dando origen a lo que se denomina “la nueva inmigración”.

*“Este crecimiento poblacional, ha devengado en diferentes fenómenos:*

- El loteo acelerado
- La destrucción del monte nativo
- La amenaza a las especies animales autóctonas
- Desconocimiento del pasado regional y/o indiferencia hacia él.
- El cambio paisajístico
- El reemplazo de las especies vegetales autóctonas por foráneas.
- El aumento de la construcción de viviendas de los nuevos residentes con perspectivas de radicarse a largo plazo, debido a lo que se aprecia por el crecimiento intercensal.
- Cambios en las características de la población y en muchas de sus actividades...”<sup>167</sup>

Lo que en reiteradas oportunidades enfrenta esta forma de vida rururbana, con las nuevas exigencias de “urbanizar” obligando a los antiguos habitantes a dejar de lado

---

<sup>166</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Memorias de acequias... unidos por la vida” - presentado en las Jornadas de la Historia de los Pueblos de Paravachasca, Calamuchita y Xanés. Introducción. Página 2. Residencia del Museo de la Estancia jesuítica de Alta Gracia, 13 y 14 de septiembre de 2019. Inédito.

<sup>167</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2014): “Los significados sobre el patrimonio cultural tangible e intangible en una comunidad educativa de un medio semi-rural”. Capítulo 3: “Población- síntesis de los aspectos sociales y laborales de la localidad de Anisacate estrategias de integración”. Fragmento de la Tesis para la Maestría Patrimonio Cultural Material- Administración y Legislación. Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades- Facultad de Derecho y Sociales- Secretaría de Post Grado. (Defendida en 2014)

## *Camino Históricas de Córdoba*

costumbres, saberes y tareas tradicionales (como la tenencia de caballos, la cría de aves de corral y de pequeños mamíferos, los cercos vegetales, etc.)

*“(…) Referido al perfil turístico, desde sus orígenes y durante muchos años, ha sido esta riqueza natural la que ha motivado y movilizó la afluencia y permanencia de visitantes, sobre todo en la temporada estival y fines de semanas largos; lo que determina una marcada estacionalidad que limita los beneficios de esta actividad en el desarrollo socio-comunitario.*

*Estos procesos sociales, económicos y urbanísticos que impactan en el patrimonio integral<sup>168</sup>, despertaron la necesidad de cuidar el ambiente, los microclimas generados por el río y los canales, el capital cultural que poseen; de asociar el turismo también a esos hitos culturales; generando otros concernientes a los valores y las expresiones que laten en la comunidad (ferias de artesanos y microemprendedores, reuniones de tejedores, exposición y venta de productos propios confeccionados con técnicas tradicionales, etc.) y la preocupación por profundizar los conocimientos sobre el patrimonio local a través de investigaciones, capacitaciones, reuniones, que promocionen el rescate, protección y difusión del mismo, de los relatos orales que los incluyen, garantizando el respeto a la diversidad de expresiones, de voces y de actores protagonistas y hacedores de la vida socio-comunitaria, portadora de dicha cultura...”<sup>169</sup>*

Lo que se manifiesta en forma rotunda: vecinos que se agrupan en diferentes colectivos para proteger, difundir estos bienes culturales y ambientales; emprendedores y gestiones comunales que generan espacios para mostrar sus saberes y expresiones culturales, muchos de ellos ancestrales.

---

<sup>168</sup> “Patrimonio Integral es el todo, armónico e inseparable, constituido por los productos culturales y el contexto o ambiente natural que los contiene y cualifica, el cual han creado los hombres en su trayectoria histórica y en su territorio...” Recuperado de: <https://www.culturacorrientes.com/index.php/eventos-anales/encuentro-sobre-patrimonio-integral-del-nea/2700-el-patrimonio-integral-sera-eje-de-reflexion-y-debate-entre-las-provincias-del-nea#:~:text=Patrimonio%20Integral%20es%20el%20todo,hist%C3%B3rica%20y%20en%20su%20territorio>.

<sup>169</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Memorias de acequias... unidos por la vida” - presentado en las Jornadas de la Historia de los Pueblos de Paravachasca, Calamuchita y Xanáes. Introducción. Página 2. Residencia del Museo de la Estancia jesuítica de Alta Gracia, 13 y 14 de septiembre de 2019. Inédito.

A las situaciones descriptas, podemos añadir que en la actualidad, épocas  
“...que se definen por una profunda crisis hídrica, un tratamiento racional e integral de esta red artificial de agua, serviría para mitigar algunas de las dificultades de acceso a este bien social, sobre todo impidiendo que la urbanización invada sus cercanías o que sean tapados y/o inutilizados por escombros para ampliar las superficies de terrenos particulares...”<sup>170</sup>;

lo que afecta no sólo al agua superficial, sino que provoca también el descenso de las napas de agua subterránea, lo que posee un notorio impacto ambiental.

### **Flora y fauna para admirar**

En estas travesías, además de conocer la historia de los primeros pobladores y de etapas posteriores; de contemplar magníficas vistas panorámicas y el valioso patrimonio hídrico e hidráulico; también permiten el avistaje de aves, de diferentes animalitos en las orillas y peces en los cauces naturales y artificiales, y de una rica flora; ya que se ven jalonadas por especies vegetales nativas, pero también por numerosos ejemplares exóticos que pueblan las márgenes del río.

Este no intenta ser un listado exhaustivo de las variedades que componen nuestra biodiversidad; nombraremos algunas a modo de ejemplo, aclarando que no todas se visualizan en nuestras salidas:

\* FLORA propia de la región fitogeográfica del Espinal: espinillo, aromito, sauce criollo, molle, chañar, tala, algarrobo, piquillín, moradillo, caña, pasionaria, chuscho, verbena silvestre, cilantro, burro, peperina, vira-vira, carqueja, sachá huasca, uvita del campo, calabaza- porongo, sombra de toro, barba de indio, lagaña de perro, etc.<sup>171</sup>

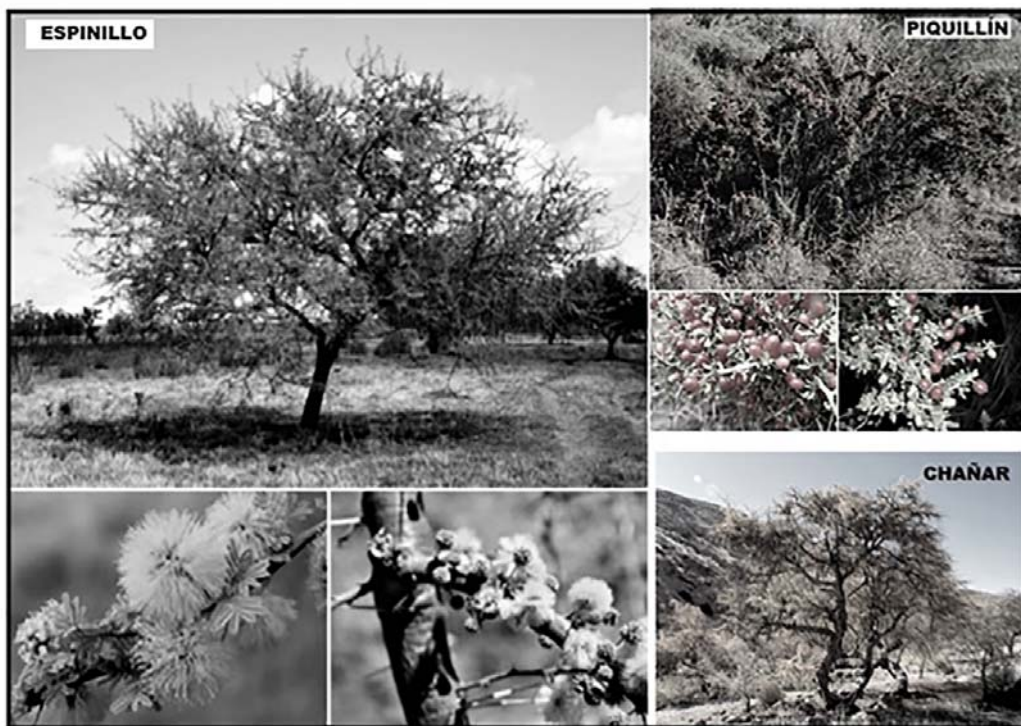
---

<sup>170</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Memorias de acequias... unidos por la vida” - presentado en las Jornadas de la Historia de los Pueblos de Paravachasca, Calamuchita y Xanáes. Introducción. Página 2. Residencia del Museo de la Estancia jesuítica de Alta Gracia, 13 y 14 de septiembre de 2019. Inédito.

<sup>171</sup> Flora Cordobesa: Fotos recuperadas de <https://www.todo-argentina.net/geografia/provincias/cordoba/flora.html>



## *Camino Históricos de Córdoba*



<https://www.todo-argentina.net/geografia/provincias/cordoba/flora.html>

\* FAUNA: puma, lagartija, iguana, quirquincho, langosta, bicho de luz o tuquito, mojarrita, vieja del agua, caracoles, tortugas.

\* Gracias a los aportes de Marcelo Geremía, dedicaremos un apartado especial a las AVES porque son muchas y varían según los lugares donde vivan:

- En el río, el arroyo y las acequias se pueden observar: Martín pescador grande, Martín Pescador Chico, Pato Barcino, Biguá, Chiflón, Garza Bruja, Garza Blanca, Garcita Azulada, Chirocote.
- En los parques y jardines: Chinchero Grande, Chinchero Chico, Durmilí, Fuegoero, Arañero, Sietecolores, Pepitero de Collar, Carpintero Campestre, Carpintero Negro, Cachalote, Picabuey, Hornero, Catita serrana, Calandria Real, Carpintero del Cardón, Carpinterito Común, Carpintero Blanco, Tacuarita Azul, Cotorra, Benteveos,

Curucucha, Tordo, Picaflor común, Picaflor Cometa, Zorzal Colorado, Chihuanco, Zorzal Gris, lechuza, búho, Lechuzón orejado, perdiz, Paloma Manchada, Torcaza, Cuclillo Canela, Chororó, Pirincho, Crespin, Tero, Tero Real, Hornero, Garcita Blanca, Garcita Bueyera, Jote Cabeza Negra, Taguató

- En el Túnel: una colonia de Murciélagos ha encontrado el lugar ideal para radicarse.

## **Noticias sobre la legislación relacionada a la temática**

No vamos a hacer un estudio exhaustivo de las normas locales, provinciales y nacionales que se refieren al tema que desarrollamos, pero sí algunos ítems para tener en consideración.

Los testimonios coloniales están asentados desde el año 2004 como “sitio arqueológico” en la Dirección de Patrimonio Cultural de la Provincia de Córdoba, bajo la denominación de “Sistema hidráulico bocatoma El Descanso (en Villa La Bolsa) y Molino Anisacate”, en registro Santa María 2.

En la Comuna de Villa La Bolsa, existe un Convenio que firmara la Dra. Beatriz Scazzola, primera Jefa Comunal del período democrático, quien durante su gestión no sólo dictó resoluciones que protegían los canales de riego, para su mantenimiento y conservación; sino que, en nombre de la comuna, suscribió con la Dirección Provincial de Agua y Saneamiento (DIPAS) un Convenio con los mismos objetivos.

En 2012, por iniciativa del Secretario Comunal Marcelo Geremía en representación de algunos pobladores de la localidad, se declaró de interés cultural el sistema hidráulico colonial, por la Resolución N°14/2012; sumándose a las que con anterioridad y en términos similares había promulgado la Comuna de Anisacate, en el año 2005, mediante la Resolución N°506/ 2005, a instancias de la autora de la publicación y de la arquitecta Mariana Eguía; que incluía una posta y, en el inciso D, un “Fragmento de calicanto en la estancia Santa Francisca ubicado en el paraje conocido como La Charito” de esa población.

La norma, fue ratificada por el Concejo Deliberante del por entonces flamante municipio, en la Ordenanza N°32/ 2012.

En 2013, ambos bienes fueron reconocidos como Sitios de la Memoria de los Esclavizados, por el Grupo Córdoba de la Ruta del Esclavo.

En relación a los cauces artificiales del siglo XIX y comienzos del XX, al analizar los documentos, registros de irrigación de la época y el informe técnico suscripto en el año 2016 por la arqueóloga Alejandra Funes; se reconoce el valor histórico y como patrimonio

cultural de los mismos; ya que como la profesional asevera: “...dan cuentan del proceso histórico de estas localidades constituyendo testimonio del sistema de manejo hidráulico en las estancias”.<sup>172</sup>

A todo lo enumerado, se debe sumar el hecho que en el capítulo NUEVOS DERECHOS Y GARANTÍAS DE LA CONSTITUCIÓN NACIONAL, a partir de la reforma de 1994, se incorporan los derechos de tercera generación, también llamados DIFUSOS O COLECTIVOS.<sup>173</sup> entre ellos se incluye la temática el patrimonio natural y cultural, ambiental y, por supuesto, intrínsecamente, el agua como derecho.

En la SEGUNDA PARTE, el ARTÍCULO 75 Inciso 19, detalla entre las Atribuciones del Congreso, la de “Dictar leyes que protejan la identidad y pluralidad cultural, la libre creación y circulación de las obras del autor; el patrimonio artístico y los espacios culturales y audiovisuales.”

La Constitución cordobesa, bajo el título: RECURSOS NATURALES Y MEDIO AMBIENTE afirma en el ARTÍCULO 11 “El Estado Provincial resguarda el equilibrio ecológico, protege el medio ambiente y preserva los recursos naturales.”

DEBERES DE TODA PERSONA: ARTÍCULO 38.

4º “Resguardar y proteger los intereses y el patrimonio cultural y material de la Nación, de la Provincia y de los municipios.”

8º “Evitar la contaminación ambiental y participar en la defensa ecológica.”

CAPÍTULO TERCERO: ECOLOGÍA MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD DE VIDA

ARTÍCULO 66 “Toda persona tiene derecho a gozar de un medio ambiente sano. Este derecho comprende el de vivir en un ambiente físico y social libre de factores nocivos para

---

<sup>172</sup> Funes, Alejandra (2016): “Informe Relativo a los Canales sobre el río Anisacate (localidades de La Bolsa y Anisacate”. Elaborado por la Lic. Funes, como integrante de la Dirección Provincial de Patrimonio, Córdoba, 25 de noviembre de 2016.

<sup>173</sup> “Los DERECHOS DIFUSOS son intereses de índole supraindividual, es decir, van más allá de la esfera particular de cada persona; buscan unificarse con el objeto de lograr el bien común y se encuentran inmersos en los llamados derechos sociales.” (Elizalde Castañeda, Rodolfo Rafael y Morales Arzate, Carlos Bonzo (2018): “Los derechos difusos en México. Una mirada desde el Derecho Comparado”- DIKE- Revista de investigación en Derecho, Criminología y Consultoría Jurídica/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México 27 E-ISSN: 2594-0708 / Año 12, No. 23, abril-septiembre de 2018/p. 28)– Disponible en: Los derechos difusos en México. Una mirada desde - <https://dialnet.unirioja.es> > descarga > articulo

la salud, a la conservación de los recursos naturales y culturales y a los valores estéticos que permitan asentamientos humanos dignos, y la preservación de la flora y la fauna.

El agua, el suelo y el aire como elementos vitales para el hombre, son materia de especial protección en la Provincia.

El Estado Provincial protege el medio ambiente, preserva los recursos naturales ordenando su uso y explotación, y resguarda el equilibrio del sistema ecológico sin discriminación de individuos o regiones.

Para ello dicta normas que aseguren:

- 1°. La eficacia de los principios de armonía de los ecosistemas y la integración, diversidad, mantenimiento y recuperación de recursos.
- 2°. La compatibilidad de la programación física, económica y social de la Provincia, con la preservación y mejoramiento del ambiente.
- 3°. Una distribución equilibrada de la urbanización en el territorio.
- 4°. La asignación prioritaria de medios suficientes para la elevación de la calidad de vida en los asentamientos humanos.”

Completando lo desarrollado en los párrafos anteriores, podemos decir que:

Más allá que la UNESCO ha establecido en sus convenciones de manera clara y precisa, la relevancia de las interrelaciones y la unicidad entre los Patrimonios Cultural y Natural, propiciando una visión integral de ambos.

La protección ambiental implica disponer de un marco legal, un código de urbanización, señalización y reglamento para habitantes estables y visitantes que regulen la actividad humana, para evitar sus acciones depredadoras y contaminantes, previendo intervenciones que propicien el desarrollo sustentable y los controles adecuados.

Al respecto, se debe mencionar que si bien algunas de las comarcas involucradas poseen resoluciones y/u ordenanzas que resguardan estos bienes patrimoniales, la vegetación nativa, etc.

Ese el caso de Villa La Bolsa, un Código Forestal, establecido mediante la Resolución 013/2015; y Anisacate, donde la Ordenanza 24 protege el arbolado nativo y otra que se aprobó en el año 2014, declara de “Interés Municipal todas las especies vegetales nativas, espontáneas o plantadas”, condicionando el “...uso, aprovechamiento, manejo o extracción en la propiedad privada” de las mismas, comprometiendo a la Municipalidad, a fomentar

## *Caminos Históricos de Córdoba*

el respeto por las autóctonas y prohíbe “la eliminación total de la cobertura vegetal existente en lotes baldíos...”<sup>174</sup>

Carecen de personal suficiente, lo que dificulta la concreción en todo el ejido, de los controles emergentes de las mismas.

A este escenario normativo se suma el hecho que la Administración Provincial de Recursos Hídricos (APRHI) “...ejerce, en nombre del Estado Provincial, la titularidad de los recursos hídricos provinciales, fijando tanto las políticas hídricas a seguir como las relativas al saneamiento, regulando la obtención, escurrimiento, infiltración, uso y conservación del recurso, sin perjuicio de las potestades y competencias que la Constitución Provincial y la legislación vigente le atribuyen a las comunidades regionales, municipios y comunas”; como se enuncia en el ARTÍCULO 2º de la Ley: 9867 que crea dicha repartición.

“Ejerce la titularidad de los recursos hídricos provinciales, fijando las políticas hídricas a seguir como las relativas al saneamiento, regulando la obtención, escurrimiento, infiltración, uso y conservación del recurso. Actúa como Autoridad de Aplicación de Ley Nº 5589 Código de Aguas para la Provincia de Córdoba y de distintas disposiciones contenidas en distintas normas o instrumentos legales relacionadas con los Recursos Hídricos...”<sup>175</sup>

En el Inciso 1) del ARTÍCULO 3 establece entre sus funciones la de: “Ejercer el Poder de Policía en todas las actividades que afecten de manera directa o indirecta el recurso hídrico en coordinación con los demás organismos competentes, teniendo poder sancionatorio para exigir el cumplimiento de las normas, multar, ordenar el cese o clausura de los establecimientos que no se ajustaren a la normativa legal y reglamentaria vigente y formular denuncias por ante las autoridades jurisdiccionales.”

## **Desandemos los caminos de agua, naturaleza e historia**

Nuevamente la contribución de Marcelo Geremía, en este caso, su conocimiento de los circuitos que se comparten en las caminatas que planifica “Unidos Por Nuestras

---

<sup>174</sup> Diario Tortuga (2014): “Anisacate: La flora nativa tiene su ordenanza.” 26 noviembre, 2014. Recuperado de: <http://diariotortuga.com/home/anisacate-la-flora-nativa-tiene-su-ordenanza/>

<sup>175</sup> Sobre nosotros. En “4<sup>tas</sup> Jornadas Nacionales y 1<sup>era</sup> Provincial Agua y Educación”. Recuperada en: <https://www.aguayeduccion.com.ar/sobre-nosotros/>

Acequias”; permite determinar cuatro itinerarios que, aunque parten desde Villa La Bolsa, algunos también se realizan desde otras localidades.

Mientras, la colaboración de Ana Sarachaga, fue primordial para organizar un quinto trazado en Villa Anisacate, hacia el calicanto del canal de la Estancia Santa Francisca.

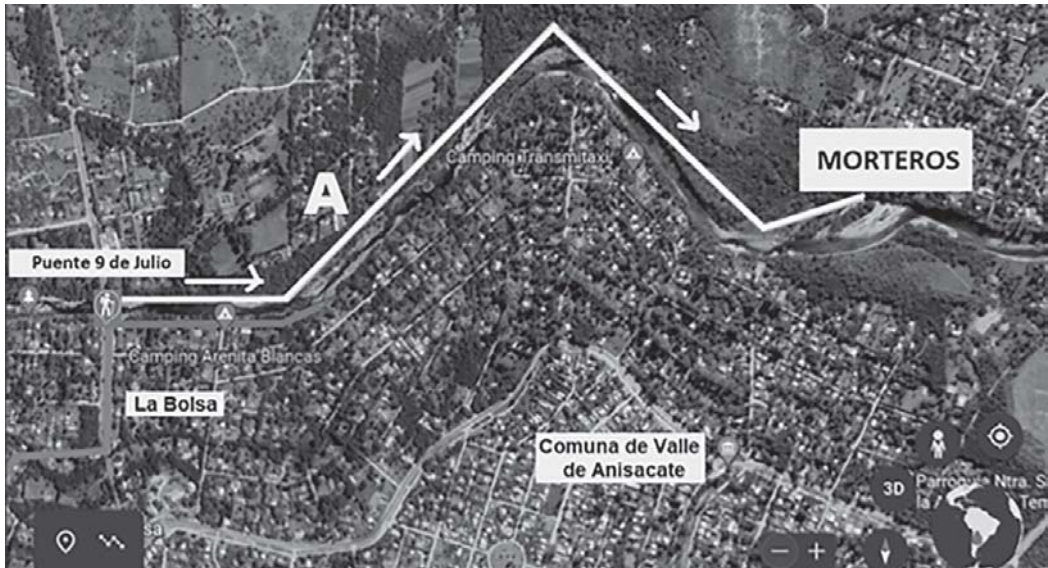
**RECORRIDO A: A LOS MORTEROS:** Se inicia en el puente 9 de Julio de Villa La Bolsa, señalado con este símbolo:



Caminando en dirección al Este, por la orilla del Río Anisacate, cuyas aguas mansas y cristalinas sólo se hacen indómitas después de las fuertes lluvias estivales que provocan su crecida. Está jalonado por playas de arena y nos sorprende con una exuberante vegetación.

Llegamos al sitio arqueológico conocido como “Los Morteros”, que contiene rocas con cavidades realizadas por miembros de los pueblos originarios que habitaron esta región (a quienes los españoles denominaron “comechingones”, vocablo impuesto por los colonizadores), que, como dijéramos, evidencian el temprano poblamiento de estos territorios, anterior al arribo de los europeos.

En dichos orificios molían y machacaban los frutos y semillas que recolectaban en la zona, utilizados tanto para su alimentación, como para hacer pigmentos.

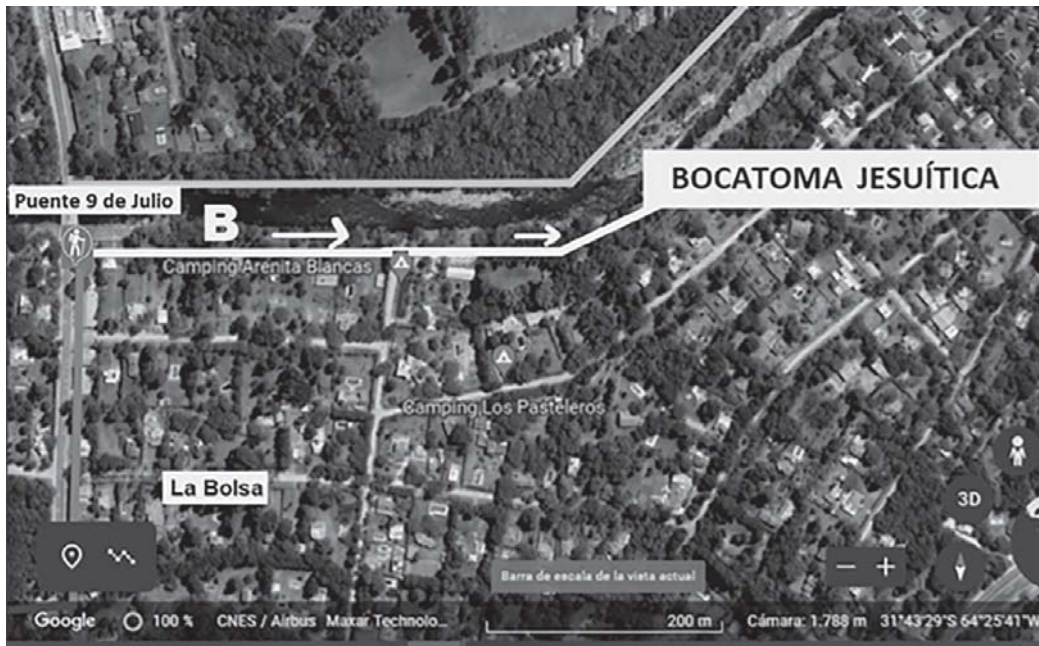


## *Camino Históricos de Córdoba*

Cabe destacar, que las autoridades de Anisacate han organizado un Sendero de los Primeros Pobladores o de “Los Morteritos”, que se dirige en sentido contrario, hacia el Oeste: empieza en el Barrio anisacateño de La Rivera, en la Playa conocida como Santa Teresa, llega hasta el vado de 9 de Julio (Villa La Bolsa) e incluye además los vestigios de la bocatoma jesuítica.

**RECORRIDO B: TIEMPOS COLONIALES. LA LABOR JESUÍTICA. LOS ESCLAVIZADOS:** saliendo del mismo puente 9 de Julio por la margen opuesta del río Anisacate, en dirección al este, arribamos a la bocatoma del canal el Molino, la más antigua, construida por los jesuitas.

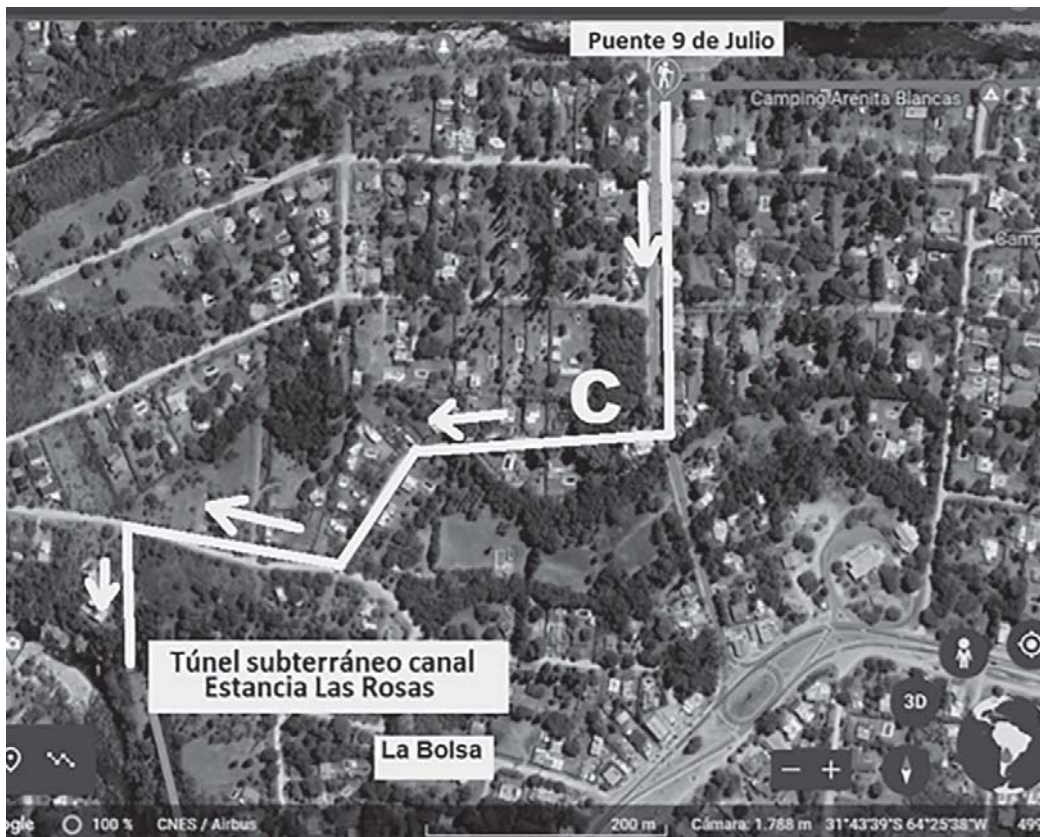
Como explicáramos, el pedido de construcción data de 1685, y en su confección, “...200 varas están trabajadas a pico y barreta en piedra viva fuera de otras 30...” con mano de obra de africanos esclavizados e “indios” conchabados.



**RECORRIDO C: HACIA EL TÚNEL DEL CANAL DE LA ESTANCIA LAS ROSAS:** el puente vuelve a ser nuestro punto de partida, esta vez, nos dirigimos en dirección sur, por la calle Marcelino Champagnat, doblando por el bosquecito, llegamos al sendero que lleva al Túnel de la acequia de la estancia Las Rosas.

Según los datos obtenidos de la publicación de Speleo Túnel (2018), nos enteramos que "...se extiende unos 160 metros en un trayecto curvo. El ancho varía entre los 1,20 metros y 2 metros.

Su altura oscila entre los 1,80 metro y los 2, 50 metros. A unos 100 metros de la boca de ingreso del agua, nos encontramos con la parte más alta (que supera los 3 metros); donde existe la única ventilación del sistema, que aboca a la superficie exterior, por un tiro de 2,5 metros.





## *Caminos Históricos de Córdoba*

El objeto del túnel fue vencer una loma conformada por piedra del cerro...<sup>176</sup>, para continuar la obra. Es una verdadera labor de ingeniería, una importante huella de tecnicidad y maestría en diversos oficios.

En su interior, habita una colonia de murciélagos. Estas aves provocan una gran fascinación en grandes y pequeños, de manera tal que cuando los estudiantes de los Centros de Nivel Inicial los visitaran, muchos de sus trabajos posteriores los tenían como protagonistas.

**RECORRIDO D: A LA BOCATOMA DEL CANAL DE LA ESTANCIA SANTA FRANCISCA:** del Túnel del canal de dicha Estancia, nos dirigiremos hasta la bocATOMA del mismo.

Para llegar, caminaremos aproximadamente unos 2 km río arriba, transitando por una senda donde se observan las acequias a la izquierda; al arribar a nuestro destino, la vista permite valorar cómo se han aprovechado la trayectoria y los desniveles propios del cauce del río para su construcción, al igual que los materiales que la naturaleza les ofrecía.

---

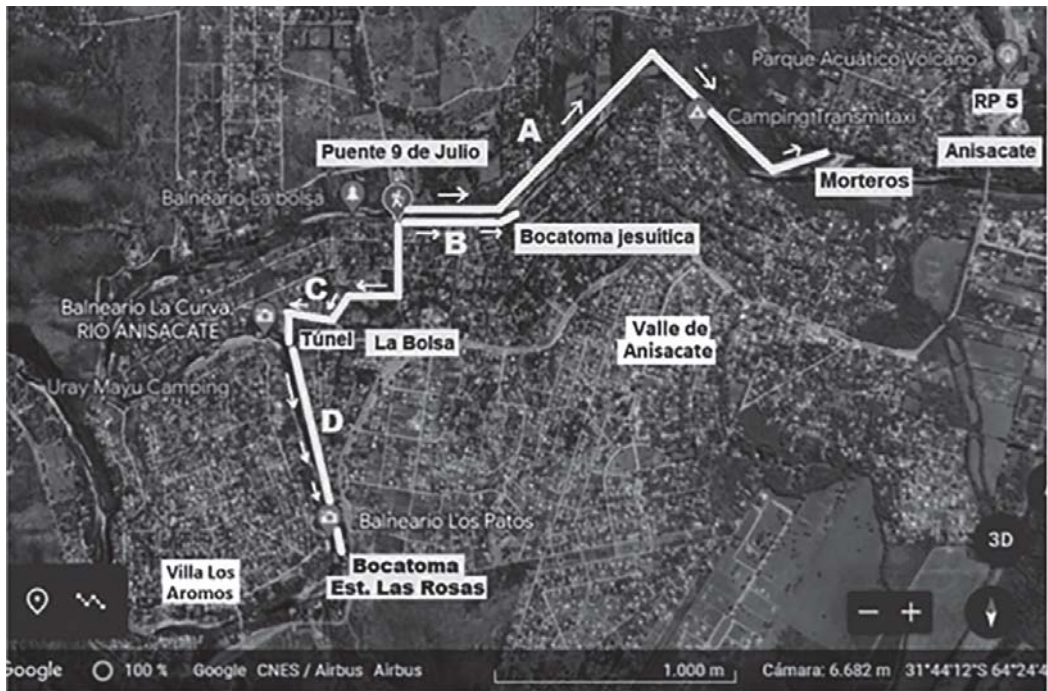
<sup>176</sup> Grupo Speleotúnel (2018): “*El túnel jesuítico de La Bolsa – Córdoba – Argentina*”. Recuperado en: <https://grupospeleotunel.wordpress.com/2016/01/16/el-tunel-jesuítico-de-la-bolsa/#:~:text=El%20objeto%20del%20t%C3%BAnel%20fue,la%20grandeza%20material%20de%20una> Los datos y mediciones fueron obtenidos por este grupo de investigadores en sus recorridos por este sendero, los transcribo, aunque no coincido con el carácter colonial que le asignan a la obra, compartiendo la posición que la Arq. Mariana Eguía bien explicita en los comentarios que hace a la publicación de GST.



En la imagen satelital a continuación, se presentan todos los itinerarios ideados desde Villa La Bolsa, señalados con letras para su fácil identificación.

Para acceder a los mismos, se adjunta el enlace: [bit.ly/3Wmi8Fy](https://bit.ly/3Wmi8Fy)

## *Camino Histórico de Córdoba*



**RECORRIDO E: RUMBO AL CALICANTO DEL CANAL SANTA FRANCISCA:** para hacerlo, nos trasladaremos a Anisacate, el sitio de partida atesora una interesante historia:

“Rosarito Aghina Cafferata, “Charito”, recibió de su padrino Antonio Cafferata, el rancho que era un antiguo puesto de la estancia, de una superficie aproximada a las dos hectáreas, lindando al norte con la acequia de la Estancia Santa Francisca, al oeste con el arroyo Alta Gracia (hoy Chicamtoltina) y al este y sur con la Ruta Provincial N° 5...”

La ORDENANZA 152/2017, refiere que “En Anisacate existe una vivienda particular conocida por la población local como “Rancho La Charito”.

“Que esta propiedad responde a la tipología denominada “vivienda rancho” o “rancho rural”, que durante un largo período de nuestra historia fuera una forma “muy generalizada en nuestra campaña y común en todo el país, con pequeñas diferencias en la construcción...”

Que, si bien los materiales originales eran “barro, paja, jarilla, además postes, horcones y varas”, el reemplazo de la techumbre de paja por chapas de cinc y el agregado posterior de una pequeña habitación, no han hecho perder a la construcción su idiosincrasia de vivienda rural, ya que conserva sus muros de adobe y su configuración espacial con una galería y, por el contrario, la encuadraría en la tipología de “vivienda rururbana”.

En la misma se declara la propiedad de utilidad pública y sujeta a expropiación y como Bien de valor patrimonial e interés cultural para este Municipio.”

El Rancho está ubicado en la colectora, a unos metros de un puentecito naranja sobre el arroyo que viene de Alta Gracia, el Chicamtoltina (que significa “aguas frías”).

Desde el mismo, bordeando este recurso hídrico, con poco esfuerzo y rodeados de un entorno donde predominan los verdes, alcanzaremos el calicanto del canal de la Estancia Santa Francisca.

Nos sorprenderemos con sus arcadas, que permiten a la acequia vencer el desnivel del terreno y descubriremos los saberes y las técnicas constructivas utilizadas en estas obras.



## *Caminos Históricos de Córdoba*

Lamentablemente, también nos asombrará comprobar cómo manos desaprensivas lo han roto, le han agregado construcciones, han obstruido y clausurado parte de la acequia con escombros, palos, troncos, residuos; han extraído la antigua compuerta.

En estas excursiones, verificaremos además las consecuencias sobre el paisaje de los cierres, de la no protección de este patrimonio y de algunas acciones negativas sobre el mismo, que involucran a particulares y autoridades: los residuos, los materiales de construcción y

*“...las ramas como obstáculos; la desolación de un cauce seco, la tierra resquebrajada, los árboles con sus raíces descubiertas, sin el agua que les daba vida. El pasto crecido, como dificultad para alcanzar el objetivo propuesto. Y la preocupación generada por la posibilidad que construcciones de interés general (red de agua, de gas, viales, etc.) puedan poner en peligro estos trayectos de agua.*

*La disminución de la vegetación y ni qué decir sobre la fauna: ya no están los peces, los pájaros, los helechos que vivían gracias a ese curso artificial de agua.*

*El daño es integral: patrimonial desde lo cultural y lo ambiental, desde el derecho al agua y a un paisaje que siempre dio identidad a las Villas...”*

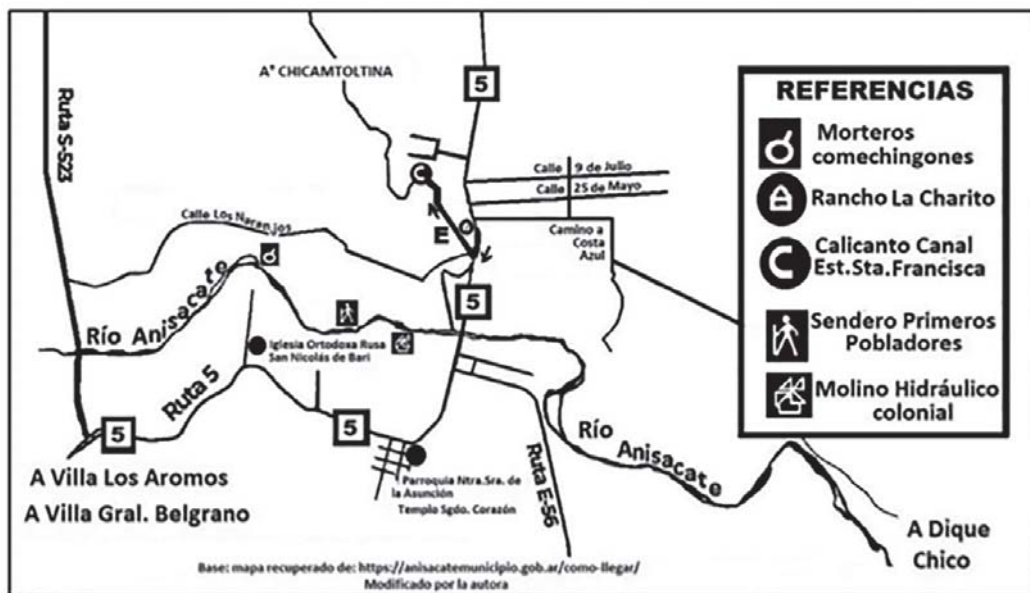
Nada de esto impide comprobar lo que dice el Mg. Gabriel Ulloque (2021): que “cada cosa está ubicada en el lugar estratégico para que el agua pueda ser llevada por kilómetros hacia parajes en donde era muy difícil trasladarla...”,<sup>177</sup> y constituyen una inestimable herencia, digna de ser preservada para las generaciones actuales y venideras.

El mapa modificado<sup>178</sup> que muestra el camino E, ha sido recuperado de la página oficial de la localidad.

---

<sup>177</sup> Ulloque, Gabriel (2021): “Las acequias como huella de tecnicidad”. En la Serie: MORESCHI, Nilda Beatriz (2021): “Acequias del Anisacate: un conflicto con historia”- 9ª ENTREGA: “Abanico de opiniones, recuerdos, conocimientos e ideas que circulan con relación a los “canales” del Anisacate”- Parte 4- Publicada en Facebook el 02 de junio de 2021. Recuperado de: [https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid02kewCJQuD42phjBrBioqyKNggM651oqYdQdsmGenkNLB5rwN2StCCLqqiRQfwJmD11&id=100007807873795&mibextid=Nif5oz](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02kewCJQuD42phjBrBioqyKNggM651oqYdQdsmGenkNLB5rwN2StCCLqqiRQfwJmD11&id=100007807873795&mibextid=Nif5oz)

<sup>178</sup> Fragmento modificado del mapa recuperado de: ¿Cómo llegar? En: <https://anisacatemunicipio.gov.ar/como-llegar/>



## **A modo de cierre**

### **El agua como patrimonio cultural. Las obras hidráulicas como “huellas de tecnicidad”**

A modo de conclusión, cabe destacar que “...el agua no es sólo un recurso natural imprescindible, sino también un “...patrimonio cultural, generador de bienes tangibles e intangibles (...)

La arquitecta Olga Orive, presidenta de Icomos México, subrayó que “...se relaciona no sólo con la tecnología y la arquitectura que el género humano ha desarrollado para manejar, utilizar y celebrar sus cualidades, sino también con aquellos valores intangibles que han formado nuestras creencias y prácticas...”<sup>179</sup>, referidas a ella.

Al patrimonio hídrico e hidráulico de una región está ligado un valioso patrimonio tangible (las mismas construcciones lo son) e intangible (anécdotas, conocimientos,

<sup>179</sup> Vargas, Ángel (2011): “El agua como patrimonio cultural, eje del Día Mundial de Monumentos y Sitios” - Periódico La Jornada, 18 de abril de 2011. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2011/04/18/cultura/a13n1cul>

## *Caminos Históricos de Córdoba*

actividades, oficios, técnicas constructivas, esparcimiento, leyendas, costumbres, canciones y danzas tradicionales y actuales relacionadas con el agua, recetas, recuerdos de los distintos actores sociales, de hechos históricos, etc.)

Estas edificaciones, para muchas personas, se relacionan con jornadas de trabajos, de esfuerzos y labores frecuentes; con los saberes que estas tareas demandan y se van sumando con el paso del tiempo.

Pero también están ligados a momentos familiares compartidos, de recreación, de paseos, pesca, juegos, nados; de recoger flores y frambuesas silvestres, de descubrir los patos, los caracoles y, alguna “vieja del agua” que apareció ante los ojos asombrados, etc. instantes que dejan una profunda huella en cada individuo.

Los significados encierran las diversas formas de uso, apropiación y resignificación que se han ido dando y que generan un sentido de identidad y pertenencia. Esto explica la resistencia de muchos vecinos al verlas cerradas, clausuradas, rellenas de escombros: es como si les estuvieran cercenado sus raíces.

Pero debemos enfatizar que, como asevera Mata Olmo (2007) “...la salvaguarda no se entiende como “inmovilismo y sacralización de restos del pasado”, sino como camino para mantener viva y funcional una herencia valiosa, patrimonio común de un pueblo, en torno al que es preciso encontrar equilibrio y armonización entre el interés general y el particular”...”<sup>180</sup>

Son, además, “huellas de tecnicidad” (Gabriel Ulloque, 2021)<sup>181</sup>, de oficios, de técnicas constructivas, de uso de materiales y herramientas, de soluciones tecnológicas, de saberes, de maneras de relacionarse el hombre con el río y la naturaleza toda, a través del tiempo.

---

<sup>180</sup> Mata Olmo, Rafael (2007) En Madrid, Manuel: “La red de acequias es patrimonio del pueblo”- En Periódico digital La Verdad. 08 de febrero de 2015. Recuperado de: <https://www.laverdad.es/murcia/ciudad-murcia/201502/08/acequias-patrimonio-pueblo-20150208004513-v.html>

<sup>181</sup> Ulloque, Gabriel (2021): “Las acequias como huella de tecnicidad”. En la Serie: Moreschi, Nilda Beatriz: “Acequias del Anisacate: un conflicto con historia”- 9ª ENTREGA: “Abanico de opiniones, recuerdos, conocimientos e ideas que circulan con relación a los “canales” del Anisacate”- Parte 4- Publicada en Facebook el 02 de junio de 2021. Recuperado de: [https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid02kewCJQUd42phjBrBioqykNggM651oqYdQdsmGenkNLB5rwn2StCCLqqiRQfwJmD11&id=100007807873795&mibextid=Nif5oz](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02kewCJQUd42phjBrBioqykNggM651oqYdQdsmGenkNLB5rwn2StCCLqqiRQfwJmD11&id=100007807873795&mibextid=Nif5oz)

Todas, absolutamente todas estas apreciaciones se aplican al paisaje natural y cultural que aglutina el río Anisacate, ya que los morteros, el molino colonial, el antiguo rancho, los puentes, el túnel, el calicanto, la vieja usina, la bocatoma y acequia del siglo XVII y las registradas en el XIX y XX, adquieren un sentido integral, que suma los conocimientos aportados por las investigaciones de distintos especialistas, los saberes y relatos de los lugareños y las normas que las protegen y nos obligan a su preservación; todo esto forma parte de los argumentos de los ciudadanos que las defienden<sup>182</sup> y difunden para lograr que este patrimonio no se pierda y persista para las generaciones presentes y futuras.



Fotografía del Túnel en el canal Las Rosas - siglo XIX -  
Sacada el 10 de noviembre de 2019, por Diego Del Bosco.

---

<sup>182</sup> Moreschi, Nilda Beatriz (2019) “Acequias del Anisacate: historia y conflicto”– Revista virtual de la Asociación de Directores de Museos de la República Argentina (ADIMRA). AÑO XVIII N°23. abril de 2021. Página 36.



## **Un agradecimiento muy especial**

\* A Marcelo Geremía del colectivo “Unidos por nuestras acequias” por idear y graficar los circuitos desde Villa La Bolsa, y aportar el exhaustivo listado de aves que se presenta en este trabajo.

\* Y a Ana Sarrachaga, por las ideas para definir la ruta desde Anisacate, que da pie a nuevas caminatas.

## **Bibliografía**

- Caminería, significado del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Recuperado de: <https://dle.rae.es/caminer%C3%ADa>
- Diccionario de la Lengua Española. Recuperado de: <https://www.fundeu.es/recomendacion/hidricohidraulico-ehidrologico-no-son-sinonimos-43/>
- Corresponsalía Alta Gracia La Voz del Interior: “*Polémica en La Bolsa por probable cierre de un acueducto construido por los jesuitas*”- 9 de mayo de 2012- En: <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/regionales/polemica-bolsa-probable-cierre-acueducto-construido-jesuitas>
- Diccionario Español de Ingeniería: Recuperado de: <http://diccionario.raing.es/es/lema/azud-0>
- Eguía, Mariana (2014): Mapa donde se ubican los bienes patrimoniales (entregado en la Capacitación del 06 de octubre de 2014)
- Eguía, Mariana (2013) “*Resumen cronológico acerca de los orígenes de la bocatoma jesuítica y el canal del molino en el paraje “El descanso” y del molino de Anisacate*”. Síntesis presentada en la Sesión Pública del Centro Municipal de Estudios Históricos de Alta Gracia donde la “Asociación de Amigos de la Historia de los Pueblos del Alto” se refirió a “*La presencia de restos de obras realizadas por los jesuitas en las localidades de Villa Anisacate y Villa La Bolsa y sobre lo actuado en sendas localidades respecto a los mismos*” desde diferentes dimensiones: Social, arqueológica, histórica, de gestión, legal y ambiental- concretada en la Casa de la Cultura de Alta Gracia, 05 de junio de 2013. Recuperada de : [http://prezi.com/puj9g\\_8h8rpq/jornada-historia-alta-gracia/](http://prezi.com/puj9g_8h8rpq/jornada-historia-alta-gracia/)
- Escobar Uribe, Alfredo; Ellauri Obligado, Gontrán (1927): “*Álbum de la provincia de Córdoba, geográfico, histórico, literario ... artístico, industrial, comercial*”- La Elzeviriana, 1927. Páginas 796 y 798
- Grupo Speleotúnel (2018): “*El túnel jesuítico de La Bolsa – Córdoba – Argentina*”. Recuperado en : <https://grupospeleotunel.wordpress.com/2016/01/16/el-tunel-jesuítico-de-la-bolsa/#:~:text=El%20objeto%20del%20t%C3%BAnel%20fue,la%20grandeza%20material%20de%20una>
- Hillar, Horacio y Moroni, Walter (2012): “*Patrimonios locales*” Revista La 5, Año 3 N°12, (2012), Página 18 y 19. Recuperada de: <http://revistala5.blogspot.com/p/la5-papel-n-12.html>.
- Mata Olmo, Rafael (2007) En Madrid, Manuel (2015): “*La red de acequias es patrimonio del pueblo*”. En Periódico digital La Verdad. 08 de febrero de 2015. Recuperado de: <https://www.laverdad.es/murcia/ciudad-murcia/201502/08/acequias-patrimonio-pueblo-20150208004513-v.html>

- Mazzucco, Jorge R. (1999): “*Secretos de Anisacate*”- Editorial Alfa, Buenos Aires, 1999. Cap. 5: Los canales de riego. Páginas 21 a 22.
- Moreschi, Nilda Beatriz (2019): “*Memorias de acequias...unidos por la vida*” - expuesto en las Jornadas de la Historia de los Pueblos de Paravachasca, Calamuchita y Xanáes. Resumen. Residencia del Museo de la Estancia jesuítica de Alta Gracia, 13 y 14 de septiembre de 2019. Inédito.
- Moreschi, Nilda Beatriz (2019): “Acequias del Anisacate: un conflicto con historia”, Revista La 5, Año 10 – N° 33 – enero 2019. Páginas 8/9/10/11
- Moreschi, Nilda Beatriz (2019): “*Acequias del Anisacate: historia y conflicto*” – Revista virtual de la Asociación de Directores de Museos de la República Argentina (ADIMRA). AÑO XVIII N° 23. abril de 2021. Página 36. s
- Moreschi, Nilda Beatriz (2021) “*Acequias del Anisacate: un conflicto con historia*” 4° Entrega: “*La bocatomía de Villa El Descanso y el Molino de los Torres Bas: Un sistema hidráulico colonial en peligro*” Publicada en Facebook el 05 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.facebook.com/culturaenanisacate.cordoba/posts/2905956983007869>
- Moreschi, Nilda Beatriz, Eguía, Mariana y otros: (2014) “*Proyecto: Cuenca [Anisacate + memoria] colectiva*”. Inédito. Anisacate, 2014
- Diario Tortuga (2014): “*Anisacate: La flora nativa tiene su ordenanza*”. 26 noviembre de 2014. Recuperado de: <http://diariotortuga.com/home/anisacate-la-flora-nativa-tiene-su-ordenanza/>
- Revista Caminos (2019): “*Caminería, algo más que andar el camino*”. Caminos, Revista N° 102, España, 15 de diciembre de 2019- Párrafo 2. Recuperada de: <https://www.ecologistasenaccion.org/132433/camineria-algo-mas-que-andar-el-camino/>.
- Tissera, Sergio A. y Giorgio, Alejandro N. del G.S.T. - Grupo SpeleoTúnel Córdoba: “*Los antiguos canales de Anisacate- Un revisionismo histórico sobre sus orígenes- Informe preliminar*”. Recuperado de: <https://grupospeleotunel.files.wordpress.com/2016/01/los-antiguos-canales-de-anisacate-final.pdf>
- Ulloque, Gabriel (2021): “*Las acequias como huella de tecnicidad*”. En la Serie: Moreschi, Nilda Beatriz (2021): “*Acequias del Anisacate: un conflicto con historia*”- 9° ENTREGA: “*Abanico de opiniones, recuerdos, conocimientos e ideas que circulan con relación a los “canales” del Anisacate*”- Parte 4- Publicada en Facebook el 02 de junio de 2021. Recuperado de: [https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid02kewCJQuD42phjBrBioqyKnggM651oqYdQdsmGenkNLB5rwnN2StCCLqqiRQfwJmD11&id=100007807873795&mibextid=Nif5oz](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02kewCJQuD42phjBrBioqyKnggM651oqYdQdsmGenkNLB5rwnN2StCCLqqiRQfwJmD11&id=100007807873795&mibextid=Nif5oz)
- Vargas, Ángel (2011): “*El agua como patrimonio cultural, eje del Día Mundial de Monumentos y Sitios*”. Periódico La Jornada, 18 de abril de 2011. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2011/04/18/cultura/a13n1cul>
- Resoluciones comunales, ordenanzas, Constituciones y leyes argentinas y cordobesa.

## ***Mapa y fotografías recuperados de***

Calicanto: Gentileza de Ana Sarrachaga

Flora Cordobesa: <https://www.todo-argentina.net/geografia/provincias/cordoba/flora.html>

Iglesia Sagrado Corazón: <https://www.museohistorico.unc.edu.ar/iglesia-sagrado-corazon/>

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Iglesia Ortodoxa Rusa San Nicolás de Bari: [https://www.cadena3.com/noticia/cordoba/la-llamativa-capilla-rusa-oculta-en-las-sierras-de-cordoba\\_301107](https://www.cadena3.com/noticia/cordoba/la-llamativa-capilla-rusa-oculta-en-las-sierras-de-cordoba_301107)

Mapa de Anisacate: Recuperado de: *¿Cómo llegar?* En: <https://anisacatemunicipio.gob.ar/como-llegar/>

Molino Colonial Anisacate: <https://enamoratedecordoba.com.ar/contenido/240/anisacate-molino-jesuita> (aunque no coincido con el texto que acompaña la fotografía: el molino es colonial, pero a mi modo de ver, no jesuítico; y Anisacate abarca tierras de dos antiguas estancias: Alta Gracia y Anisacate)

Morteros comechingones: <https://www.museohistorico.unc.edu.ar/sendero-de-los-primeros-pobladores/>

Rancho “La Charito [https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid02MuMGk\\_3ibEuJYvMqGBZ6of3JrErED3cjMXff5oWWikFQgveHB2dHZN9L2KMhpkjJvI\\_&id=659809804036330&mibextid=Nif5oz](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02MuMGk_3ibEuJYvMqGBZ6of3JrErED3cjMXff5oWWikFQgveHB2dHZN9L2KMhpkjJvI_&id=659809804036330&mibextid=Nif5oz)

Túnel en el canal Las Rosas - siglo XIX - Sacada el 10 de noviembre de 2019, por Diego Del Bosco

Usina Villa La Bolsa: <https://mivalle.net.ar/contenido/21956/la-vieja-usina-de-los-aromos-imagen-del-nuevo-tema-de-mariano-wettstein>

# JESÚS MARÍA: UNA CIUDAD ENTRE DOS CAMINOS

*Por Miguel Osvaldo Gramajo*

Jesús María, en el actual Departamento Colón, nació en 1873 por iniciativa de Pío León, quien nació en Asunción del Paraguay el 5 de mayo de 1816. Su padre se llamaba José Lino de León y su madre, Manuela Loisaga. Fue bautizado en la Iglesia Catedral de su ciudad natal al día siguiente y sus padrinos fueron Francisco Haedo y Tránsito Machaín.

Contrajo matrimonio con Saturnina Berrotarán y Acosta, hija de Gregorio Manuel de Berrotarán y Allende y María Francisca Acosta y Sosa.



Pío León, el fundador de Jesús María.

Ambas familias pertenecían a grupos de poder importantes: los León eran reconocidos comerciantes liberales de Paraguay radicados en Buenos Aires y los Berrotarán eran estancieros cordobeses muy vinculados a la clase política católica dominante.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El 21 de septiembre de 1863, Pío León le compró a la familia Correas la Estancia Jesús María, antigua propiedad de los Jesuitas.

A la nueva población quería llamarla Villa Primera de Anejos Norte, ya que no había ninguna localidad en el recién creado Departamento Anejos Norte, como se llamaba el Departamento Colón antes de 1892.

León habría tomado esta decisión luego de conocer el proyecto nacional de hacer la línea férrea entre Córdoba y Tucumán, tema que empezó a debatirse en el Congreso en 1870.

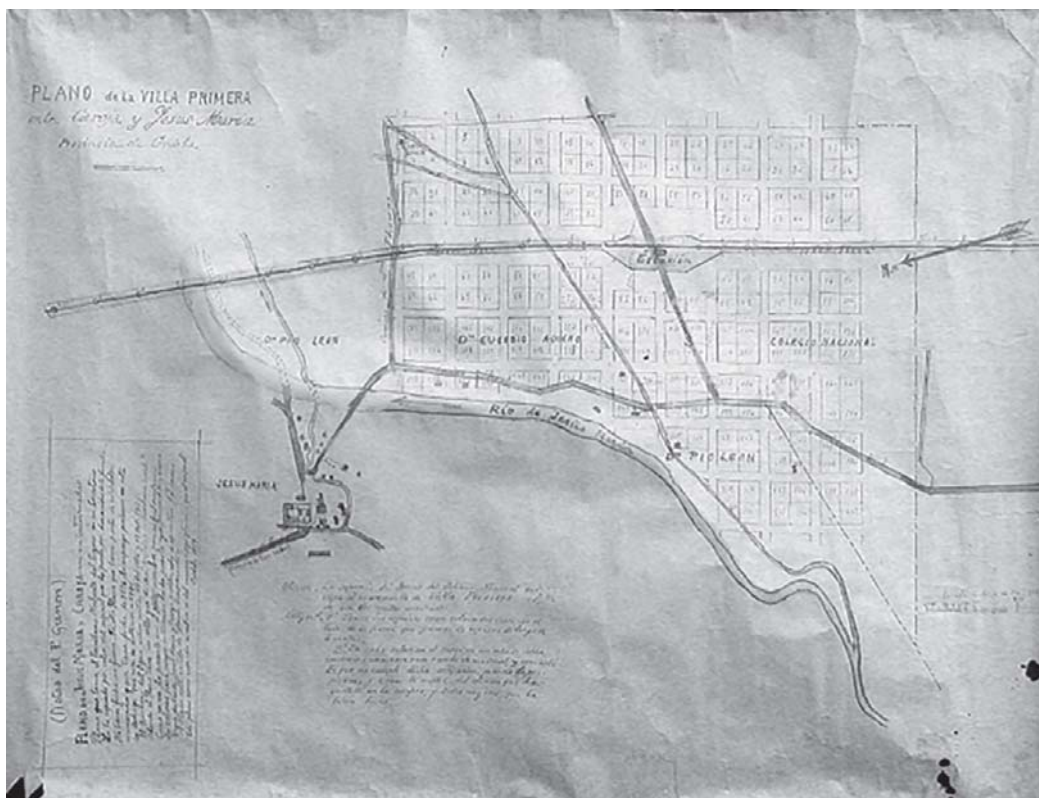
El Padre Pedro Grenón S.J. encontró en 1957, en una escribanía de la ciudad de Córdoba, un mapa de la Villa Primera de Anejos Norte.

Cuenta que el original está hecho en tela de planos transparente y que su calco está realizado “*del mismo trazo y tamaño que el original*”, en una Escala de 1 a 2.500.

Según una nota manuscrita por el historiador jesuita se trata de un “*Plano que tenía el Escribano Norberto del Signo en su Escritorio*”. Le llamó “*PLANO de la VILLA PRIMERA entre Caroja y Jesus María Provincia de Córdoba*”.

*“Yo he copiado por calco del original que lo poseo, por donación de la familia. No tiene fecha ni firma. Por otro Plano que tiene parte de estos lotes numerados y que tiene fecha de 1876, lo supongo posterior a este, se deduce que este es anterior a 1876”, acota Grenón acerca del testimonio gráfico local más antiguo acerca de la actual ciudad.*

Esas notas serían de 1957, a juzgar por la fecha que coloca al pie de una serie de aclaraciones que, a manera de firma, dicen: “*(Notas del P. Grenón)*”.

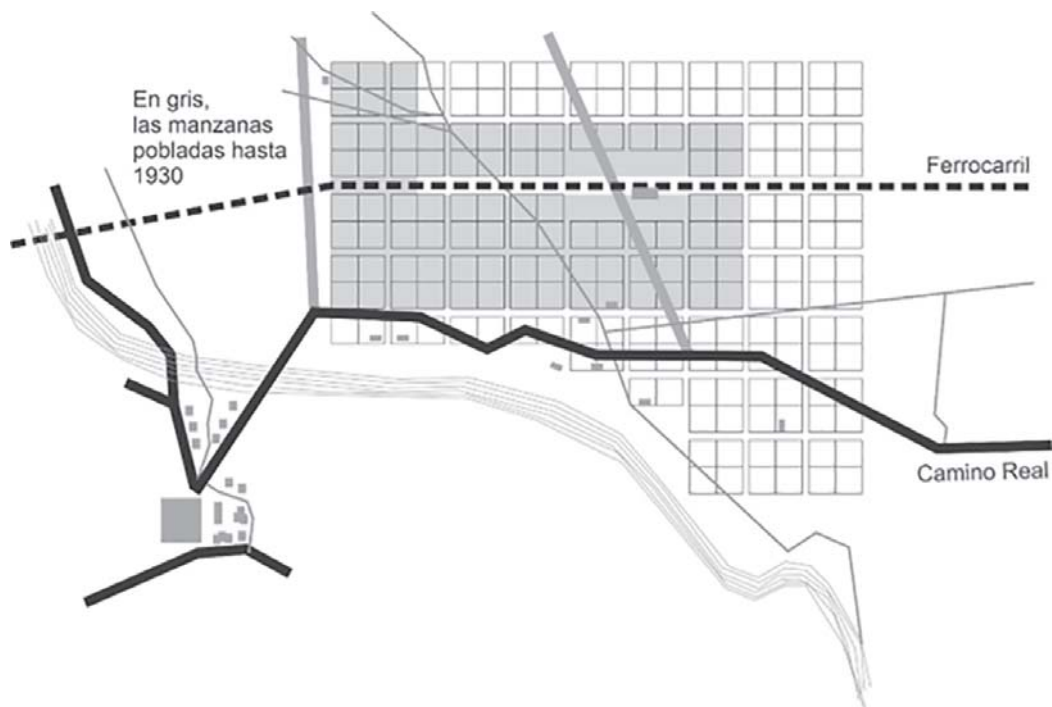


El mapa encontrado por el Padre Pedro Grenón S.J. en la escribanía de Norberto del Signo.

Según este mapa, la Villa se loteó sobre tierras de dos estancieros -el propio León y Eusebio Agüero, su vecino- y de la Estancia de Caroya, propiedad de la Nación.

Una información que nos da este mapa es que la urbanización ocupa la fracción de tierra que está entre las dos vías de comunicación terrestre más importantes de entonces: el Camino Real y el ferrocarril entre Córdoba y Tucumán, de reciente construcción. De hecho, al Este de los rieles tenía previstas dos cuadras, pero demoró décadas en desarrollarse. Esto generó una traza más larga en sentido Norte- Sur.

## *Caminos Históricos de Córdoba*



La Villa estaba atravesada por caminos, pero los dos más importantes eran el Camino Real y las vías del ferrocarril.

Al Oeste colinda con el río Jesús María, cuyo curso bordeaba el Camino Real. Luego lo vadeaba y seguía por el Departamento Totoral, hacia el Norte.

Los lotes eran grandes, de un cuarto de manzana, a diferencia de otros pueblos donde eran mucho más pequeños.

Observando este mapa, se destacan algunas diferencias importantes entre la Villa de Pío León y el resto de las poblaciones de la región, tanto las tradicionales del Norte como las nacidas por el paso del ferrocarril.

La primera ya fue nombrada: la división de las manzanas en cuatro lotes de 2.500 metros cuadrados cada uno. En total, eran 190 solares.

La segunda es su planificación urbana, que no sigue el patrón de las ciudades españolas, con plaza central y terrenos reservados a su alrededor para un Templo y la sede del gobierno.

Por el contrario, la Estación del Ferrocarril es el centro de gravitación.

El plano también contiene previsoras «obligaciones», en una nota que establece:

*“1°. Todas las esquinas serán ochavadas teniendo el lado de la pared que guarda la esquina el largo de 4 metros.*

*2°. En cada solar, en el curso de un año se deberá construir o una casa o un rancho de material, y cercarla. El que no cumple dicha obligación, pierde la propiedad, y a más la mitad del dinero, que ha gastado en la compra, y todas mejoras que hubiera hecho”.*

Esta Villa había sido pensada para quintas, lugares de recreo y paseo.<sup>183</sup>

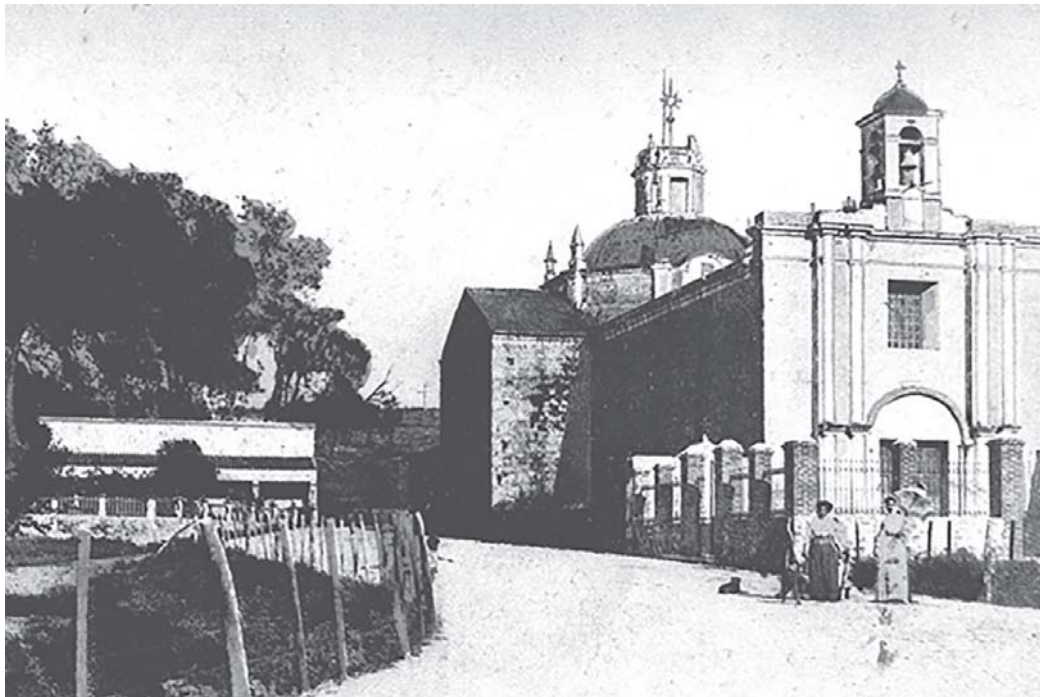
Ciertamente, entre los primeros compradores figurarán familias de la élite de Córdoba y de otros lugares del Norte argentino.

La Villa fue delineada en tierras que habían sido parte de la Estancia de Jesús María, propiedad de la Compañía de Jesús entre 1618 y 1767 y, en consecuencia, en la zona había quedado mucha mano de obra afroamericana preparada por los jesuitas para las tareas de campo y artesanales, tanto en este establecimiento como en los vecinos de Caroya y Santa Catalina. Ellos fueron la mano de obra de los prósperos campos de los estancieros, dedicados mayoritariamente a la cría de mulas, ovejas y vacas, a la siembra de trigo, maíz, vides y olivos.

---

<sup>183</sup> Gramajo, Miguel Osvaldo. 2022. Nacida para ser Primera. Jesús María, Argentina. Capítulo 1.





Postal del casco de la Estancia Jesús María, hoy Museo Jesuítico Nacional.

El original está coloreado a mano.

Su ubicación a la vera del Camino Real era un valor agregado importante para el transporte de esa producción primaria que salía por el cruce de caminos de Córdoba.

A la vez, esta ubicación geográfica le posibilitaría a León mejorar la llegada de los productos que compraba en el puerto. Así, la distribución de toda la mercadería podría hacerse no sólo por el Camino Real, sobre el cual estaba su casa, sino también a los nuevos destinos a los que llegaba la vía férrea.

El tren también haría más placentero y rápido el viaje entre la capital de la provincia y la villa de veraneo y la Estación también sería la puerta a la zona de quienes viajaban desde Tucumán a sus casas en las serranías próximas y a la vera del Camino Real.

La Villa Primera creció a la par de la provincia y del país, que se organizaban después de la Batalla de Pavón. Empezaba a tener presencia el Estado con las primeras escuelas,

algunos jueces de paz, nuevas figuras como la de los Jefes Políticos y las obras de la modernidad: el ferrocarril y el telégrafo.

Era una sociedad rural y notabiliar, separada socialmente en “los principales” y “la gente inferior”, con altísimos índices de hijos ilegítimos, elevada mortandad infantil y mucho analfabetismo.

Por relaciones parentales se fue acrecentando el poder económico y político de “los principales”.

Eusebio Agüero, dueño de parte de las tierras que loteaba Pío León, estaba casado con Octaviana Funes Roldán, hermana de Flavia Funes Roldán, esposa de Donaciano del Campillo, quien llegó a ser Gobernador de Córdoba.

Octaviana y Flavia eran primas de la esposa de Julio A. Roca, que tenía la Estancia La Paz muy cerca de Ascochinga, y de la esposa de Miguel Juárez Celman, su concuñado.

Otros de “los principales” eran los Peña. El mayor de los hermanos fue Cleto, quien ocupó numerosos cargos públicos y llegó a ser Gobernador –el primer gobernador de la provincia muerto en funciones, a poco de asumir-.

El menor, Cástulo, además de político era un estanciero próspero, que alquiló la estancia de Caroya y más tarde compró parte de la Estancia Jesús María, incluido el casco que hoy es Museo Nacional y Patrimonio Cultural de la Humanidad, declarado por la UNESCO.

Cástulo Peña era el Jefe Político cuando el Presidente Nicolás Avellaneda, quien también tenía parientes que eran vecinos de la Estancia Jesús María, creó la Colonia San Martín, única colonia de inmigrantes italianos del Norte cordobés, más tarde Colonia Caroya.

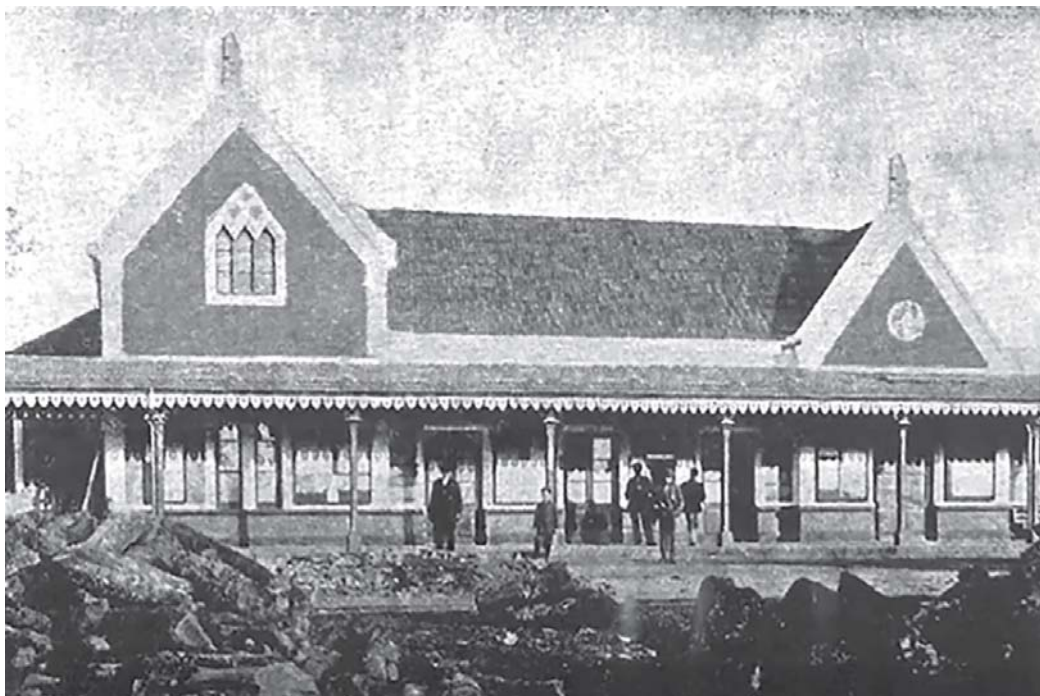
El 30 de Octubre de 1872 se iniciaron en Córdoba los trabajos de construcción del ferrocarril. Por ese motivo, las oficinas públicas no atendieron al público y todo el personal fue al acto oficial de lanzamiento de la obra.

El 10 de Agosto de 1874, la empresa Telfener y Cía le informó al Ministerio del Interior que la primera locomotora había llegado a Quilino.

Y el 9 de Mayo de 1875 arribó a Recreo, en la provincia de Catamarca. El tren salía de Córdoba a las 6:30 y llegaba a Jesús María a las 8:50. A su destino final arribaba a las 6:30 del día siguiente.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El 29 de Octubre de 1876, a las 7:30, salió de Córdoba el primer tren para cubrir el trayecto hasta Tucumán. Llegó a las 17 del día 30.<sup>184</sup>



La Estación Jesús María. Este registro es del año 1915.

Por esa vía, el 15 de marzo de 1878 llegaron los friulanos y austríacos a Caroya y el 20 de agosto de 1878 la población creada por Pío León fue declarada Villa. Pero el Gobierno de Córdoba no la llamará Primera, como quería su fundador, sino Jesús María, como se llamaba la estación del ferrocarril, que a su vez llevaba el nombre de la Estancia que aparecía en mapas desde hacía más de 250 años.

En el Norte de Córdoba hubo apenas dos ramales: el que unía Córdoba con Tucumán y el que iba de Deán Funes a Laguna Paiva (provincia de Santa Fe), atravesando los Departamentos Totoral, Río Primero y San Justo, al Sur de la Laguna Mar Chiquita.

---

<sup>184</sup> Issetto, Juan. 1978. La construcción del Central Norte. *Todo es Historia* (130).

Tanto los Agüero como los Peña habían llegado desde el Norte por el Camino Real. Los nuevos pobladores lo hacían desde el Sur, por el flamante ferrocarril de Córdoba a Tucumán.

Entre tanto, donde no pasaron las líneas férreas se consolidaron las élites dominantes y sobrevivieron al impacto ferroviario.

Esto justifica que, pese al rápido tendido de las vías, Santiago Díaz reforzara su servicio de correo a Catamarca y lanzara otro a Salta y Jujuy el 10 de Diciembre de 1873. Para ellos incorporó carruajes de mensajería (diligencias). La empresa se llamaba Mensajerías Iniciadores y la continuó Pedro L. Ramallo.

Por lo tanto, Jesús María quedaba conectada a Córdoba y las localidades cercanas con dos servicios de mensajerías nacionales por semana, coordinados para no superponer los días.<sup>185</sup>

En cinco años, donde sólo había campos con enormes superficies de bosque nativo llegó el ferrocarril, surgió una villa veraniega y se sumaron cientos de habitantes que hablaban un idioma extraño, vestían raro y ocuparían tierras.

Todo lo que la élite manejaba con carretas, mensajería y otros medios de comunicación empezó a perder peso en la zona próxima al ferrocarril. Se estima que el impacto económico directo de una línea férrea es de 40 kilómetros, aproximadamente. A distancias superiores, disminuían las ventajas de tener el tren.

Donde había una sociedad heredera de la colonización española empezó a tomar forma otra, surgida del empuje de los inmigrantes, de sus aportes técnicos, de las ideas políticas que traían de Europa.

Los inmigrantes fueron un problema para los primeros gobiernos locales de Jesús María, que debían atender su sostenimiento. Con el paso de los años, su presencia fue disruptiva porque ganaron espacio en la construcción y el comercio, crearon la primera mutual y disputaron el gobierno.<sup>186</sup>

La zona era privilegiada para los tratamientos climáticos de enfermedades pulmonares, incluida la tuberculosis (aún no existía la penicilina), razón por la cual también se instalaron muchos pobladores de otras regiones del país.

---

<sup>185</sup> Ferreyra Bertone, Carlos Alberto. 2020. El Impacto Social del Ferrocarril en el Norte de Córdoba 1870-1930. Cambios y permanencias entre las élites dirigentes de una región marginal de Córdoba. Ciclo de charlas virtuales sobre la historia de la ciudad. Jesús María, Argentina. Red de Museos de Jesús María.

<sup>186</sup> Gramajo, Miguel Osvaldo. 2022. Nacida para ser Primera. Jesús María, Argentina. Capítulo 8.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

A quienes iban por un tiempo “a tomar campo”, la Estación les facilitaba la llegada. Así las cosas, por los dos caminos arribarían distintas oportunidades de negocios.

En las Sierras Chicas, a pocos kilómetros, había numerosos parajes de gran belleza natural, entre los cuales se destacaba Ascochinga.



Fotografía del ingreso a Ascochinga, desde Jesús María.  
Fue tomada en 1910, poco después de la inauguración del puente.

La forma más rápida de llegar a esta localidad era tomando el tren hasta Jesús María y coordinando una combinación en carruaje desde la Estación.

El 4 de febrero de 1905, *Caras y Caretas* publicó un artículo titulado “El Veraneo en Ascochinga” y contaba:

*“Una de las estaciones veraniegas que más prestigio goza entre la gente distinguida es sin duda Ascochinga, delicioso retiro enclavado en las sierras*

*de Córdoba, donde se disfruta a toda hora de una agradable temperatura y de un paisaje encantador aparte de los atractivos que ofrece la compañía de familias pertenecientes a la primera sociedad.*

*Los señores Carlos y Alejandro Argüello, han realizado una obra de verdadero mérito al instalar entre aquellas quebradas un hotel con todas las comodidades.*

*Los veraneantes de Ascochinga, no tienen ocasión de aburrirse, pues diariamente se organizan excursiones. A los alrededores, verdaderos sitios de recreo, a los que se llega atravesando ríos, quebradas y valles realmente deliciosos.*

*La Pampa, Santa Catalina, San Jorge y La Paz, son los paseos obligados, pero sobre todo el preferido por el elemento femenino por la grata impresión que goza atravesando el paisaje por aquellos perfumados bosques, es que el de la cascada, verdadera maravilla de la naturaleza cuya vista cautiva los sentidos, atrae los misteriosos secretos de la belleza. También se organizan cacerías a Los Mogotes que es un pico situado en la sierra a 1000 metros sobre el nivel del mar, y de las cuales toma parte el elemento fuerte.*

*Las noches transcurren en agradables veladas y bailes pues como es grande el número de pasajeros no falta diversión a toda hora.*

*Las familias que veranean por allí son las de Quintana, Del Barco, Peña, Madero, González Garaó, Tedín, Alvear, Mon, Caciro, Beaszley, Mujica Farías, Martínez, Varela, De Marchi, y se espera la llegada del presidente de la república para el cual se ha preparado un suntuoso alojamiento y en honor del cual se organiza una digna recepción y un programa de variadas diversiones”.*

En la publicación aparecen las fotografías de los veraneantes. Ellos lucen rigurosos trajes claros y sombreros. Ellas tienen largos vestidos blancos y amplias capelinas. Sólo los niños y los jóvenes muestran sus piernas. Los varones combinan sus sacos rectos o camisas de marinero con pantalones hasta abajo de la rodilla. Y del mismo largo llevan sus polleras tableadas las “mocitas”.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

¡Seis fotografías tiene la página!: “Salida de misa en domingo”, “En el patio del Hotel”, “Una partida de truco”, “En la gran piscina”, “En el salón de baile”, “Los veraneantes de Ascochinga”, describen los epígrafes.<sup>187</sup>

La Villa se transformó en un lugar con comercios prósperos y políticos que acrecentaron su poder junto con Roca, Juárez Celman y Ramón J. Cárcano, años después.

Comprar terrenos en la Villa seguía interesándoles a muchas familias. Lo ponen de manifiesto los avisos de remates que publicaban en *Los Principios* Pedro N. González y Hermano, anunciando que el 6 de Febrero de 1910 a las 10 horas harían una subasta de 99 lotes en el Hotel de Saturnino Alonso. También Seferino Núñez publicitaba “la Venta en Remate de 11 espléndidos lotes” y uno de ellos era el N°1 de la manzana 1.

Todos los días, dos trenes de pasajeros unían la Villa con Córdoba: el local, que salía de Deán Funes, y el que venía desde Tucumán. Ambos eran de carga con coche.

El local salía de la Estación Alta Córdoba a las 5:13 y llegaba a Jesús María a las 6:25. El regreso era a las 7:20 y arribaba a Alta Córdoba a las 8:55.

Los lunes, miércoles y viernes, a las 11:40 pasaba el convoy que unía Tucumán con Córdoba -llegaba a las 13:15- y tenía combinación para seguir a Buenos Aires.

A su vez, los martes, jueves y sábados, a las 13:33, pasaba el tren que iba de Córdoba a Tucumán.

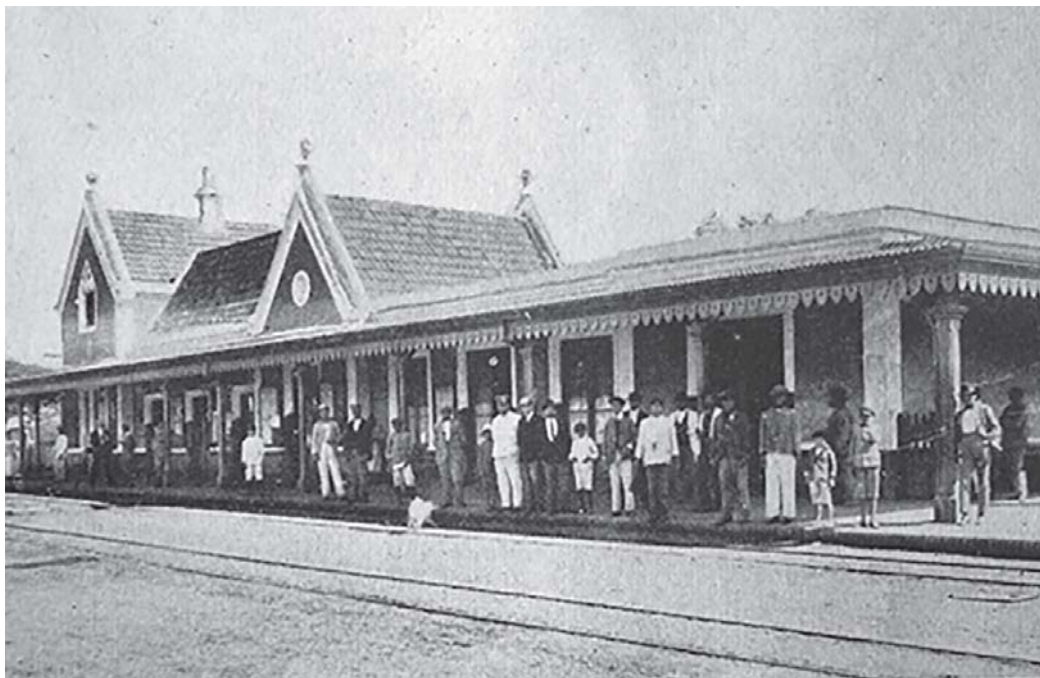
En 1910, por la intensa actividad comercial de la Villa se había incrementado el tráfico en la Estación del Ferrocarril. Ciertamente, un grupo de vecinos estaba preocupado por la “gran deficiencia en la reexpedición y recepción de las cargas, y que ha llegado a un punto que las comodidades del galpón para el resguardo son insuficientes, pudiendo ocasionar los consiguientes perjuicios a causa de la intemperie”.

El pedido se formalizó en una carta enviada al Sub Gerente de la empresa ferroviaria -“don H. Leech”, y publicada en el diario *Los Principios*.

También le pedían una balanza “para pesar los vagones, ó por lo menos una para carros”.

---

<sup>187</sup> Agüero de Bothamley, Carmen. Camaño, Jorge Eduardo. Freytes de Scalisi, Marita. Gramajo, Miguel. Manso, Santiago. Sorroza de Nougues, Claudia. Truffat de Hawkes, Irma. 2005. Jesús María. Daguerrotipos. Historias Populares Cordobesas. Gobierno de Córdoba. Córdoba, Argentina.



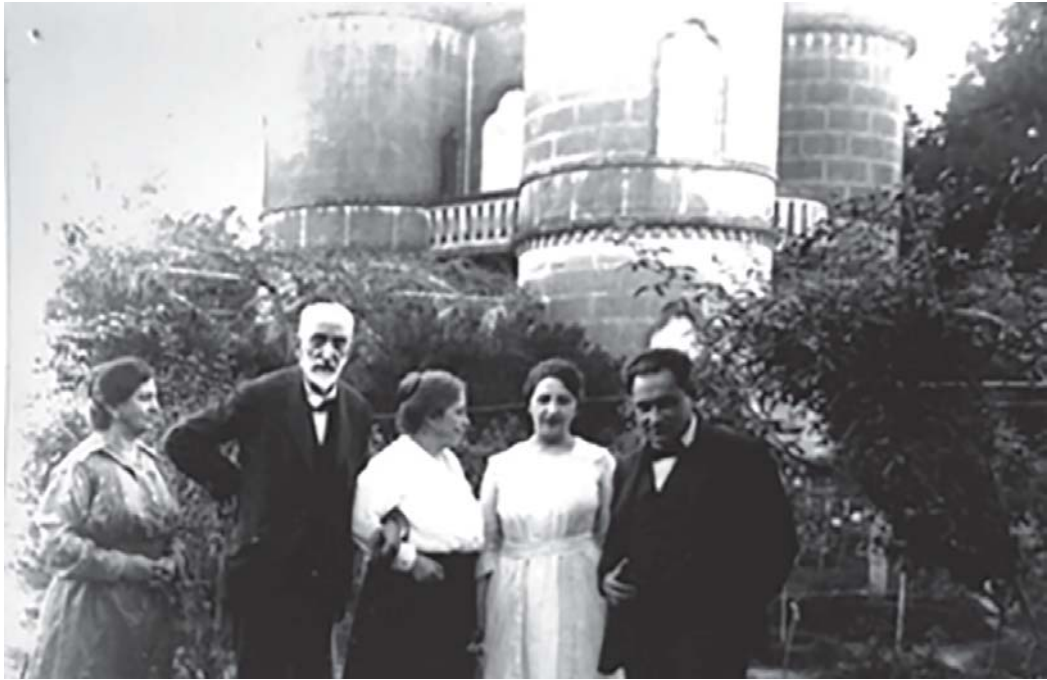
Estación Jesús María en la década de 1920.

Ese mismo año asumió como Intendente el español Gabriel Céspedes, con quien comenzó una etapa que se caracterizó por las mejoras en la infraestructura de la Villa. Algunas de ellas fueron enumeradas en un informe del diario antes citado:

Se terraplanan y arreglan calles, se hacen valiosas plantaciones en calles, plazas y paseos, se mejora la iluminación pública con el aumento de luz eléctrica y á carburo, se hace una más exacta percepción de la renta municipal y se estudia y está casi resuelto el problema de aumentar el agua potable y para riego.

El artículo destaca el valor de estas mejoras para el Turismo: “Los veraneantes tienen, pues, la garantía que para el próximo verano podrán encontrar un medio ambiente más saludable y disfrutar de muchas comodidades propias tan solo de los centros populosos y adelantados”.





Gabriel Céspedes (el hombre más alto de la fotografía), junto a familiares y amigos.

Al fondo se ve su casa de Jesús María: La Torre de los Cuatro Pétalos.

Otro día del mismo año publica:

*“Es tanta la gente distinguida de Córdoba que tiene vinculaciones con Jesús María, el centro veraniego del Norte, que son muchos los que verán con agrado que podamos informarlos de los progresos que se llevan á cabo en esa población, destinados en su mayor parte á hacer más agradable la permanencia de los veraneantes y cuyos beneficios se palparán en la próxima temporada.*

*Hace bien la municipalidad de Jesús María en presentar todas las comodidades posibles á los veraneantes, porque mientras mayor sea su número mayor será también las cantidades que gasten en beneficio de la población, pues que ellos dan á ganar á todo el mundo, hoteles, cocheros, peones, lavanderas y sobre todo á la importante Colonia Caroya, que los provee de frutas, verduras, aves y otras cosas útiles.”<sup>188</sup>*



Colonos de Caroya vendiendo frutas en la Estación Jesús María.

En la Argentina en formación de fines del siglo XIX, la conquista del territorio era parte importante del repertorio de acciones ideadas por la clase dominante del país.

Una de ellas fue el inicio del Turismo, exclusivo para la elite. El resto de la población no tenía recursos económicos ni derecho a tomarse vacaciones. Más bien, en las vacaciones de “los patrones” era cuando más trabajo tenía.

“Vacacionar” implicaba tomarse un descanso todo el verano, a veces hasta Semana Santa.

Alrededor de 1880, “*dos horizontes vacacionales emergentes perfilan un contrapunto entre un modelo hedonista y de sociabilidad agitada y demandante -Mar del Plata- frente a otro, quizás más refinado y excluyente -Mendoza- o más democrático -Córdoba- basado en el descanso y la salud*” (Pastoriza, 2011). 7<sup>189</sup>

---

<sup>188</sup> Gramajo, Miguel Osvaldo. 2022. Nacida para ser Primera. Jesús María, Argentina. Capítulo 9.

<sup>189</sup> Pastoriza, Elisa. 2011. La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina. Buenos Aires, Argentina. Edhasa.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

Jesús María era descripta por el diario *Los Principios* como “apacible y ameno, centro de reunión veraniega, de las familias pudientes de Córdoba”.

Como se aproximaba el verano, “para que nada falte á los encantos y atractivos de la población, se activan los trabajos de limpieza y arreglo de sus calles y plazas”.

“Promete, pues, ser sin género de dudas, una brillante temporada veraniega, la que está reservada á Jesús María, tanto por la benignidad de su clima, como por la hermosura de su conjunto, bello y atrayente”, concluía.

Según los memoriosos del pueblo, pese a ser una población relativamente pequeña contaba con una hotelería de primer nivel, con comedores amplios, muy buena cocina y excelente atención.

Vecino al edificio de la Municipalidad, estaba el Hotel Peiretti, de dos plantas, con balcones a la plaza principal del pueblo.

Siguiendo hacia el Norte, a unos 60 metros, se encontraba el hotel de Reggini. Hasta 1911, aproximadamente, esta familia había tenido otro hotel en la esquina siguiente, hacia el Norte.

A 50 metros, dominaba la cuadra el Hotel Babin, cuya dueña se esmeraba en corregir a quienes no pronunciaban su apellido en Francés: “Babén, se dice Babén”.

Al llegar a la esquina y doblar a la izquierda, se llegaba al Hotel del Plata. Recibía muchos turistas y algunos pasaban todo el Verano en Jesús María. Cuentan que la mayoría llegaba desde Tucumán.

Según historias orales, los tucumanos también se hospedaban en una pensión ubicada en la calle Córdoba, llamada La Polinesa.

Muchos de estos visitantes llegaban por el clima, ya que las enfermedades pulmonares recibían “tratamiento climático”.

Los enfermos con menores recursos eran destinados al hospital provincial de Santa María, en el Valle de Punilla. Los de clase media venían a Jesús María y los pudientes, diríamos que muy pudientes, iban a Ascochinga.

No obstante, muchos veraneantes no se alojaban en hoteles, sino que construían sus casas “de estilo moderno”.



Casa de veraneo en Jesús María, en la calle principal de comienzos del siglo XX.

En los campos de los alrededores también eran numerosas las oportunidades de negocios inmobiliarios, que quedan evidenciadas en los diarios de la época.

Un terreno lejos del centro, de 2.500 metros cuadrados –como los de la cuadrícula original-, podía conseguirse a partir de 1.500 pesos, aproximadamente. De hecho, esa fue la base para participar de la venta de un lote que remataba la Casa Pinto & Escalera, una de las más conocidas de la capital provincial.

Paralelo al ferrocarril se abrió el llamado “camino de la línea” que, medio siglo después, será la Ruta Nacional 9. Hasta entonces, el Camino Real entre Córdoba y Jesús María iba por las Sierras Chicas.

El 29 de Mayo de 1912, la Provincia licitó la macadanización de 7 Km de los caminos de Córdoba a Jesús María y a Santa Rosa.

Sin embargo, recién en 1920, mediante la ley 2913, la Legislatura autorizó al Poder Ejecutivo a invertir hasta 60 mil pesos nacionales en la macadanización “en la sección comprendida entre la estación Guiñazú a Juárez Celman, en un ancho de cinco metros”.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

En Ascochinga, el hotel de los Argüello fue comprado por Establecimientos Médicos Argentinos y destinado a enfermos de los pulmones y tuberculosos.

En junio de 1925, el diario *La Nación* hará referencia al problema de la presencia de enfermos en la zona serrana, señalando que los veraneantes habituales habían dirigido una nota al Gobernador de la Provincia reclamando del Gobierno “un atento y especial estudio del asunto, dado los intereses que afectaría esta iniciativa (las de la inminente construcción de un sanatorio para tuberculosos) que puede ser una amenaza en una zona pintoresca, vastamente poblada y predilecta del turismo”.<sup>190</sup>

Un indicador del movimiento de entonces en la Villa era la actividad del Correo. Como ésta se había incrementado de manera notoria, la oficina de la Villa tenía un plantel de 10 personas.

La ubicación geográfica de la localidad y la presencia del Ferrocarril Central Norte Argentino y de Correos y Telégrafos incidieron para que Jesús María sea una especie de cabecera de mensajerías, cubriendo los servicios para distintos lugares: Colonia Caroya, Sinsacate, Ascochinga, La Pampa, San Jorge, Santa Catalina, El Manzano, Canteras El Sauce, El Pueblito, Salsipuedes, Los Cometierra, Cañada de Jume.

La correspondencia postal y telegráfica llegaba a la oficina de la Villa y, mediante servicios contratados que utilizaban medios de tracción a sangre o automotor, se enviaban con frecuencias preestablecidas a dichas localidades.

Todos escribían cartas: los que querían saber de la vida de algún familiar lejano, los que estaban enamorados, los que hacían negocios, los que estudiaban por correo.

Claro que algunas se perdían porque las que viajaban más lejos iban en tren.

---

<sup>190</sup> Gramajo, Miguel. 2022. *Nacida para ser Primera*. Jesús María, Argentina. Capítulo 10.



Empleados de Correos y Telégrafos en 1926.

En cuanto al teléfono, a fines de la década de los años '20 Jesús María ya estaba comunicada con Córdoba mediante cables, pero los aparatos no llegaban a cien. Sus dueños los prestaban y algunos los alquilaban; había un cuarto donde estaba el teléfono y los vecinos pagaban la comunicación.

Para lograr hablar había que armarse de paciencia: se pedía a una operadora que conectara el número del abonado con el que se quería establecer contacto y al rato se lograba la conexión. Cuanto mayor era la distancia, mayor era la demora.

Nacida entre dos caminos, no tuvo dos caminos para la política: Hasta 1930 fue un bastión conservador, primero, y demócrata, cuando los conservadores se reinventaron. El primer gobierno radical duró apenas algunos meses porque asumió poco antes del Golpe del 6 de septiembre.

En paralelo, crecía el uso del automóvil. No obstante, salvo para los más aventureros y temerarios, en estos lugares todavía faltaban rutas. Una curiosidad: los automóviles eran

## *Caminos Históricos de Córdoba*

trasladados en tren a un alto costo, lo que da cuenta de que eran viajeros de altos recursos económicos.

Cuando este medio de transporte se popularizó, cuando los caminos fueron mejorados, cuando construyeron los grandes diques en las serranías y cuando las vacaciones empezaron a ser un derecho, Jesús María fue abandonando el perfil turístico que le dio su fundador y volvió a tener como principales actividades a la agricultura, la ganadería y el comercio, en un regreso a la economía desarrollada desde el siglo XVII.



La Nueva Gran tienda y Anexos, uno de los comercios más importantes en la década de 1930.

Por el camino de tierra llegó su acervo criollo y colonial. Por el de hierro, la modernidad. Por haber nacido entre dos caminos, Jesús María no corrió la suerte de otras poblaciones del Norte cordobés que surgieron, se desarrollaron y se apagaron con el ferrocarril.

## **Bibliografía**

- Agüero de Bothamley, Carmen. Camaño, Jorge Eduardo. Freytes de Scalisi, Marita. Gramajo, Miguel. Manso, Santiago. Sorroza de Nougués, Claudia. Truffat de Hawkes, Irma. 2005. *Jesús María. Daguerrotipos*. Historias Populares Cordobesas. Gobierno de Córdoba. Córdoba, Argentina.
- Ferreyra Bertone, Carlos Alberto. 2020. El Impacto Social del Ferrocarril en el Norte de Córdoba 1870-1930. Cambios y permanencias entre las élites dirigentes de una región marginal de Córdoba. *Ciclo de charlas virtuales sobre la historia de la ciudad*. Jesús María, Argentina. Red de Museos de Jesús María.
- Gramajo, Miguel. 2022. *Nacida para ser Primera*. Jesús María, Argentina.
- Issetto, Juan. 1978. La construcción del Central Norte. *Todo es Historia* (130).
- Pastoriza, Elisa. 2011. *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires. Edhasa.





## **TODO TIENE UN INICIO: GUAMACHA EN EL DEPARTAMENTO RÍO SEGUNDO**

*Por Ricardo Cerulli*

Todas las cosas tienen un inicio, es como la vida misma, que nace, se reproduce y florece.

Muchas veces la toma de decisión de un hombre. De emigrar a tierras desconocidas e iniciar una actividad económica que con el tiempo daría que hablar.

Y esto, esto de iniciar un proyecto sin saber el fin al que podría llegar, es algo que marca a esta localidad, que en su momento no estaba en proyecto de nadie.

En un momento de la construcción de una región: un fortín o un establecimiento agropecuario podrían llegar a convertirse en una localidad

Pero todo se inicia con un primer paso.

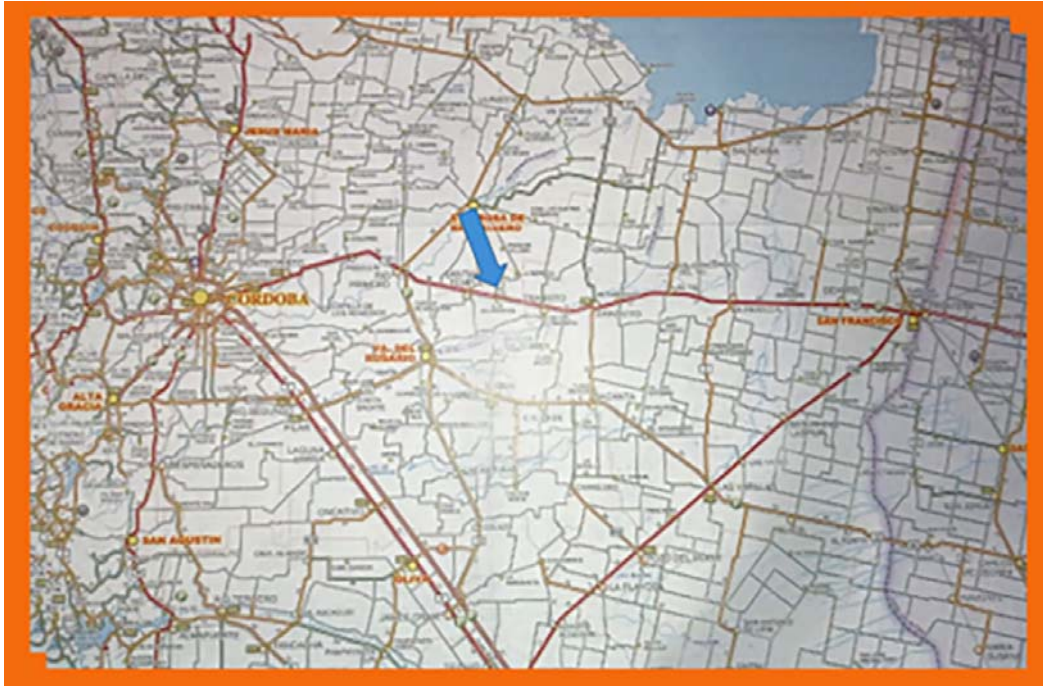
Pero antes ubiquémoslo en el espacio y tiempo.

A la llegada de los españoles la región que rodeaba al río Segundo estaba habitada, como otras zonas, por los sanavirones. Quienes estaban subdivididos en varias tribus, que con el tiempo dieron nombre a la zona geográfica que ocupaban.

De hecho, fueron encontrados restos arqueológicos y antropológicos sobre las costas del mencionado río.

España al iniciar el proceso de colonización entrega tierras para su explotación a diversos encomenderos estableciendo lo que se llamó “mercedes”, que se entregaba a encomenderos, órdenes religiosas, etc.

## *Camino Históricos de Córdoba*



Ubicación geográfica actual

La zona de este estudio en particular se denominó Guamacha. Nombre que según un autor significa tres pueblos. Nombre que perduro durante mucho tiempo como denominación de paraje. Esta merced es ocupada por indios calchaquíes

Con el tiempo esta merced se fue extinguiendo, situación observada por el visitador español.

Es la misma región donde incursionaron tribus del norte, especialmente chaqueñas, grupos que continuarán asolando la zona durante mucho más tiempo.

La región fue explorada por el encomendero Francisco Aguirre en virtud del orden dada por La Gasca, nuevo virrey del Perú, quien -a través de Valdivia- entrega un título o poder en 1551 a fin de prolongar la gobernación de Chile hasta el Atlántico, donde se erigiría un nuevo territorio gobernado por Aguirre.

Entre 1553 y 1554, Aguirre explora las regiones de salavines y sanavirones.

En 1566 parte desde Santiago del Estero con el fin de fundar ciudades entre el río Primero y Segundo, pero es arrestado antes de lograr su objetivo.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

En el año 1580 se entregan tierras a los juanes: Juan de Borges, Juan de Barrientos y Juan Espinosa Negrete.

En 1594 la viuda de Barrientos vende tierras a Cristóbal Torres Flores.

Una porción de estas tierras en 1750 paso a propiedad de Don Segundo Frontera Torres Flores; ocupaba las actuales Villa Concepción del Tío, Arroyito, Estación El Tío, El Fuertecito, Marull, Colonia Coyunda, La Tordilla, Colonia San Bartolomé, Las Delicias, La Para, Santiago Temple, Villa del Tránsito.



Division de tierras. Elaboración propia

El Sr. Simón Taborda, oriundo de la región de Extremadura al suroeste de España, previo paso por Montevideo, llega al Córdoba de Nueva Andalucía donde adquiere tierras en 1764 al escribano Antonio Ortiz del Valle.

Con una extensión que iba de la costa norte del río Segundo a la costa sur del río Primero y hacia el este en un límite aproximado en la actual Boca del Tigre, paraje ubicado entre las actuales Tránsito y Los Chañaritos, y hacia el oeste a mitad distancia entre esta última localidad y Santiago Temple.

Podríamos establecer, según mapas catastrales, que los límites este y oeste estarían ubicados, en un punto equidistante entre la actual Tránsito y entre Santiago

## *Camino Histórico de Córdoba*

temple y la localidad en cuestión. Y hacia el norte ocupando el actual paraje de La Represa.

Internándonos en los documentos, nos dicen que el área donde se encontraba la estancia era de 4 a 4,5 leguas de ancho y largo.

Por declaraciones de vecinos se mencionaba de la costa norte del río Segundo a la costa sur del río Primero, establecía lindes al norte, este y oeste con otras propiedades y por esa misma declaración no llegaba a la costa sur del río Primero.

Llamativamente menciona que ocupaba parte de la pedanía San Francisco, pedanía de Oratorio de Peralta y menciona la pedanía Manantiales. Sin embargo, esta no aparece en los registros de pedanías pero podría referirse a Manantiales, como paraje.



Merced de Guamacha (gentileza Sr. Pavón Museo Histórico Arroyito)

La explotación agrícola ganadera se basaba en la cría de mulas y producción de cereales.

La zona con suelos más aptos para ganadería que para agricultura tenía la ventaja de que corrieran manantiales, como constan en diversos mapas antiguos. Hoy esos manantiales no existen, pero esa zona baja por donde corría el agua, se vio de manifiesto en el año 2016, época de grandes lluvias donde corrientes de agua cortaba la Ruta Nacional N°19. Además, es posible detectarlas por imágenes satelitales.



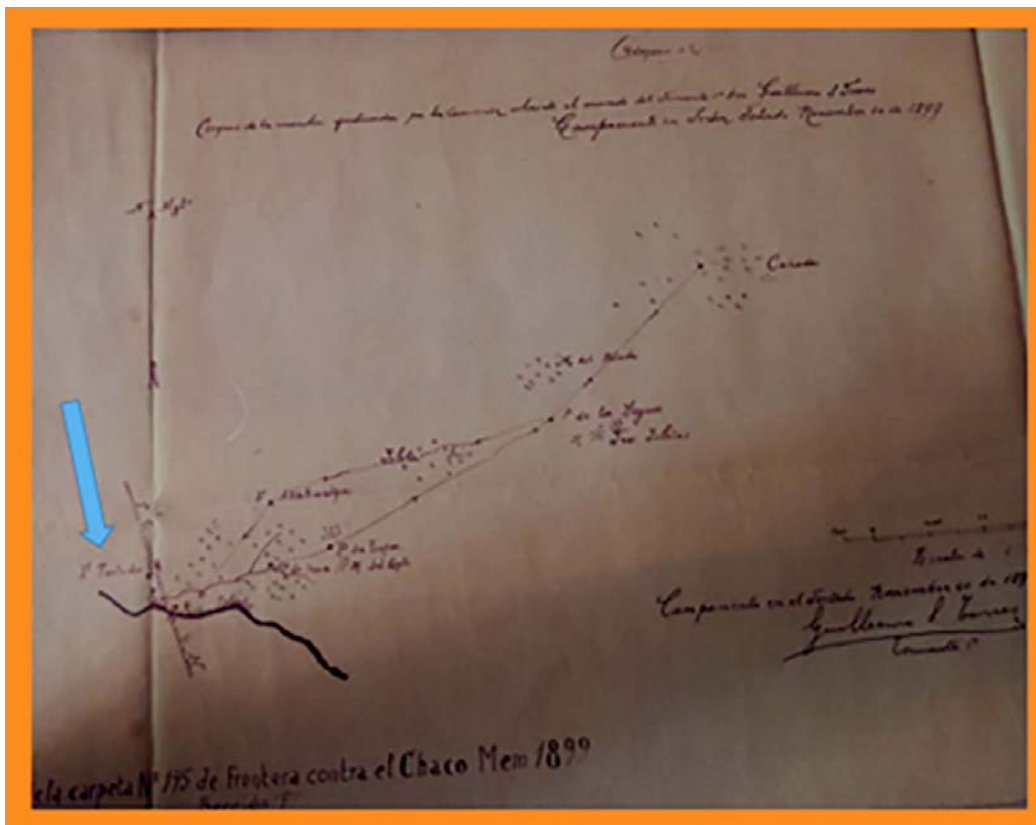
## *Caminos Históricos de Córdoba*

Es de destacar que en algún momento los malones eran organizados por opositores políticos al gobierno de turno. No solo eran un elemento de presión política, también tenían un marcado efecto económico ya que robaban animales que luego llevaban a Chile.

Cerca de este paraje, en la actual Villa Concepción del Tránsito, antes denominado San Francisco se instala un fortín y su dotación se realiza con habitantes de la zona. Desconocemos de que paraje puntualmente provenían estos soldados, solo podemos suponer en base a los textos leídos que podrían ser de la zona.



Fortines en San Francisco, actual Villa del Tránsito (gentileza Sr. Pavón. Museo Histórico Arroyito)



Fortín Tostado

El nombre de la estancia de don Saúl va mutando el nombre. En un principio se llamó “Chañar Ladeado”, tiempo más tarde lleva por nombre dicho campo “Monigotes”, pero también se llamó “El Desvío”. Pero el nombre definitivo vendría muchos años más adelante: con el paso del Ferrocarril Central Córdoba donde llevara por nombre Km 86.

Otro ramal ferroviario construido en la década de 1940, que iría de Tránsito a Villa Santa Rosa de Río Primero, creó una estación que -en un inicio- se llamó como el establecimiento, “Chañar Ladeado” lo que nos da una idea de la extensión norte-sur del establecimiento, y luego pasaría a recibir el nombre de “Los Chañaritos” y más tarde un tercer nombre: “La Represa”



## *Caminos Históricos de Córdoba*

En su parte sur corría el Camino Real a Santa Fe; seguramente en el área se habrán instalado postas.

También era atravesado por el llamado Camino de los Santiagueños.

Se indica un camino de mensajería que salía desde la ciudad de Villa Del Rosario y en forma de curva llegaba a esta zona.

La familia Tabora va creciendo y con el tiempo es necesario fraccionar las tierras, la que algunos herederos subdividen y así se va conformando un poblado alrededor de la estancia.

La economía de la zona dependía del sector agropecuario, básicamente materias primas o productos con poco proceso de industrialización, así lo demuestran los productos que en un futuro transportará el ferrocarril: carbón, madera, leña, adoquines, además de cereales y animales en pie.

Seguramente por esta riqueza es que el ferrocarril decide establecer una estación para carga de maderas como lo vemos en los indicadores de censos de Córdoba. De hecho, según los censos de la provincia de Córdoba, se menciona un gran tráfico de estos productos por el ferrocarril. Lo llamativo era que las cargas iban a las localidades vecinas de Tránsito y Santiago Temple, donde existían importantes aserraderos.

Esto requería también mucha mano de obra que determino una población superior a la de principios del siglo XXI, que se podría visualizar en datos estadísticos muy recientes como era el tráfico de pasajeros en ferrocarril y los volúmenes de correspondencia. Pero como expresé, estos datos son de fines del siglo XIX y principios del XX

Con respecto a la fe católica, debemos destacar el trabajo de padres misioneros que recorrían los caminos de la patria otorgando sacramentos: bautismos, comuniones, matrimonios. Recién en 1878 se instala en la localidad de Santiago Temple el padre Ambrosio de Reinoldi, quien dará calma espiritual y sacramentos en habitantes de la zona.

Esto está citado en diversos trabajos donde se menciona que monjes dominicos, franciscanos, jesuitas y posteriormente pasionistas, realizaban esta tarea de curar el espíritu de los habitantes y propagar la fe católica. Obra realizada hasta mediados del siglo XX. Estos frailes se asentaban en oratorios públicos, como era oratorio de Peralta, ubicado al sudoeste de esta zona o en oratorios o capillas privadas.

## **Bibliografía**

- Año Mariano Nacional MCMLXXX. *Síntesis de la Historia de capilla de Concepción del Tío*  
AHPC: esc 2- 1878- leg 207- exp.
- Anuarios de la Dirección General de Estadística de la Provincia de Córdoba. 1904-1905-1908-1917-1920
- Bajo, Eduardo. *El sistema caminero en Córdoba. Desde Siglo XVI a la década de 1970*. Editorial Brujas  
Boletín Oficial. Rep. Arg. 01.07.1940
- Cuestas, Josefina Piana de. *Los indígenas de Córdoba bajo el régimen Colonial 1570-1620*.
- Cataneo, Izeta y Costa: *El patrimonio arqueológico de los espacios rurales*
- Diccionario FFCC-Datos población. 1914
- Diccionario comechingón castellano
- Dirección de Catastro- Tomo 13- 131-143 S/A
- Dirección de Catastro. Tomo 13- Rio Segundo S/A 14-25
- Dell'erva, Roberto. *Breve reseña histórica de la parroquia de Santiago Temple*
- Ferreira de Botto, Eleana: *El Tío en la historia*
- Ferrero- Saúl *Taborda de la reforma a la revolución Nacional*
- Gonzalez Navarro, Constanza. *Espacios Coloniales. Construcción social del espacio de las márgenes del Rio II (1573-1650)*. Centro de Estudios Históricos "Carlos Segretti". Córdoba (RA) 1999
- Gonzalez, Marcela: *Deserciones en las milicias cordobesas 1573-1870*. Centro de Estudios Históricos Córdoba (RA) 1977
- Grenon. *Documentos Históricos. Sección Geografica*. Tomo I. Cartografía Cordobesa. Córdoba. Alfredo Ferreira Impresor. 1925
- Ferrari Rueda, Rodolfo de. *Historia de Córdoba* Tomo I. Biffignandi Ediciones Córdoba (Argentina) 1964
- Ferreira, María del Carmen. *Las estancias del Rio Segundo. 1573-1700*. 24- Junta Provincial de Historia- 2004
- IGN mapas Zonales
- Lobos, Héctor Ramón *Historia de Córdoba*. Tomo III. Ocaso y despertar. Primera parte. Ediciones del Copista
- Lobo-Molas. *Breve diccionario Catamarcano*
- Olañeta, Isabel: *Encomiendas, pueblos de indios y tierras una revisión de la visita del oidor luja de Vargas a Córdoba de Tucumán. Fines del siglo XVII*
- Perón, Juan D. *Toponimia de etimología araucana*
- Perón, J.D-*Diccionario araucano castellano*
- Rames, Víctor. Comunicación privada
- Rio y Achával. *Geografía de la provincia de Córdoba*. Mapa de mensajerías
- Rio y Achával *Geografía de la provincia de Córdoba*. Vol. II. Buenos Aires. Compañía Sud Americana de Billetes De Banco 1905
- Revista Eclesiástica: AÑO VIII. Mayo 1906. Número 69. Buenos Aires Correspondencia a Arzobispos de Córdoba. Oratorio de San José. Flia. Llanes
- Santucho, Pedro: *Historia del pueblo de Rio I. Artegol*
- Stieben, Enrique: *Toponimia Araucana*
- Taborda Papeles privados familia Taborda

## ***Caminos Históricos de Córdoba***

Tell, Sonia. *Córdoba Rural. Una sociedad Campesina (1750-1850)* Asociación Argentina de Historia Económica

Tell, Sonia: *El registro y la historia de los pueblos de indios de Córdoba entre los siglos XV y XIX*

Vidal Ferreyra Videla. *Del Folklore del Rio Segundo*

Villafuerte, Carlos. *Diccionario de Topónimos Indígenas de Catamarca*

### ***Origen de la palabra Guamacha:***

Guaman: refiere a halcón y la siguiente parte de la palabra: aguada (Diccionario Catamarcano y Diccionario Toponímicos Indígenas Catamarqueños)

Diccionario Comechingón: agua o aguada, terreno bajo

Prof. Reina. Existe una acepción que refiere a apellido de un cacique y familia pero también tres pueblos.

### ***Agradecimientos***

-Taborda, Rosalía

-Molina, Américo

-Aguirre, Claudia

-Dellprato, Martin

-Vasallo, Fernanda

-Personal de Biblioteca y Archivo Legislatura Prov. Cordoba

\*Bárbaro Sandra

\*Parmigiani Miriam

\* Paola Loyola

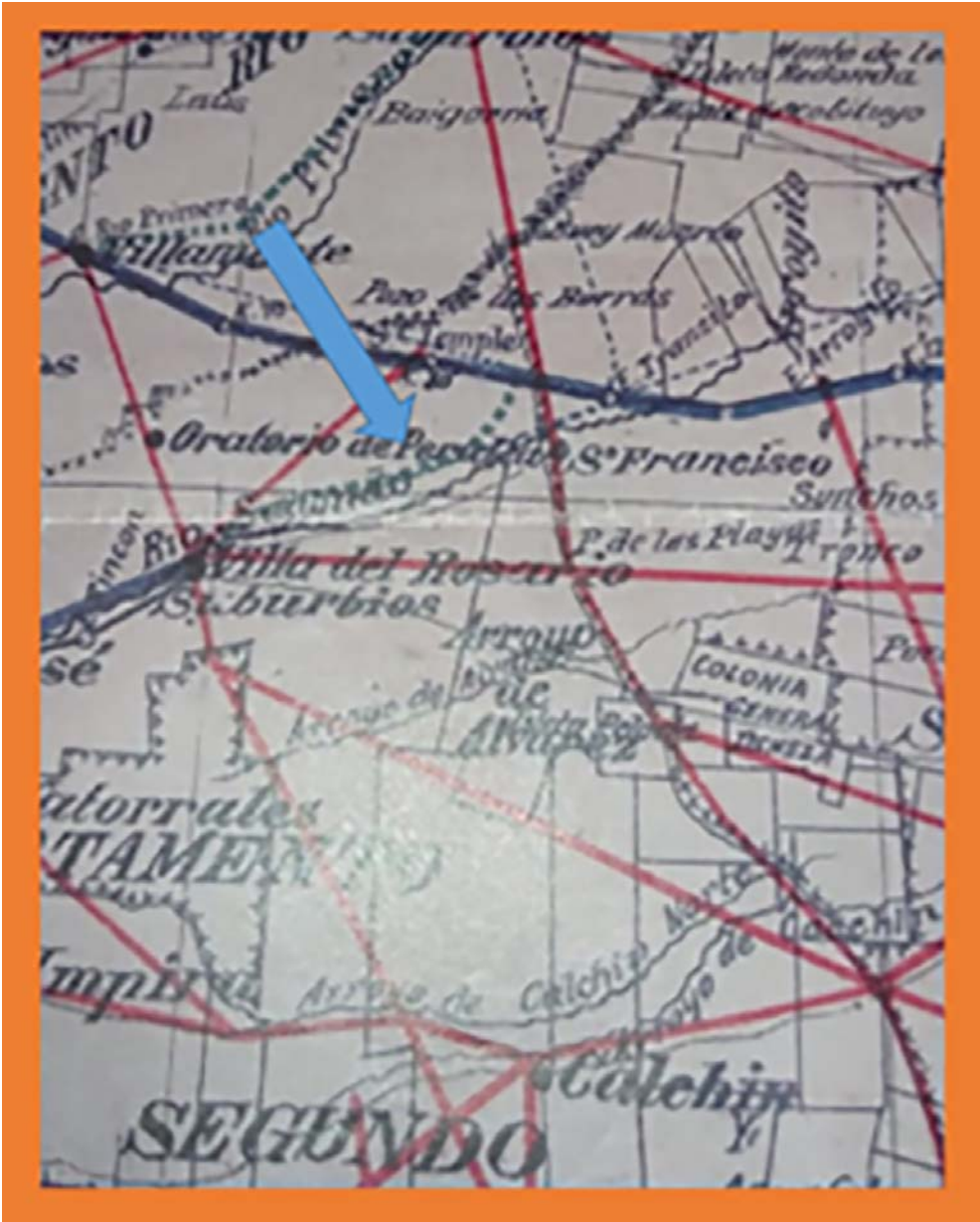
-Biblioteca Mayor UNC

\*Personal de atención al público.

\*Florencia Cian

\*Simón Varela

-Fuentes, Hipólito: baqueano de la zona



Chañar Ladeado. Monigotes

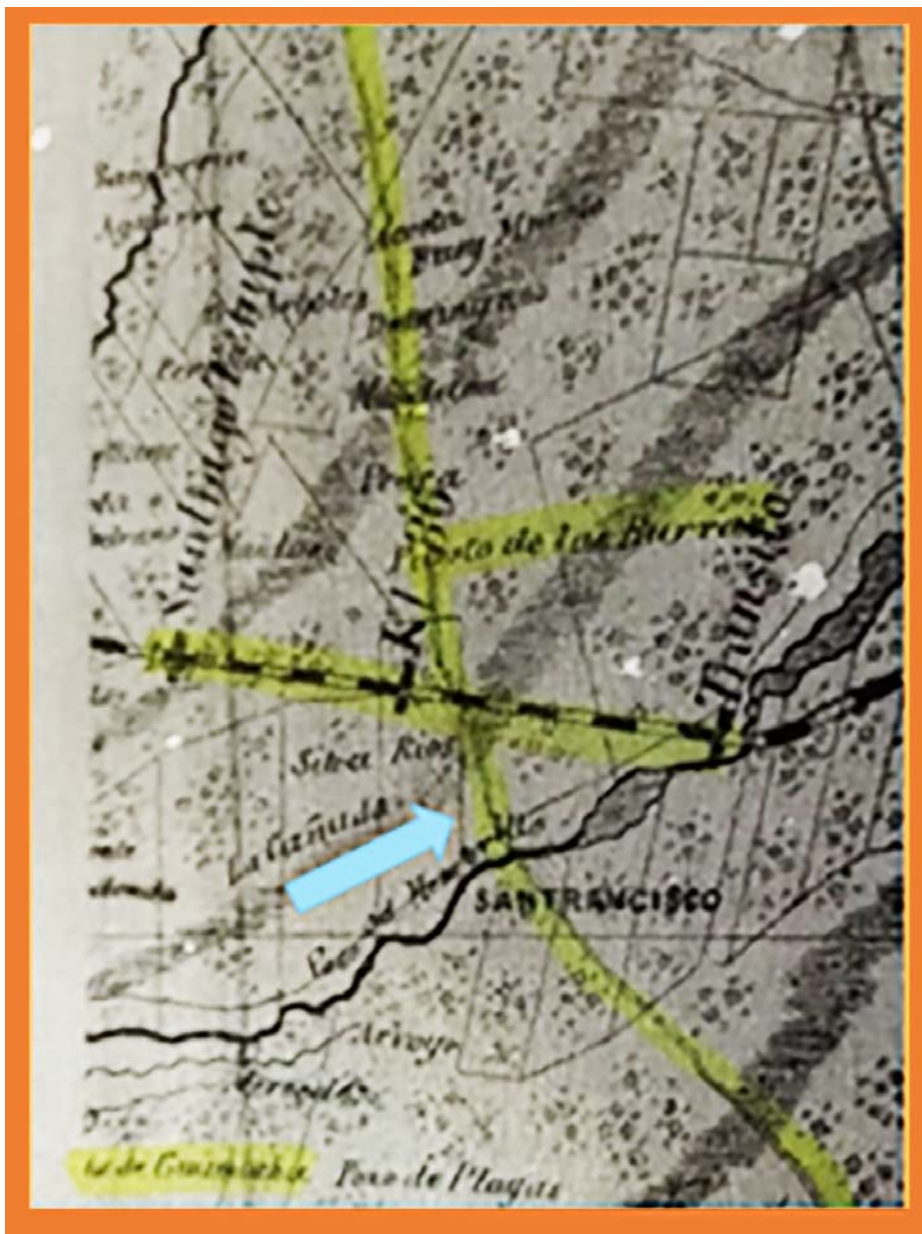
*Caminos Históricos de Córdoba*



Chañar Ladeado (La Represa)



Mensajeria



Ferrocarril Km 86



# **LOS ANTIGUOS CAMINOS DEL ESTE DE CORDOBA Y SU RELACION CON CAUDILLOS, SALTEADORES, MILITARES, Y FUNCIONARIOS AL SERVICIO DE LA CAUSA FEDERAL**

*Por Sergio Ariel Marchetti*

## **Introducción**

Cuando se acallaron los fragores de las batallas de San Roque, La Tablada y Laguna Larga u Oncativo, el vencedor José María Paz ante el caudillo riojano Juan Facundo Quiroga y el ex gobernador Bustos, orientó sus esfuerzos en las tareas de gobierno ya que sus principales enemigos estaban vencidos. A pesar de ello, siempre estaba latente la presión y amenaza militar de una invasión proveniente de Santa Fe con su gobernador a la cabeza.

Como reflejo de defensa ante este escenario inestable, Paz buscó una alianza con las provincias vecinas afines a su causa, el 5 de julio de 1830. De este modo entabló relaciones amistosas con San Luis, Catamarca, La Rioja y Mendoza y más tarde se anexaron San Juan, Salta, Tucumán y Santiago del Estero con quienes se formó un convenio de carácter comercial el 21 de agosto del mismo año. Las mencionadas provincias le entregaron a Paz el supremo poder militar, dando nacimiento así, a la Liga Unitaria del Interior.

Este nuevo contexto político despertó serios recelos en las provincias federales del litoral, Buenos Aires, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe, quienes firmaron el Pacto Federal el 4 de enero de 1831. La guerra civil entre los gobiernos federales y la Liga Unitaria sobrevino inmediatamente. Estanislao López fue designado general en jefe del ejército confederado y fue el principal hostigador de las tropas de Paz por los departamentos del este y sudeste de la Provincia de Córdoba, especialmente en Río Primero, Río Segundo y el Tercero. De este modo, la inmensa llanura de la provincia de Córdoba se convirtió en un teatro de operaciones militares durante dos años.

Mientras el General Paz defendía el territorio de la provincia con su ejército profesional, Estanislao López invadía y atacada por diversos puntos de la geografía cordobesa. Para lograr ese cometido, contó con la especial ayuda de grupos de gauchos locales, quienes llevaban a cabo las tareas de inteligencia y ataques -a la manera de guerrillas- a los soldados unitarios, evadiendo la confrontación total. En este contexto fue que aparecieron en el



## *Caminos Históricos de Córdoba*

paisaje rural de esta vasta región de Córdoba una cantidad importante de caudillos regionales y locales, grandes conocedores del territorio y de sus habitantes, de sus ríos y arroyos, y de una habilidad admirable en el uso del caballo. Se agrupaban desde 3 o 5 paisanos llegando hasta más de 20; y generalmente actuaban bajo las órdenes de un caudillo de mayor rango, como el caso de José Antonio Guevara, natural del Tío, quien respondía políticamente al gobernador santafecino Estanislao López.

En este clima bélico y de lucha por imponer cada bando sus ideas, emergieron estos actores rurales, a los cuales les han prestado poca atención los historiadores. Como objetos de estudio se encuadran dentro del bandolerismo rural, un fenómeno mundial y de antigua data. De acuerdo a los países, se conocen con diferentes nombres. En el ámbito de la llanura pampeana del Río de la Plata, se los llamaba salteadores, facinerosos, montoneros, ladrones, o criminales, según la mirada de la autoridad. Pero como podrán leer más adelante no todos estos personajes encuadraban en tal clasificación, hubo particularidades y excepciones a la regla general.



Estanislao López y José María Paz.

Enemigos políticos que dirimían sus luchas en los caminos del este cordobés.

## **Alejo Luque, el Blanco.**

Existe una leyenda muy difundida que se ha transmitido a través de varias generaciones, la del llamado “Indio Blanco”. Debido a la popularidad que adquirió este personaje de la región este de Córdoba durante el siglo XIX, un paraje de la pedanía Calchín tomó su nombre conocido como “Isleta del Blanco”. La tradición oral recuerda que en la región eran frecuentes los asaltos a carretas y diligencias por parte de un indio llegando incluso hasta proximidades de Villa María. Huyendo de las milicias que lo perseguían, se refugiaba en una isleta o monte de algarrobos en la región de Calchín, lugar que comenzó a llamarse desde entonces Isleta del Indio Blanco o Isleta del Blanco<sup>191</sup>.

No obstante, la leyenda del Blanco deja de ser tal, a la luz de los testimonios documentales existentes que prueban sus correrías y delitos cometidos en todo el este de la Provincia de Córdoba, y que sirven para echar un poco de luz sobre aquel período histórico caracterizado por sangrientos enfrentamientos civiles. Su nombre era Alejo Luque conocido por el apodo de El Blanco, y no era aborígen como se conoce a través de la leyenda popular sino un gaucho al servicio de los caudillos federales, particularmente del gobernador santafecino Estanislao López.

José Alejo Luque nació en el Departamento Río Segundo por el año 1808. Era hijo de Santos Luque y de Lisarda Torres y fue bautizado en la capilla y vice parroquia de la Purísima Concepción del Tío, el 2 de diciembre de 1811, cuando contaba con 3 años de edad. Sus progenitores eran vecinos de Villa del Rosario, contrajeron enlace en 1802 en la capilla parroquial del lugar. Su padre José Santos, era pardo de condición libre; e hijo de Agustín, esclavo al servicio de Mateo Luque, de allí proviene el apellido familiar, y Juana Ferreyra su madre; también parda, libre<sup>192</sup>.

El Blanco comenzó sus incursiones siendo muy joven, alrededor del año 1830. Con tan solo veintidós años de edad ya gozaba de gran prestigio entre el gauchaje de la región. Su carisma de líder, espíritu indomable y carácter bravo, se había forjado al amparo de la libertad infinita que proporcionaba la llanura de la jurisdicción de los ríos Primero y Segundo, y de los tupidos montes que lo abrigaban de sus perseguidores.

Su acción más resonante infligiendo la ley, fue el asesinato del alcalde ordinario de Villa del Rosario José María Álvarez, de tendencia unitaria. Con anterioridad, Álvarez

---

<sup>191</sup> Marchetti, Sergio A. “Apuntes...”, op. cit. p. 104.

<sup>192</sup> AAC, Parroquia de Villa del Rosario, Bautismos, Libro 5 (1795-1812), fo. 303.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

había intentado capturarlo, sin mayores logros. El malogrado funcionario escribió el 7 de junio de 1830 al gobernador Paz informándole de la persecución del Blanco: “...después de una jornada de mas de cinco leguas en que fue perseguido el dia de aller el facineroso Alexo Luque (alias el Blanco) ha logrado este caudillo escaparse en los Montes del Río 1°...”, dejando gravemente herido al juez celador del partido de Villa del Rosario, Eusebio Porcel de Peralta, a quien le llevó el caballo. Añadía Álvarez en su nota: “Tengo informes que entre la Pedanía de Don Tomás Inocensio Bazquez [en Río Primero] es el paradero de este [El Blanco] y demas que le siguen como esta probado por haberse asilado este perberso entre aquellos Montes, alli, creo que handan francamente paseando poniendo mesas de juegos y conduciendo bebidas a las tabernas...”<sup>193</sup>.



Asalto al coche, obra de Francisco de Goya

---

<sup>193</sup> AHPC, Gobierno, Tomo 118, Año 1830, fo. 104.

La pedanía aludida es la Capilla de los Remedios o Paso de Quiroga, pero es probable que el Blanco se ocultara en los espesos montes de la ribera sur del Río Suquía, tal como se referirá más adelante. El asesinato del alcalde Álvarez fue un hecho muy comentado, y es probable que sus causas hayan sido de índole política.

El crimen de José María Álvarez se produjo entre el mes de junio y julio de ese año, ya que día 5 de julio, Toribio Álvarez, hermano de la víctima, y a la sazón juez de alzada del departamento Río Segundo, escribió desde su casa en la Capilla de Moncada al ministro Fragueiro, recusándose de iniciar el sumario ordenado por el Gobernador contra el Blanco, por ser hermano del difunto funcionario<sup>194</sup>. Cinco días más tarde, el 10 de julio, el nuevo alcalde ordinario designado, Luis Peralta, remitió al Gobernador las actuaciones del sumario iniciado contra Alejo Luque<sup>195</sup>.

Cobran gran importancia los testimonios de varios protagonistas o víctimas del sagaz caudillo, como el celador José Santos Zeballos, quien en su declaración testimonial, llegó incluso a describir las características físicas de nuestro personaje, cuando comentó que: *“...fue saqueado en el Paso de la Arena [actual Rincón] que es el lugar de su residencia, el día nueve del presente como a las ciete u ocho de la noche, por unos tres salteadores que no conoce, pero que segun le han informado de las señales del salteador que le llaman el Blanco es este seguramente, por que era blanco flaco, alto; con dos mas... Tomaron para abajo a dicha parte de San Jose [en Costa Sacate], que lo ataron y le amenazaron quitar la vida, sino hacia habrir la puerta de su cuarto... haciendole los cargos que el era el que habia dado parte al Capitan Tisera que andaban siempre por aquellos lugares...”*<sup>196</sup>. A Zeballos le robaron; ropa, aperos, estribos y alhajas.

Otra víctima del Blanco fue el comerciante Domingo Rodríguez vecino de Santiago del Estero, quien declaró que fue asaltado por el Blanco junto a cuatro o cinco acompañantes en las inmediaciones de Toro Ñudo (Santa Fe), robándole una carga de petacas con ropa, telas, ponchos y ochenta caballos con las marcas. Las correrías del Blanco continuaron en los siguientes meses, pero las autoridades del departamento no podían contra su destreza para desplazarse de un lugar a otro, sin ser aprendido.

---

<sup>194</sup> Ibidem, fo. 112.

<sup>195</sup> Ibidem, fo. 118.

<sup>196</sup> Ibidem, Tomo 112, Año 1830, fo. 262.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El 7 de agosto de 1830, José Mercado escribió desde Villa del Rosario al gobernador informándole que había intentado capturar al Blanco sin resultados positivos. Todo comenzó el día 30 de julio de ese año, Mercado fue anoticiado por unos troperos que venían del Tucumán, que Alejo Luque alias El Blanco había salido hasta el Paso de las Tropas en el río Primero con el objeto de venderles bueyes y que junto a ellos llegaron hasta la Cañada de Machado a tres leguas de Villa del Rosario. Puesto en conocimiento de esta situación, Mercado acudió al juez pedáneo Julián Pinto de esos parajes, quien le informó que la morada del Blanco estaba en un lugar llamado “...*la Capilla de Ramallo, a cinco leguas de esa ciudad, tenía su casa y allí una mujer que se tiene robada...*”<sup>197</sup>. Mercado al llegar al lugar fue escuchado por el intrépido gaucho, y con su acostumbrada osadía, emprendió la fuga, dejando en su perseguidor un sabor amargo por el nuevo intento fallido. En la capilla de Ramallo se estableció la primera posta oficial del camino de Córdoba a Santa Fe en 1813, saliendo desde los suburbios al este de la ciudad. Su emplazamiento actual corresponde a la estancia La Arabia, situada sobre el camino de Córdoba a Capilla de los Remedios, en la margen sur del Río Primero o Suquía.

Las andanzas del Blanco continuaron durante septiembre de 1830. Junto a Isidro Olivares mataron a un anciano en unos montes cercanos a Villa del Rosario<sup>198</sup>, hecho que movió a las autoridades provinciales a tomar medidas más enérgicas contra tanta crueldad. De este modo, a principios del mes de noviembre del mismo año por orden del gobernador José María Paz, se ordenó al comandante José Anselmo Pérez desterrar a las familias de los principales caudillos federales del Río Segundo, destinándolas al lugar de Caroya, donde quedaron a disposición del juez pedáneo de ese distrito Manuel Bedoya.

Entre el grupo de desterrados figuraban: Lisarda Torres, madre del Blanco, con dos hijos, aunque por error, se la menciona como su mujer. Junto a ella la secundaban Isabel Rodríguez, mujer de Hipólito Rodríguez, alias el Pollo, con seis hijos, tres sirvientes y un muchacho. Las hermanas de Hipólito Rodríguez, María del Rosario, Clara, Bartola, Angelita, María y Juana, hija de esta última y una sirviente; la mujer de José Ángel Pérez, Martina Madera con dos hijos. Lucía Balquinta con dos hijos, mujer de Manuel Balquinta; y

---

<sup>197</sup> Ibidem, Tomo 118, op. cit., fo. 137.

<sup>198</sup> Ibidem, Tomo 118, op. cit., fo. 144.

Candelaria Suárez con dos hijos y un sirviente, esposa de Salvador Molina, alias el Boyero, para esa época exiliado de la Provincia al igual que Balquinta<sup>199</sup>.

El Blanco perteneció al grupo de gauchos y caudillos federales del interior provincial que combatieron al gobernador de Córdoba, general José María Paz durante los años 1830 y 1831. José Vicente Ferreyra Soaje ha estudiado particularmente este período histórico y sobre los gauchos montoneros de esta parte de la provincia dice: “...*mientras tanto, otras fuerzas irregulares aparecen por el este de la provincia, buscando distraer la atención del ejército de Paz. Son grupos de cincuenta o cien gauchos al mando de caudillos cuyos nombres o apelativos corren en voz baja, de boca en boca y cobran rápida fama entre la población rural. Castillo, Gerardo y Manuel Salvador Molina, el “Boyero”, Felipe y Ramón Lira, Quinteros, D. Hipólito Rodríguez (a) el “Pollo”, Alejo Luque (a) el “Blanco”, se destacan por la audacia que despliegan en los golpes de mano y la celeridad de sus movimientos*”<sup>200</sup>.

Alejo Luque gozó de gran predicamento entre los caudillos federales de esa época. Un incidente ocurrido en casa de las hermanas del prófugo Hipólito Rodríguez, a media legua de Villa del Rosario, así lo demuestra. Sucedió que una patrulla de Paz requisando la morada encontró oculto debajo de una cama a un hombre desconocido en el lugar. Se trataba de Norberto Páez, un desertor de las tropas de Paz, antes del combate de Laguna Larga. “*Ante el requerimiento de sus captores no tardó en confesar –dice Ferreyra Soaje- el 25 de octubre salió de Coronda (Santa Fe), enviado por el capitán José Antonio Guevara, con la misión de explorar los campos, observar los movimientos de la Villa [del Rosario] y conectarse con ciertos elementos de acción, como Alejo Luque (a) el “Blanco”, para regresar con ellos a la provincia limítrofe*”<sup>201</sup>. El mismo autor citado ha caracterizado a Alejo Luque como “famoso por sus fechorías durante y después de concluida la guerra”. Prueba de ello, es el delito informado en diciembre de 1832 por Francisco Froilán Ferreyra al gobernador de Córdoba; el nuevo crimen cometido por los “facinerosos”, Alejo Luque, y sus compañeros Manuel Balquinta y Lorenzo García.

---

<sup>199</sup> Ibidem, fo. 167.

<sup>200</sup> Ferreyra Soaje, José V.: “Historia de Córdoba en la primera mitad del siglo XIX: Las luchas civiles y rol protagónico cumplido por los Reynafé”, Tomo I, Emcor, Córdoba, 1991, pág. 100 y 101.

<sup>201</sup> Ibidem, fo. 160.

## *Caminos Históricos de Córdoba*

El incidente se había originado cuando el 10 de diciembre arribaron a Villa del Rosario, Francisco Vieira y José Javier Cabrera, ambos compañeros y vecinos de Santiago del Estero por motivos comerciales en dirección hacia Buenos Aires. A dos leguas de la mencionada Villa fueron asaltados y saqueados por el Blanco y sus compañeros, dando muerte a Cabrera. En el lugar de los hechos las autoridades encontraron el poncho del Blanco y el sombrero y cuchillo del difunto<sup>202</sup>. No existen mayores noticias de Luque en los años venideros, pero es probable que antes del año 1835, el temible personaje haya fallecido, probablemente muerto a manos de las autoridades, según se advierte en un documento de esa fecha<sup>203</sup>.



La Montonera Federal obra de Charles Henri Pellegrini

---

<sup>202</sup> AHPC, Gobierno, Tomo 128, Letra B, Año 1832, fo. 524.

<sup>203</sup> Ibidem, Tomo 142, Año 1835, fo. 208.

En cuanto al paraje de Calchín conocido como “Isleta del Blanco” se puede ubicar a 4 kilómetros al sudeste del actual pueblo de Calchín sobre la Ruta Provincial N°13. El documento más antiguo en donde se nombra este topónimo, corresponde a una venta de un campo en 1873 propiedad de Juan Agustín Videla quien vendió a Agustín Álvarez, “una suerte de tierras ubicada en la “Isleta del Blanco”, Pedanía Calchín, Departamento Río Segundo”, heredada de su tía Micaela Luque, y que al fallecimiento de Álvarez pasó a su esposa Leocadia Luque de Álvarez. La propiedad estaba atravesada por el camino vecinal de “Villa del Rosario a Corral de Mulas”, en cuyas inmediaciones, se levantaba la famosa isleta o monte del Blanco y la casa de la propietaria Leocadia Luque<sup>204</sup>. Con esta información planteada se desvaneció la antigua leyenda, para erigirse en relato histórico del largo proceso de luchas civiles.

### **Manuel Balquinta.**

Fue uno de los compañeros de Alejo Luque en sus aventuras y atracos por los caminos y campos de los ríos Primero y Segundo. Perdió a sus padres a temprana edad, por lo que en ciertos documentos figura como huérfano, y en 1823 casó en Villa del Rosario con Lucía Balquinta<sup>205</sup>. Falleció en 1834 siendo sepultado en el cementerio de la capilla de dicha población. Al anotar la partida de defunción, Fray Alejo Ruiz dejó asentado que “murió desgraciadamente”<sup>206</sup>; aunque no dio mayores detalles se podría inferir que falleció de manera violenta; y muy joven, del mismo modo que Alejo Luque.

### **Hipólito Rodríguez, el Pollo.**

Otro actor indispensable de esos años y bastante alejado de la vida que llevó El Blanco y sus compañeros, fue Hipólito Rodríguez, quien fue propietario de una tropa de carretas; es decir poseía un oficio estable, y era popularmente conocido con el mote de El Pollo.

La familia de Rodríguez hacía varias generaciones que residían en el distrito del Río Segundo. Sabemos que, por lo menos en la primera mitad del siglo XVIII su abuelo paterno Andrés Pérez moraba en las inmediaciones de la capilla de los Ranchos, y que hacia 1742 bautizaron una niña llamada Thomasina Pérez, hija de Andrés Pérez y de Ana María

---

<sup>204</sup> ADGC, Río Segundo, Mensura Administrativa, N° 14, Año 1884.

<sup>205</sup> AAC. Parroquia de Villa del Rosario, Libro de Matrimonios, (1795-1938, fo 190)

<sup>206</sup> *Ibidem*, Libro de Defunciones (1795-1838), fo 233.



Machado. Entre esa fecha y 1750 fueron bautizados varios hijos, entre ellos el padre de Hipólito Rodríguez llamado también Andrés, quien contrajo enlace en 1769 en la parroquia de los Ranchos con Cándida Rodríguez, hija de José Rodríguez y María Suárez.

Pero, el dato que más nos interesa saber corresponde al matrimonio del Pollo Rodríguez, acaecido el 8 de junio de 1795 en la capilla parroquial de Villa del Rosario. Su esposa fue Jacinta Liendo coheredera de la estancia de los Matorrales, emplazada en la Pedanía del mismo nombre. Cabe aclarar el asunto del apellido paterno Pérez, que en cierto momento no determinado lo trocó por el apellido Rodríguez de su madre.

La primera noticia de una acción pública de Rodríguez, lo sitúan en los meses posteriores a la Revolución de Mayo de 1810. La Primera Junta de Gobierno decidió entonces, formar y aumentar una biblioteca pública que había sido creada unos años antes en Buenos Aires. La idea fue ampliar el fondo bibliográfico con los libros que existían en las bibliotecas particulares de los contrarrevolucionarios cordobeses fusilados en Cabeza de Tigre. Y, por otro lado, la misma Junta de Gobierno decidió reubicar todos los libros de la biblioteca jesuítica que existían en la Universidad de Córdoba.

Fueron trasladados hacia Buenos Aires diez cajones de libros que versaban sobre diversas temáticas; sumaban 659 títulos que equivalía a 1.129 volúmenes. El primer viaje con destino a Buenos Aires fue conducido por Juan Tomas Martínez el 7 de noviembre de 1810, constituyendo el envío más importante en cuanto a la cantidad de ejemplares enviados. La segunda carga ocurrió el 3 de diciembre del mismo año, constaba de un solo cajón y fue transportado por José Paz. La tercera remesa, también de un cajón, se concretó en el mes de abril de 1811 y fue conducida por la tropa de carretas de Hipólito Rodríguez; concluyendo el traslado de tan preciada biblioteca, el 31 de marzo de 1812 la tropa de Paz quien llevó el décimo cajón<sup>207</sup>.

Meses más tarde continuaron los encargos de servicios de transporte brindados por Rodríguez al primer gobierno patrio, vinculados a la causa de la Independencia y a la guerra mantenida contra los españoles en el frente norte. La labor más digna de recordar fue la provisión de materiales para la fábrica de pólvora establecida en la ciudad de Córdoba;

---

<sup>207</sup> Page, Carlos A. “La librería jesuítica. Historia del expolio de un emblemático patrimonio cultural de Córdoba”, en: ASPELL Marcela, PAGE Carlos, Comp. La Biblioteca Jesuítica de la Universidad Nacional de Córdoba, Ediciones Eudecor, 2000, p. 31, 32.

que, junto a la fábrica de armas que se montó en la estancia de Caroya, constituyeron el principal foco de suministro de armamento demandado por los ejércitos patrios.



La captura del general Paz, óleo de Francisco Fortuny

En ese sentido se inscribe la información enviada por el funcionario porteño Nicolás de Herrera, a las autoridades cordobesas el 11 de julio de 1812 por la cual remitió a la ciudad de Córdoba una cantidad importante de material destinado a la fábrica de pólvora dirigida por Diego Paroissien consistente en 34 tachos y 42 tachos, de azufre y de salitre respectivamente, que habían sido transportados en carretas propias de Hipólito Rodríguez y escoltado por el alférez de dragones ligeros del Perú, Ildelfonso Antonio Álvarez. El precio que se le pagó al tropero por cada flete de carreta fue de 55 pesos cada una.

A los pocos días, el 13 de julio el mismo funcionario le escribió nuevamente a sus pares cordobeses, expresando “...que el Director de la fábrica de pólvora don Diego Paroissien ha entregado a don Ypolito Rodríguez dueño de la tropa de carretas en que se

## *Caminos Históricos de Córdoba*

*conducen los utiles para dicha fábrica 18 pesos por la conducción hasta esta ciudad del subteniente don Yldelfonso Antonio Álvarez encargado del cuidado dichos utiles en cuya virtud dispondrá que por esa Tesorería se reintegre al señor Director la expresada suma*<sup>208</sup>. El documento fue rubricado también, por Feliciano Chiclana, Martín de Pueyrredón y Bernardino Rivadavia.

El censo provincial de 1813, ubicaba a Hipólito Rodríguez residiendo en Villa del Rosario, probablemente en el área rural; tenía 41 años de edad, y de profesión tropero. Junto a él vivían sus hijos Juan, de 14 años, estudiante; Juan Crisóstomo, de 2 años, y Teresa Liendo de 66 años, soltera y de profesión hilandera, probablemente se trataba de una cuñada o tía de su esposa Jacinta. También se registró al esclavo Nicasio Rodríguez, de 25 años, encargado de las tareas del campo. En cercanías de su casa habitaban sus padres Andrés Pérez y Candelaria Rodríguez<sup>209</sup>.

Hacia 1818, Rodríguez desempeñaba la función de juez pedáneo provisorio de Villa del Rosario. Según solicitud planteada por los vecinos de esa población al Cabildo el 30 de marzo de aquel año, sus miembros trataron el tema, pero rechazaron su confirmación en el cargo porque el postulante no sabía leer ni escribir, y el buen nivel de instrucción constituía un requisito indispensable que establecía el Reglamento de Jueces Pedáneos, quedando pendiente la nueva designación. No obstante ello, los cabildantes reconocieron los servicios públicos prestados por Rodríguez al Gobierno Provincial, en el siguiente párrafo: “...*que con respecto al conocimiento inmediato que tenía del desempeño sin igual en los encargos que se le hacían por parte del Gobierno sobre asuntos del servicio de la Patria, y adhesión del gobierno del orden...*”<sup>210</sup>. La cuestión se cerró el 8 de mayo de 1818, cuando el Cabildo nombró de manera definitiva como juez pedáneo de Villa del Rosario a Domingo Luque, en reemplazo de Rodríguez.

Una intensa actividad desplegó Rodríguez por los caminos cordobeses, entre 1818 y 1819, principalmente cuando el general Manuel Belgrano instaló sus hombres del Ejército del Norte en Villa de los Ranchos o del Rosario, y fue obligado a participar de las guerras civiles. Hipólito Rodríguez fue nombrado proveedor general de las tropas auxiliares de la

---

<sup>208</sup> AHPC, Gobierno, 1812, Tomo 34, Leg. 16.

<sup>209</sup> AHPC, Censo de 1813, fo. 488, 498.

<sup>210</sup> Archivo Municipal de Córdoba. Actas Capitulares. Libro Cuadragésimo Noveno, Córdoba, 1968, p. 125, 131, 133.

Provincia de Córdoba con sede en Villa del Rosario, cuya misión era coordinar diversos auxilios -especialmente de hacienda vacuna y caballos- a las columnas de soldados que provenían del Alto Perú, o a aquellos que marchaban desde Buenos Aires al norte argentino. Desde el camino de las Tropas hasta el Camino Real al norte o el camino de Córdoba a Santa Fe, fueron dominados por el Pollo Rodríguez, y sus carretas.

En 1822, Rodríguez apareció censado en el “*Cantón de la Villa del Río Segundo*” junto a las principales familias y funcionarios. Figuraba con 50 años junto a sus hijos Pablo de 25, Crisóstomo de 12 años, y una gran cantidad de personal de servicio entre adultos y niños, compuesto por 27 personas, la mayoría eran pardos y llevaban el apellido Rodríguez, y de condición, libres, libertos o esclavos<sup>211</sup>.

Durante el Gobierno de Juan Bautista Bustos fue un fiel servidor de la causa federal. En la reorganización general de las milicias de la provincia de Córdoba en 1825, Rodríguez dirigió una compañía de milicianos, que actuó en la defensa de una invasión indígena por el Río Primero<sup>212</sup>.

Posteriormente, en 1826 Bustos reorganizó las comandancias de la Frontera de Córdoba. En cuanto a la comandancia del Tío en la Frontera del Chaco fue designado comandante general Nazario de Sosa. El 1º Escuadrón estaba comandado por Hipólito Rodríguez que a su vez lo integraban la 1ª Compañía con asiento en el Tío, compuesta de 165 soldados. La 2ª Compañía con sede en Arroyito con 97 hombres, y la 3ª Compañía perteneciente a San Francisco con 82 milicianos<sup>213</sup>.

Es probable que, por los constantes servicios militares prestados en la frontera por Rodríguez, haya descuidado su negocio de transporte de mercaderías y caído en dificultades económicas, ya que en 1825 denunció unas tierras despobladas que distaban como a diez leguas al este de Villa del Rosario. El expediente quedó paralizado por un conflicto con un

---

<sup>211</sup> AHPC, Censo de 1822.

<sup>212</sup> Gonzalez, Marcela B. Las deserciones en las milicias cordobesas 1573-1870, Centro de Estudios Históricos, Córdoba, 1997, p. 271.

<sup>213</sup> *Ibíd.*, p. 278. Por otro lado, el 2º Escuadrón estaba cargo de Ramón Frontera y comprendía a los milicianos del Villa del Rosario, Matorrales y Capilla del Pilar. El 3º escuadrón lo dirigía Camilo Isleño en el cual se agrupaban los milicianos de Santa Rosa, Timón Cruz y Latis. El 4º Escuadrón a cargo de M. Fernández también del Río Primero, agrupaba los hombres de Gualchara, Paso de Quiroga y Capilla de los Remedios, y un grupo de Cívicos completaban el cuerpo de milicianos compuesto por 50 personas, totalizando 12 compañías.

colindante al momento de mensurarse las tierras, lo cual motivó en 1828 que Juan Manuel de Castro en su calidad de apoderado de Rodríguez escribiera al gobernador reclamando la rápida adjudicación del campo. Señalaba Castro que: “*V. S. pido y suplico que atendiendo a la razones apuntadas y pobreza en que se haya el presente dicho mi representado con una numerosa carga de hijos, que alimentar y educar usando de sus altas facultades se digne cometer la gracia que se solicita del enunciado terreno, como en remuneración de los servicios que ha prestado al Estado mi poderdante...*”.

Finalmente, el trámite quedó concluido el 15 de abril de 1828 con la firma del gobernador Bustos mediante decreto por el cual se concedió el campo señalado en forma de merced, “*en justo compensatorio de sus servicios*”, concluyó el mandatario provincial<sup>214</sup>.

### **Salvador Molina, el Boyero.**

Siguiendo con los protagonistas de esta reseña, otro importante caudillo de la misma época al servicio de los gobiernos federales, fue Manuel Salvador Molina, conocido popularmente con el sobrenombre de “El Boyero”. Era oriundo de Río Cuarto, y prestó servicio militar en la frontera del Este durante largos años. Contrajo matrimonio con Candelaria Juárez el 7 de agosto de 1820, en la Capilla de Moncada, una de las vice parroquias del Curato del Río Segundo. En ese tiempo ostentaba el rango de Subteniente de la Compañía de Dragones de la Frontera del Chaco o del Tío<sup>215</sup>. Según nos informa el Censo de 1822, Molina residía con su familia en las inmediaciones de dicho templo rural, pues en el mismo lugar se empadronó a Pastor Moncada, su familia y personal de servicio, dueño por esa época de la vieja capilla construida por Vicente Moncada en el siglo XVIII<sup>216</sup>.

Un suceso que involucró a Molina, se remonta al 7 de mayo de 1830 cuando las milicias del departamento apresaron en el lugar de Las Lomas, -inmediato a Sacanta y al sur de Arroyito-, a un muchacho llamado Manuel Moreyra vecino natural de Arroyito. Puesto a disposición de las autoridades, declaró que el día 30 de abril salió del Monte de José Ñudo (Santa Fe), formando parte de la partida comandada por el caudillo cordobés José Antonio Guevara quien se dirigió con 25 hombres al lugar de Las Varas, y que Salvador Molina, con una partida de 40 hombres tomó rumbo para el Río Tercero armados con

---

<sup>214</sup> Marchetti, Sergio, op. cit. p. 27,28.

<sup>215</sup> AAC. Parroquia Villa del Rosario, Libro de Matrimonios (1871-1846), fo 26.

<sup>216</sup> AHPC, Censo de 1813.

sables y tercerolas. Ambos caudillos eran enviados por el gobernador santafesino Estanislao López con el objeto de robar y llevar ganado y caballada en la Punta del Agua del arroyo de Calchín, y su prolongación hacia el Este llamada Cañada de Sacanta, y que para esa fecha ya habían reunido 17 caballos.

El punto de encuentro y reunión de la hacienda sustraída a los vecinos de esos parajes era en el lugar de Las Varas. Moreyra al regresar hacia Arroyito junto a cuatro compañeros fue capturado por las fuerzas de Paz. Durante el mes anterior los mismos caudillos federales habían asaltado la estancia de Tiburcio Álvarez y el ganado robado fue vendido públicamente en la Plaza de Santa Fe<sup>217</sup>.

Con la caída del Gobierno de Paz, Salvador Molina retornó desde Santa Fe a Córdoba, y durante casi toda la década del 30<sup>o</sup> ocupó diversos cargos militares en las milicias de la frontera del este o del Tío. Nos detendremos en algunas acciones del caudillo y militar riocuartense. Hacia finales del mes de junio de 1833 las autoridades militares de la frontera encomendaron una misión al por entonces comandante Salvador Molina, para que persiguiera a un grupo de indios invasores del Chaco que habían llegado a robar hacienda en unos campos bastante cercanos a Villa del Rosario, como a 7 leguas de distancia.

Molina emprendió la persecución el día 30 de julio de ese año. En el reconocimiento que hizo de los campos de Calchín, encontró a dos milicianos muertos; pero no pudieron hallar a los culpables, ya que habían emprendido su regreso hacia sus territorios de Santa Fe. El Boyero tomo algunas medidas por su cuenta para dejar vigilada la misma zona rural, ante la amenaza del regreso de los invasores, y de esta manera le informaba y solicitaba autorización al Gobernador de Córdoba: *“Dando un paso en veneficio de este vecindario, y dejar reguardado el ganado lanar del Estado que tengo a mi cargo he dispuesto dejar en el lugar de la India Muerta como entrada precisa del Enemigo a Calchin, un destacamento de veinte y cinco hombres al cargo de un buen oficial...”*<sup>218</sup>. Un día más tarde, el juez de alzada Bruno López, solicitó al gobernador que se refuercen los controles en la frontera, especialmente en los fuertes del Garabato y de Las Víboras<sup>219</sup>. El puesto de observación que estableció Molina en la India Muerta, era un campo atravesado por el Camino de los Santiagueños, en el confín sudeste del Departamento Río Segundo. Si referenciamos dicho paraje con la actualidad, el mismo quedaría situado al norte de la localidad de Pozo del Molle.

---

<sup>217</sup> AHPC, Gobierno, Tomo 118, Año 1830, fo. 89.

<sup>218</sup> Ibidem.

Al riesgo de las invasiones de los originarios del Chaco y los constantes auxilios a los soldados destacados en la frontera, muchos pobladores del departamento sufrieron serios perjuicios a sus economías familiares cuando se robaban sus haciendas, principal fuente de sustento. Sobre este asunto se quejó el pedáneo de Calchín, José Ramón Pérez ante el gobernador Reynafé el 7 de enero de 1834, cuando le informó de los robos “...*infinitos que diariamente estan habiendo en el cuartel de mi cargo*”, por lo cual le solicitó que administrara alguna medida para evitar estos inconvenientes, además de: “...*cuatro sables, dos tercerolas, uno o dos paquetes de municiones para armas al Juez Sustituto y Zeladores, para perseguir a los ladrones, que arrean considerables asiendas de todas clases para el Tio o Arroyito y San Francisco; por que de lo contrario sin duda se despoblara este vecindario; pues estan sufriendo mas perjuicios de la gente esta, que de los Indios del Chaco*”<sup>220</sup>. Es decir, que también aumentaron considerablemente los conflictos entre pobladores de parajes cercanos, además del problema histórico con los indios chaqueños. Este escenario deja entrever, que no todos los robos de hacienda pueden inculpárselos a los grupos de gauchos organizados con fines políticos.

Durante el mismo año 1834, en el mes de marzo irrumpieron algunos indios del norte en la estancia de la India Muerta, llevándose la caballada de un vecino del lugar, llamado Agustín Torres. El suceso fue comunicado por el celador Mateo Ludueña al coronel y comandante Salvador Molina, quien marchó a ese lugar con su milicia dando parte inmediatamente al coronel Camilo Isleño y al Comandante General de la Frontera del Chaco. En la persecución que emprendió Molina contra los indios, pudo determinar que eran dos individuos, quienes huyeron con los caballos robados hacia el lugar de la Playosa y también encontró en el paraje de Yuto, dos caballos en que se conducían los invasores, pero no pudo seguirles el rastro, regresando con su compañía a Villa del Rosario<sup>221</sup>.

Para el mes de enero de 1836 un grupo de indios invadió el paraje del Quebracho -en cercanías de la actual localidad de Pozo del Molle-, según comunicó José Hilario Peralta al comandante Molina. Al llegar al lugar, el Boyero y sus milicianos se encontraron que la noticia era falsa. Según se creía, había sido difundida para hacer huir al vecindario de esa zona con el objeto de robarles sus ganados y bienes. Desde el vecino paraje del Hinojito,

---

<sup>219</sup> Ibidem.

<sup>220</sup> Ibidem, Tomo 138, Año 1834, fo. 494.

<sup>221</sup> Ibidem, fo. 504, 505, y 507.

Molina libró un oficio al juez pedáneo de Los Zorros para que castigue al autor de esta noticia falsa, “...para que no vuelva alborotar este pobre becindario”<sup>222</sup>, ya que se creía que desde ese lugar provenía el autor de la falsa noticia.

Estos parajes rurales, llamados Quebracho y el Hinojito, eran surcados por el antiguo Camino de los Santiagueños, una ruta que nació de manera espontánea, seguramente para aminorar distancias por parte de comerciantes y viajeros desde Santiago del Estero con rumbo a Santa Fe y Buenos Aires. Fue tal su importancia que cuando en 1859 se dividió el Departamento Río segundo y se creó San Justo, se tomó como divisoria territorial la huella de esta vía de comunicación. Otros parajes cercanos eran El Taco y Corral de Mulas; en este último se estableció un servicio de mensajería desde Villa del Rosario, hacia fines del siglo XIX.

Un gran reconocimiento para Molina surgió en 1838, cuando el 6 de agosto de aquel año, -y fundado en los méritos y largos servicios prestados en la frontera-, el gobernador Manuel López lo designó Comandante General de la Frontera del Chaco. Por entonces, Molina exhibía el cargo de Teniente Coronel del Regimiento de Milicias del Río Segundo<sup>223</sup>.

Como complemento del texto que venimos desarrollando, diremos que durante la misma época actuaron otros personajes prófugos de la justicia, aunque de no tanta resonancia como los casos antes narrados. Entre ellos, tenemos presente a Pío Ferreyra, alias Patabola, natural del Río Primero; Santos Gigena, apodado el Sarco, y su compañero Vicente Peralta, ambos oriundos del Río Segundo, y Alberto Gómez, alias Frito. También coexistieron junto a los anteriores, gauchos oriundos de otros partidos que cometieron diversos delitos en la región del Río Segundo; tal el caso de Norberto Rodríguez, conocido con el sobrenombre de Agonía, quien fue apresado en el Oratorio de Peralta en 1836.<sup>224</sup>

---

<sup>222</sup> Ibidem, Tomo 148, Año 1836, fo. 7, 8 y 12.

<sup>223</sup> AAC, Libro de Títulos Civiles y Militares 1826-1849.

<sup>224</sup> AHPC, Gobierno, Tomo 128, Año 1832, fo. 464, 544; Tomo 134, Año 1833, fo. 570; Tomo 148, Año 1836, fo. 99).



## Caminos Históricos de Córdoba



Batallas, parajes y caminos mencionados en este artículo.

## **A modo de conclusión:**

En el corto período estudiado, casi todos los caminos de la vasta región del este y noreste de Córdoba, fueron portadores de alguna acción de los grupos de gauchos o salteadores que irrumpían sorpresivamente sobre los viajeros, comerciantes y militares.

Aunque cada caudillo tenía características propias en su accionar, tanto personales como de liderazgo, en correspondencia con las tareas que debieron cumplir, sean éstas de índole militar, comercial o como funcionarios, todos ellos respondían al ideario político del federalismo, de cuño cordobés o santafecino.

Algunos fueron esencialmente salteadores y bastantes crueles como el caso de Alejo Luque y Manuel Balquinta; otros en cambio, tenían una carrera militar y sus conocimientos y experiencia en el medio rural lo pusieron a disposición de la causa, tal es el caso del comandante Salvador Molina.

Un caso especial es el de Hipólito Rodríguez, un personaje más complejo y multifacético, quien según algunos de sus contemporáneos tenía muy buena reputación entre la comunidad en donde residía. Comenzó con su oficio de tropero prestando servicios a la causa de la Independencia Nacional, con importantes auxilios a los ejércitos patrios. También fue juez pedáneo sustituto, respetado caudillo que combatió contra el gobierno de José María Paz, y comandante de las milicias de un escuadrón con sede en Villa del Rosario.

Para profundizar sobre las vías de comunicación mencionadas en este trabajo, las clasificaremos de acuerdo a su escala territorial y funciones básicas. En primera instancia tendríamos una escala interprovincial, con funciones mixtas (militares, comunicación, comercial), como el Camino de las Tropas, el camino de las postas de Córdoba a Santa Fe y el camino Real de Córdoba a Santa Fe. Una escala interprovincial con función solo comercial como el camino de los Santiagueños. Otra ruta vecinal o regional con exclusivo uso militar como el camino de los fuertes al norte del Tío, y otra categoría vecinal utilizada para comunicaciones postales y transporte de personas como el camino vecinal de Villa del Rosario a Corral de Mulas.



# MÚLTIPLES MIRADAS EN TORNO AL ANTIGUO CAMINO REAL: EL APORTE DE LOS CONGRESOS DE CAMINERÍA HISTÓRICA<sup>225</sup>

*Por Karina Clissa*

*Universidad Católica de Córdoba*

*Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*

*Instituto de Estudios Históricos (IEH) (CEH-CONICET)*

## **Introducción**

En la provincia de Córdoba, Argentina, existe una propuesta turística y cultural que se ha convertido en uno de los mayores atractivos para los visitantes. Se trata del “antiguo Camino Real”, una ruta histórica que durante la época colonial fue la principal vía de comunicación y comercio entre diferentes poblados de la región del Río de la Plata y el Alto Perú. Esta ruta permitía la circulación de personas y bienes, conectando las zonas productoras de metales con la agricultura, la ganadería y las artesanías<sup>226</sup>.

El objetivo del presente trabajo es brindar un panorama en torno a este tema a través de los diversos trabajos que se expusieron y luego se publicaron en una reunión científica que tuvo y todavía tiene como foco central el estudio en torno a los caminos. Por tanto, se procurará rescatar el conocimiento del mundo académico, mediante los trabajos que han tenido a este antiguo camino real como principal foco de atención y cuyas publicaciones se encuentran reunidas en los 5 volúmenes que condensan las ponencias presentadas en el Congreso Provincial de Caminería Histórica, que se viene llevando a cabo desde el año 2014.

---

<sup>225</sup> Una versión preliminar del presente artículo fue presentado y expuesto en el marco del IX CONGRESO PROVINCIAL DE CAMINERÍA HISTÓRICA, III Nacional y II Internacional. “Por los caminos del turismo”. 11, 12 y 13 de noviembre de 2022.

<sup>226</sup> Yanina Mabel Nillia (2018) “El Antiguo Camino Real y la importancia de la cría de ganado mular. El caso de Fraile Muerto”. En Ferreyra Bertone, Carlos Alfredo; Rüedi, Rubén Santiago y Vassallo, María Fernanda. Caminos Históricos de Córdoba. Siglos XVI al XX. Río Primero: APHA, Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenusa, Suquía y Xanáes, pp. 191-202.

## **1. Entender la importancia del Camino Real**

Como hilo conductor de este relato se utiliza el Camino Real, que es conocido así porque a través de él se inició la consolidación de la población y la implantación de una cultura particular en este territorio, que ha quedado como legado histórico. Este camino conecta poblados, paisajes y comunidades que son testimonios de lo aborigen, de la conquista española, de importantes huellas del siglo XIX y de su estado actual.

En la zona del Norte cordobés, la colonización hispánica penetró en el actual territorio provincial, generando una serie de asentamientos cuyas primeras funciones fueron postas, capillas y estancias. Con el tiempo, estas estructuras territoriales se convirtieron en centros relativamente cercanos que se localizaron en tres ejes fundamentales que convergen en un vértice en la ciudad de Córdoba.

Los españoles buscaban un nexo que vinculara las áreas mineras del Alto Perú, en especial Potosí, con un puerto que llevara más directamente a España. La fundación de Córdoba lograría ser así este punto estratégico de enlace de rutas que conduciría de forma más directa hacia el Río de la Plata (Goytia, 2005)

Como señala Rosas Moscoso (2005):

*“El rescate de itinerarios persistentes al paso del tiempo implica no solamente una tarea de investigación histórica sino también una indagación de carácter antropológico, sociológico y de mentalidad colectiva. En ese sentido, existen vistosos itinerarios que rescatan procesos con raíces profundas en el pasado y con manifestaciones complejas y concretas en el presente; pero también, mas allá de las evidencias que saltan a la vista, existen itinerarios que permanecen latentes en el sentir de las sociedades involucradas y que se sustentan en procesos de larga duración en los que la documentación y la evidencia histórica surge con facilidad. Lo interesante de estos itinerarios latentes es que con su persistencia mantienen sensibilidades y voluntades que buscan rescatarlos y reactivarlos a pesar del paso del tiempo (p. 1).”*

La región de Potosí, ubicada en el corazón de la producción minera peruana, encontró en la producción textil del Tucumán un mercado abierto para sus productos. La ruta comercial que se estableció para satisfacer la demanda de la región partía desde Córdoba, atravesaba Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Salta y Jujuy, para finalmente llegar a la importante ciudad minera.

La definición de un eje predominante de comercio entre Lima y Potosí determinó la necesidad de capacidad de fuerza y capacidad de carga para el transporte de productos por zonas quebradas y de difícil tránsito. En este sentido, las mulas se convirtieron en la solución ideal para superar estos obstáculos y transportar los productos de manera eficiente y segura (Rosas Moscoso, 2005, p. 3).

En sentido estricto el Camino Real consistió en un sistema de carreteras construido por la Corona Española en los territorios que conquistaron, tanto en España como en América. Estos caminos eran más anchos de lo normal para permitir el paso de carros, caballos y otros animales de carga que se usaban en la época. En América, los españoles aprovecharon los caminos ya existentes y los mejoraron para facilitar el comercio y la comunicación. Además, estas carreteras eran seguras y estaban equipadas con postas que ofrecían alojamiento y descanso a los viajeros y a sus animales. También se desarrollaron Estancias Jesuitas a lo largo del Camino Real. El Camino Real fue así considerado como una importante infraestructura que facilitó el comercio y la comunicación entre diferentes regiones, y sigue siendo en la actualidad una parte importante de la historia y la cultura de América Latina (Mansilla, 2017, p. 11).

## **2. El Camino Real y su presencia en los Congresos de Caminería Histórica**

Desde hace algún tiempo, se celebra de forma regular y sostenida una reunión científica centrada en la Caminería Histórica, en la que se han discutido diversos temas relevantes. La iniciativa para unir a diferentes historiadores de la provincia en el estudio y difusión de la historia de los caminos de Córdoba y del país partió del historiador y escritor cordobés Rubén Santiago Rüedi. Desde los primeros senderos indígenas hasta las modernas autopistas y líneas aéreas, todos los medios de transporte que han recorrido y recorren nuestro país fueron investigados y documentados. En 2014, estas investigaciones encontraron un espacio para difundir y recuperar el Patrimonio Histórico Nacional a través de los Congresos Provinciales de Caminería Histórica. Con el tiempo, el evento se expandió a nivel nacional e internacional y se desarrolló año tras año en diferentes localidades con la participación de decenas de conferencistas que compartieron su conocimiento sobre el entramado de comunicaciones que forman parte de la historia argentina. El objetivo principal fue integrar a los historiadores en el estudio y relevamiento de los caminos, con el fin de continuar

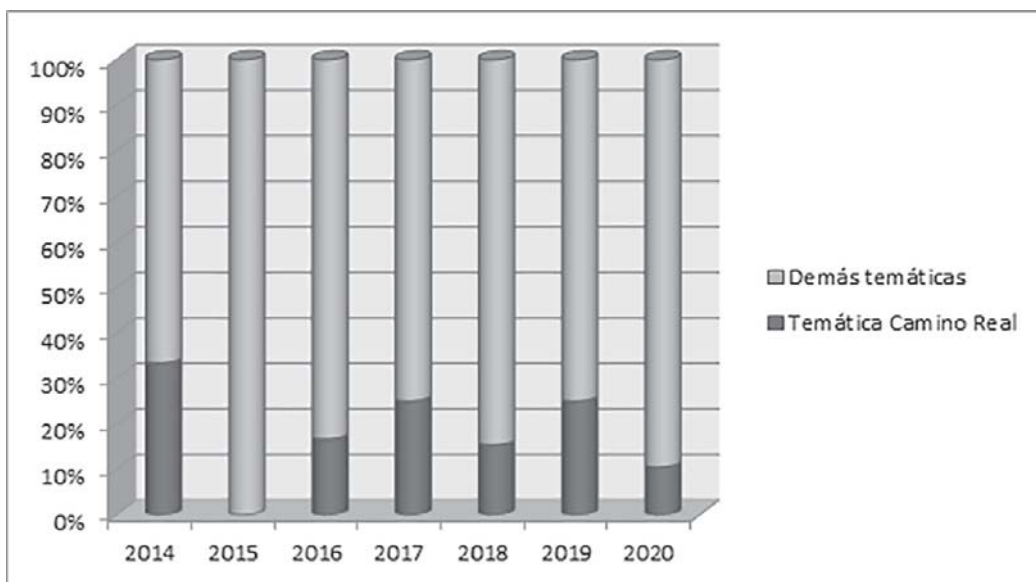
trabajando en la recuperación y difusión del patrimonio histórico. Para este trabajo específico, se ha seleccionado el tema del Camino Real, que ha estado presente prácticamente desde el inicio de estas reuniones. Con el objetivo de analizar de forma objetiva y eficaz lo que se ha compartido en cada reunión y lo que se ha publicado posteriormente, se ha iniciado una búsqueda de indicadores métricos apropiados. El uso de estos indicadores permite conocer la estructura y el comportamiento de las áreas o disciplinas científicas, así como realizar comparaciones entre diferentes regiones o países. Las publicaciones que se generan a raíz de estas reuniones representan una evidencia verificable de los aportes realizados al desarrollo de la ciencia en un territorio determinado y permiten reconocer los logros alcanzados y el conocimiento adquirido hasta el momento. Su impacto se puede visualizar a nivel institucional, local o nacional. Por lo tanto, el estudio que se propone aquí consiste en abordar la literatura generada por una reunión científica como un sistema complejo e interrelacionado que involucra múltiples perspectivas y aproximaciones al tema en cuestión (Vallejo Murcia, 2014).

### ***2.1 Aproximación cuantitativa***

En primer lugar, se ofrece a continuación un análisis estadístico de lo que ha representado el tópico en cuestión en el marco de una reunión científica que se viene llevando a cabo desde 2014, de modo ininterrumpido y donde se ha podido verificar la relevancia del tema del Camino Real. Para ello, se seleccionaron aquellos trabajos expuestos y finalmente publicados en los primeros cinco tomos que salieron a la luz, con especial atención a aquéllos en los que el término “Camino Real” figuraba en el título, ya que se consideraba que en los mismos se podría hallar mayor profundidad en el tópico en cuestión. Sin duda, esto supone reconocer que podría haber otros trabajos en los que se trató el tópico de manera tangencial o ilustrativa, pero que no fueron considerados en términos cuantitativos.

**Gráfico 1**

Comparación del número de eventos en el Camino Real versus otras temáticas (2014-2020)



**Nota:** elaboración propia mediante el relevamiento en las publicaciones de los 5 tomos del Congreso de Caminería Histórica

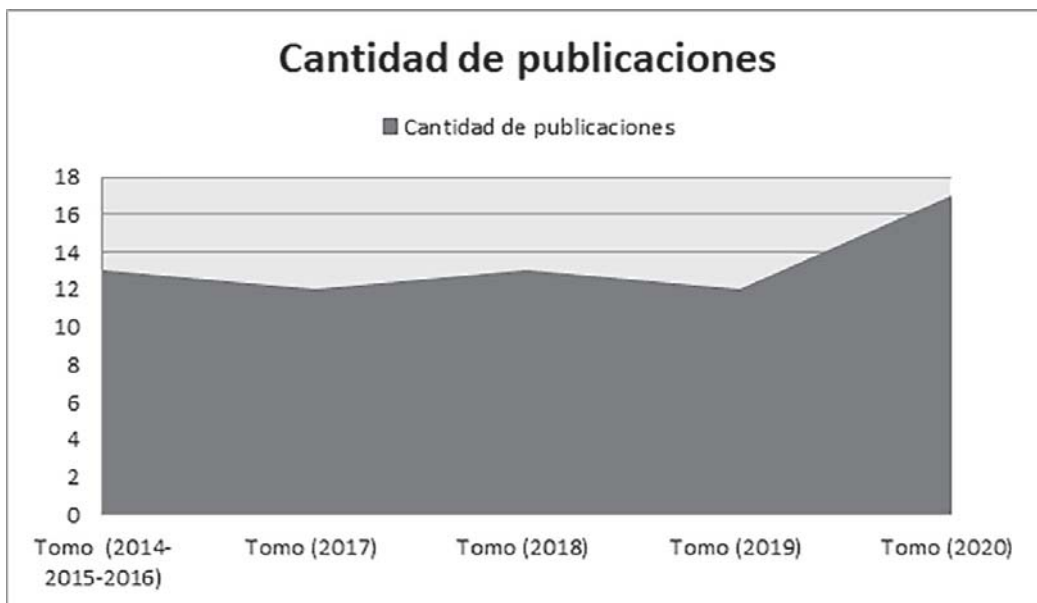
En términos generales, el primer gráfico evidencia una marcada presencia del tema del Camino Real en la totalidad de los tomos publicados, lo cual refleja el interés sostenido de los investigadores y disciplinas en este tópico que despierta curiosidad y el deseo de seguir explorándolo. Es importante destacar que los tres primeros congresos (2014, 2015 y 2016) se fusionaron en una única publicación, por lo que, aunque no se encontraron textos directamente relacionados con el Camino Real en el año 2015, el tomo cuenta con contribuciones de los otros dos años.

Un análisis más detallado del número de publicaciones relacionadas con el Camino Real a lo largo del tiempo muestra una tendencia constante de presencia e incluso aumento, considerando que cada nuevo tomo ha incorporado algunas variantes, como un mayor número de artículos e incluso la inclusión de conferencias magistrales.



**Gráfico 2**

Evolución de la cantidad de publicaciones por tomo (2014-2020)



**Nota:** elaboración propia mediante el relevamiento en las publicaciones de los 5 tomos del Congreso de Caminería Histórica

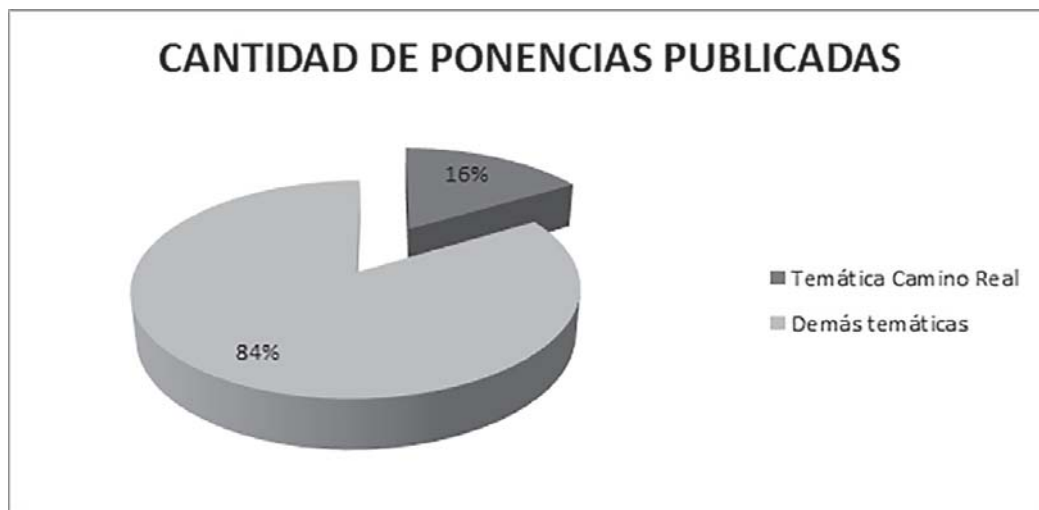
Los datos estadísticos proporcionados se refieren a la cantidad de publicaciones de los tomos de Caminería Histórica en los años 2014 a 2020, así como la cantidad de artículos que se incluyen en cada uno de los tomos.

En general, se observa un aumento gradual en la cantidad de artículos publicados en cada uno de los tomos. En el tomo de 2020 la compulsa muestra un total de 17 artículos, en comparación con los 12 o 13 publicados en años anteriores. Es posible que esto se deba a un mayor interés en la historia de la caminería o a un mayor número de proyectos de investigación relacionados con este tema.

En general, se puede concluir que la Caminería Histórica es un tema de investigación en constante evolución, y que existe un interés continuo en la publicación de información y conocimientos nuevos en este campo.

**Gráfico 3**

Presencia de la temática en los 5 tomos (período 2014-2020)



**Nota:** elaboración propia mediante el relevamiento en las publicaciones de los 5 tomos del Congreso de Caminería Histórica

El análisis de la información numérica proporcionada indica que se han presentado un total de 67 ponencias en un período de siete años, desde 2014 hasta 2020. De estas ponencias, 11 estuvieron relacionadas con la temática del “Camino Real” y los 56 restantes cubrieron otras temáticas.

A partir de esta información, se pueden extraer algunas conclusiones. En primer término, el 16% de la temática del Camino Real indica que el mismo no ha sido uno de los más populares entre los presentadores y el público asistente a estos eventos. Sin embargo, al conectar las cifras con el gráfico 2, estamos ante un tema que no deja de perder vigencia conforme se van sucediendo estos congresos a través de los años, paralelamente al surgimiento de otros tópicos que empiezan a ganar atención y relevancia en la actualidad. En cualquier caso, estos datos numéricos proporcionan una visión general de las ponencias presentadas en un período de tiempo determinado, pero se necesitaría más información para comprender completamente las tendencias y cambios en el campo de estudio y en la

## *Caminos Históricos de Córdoba*

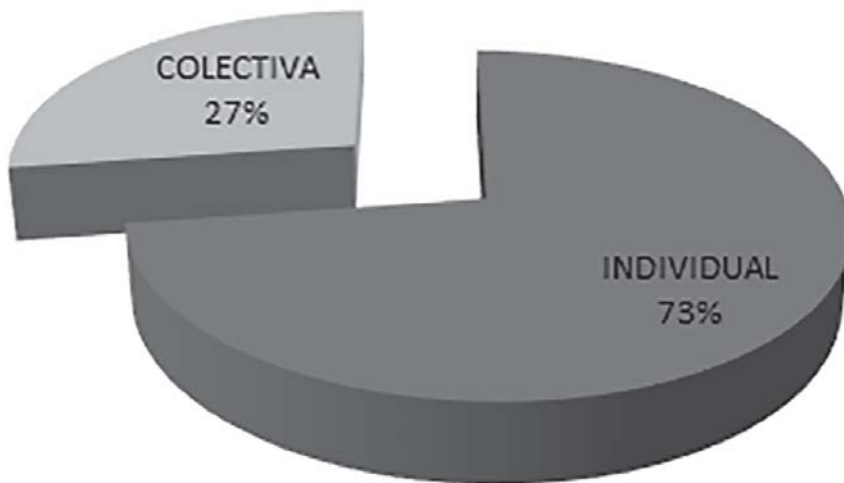
comunidad que lo rodea. Efectivamente, la mirada circunscripta a una reunión científica no resulta suficiente para efectuar generalizaciones sobre la envergadura que el Camino Real tiene en el mundo académico. Pero sin duda sirve para evidenciar que la atención que no desaparece sobre este tema, puede ser atribuido a la realización de los Congresos de Caminería Histórica, lo que sugiere un mayor interés y reconocimiento en la importancia de la conservación y estudio de los caminos históricos.

**Gráfico 4**

La investigación sobre el Camino Real: trabajo individual vs. colectivo

---

# AUTORÍA (SOBRE 11 ARTÍCULOS)



---

**Nota:** elaboración propia mediante el relevamiento en las publicaciones de los 5 tomos del Congreso de Caminería Histórica

Después de analizar los artículos publicados, se puede concluir que la mayoría de los autores presentaron sus estudios de modo individual. De los 11 artículos, 8 fueron escritos por autores individuales y solamente 3 fueron ponencias colectivas. Esto sugiere que la investigación sobre el Camino Real ha sido en gran parte un esfuerzo individual, aunque también hay algunos grupos trabajando en este tema.

Además, es importante destacar que los autores abordan diferentes aspectos del Camino Real. Algunos se centran en su historia y su importancia cultural, mientras que otros se inclinan por la conservación de los tramos existentes del camino y en cómo se puede utilizar el patrimonio del Camino Real para fines turísticos y educativos. También se discuten los desafíos y las oportunidades que enfrentan los gestores del patrimonio en torno a la presencia del Camino Real en la actualidad.

En síntesis, este enfoque cuantitativo proporcionó algunas reflexiones iniciales, que permitieron luego avanzar hacia un segundo nivel, signado por el acercamiento cualitativo a los 11 artículos publicados. En este contexto, el análisis cuantitativo se ha convertido en una herramienta fundamental para comprender mejor la evolución y características del Camino Real a lo largo del tiempo.

## ***2.2. Aproximación cualitativa***

### ***2.2.1 Los artículos en su conjunto***

La siguiente tabla pretende mostrar de manera sintética la información que proporcionan cada uno de los artículos, buscando reconocer las particularidades que ofrecen cada uno de los trabajos.

**Tabla 1**

Datos generales de los artículos

## *Camino Históricos de Córdoba*

<b>Reunión científica</b>	<b>Autor</b>	<b>Título</b>	<b>Período histórico analizado</b>	<b>Algunas fuentes mencionadas</b>
I Congreso de Caminería Histórica (2014)	José Evaristo González y José L. Conti	El “Antiguo Camino Real” entre “Fraile Muerto” y “Cruz Alta” (pp. 15-46)	Siglos XVII a XX	Expedientes Relatos de Viajeros Descripciones de Bischoff Imágenes
III Congreso de Caminería Histórica (2016)	Yanina Mabel Nillia	“El Antiguo Camino Real y la importancia de la cría de ganado mular. El caso de Fraile Muerto” (pp. 191-202)	Siglos XVI a XVIII	Relatos de viajeros Concolocorvo “El lazarillo de ciegos caminantes” Diario Centro del País, “Aquí cerca, hace tiempo” Diario TribunaRevista <i>Caras y Caretas</i>
IV Congreso de Caminería Histórica (2017)	Claudia Alejandra Aguirre	El camino real a Santa Fe y su huella por Capilla del Carmen (pp. 33-40)	XVIII XIX y XX	Imágenes de la capilla en el tiempo
	Carlos Alfredo Ferreyra Bertone y Gabriela Silvana Peralta	Tres caminos paralelos: El Camino Real, la Ruta del Carbón y el Camino de las Tropas en la segunda mitad del siglo XX vistos por dos viajeros (pp. 109-132)	Último tercio del siglo XX	Mapa donde se marcan los caminos Trabajo de Moyano Aliaga y Calvimonte sobre el Camino Real Fotos de los viajeros Reportajes (técnica del periodismo) y entrevistas (técnica de historia oral)
	Sergio Ariel Marchetti	Identificación del Camino Real de Córdoba a Santa Fe como ruta cultural (pp. 159-208)	XVI al XX	El trabajo forma parte de una maestría en conservación y Rehabilitación del patrimonio arquitectónico Se rescata la importancia, porque o existen trabajos previos sobre el trayecto del camino de Córdoba a Santa Fe. Se mencionan historiadores argentinos dedicados al estudio de las vías de comunicación, medios de transporte y correos: Raúl Castro Estévez, Ricardo Carrasco, Walter Bosse, Celedonio Galván Moreno, Zapata Gollán, Justina Borja de Flores, Eduardo Gould, Enrique Barba y Héctor Lobos. Relatos de viajeros y cronistas. Informe del agrimensor Albano de Laberge.

## Caminos Históricos de Córdoba

V Congreso de Caminería Histórica (2018)	Carlos Alfredo Ferreyra Bertone	Un pueblo de indios sobre el Camino Real de Córdoba a Catamarca: orígenes de Quilino y sus rica historia (pp. 267-283)	Época colonial	Mapa Plano de la división de tierras de la antigua comunidad de Quilino  Investigaciones de Marchetti Mención a los trabajos de historiadores como Castro Olañeta, Aníbal Montes, Celton y Endrek
	Gustavo Pavón	El Camino Real de Córdoba a Santa Fe, traza comprendida en el ejido urbano de Arroyito. El caso de la escuela Vélez Sársfield y sus preocupación por el Camino Real (pp. 317-327)	XXI	Imágenes
VI Congreso Caminería Histórica (2019)	Dante Chiappero, Alberto Santini y Nicolás Provens	Las postas (caminos reales cordobeses) (pp. 73-78)	Siglos XVIII y XIX	Descripciones y fragmentos de relatos de Haenke, Graaner, Haigh, Miers, entre otros. Concolocorvo
	María Fernanda Vassallo	La posta de Sinsacate en el camino real del norte cordobés. Recorrido por los siglos XVI a XIX (pp. 91- 116)	Siglos XVI a XIX	Mapas Fotos Documentos de mercedes reales Mención a los trabajos de Moyano Aliaga y Calvimonte, Cárcano, López Ozan, etc. Concolocorvo.
VII Congreso de Caminería Histórica (2020)	Elsa Boursiac	El camino real del sur (pp. 49- 73)	Siglos XVI a XIX	Fotografías Ilustraciones Mapas Menciona los trabajos de Bischoff, Martínez Paz, Villarroel, entre otros.
	Francisco Javier Reyna Aliaga	El camino real de postas a las provincias del norte desde Córdoba hasta Sinsacate (pp. 177-219)		Concolorvo “El lazarillo de ciego caminantes” Mensuras Se mencionan los trabajos de historiadores como Monseñor Pablo Cabrera, Aníbal Montes, Moyano Aliaga y Calvimonte.

- a) Juan Evaristo González, en su trabajo titulado “El antiguo Camino Real entre Fraile Muerto y Cruz Alta” (Ferreyra Bertone et al., 2018a), brinda una detallada descripción de la evolución de dicho camino, en su trayecto a través de una serie de postas, buscando a su vez conectar las etapas antiguas para llegar hasta el siglo XX. A lo largo del camino, Fraile Muerto experimentó diferentes etapas, desde estancia hasta ciudad, gracias a las iniciativas del Maestro de Postas, don Juan Antonio Machado, quien la convirtió en villa por orden del virrey Sobremonte entre 1783 y 1800. El camino continúa su trayecto bordeando el río Tercero, pasando por postas como Zanjón, Barrancas, Saladillo, Lobatón, Cabeza de Tigre y Cruz Alta. En algunas de estas postas, como Barrancas, la población era vulnerable debido a la amenaza de los indios. Acompañando al escrito, resultan enriquecedoras las imágenes que presentan las referencias históricas actuales de los sitios, carteles que se pueden observar en la actualidad y restos de las antiguas postas. Aunque el texto no cuenta con una conclusión explícita, proporciona una valiosa contribución a la comprensión de la evolución del antiguo Camino Real en esta parte de Argentina.
- b) El artículo de Yanina Mabel Nillia titulado “El antiguo Camino Real y la importancia de la cría de ganado mular. El caso de Fraile Muerto” (Ferreyra Bertone et al., 2018a) destaca la importancia del Camino Real, que fue la principal vía de traslado para moverse desde un poblado a otro en la época de la conquista y el poblamiento hispánico en América. El mismo estaba conformado por un trazado o rumbo que los viajeros debían seguir, por un sendero conocido que conectaba los centros urbanos entre sí, tales como Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Salta y Jujuy. Dicho camino permitió la integración de un circuito económico que brindó herramientas para desarrollar la ganadería, las pequeñas industrias regionales y la agricultura. El artículo también hace hincapié en la importancia de la cría de ganado mular en la provincia de Córdoba, especialmente en Fraile Muerto, ya que las mulas fueron la principal producción de exportación ganadera y comercial de Córdoba y permitieron el transporte de mercancías y productos de diversos puntos económicos. De este modo, mediante un recorrido por diferentes fuentes y documentación disponible, se demuestra la importancia de Córdoba, la que radicaba 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.

- c) Claudia Aguirre, en su trabajo titulado “El Camino Real a Santa Fe y su huella por Capilla del Carmen” (Ferreyra Bertone et al., 2018b) narra la historia de Capilla del Carmen, un pequeño pueblo del este cordobés, y su relación con el Camino Real y el crecimiento del departamento Río Segundo. El artículo destaca la importancia de preservar la identidad y los valores de la historia del pueblo y transmitirlos a las generaciones futuras. La historia del pueblo se remonta a un puñado de ranchitos en la soledad de los montes vírgenes, y a fines del siglo XVIII, la norma o razón de ser de la primera división departamental fue lo que era curato en lo Eclesiástico, luego en lo civil partido, y más tarde, departamento. El departamento Río Segundo estaba dividido en principio en nueve pedanías, incluyendo a Capilla del Carmen, que fue conocido como Pueblo del Carmen o Capilla de Peralta. La llegada de la escuela y la educación favorecieron el arraigo de la población y la estabilización del pueblo. El artículo destaca la importancia de las decisiones acertadas tomadas por las personas que guiaron la construcción y transformación del pueblo.
- d) Por su parte, el trabajo colectivo presentado por Carlos Ferreyra Bertone y Gabriela Peralta, cuyo título es “Tres caminos paralelos: El Camino Real, la Ruta del Carbón y el Camino de las Tropas en la segunda mitad del siglo XX vistos por dos viajeros” (Ferreyra Bertone et al., 2018b) relata las experiencias de dos viajeros comerciales, Marcelino Jesús Lezcano y Hugo Cabral, que recorrieron los caminos en paralelo sur-norte en la región norte de Córdoba, Argentina. A través de sus relatos, se puede conocer la evolución de los caminos, la vida de los habitantes locales y la transformación de la región a medida que se producía la modernización en el último tercio del siglo XX. El artículo se centra en tres caminos: el Camino Real, la Ruta del Carbón y el Camino de las Tropas, que fueron importantes para la región y su historia. Los autores destacan la importancia de estos caminos para la historia local y cómo se han convertido en destinos turísticos populares. A manera de colofón, los autores afirman que, a pesar del cambio de eje de circulación ocurrido entre fines del siglo XIX y principios del XX en el que se pasó del sentido sur-norte al oeste-este (derivado esto del cambio producido por la expansión y afianzamiento del modelo primario exportador), hacia mediados y fines del siglo XX, muchos viajeros continuaron recorriendo los caminos históricos para llevar mercancías a localidades apartadas y poco frecuentadas. Estas poblaciones seguían conservando tradiciones



y formas de vida premodernas debido a la dificultad de acceso a bienes de mercado. Sin embargo, a partir de los años 90 del siglo XX, se produjeron rápidos cambios en el paisaje, como la expansión de la frontera agropecuaria, la expulsión de campesinos y la destrucción del monte y de las formas de vida que este sustentaba. Estos cambios llevaron a la liquidación del modelo productivo y social tradicional que resistió hasta bien entrado el siglo XXI en aquellos lejanos parajes servidos por viejos caminos.

- e) En su estudio, Sergio Ariel Marchetti (Ferreyra Bertone et al., 2018b) cuyo título es “Identificación del Camino Real de Córdoba a Santa Fe como ruta cultural” se describe en detalle la identificación del Camino de Córdoba a Santa Fe como un futuro Itinerario Cultural y la importancia de preservar el patrimonio cultural de la región. La Asociación Civil Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenauza, Suquía y Xanáes (APHA) ha llevado a cabo diversas acciones y proyectos para concientizar a las comunidades y autoridades locales sobre la importancia de conservar los testimonios culturales del pasado en los Departamentos Río Segundo, Río Primero y San Justo. La comunicación identifica lugares de valor patrimonial, como pueblos ferroviarios, poblados pre-ferroviarios, capillas, fortificaciones, postas, cascos de estancias, cementerios y ruinas arqueológicas con referencias prehispánicas e hispánicas. El artículo menciona que los estudios previos sobre el camino de Córdoba a Santa Fe como ruta cultural son escasos y que sólo hay algunos trabajos de investigación inéditos y éditos sobre algunos aspectos de su historia. Los relatos de viajeros y cronistas aportan valiosos conocimientos del camino. Además, se resalta la importancia de la nueva categoría de conservación de bienes culturales denominada Itinerarios o Rutas Culturales, fruto del estudio, debate y experiencias de especialistas de todas las nacionalidades representados en el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) del ICOMOS, dependiente de la UNESCO. Se destacan del trabajo los mapas, las fotografías y la ficha de identificación que acompañan la explicación y el escrito.
- f) Nuevamente el autor Carlos Ferreyra Bertone, pero ahora en una contribución individual presenta la comunicación titulada “Un pueblo de indios sobre el Camino Real de Córdoba a Catamarca: orígenes de Quilino y sus rica historia” (Ferreyra Bertone et al., 2019). Allí se aborda la historia del pueblo de Quilino, ubicado en el departamento Ischilín de Córdoba, Argentina. El autor comenta que Quilino nació

en el siglo XVI a lo largo del camino que unía Córdoba con Catamarca, y que fue encomendado a sí mismo por Jerónimo Luis de Cabrera en 1573. El pueblo se convirtió en un importante asentamiento colonial, aunque recién adquirió su forma actual entre 1870 y 1897 cuando fue amanzanado y loteado, y las tierras comunales fueron liquidadas. El texto repasa la conformación urbana de Quilino, desde sus orígenes como encomienda hasta la creación de los dos núcleos urbanos que hoy conforman la localidad: Villa Quilino y Estación Quilino. El ferrocarril de Córdoba a Catamarca, que seguía en gran parte el antiguo camino, jugó un papel importante en la conformación de la localidad y en la creación de la estación de tren de Quilino, lo que dio lugar a los dos núcleos urbanos. El autor destaca la complejidad de la historia de Quilino, que se debe a su antigüedad y a la presencia y resistencia indígena durante siglos. También señala que la historia de Quilino es un testimonio de la existencia y el conflicto de diversos intereses a lo largo de su historia, y que sus habitantes deben pensarse como un único pueblo, con una conformación urbana moderna pero basada en las huellas que los antiguos habitantes habían dejado y construido en el lugar. En resumen, el artículo de Carlos Ferreyra brinda una interesante visión de la historia de Quilino, un pueblo de la provincia de Córdoba que fue testigo del paso de uno de los Caminos Reales y que tiene una rica historia que se remonta a miles de años de ocupación humana indígena y cuatro siglos de ocupación europea y criolla

- g) Gustavo Pavón, en su estudio titulado “El Camino Real de Córdoba a Santa Fe, traza comprendida en el ejido urbano de Arroyito. El caso de la escuela Vélez Sársfield y su preocupación por el Camino Real” (Ferreyra Bertone et al., 2019) presenta el caso de la escuela mencionada y su preocupación por conservar los vestigios del Camino Real de Córdoba a Santa Fe, que aún quedan en su paso al norte de Arroyito, Argentina. En colaboración con el Prof. José Luis Colazo, la escuela presentó un proyecto de “Revalorización del Camino Real”, con señalización adecuada y promoción del cuidado del mismo por parte de los transeúntes que lo circulen. Este proyecto busca moderar la intervención sobre el entorno y el paisaje del Camino Real. El artículo también menciona el Plan Estratégico de Arroyito, un proceso técnico político que busca mejorar la calidad de vida de su población y que determina participativamente una imagen objetivo de la ciudad a conseguir en el futuro. El

Plan Estratégico de Arroyito fue construido con la colaboración de un grupo de instituciones ciudadanas lideradas por su Municipalidad, que decidieron definir junto a la comunidad un proyecto de desarrollo anticipándose a los cambios en el contexto. Las etapas de desarrollo del Plan Estratégico son el Diagnóstico, el Modelo de Desarrollo y la Cartera de Proyectos. Dicho proyecto busca preservar el patrimonio cultural-natural de Arroyito y su zona, revalorizando la historia local y difundiendo y conservando su identidad

- h) Dante Chiappero, Alberto Santini y Nicolás Provencs, presentan el trabajo titulado “Las postas (caminos reales cordobeses)” (Ferreira Bertone et al., 2020). En el mismo se refieren a la importancia de las postas en los caminos de tránsito de Argentina durante el periodo que va desde 1770 hasta 1830. Las postas eran lugares donde los viajeros podían cambiar de caballo y descansar en su travesía, y estaban a cargo del maestro de posta, quien debía contar con caballos y un lugar donde hospedar a los viajeros. Su ubicación debía estar cerca de una aguada permanente y con buenos pastos para los caballos, y el gobierno era quien otorgaba el cargo oficial a los encargados de estos lugares. Las travesías entre posta y posta solían mediar entre cuatro o cinco leguas de distancia, y a veces la ubicación variaba dependiendo del lugar donde viviera el maestro de posta nombrado. En algunos casos, la distancia entre dos postas era mayor debido a inconvenientes del terreno, peligro de invasiones indígenas o falta de agua. A partir de 1769, empezó a operar oficialmente el servicio de correos, y las postas se convirtieron en una parada obligatoria de los correos o chasquis para reponer energías y hacer el recambio de caballos. A principios del siglo XIX, existían en Córdoba dos carreras de postas reglamentadas, que eran las de Buenos Aires a Cuyo y la Buenos Aires a Potosí, y entraban a Córdoba por Esquina de la Herradura. Además de estas, existían otras postas que no habían sido reglamentadas y no ofrecían las mismas comodidades y seguridad. En el año 1791 se estableció el primer reglamento de postas, lo que permitió una mejor organización de estas. El artículo recopila las costumbres, usos, costos, viviendas, vestimentas del período comprendido entre 1770 y 1830 en la carrera de postas del centro-sur de la provincia de Córdoba. Se mencionan datos precisos sobre los precios de todo tipo de elementos y animales, y se describen algunos lugares donde se encontraban las postas, así como la actividad económica relacionada con ellas.

- i) María Fernanda Vasallo presenta su trabajo “La posta de Sinsacate en el camino real del norte cordobés. Recorrido por los siglos XVI a XIX” (Ferreyra Bertone et al., 2020). En el mismo, la autora se enfoca en el Camino Real en el norte de la provincia de Córdoba y la importancia de las postas que surgieron en él. El artículo destaca que la llegada de los españoles a América marcó un antes y un después en la historia mundial y particularmente en los países del cono sur del continente. La construcción de caminos fue una de las primeras decisiones de los españoles en América, lo que fue importante para la comunicación y el transporte de bienes, y el Camino Real fue una vía de comunicación vital. La creación de un sistema de correos en el Camino Real fue importante para trasladar las producciones y establecer una comunicación segura y rápida. Por lo tanto, se crearon las postas, que fueron lugares neurálgicos para la organización y administración de este sistema de correos. La importancia del camino fue tal que se utilizó para alimentar de productos al país andino y fue fundamental en la unión de la capital portuaria de Buenos Aires con la capital portuaria de Lima. Además, el Camino Real fue la ruta que conectó todos los territorios conocidos de lo que hoy es América Latina en ese momento. Durante muchos años, la Posta desempeñó una función esencial en el transporte de mercancías y personas en las rutas de la época. Cuando el ferrocarril comenzó a extenderse por todo el país, la Posta comenzó a perder su importancia gradualmente, al igual que otras formas de transporte terrestre. La llegada del ferrocarril significó el fin de la era de la Posta, dejando a muchas de ellas cerradas y abandonadas. Sinsacate, como muchos otros lugares del mundo, no escapó a esta lógica moderna. De hecho, resulta difícil encontrar un lugar que no haya sido afectado por la modernización. Con el tiempo, las Postas se convirtieron en una reliquia del pasado, recordando una época en la que el transporte era mucho más lento y arduo que en la actualidad.
- j) Elsa Boursiac, en su artículo “El camino real del sur” (Ferreyra Bertone et al., 2021) se refiere a una importante ruta que conectaba las distintas regiones de las colonias sudamericanas durante la época de la corona española. El camino se desarrolló a partir de la red de caminos y senderos utilizados por los pueblos originarios y, en particular, los del Imperio Incaico. El camino se extendía desde Buenos Aires hasta la capital del Perú, Lima, y atravesaba parte del territorio de Argentina, incluyendo la provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y el noroeste argentino, entre otros.

El Camino Real del Sur fue instituido en 1663 por el gobernador del Río de la Plata, Don José Martínez de Salazar, con dos vías principales: el Camino Real del Perú y el Camino Real del Oeste. Estos caminos alcanzaron su máxima relevancia durante la vigencia del Virreinato del Río de la Plata, especialmente después de la creación del servicio de correos y postas en 1748. El artículo describe cómo los largos viajes hicieron necesaria la presencia de “postas” o lugares de descanso y suministro de alimentos y animales de tiro y cabalgaduras. Estas postas eran por lo general muy precarias, de adobe con techos de paja. El servicio de postas fue organizado por el Virrey Juan José de Vértiz y Salcedo hacia 1782 a lo largo del trazado del antiguo Camino Real. Aunque algunos tramos del Camino Real del Sur han desaparecido y otros son intransitables, sigue siendo un importante patrimonio cultural del país, y hay comunidades interesadas en poner en valor esta arteria principal. Además, se menciona que la porción conocida como “del Tercero” (por el río, actual Ctalamochita), que estaba comprendida entre el Paso de Ferreira (Villa Nueva) y Cruz Alta, sigue siendo conocida como el “Camino de la Historia” y continúa vivo y presente en la actualidad.

- k) Finalmente, vamos a referirnos al texto de Francisco Javier Reyna Aliaga, con su escrito “El camino real de postas a las provincias del norte desde Córdoba hasta Sinsacate” (Ferreya Bertone et al., 2021). Trabajo minucioso que aborda la historia del camino real de postas que conectaba Córdoba con las provincias del norte de Argentina en la época colonial. Desde la llegada de los españoles, se aprovecharon los caminos preexistentes para las expediciones exploratorias, como las de Diego de Rojas y Francisco de Aguirre. En 1572, el Virrey del Perú, Francisco de Toledo, designó a Jerónimo Luis de Cabrera como gobernador, capitán general y justicia mayor de todas las provincias del Tucumán, Juríes y Diaguitas. Cabrera exploró las tierras hacia el sur y ordenó una expedición al mando de Lorenzo Suárez de Figueroa para recabar información sobre caminos, clima, flora, fauna, hidrografía, orografía, entre otros. Desde la fundación de Córdoba en 1573, se otorgaron mercedes reales y encomiendas de distintos pueblos aborígenes, lo que impulsó el crecimiento de la vida social y económica en los primeros años de la colonización. La utilización de los caminos existentes fue fundamental para el desarrollo económico y social de la región, y los colonos los denominaron “Camino Real” por imitación de España. El

artículo destaca la importancia del camino real que conectaba el puerto de Buenos Aires con el Alto Perú debido a su relevancia estratégica y comercial. A lo largo de los siglos, se intentó mejorar el sistema de correos y establecer un servicio más seguro y rápido. Entre los antecedentes, se menciona el Bando para reglamentar el servicio de chasquis del gobernador de Buenos Aires Baltazar García Ross, en 1715, y la fundación de los correos fijos por Domingo Basavilbaso en 1748. Aunque Basavilbaso realizó esta actividad en el marco de la legislación española, lo hizo como un emprendimiento privado. El texto va acompañado de una descripción minuciosa de las postas y de la función de los maestros de Postas. El discurso ofrece un recorrido por la Posta de Córdoba, Bajo de Recua, de la Chacarilla, La Noria, Castellanos, Guerra, Río Carnero, El Salitre, Estancia Caroya y Sinsacate. Acompaña el autor con georeferenciación, fotografías y mensuras.

### **2.2.2 Los artículos en comparación**

Después de una lectura detallada y exhaustiva de los 11 artículos, se ha podido reconocer que cada uno de ellos ha generado un aporte significativo en al menos cuatro categorías, las cuales son consideradas como puertas de entrada para reconocer y valorar la importancia de la temática sobre el Camino Real. Estas categorías son: plan histórico, plan patrimonial, plan turístico y plan educativo.

Cada artículo aborda el tema desde un enfoque particular y con objetivos diferentes, aunque todos comparten el interés por el Camino Real. Mientras que algunos se centran en la evolución del camino en una región específica, otros destacan su importancia en el desarrollo económico y social de la región, y la necesidad de preservar su historia y patrimonio cultural.

Algunos de los estudios se han enfocado en un “plan histórico”, rastreando los orígenes y contextualizando su surgimiento en la etapa colonial. Incluso se puede apreciar el modo en que el relato histórico va acercándose a una mirada cultural y patrimonial, procurando así contribuir a su conservación y evitar la pérdida en algunas zonas del trayecto.

Cuando los autores deciden incursionar en un “plan turístico”, se reconoce la importancia de la participación ciudadana en dicha tarea. Además, algunos trabajos están vinculados al “plan educativo”, como un escenario propicio para transmitir y dar a conocer, así como para motorizar actividades en conjunto.

En general, todos los artículos son complementarios y proporcionan una visión interesante y detallada de la región de Córdoba y su historia. Cada uno aporta información valiosa y única, y juntos ofrecen una perspectiva completa de la región y su patrimonio cultural.

### **Consideración Final**

En conclusión, el antiguo Camino Real es un importante legado histórico que permitió la conexión entre diferentes poblados y regiones en la época colonial. Esta ruta, que hoy es una propuesta turística y cultural para los visitantes de Córdoba, ha sido objeto de estudio en la comunidad académica, con el objetivo de rescatar y comprender su importancia histórica y cultural. El Camino Real se convirtió en un importante eje comercial que conectaba las zonas productoras de metales con la agricultura, la ganadería y las artesanías, y permitió la circulación de personas y bienes en la región del Río de la Plata y el Alto Perú. Este legado es fundamental para comprender la evolución y consolidación de la población y la implantación de una cultura particular en este territorio, lo que lo hace un importante patrimonio cultural e histórico de la provincia de Córdoba.

En general, los autores han demostrado un gran interés y compromiso por el estudio del Camino Real y su importancia histórica, cultural, patrimonial, educativa y turística. A través de sus investigaciones, se ha avanzado en la comprensión de la historia del Camino Real y en la identificación de formas de proteger y promover este patrimonio. Estos esfuerzos contribuyen a la preservación del patrimonio cultural y a la promoción del turismo cultural en las regiones donde se encuentra el Camino Real.

## Referencias bibliográficas

- Ferreya Bertone, Carlos; Gigena, Guillermo; Marchetti, Sergio & Vassallo, María Fernanda (Eds.). (2020). *Nuevos caminos históricos de Córdoba. Ponencias y conferencias del VI Congreso Provincial de Caminería Histórica*. APHA- Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenúa, Suquía y Xanáes.
- Ferreya Bertone, Carlos; Marchetti, Sergio, & Vassallo, María Fernanda (Eds.). (2019). *Más caminos históricos de Córdoba. Ponencias y conferencias del V Congreso Provincial de Caminería Histórica*. APHA- Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenúa, Suquía y Xanáes.
- Ferreya Bertone, Carlos; Marchetti, Sergio, & Vassallo, María Fernanda(Eds.). (2021). *Antiguos caminos históricos de Córdoba. Ponencias y conferencias del VII Congreso Provincial de Caminería Histórica*. APHA- Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenúa, Suquía y Xanáes.
- Ferreya Bertone, Carlos; Rüedi, Rubén & Vassallo, María Fernanda (Eds.). (2018a). *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*. APHA- Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenúa, Suquía y Xanáes.
- Ferreya Bertone, Carlos; Rüedi, Rubén & Vassallo, María Fernanda (Eds.). (2018b). *Otros caminos históricos de Córdoba. Ponencias y conferencias del IV Congreso Provincial de Caminería Histórica*. APHA- Asociación Civil de Amigos del Patrimonio Histórico de Ansenúa, Suquía y Xanáes.
- Goytia, Noemí. (2005). El Camino Real en el Norte cordobés. Defensa de la identidad y el patrimonio de la región. *Identidades territorio cultura patrimonio*, 91-108. <https://doi.org/10.5821/identidades.8783>
- Mansilla, Andre (2017). *El paisaje del Camino Real, puesta en valor y conservación* [MasterThesis, Universidad Nacional de Córdoba]. <https://rdu.unc.edu.ar/handle/11086/6156>
- Rosas Moscoso, Fernando (2005). *Lima-Cordoba del Tucuman: Camino Imperial Incaico y Camino Real Español*. 1-7. <http://www.international.icomos.org/xian2005/papers/3-42.pdf>
- Vallejo Murcia, Olga (2014). Publicaciones periódicas hispanoamericanas como objeto de estudio. Balance historiográfico: Temas, enfoques y conclusiones. Capítulo Colombia. Compilación y reseña. *Estudios de Literatura Colombiana*, 33, 133-147. <https://doi.org/10.17533/udea.elc.18174>



Imprimió  
todoenpapel@hotmail.com  
en octubre de 2023  
Salsipuedes, Provincia de Córdoba.  
Argentina



En el IX Congreso de Caminería Histórica que se realizó en Villa Carlos Paz en octubre del año 2022 se expuso y debatió sobre el aporte sustancial que se realiza desde la caminería y desde el patrimonio histórico a la inagotable industria turística.

Los caminos históricos, en su esencia, son reflejos tangibles de las trayectorias culturales que han dado forma a las sociedades a lo largo del tiempo.

En Córdoba, la riqueza de la caminería histórica es tan abundante que merece más atención, por eso, la importancia de los encuentros, de los congresos, porque es una fuente de riqueza que seguirá siendo importante porque es parte de la vida del hombre y su geografía. Y aquí, me permito solo mencionar al turismo de aventura y exploración. El turismo de aventura, influenciado por los caminos históricos, ha impulsado el desarrollo de infraestructuras y servicios en áreas previamente inaccesibles. En síntesis, la interacción entre los caminos históricos y la industria turística es un testimonio de la interconexión entre el pasado y el presente, la cultura y la economía.

A medida que la industria turística evolucione, deberá mantener un equilibrio delicado entre la comercialización y la preservación de estos tesoros históricos. Los caminos del tiempo seguirán guiando a los viajeros modernos hacia una comprensión más profunda de la riqueza cultural y la herencia que une a la humanidad a lo largo de los siglos.

**EL DIARIO**  
DE CARLOS PAZ



ESTANCIA DE  
JESÚS MARÍA  
MUSEO JESUÍTICO  
NACIONAL

