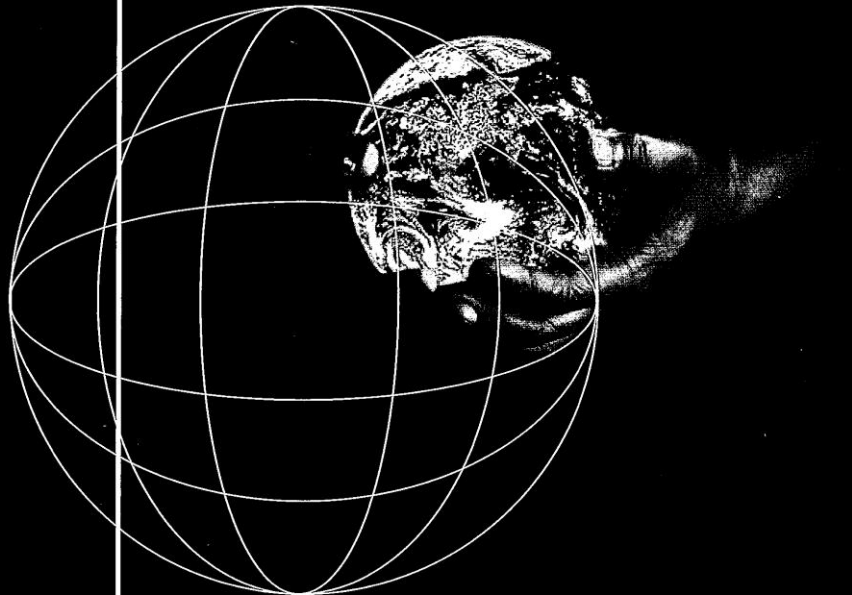


15

2015

Revista del  
departamento

# GEOGRAFIA



UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUCUMAN  
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
ISSN 0328-5359

## ÍNDICE

Editorial ..... 7

### ARTÍCULOS CIENTÍFICOS

Influencia de las estructuras arqueológicas en la abundancia y distribución de la vegetación y características del suelo en Ampimpa. Tucumán - Argentina ..... 9

*Mayra A. Varela Ituarte, Sergio J. Ceballos, María Cristina Perea,  
María Marta Sampietro Vattuone, Liliana Neder*

Morfología y procesos erosivos en los acantilados de la localidad de Las Grutas (provincia de Río Negro) ..... 26

*Sibila A. Genchi, M. Elizabeth Carbone, Alejandro J. Vitale, M. Cintia Piccolo,  
Gerardo M. E. Perillo*

Tucumán y su acercamiento a nuevos mercados comerciales de Asia y África ..... 40

*Clara Lucía del Valle Calvo, Sergio Francisco Naessens*

### COMUNICACIONES

Análisis morfométrico aplicado a la caracterización de redes fluviales para la gestión de peligro de incendios forestales (Sierra de la Ventana, Argentina) ..... 53

*María Laura Michalifos, Paula Andrea Zapperi*

### ENSAYOS

La importancia de los ferrocarriles y las migraciones en las trayectorias territoriales de los pueblos del sur bonaerense. Estudio de caso: Ascasubi y Juan Fernández, entre 1880 y la actualidad ..... 71

*Rosa Ángela Fittipaldi, Silvia Graciela Mira, Federico Ferrelli, Victoria Marcela Trelles*

A cien años de la Universidad Nacional de Tucumán: pasado y presente de los estudios geográficos ..... 91

*María Antonia Reynaud, Liliana Palacios de Cosiansi*

### RESEÑA

*El clima del NOA*. Juan L. Minetti (Ed.) ..... 107

*Marilyn del Valle Leiva, Darío Pedro Ovejero*

*La civilización de las "tierras salvajes". Valores fundacionales del concepto de Parque Nacional*. Norberto Fortunato ..... 112

*María Eugenia Jiménez*

## La importancia de los ferrocarriles y las migraciones en las trayectorias territoriales de los pueblos del sur bonaerense. Estudio de caso: Hilario Ascasubi y Juan N. Fernández, entre 1880 y la actualidad

*Rosa Ángela Fittipaldi - Silvia Graciela Mira  
Federico Ferrelli - Victoria Marcela Trelles*  
Dpto. de Geografía (UNS)

**Resumen.** La mayoría de las pequeñas localidades del sur bonaerense se originaron entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, vinculadas al modelo agroexportador argentino y a las necesidades de las potencias extracontinentales, de organizar territorios extensos, funcionales a la economía mundial. Los ferrocarriles, el auge de la estructura agropecuaria y los movimientos migratorios marcaron la dinámica de este espacio. En el devenir histórico, y sobre todo en las últimas décadas de nuestro tiempo, con el impacto de la globalización, estos territorios se vieron sometidos a procesos de reestructuración espacial diferenciados. Cambios en la política económica, nuevas actividades y nuevos actores sociales produjeron un reordenamiento del territorio y una nueva dinámica de sus factores estructurantes. Para llevar a cabo la investigación se seleccionaron dos pueblos, Hilario Ascasubi y Juan N. Fernández. El objetivo del trabajo es comprender los factores que impulsaron el origen de los mismos y analizar, en perspectiva evolutiva y comparada, las características que fueron adquiriendo como consecuencia de procesos de territorialización y desterritorialización a lo largo del tiempo.

**Palabras clave:** territorio, reestructuración territorial, globalización, espacialidad.

**The Importance of railways and migrations in the territorial paths of southern localities  
In Buenos Aires. Case Study: HilarioAscasubi and Juan N. Fernandez, between 1880 and  
today.**

**Abstract.** Most small towns in the South of Buenos Aires province were originated between the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century. They were associated to the Argentine agro-exporting model and to the needs of extra continental powers that organized extensive territories which were functional to the global economy. The railroads, the rise of agricultural structure and migration, marked the dynamics of this space. In the course of history, and especially in the last decades of our time, with the impact of globalization, these territories were under different spatial restructuring processes. Changes in economic policy, new activities and new social actors produced a rearrangement of the territory and a new dynamic of its structural factors. In order to perform this research two villages were selected, HilarioAscasubi and Juan N. Fernandez. The aim of this work is to understand the factors that impulse their origin and analyze, taking into account an evolutionary and comparative perspective, features that were acquired as a result of processes of territorialization and deterritorialization over time.

**Keywords:** *territory, territorial restructuring, globalization, spatiality.*

**A importância das ferrovias e das migrações nas trajetórias territoriais dos pequenos  
núcleos urbanos do sul de Buenos Aires. Estudo de caso: HilarioAscasubi e Juan N.  
Fernández, entre 1880 e a atualidade.**

**Resumo.** A maioria das pequenas cidades ao sul de Buenos Aires originou-se do final do século XIX e início do século XX, vinculadas ao modelo agroexportador argentino e das potências extra continentais para organizar extensos territórios, necessários ao funcionamento da economia mundial. As ferrovias, a ascensão da estrutura agrícola e a migração marcaram a dinâmica deste espaço. Nesse processo histórico, especialmente nas últimas décadas, com o impacto da globalização, estes territórios estiveram submetidos a diferentes processos de reestruturação espaciais. Mudanças na política econômica, novas atividades e atores sociais produziram um reordenamento do território e uma nova dinâmica de seus fatores estruturais. Para esta pesquisa duas pequenas cidades foram selecionadas, Hilario Ascasubi e Juan N. Fernández. O objetivo deste trabalho é compreender os fatores que impulsionam a sua origem e analisar perspectiva evolutiva e comparativa, recursos que impulsionaram a origem dos mesmos e analisar, em uma perspectiva evolutiva e comparada, as características que foram adquirindo como consequência dos processos de territorialização e desterritorialização ao longo dos anos.

**Palavras-chave:** *território, reestruturação territorial, globalização, espacialidades.*

## 1. Introducción

Se considera que el análisis de las dinámicas territoriales de los pequeños pueblos rurales de la región pampeana, para el caso de estudio del sur de la Provincia de Buenos Aires, representa una realidad social candente en varias partes del mundo. Las dinámicas territoriales se definen como la impronta espacial de los procesos económicos, sociales, políticos y ambientales; también de las acciones de diversos agentes y de las relaciones establecidas entre ellos. Además, se vinculan con los procesos económicos, las migraciones, el éxodo rural y el despoblamiento, que entre otros, esquematizan una realidad geográfica vinculada ampliamente con la dinámica urbana. Las transformaciones que se producen en estas localidades generan consecuencias importantes, ya sea por los efectos provocados por el despoblamiento y las crisis económicas, o por la adopción de nuevas políticas tendientes a redinamizar la economía del lugar evitando la propagación de los efectos que provocaría la disminución creciente de población. Claro ejemplo de esto último son las localidades de Hilario Ascasubi y Juan N. Fernández, cuyas realidades diferentes son significativas, como posibles casos emblemáticos, para analizar las consecuencias de los procesos de desestructuración y reestructuración territorial. Estos pueblos objeto de análisis fueron seleccionados teniendo en cuenta su ubicación en la región sur bonaerense, sus capacidades productivas y sus estrategias de adaptación a los cambios en los modelos económicos.

Desde sus orígenes hasta la actualidad el proceso de urbanización seguido por estas localidades objeto de investigación, han tenido como epicentro las lógicas del capital y se han adaptado a las diversas estructuras territoriales de la división internacional del trabajo. De ahí que el proceso de crecimiento urbano sea el resultado de la sucesión histórica de las distintas formas de dependencia o interdependencia, en el marco de un modo de producción del capital y en el marco espacial de cada sociedad local (Carballo, 2004:70).

El territorio aparece como el área sujeta al proceso de materialización de intereses, y emerge como la apropiación efectiva y simbólica de un espacio por parte de los diferentes actores sociales que intervienen en un determinado recorte espacial.

*"...El proceso de territorialización aparece como el conjunto de prácticas mediante las cuales determinados actores sociales fijan en el espacio y a lo largo del tiempo un conjunto de relaciones sociales. (...) Por lo tanto, para comprender como se construye un territorio, lo que interesa saber es qué actores o conjunto de actores lo controlan y cuáles son los dispositivos, económico-financieros, de formación y desarrollo tecnológico, políticos, de coacción, culturales y de legitimación ideológica, mediante los cuales afianzan su poder y se legitiman" (Iscazo, 2012: 3).*

El estudio de estos intereses y dispositivos mencionados por el autor precedente, son el

punto de partida para iniciar el análisis de los procesos de territorialización, desestructuración y reestructuración de los espacios pampeanos.

El propósito del presente trabajo es comprender los factores que impulsaron el origen de los pueblos seleccionados y analizar, en perspectiva evolutiva y comparada, las dinámicas territoriales al interior de cada uno de los períodos de su conformación, destacando los impactos sobre el desarrollo rural y el despoblamiento, ambos conceptos de enorme interés para la geografía social contemporánea.

## 2. Encuadre metodológico

Para el desarrollo de la Investigación se recopilaron y analizaron diversas fuentes bibliográficas, cartográficas y fotográficas así como información de archivo, proporcionada por diferentes agentes sociales locales de ambos pueblos.

Se aplicó el método de cortes temporales para reconstruir la conformación del espacio de Hilario Ascasubi y Juan N. Fernández. Este método

*"proporciona una manera popular y útil de manejar el elemento tiempo en los estudios geográficos. Un período preferido, seleccionado a causa de su importancia o a causa del abundante material existente se lo aísla y se lo describe de manera muy semejante a la que podría intentarse en un estudio regional"* (Newcomb, 1984: 308).

Este método resultó apropiado por la preponderancia otorgada al ferrocarril y a las migraciones como factores de dinámica territorial, a partir de los cuales se pudieron establecer los siguientes períodos: "de la fundación a la década de 1990: el auge del ferrocarril y el impacto migratorio" y "de la década de 1990 a la actualidad: la decadencia del sistema ferroviario y cambios en el proceso migratorio". A partir del actual emplazamiento de estos pueblos, se recurrió a la reconstrucción histórica para interpretar las causas de su origen y los factores que incidieron en su evolución espacial.

Como parte del enfoque geohistórico que se pretende dar al trabajo, se analizaron en forma comparativa los procesos de reconstrucción de ambos pueblos a través de las semejanzas y las diferencias que fueron presentando en sus trayectorias territoriales.

## 3. Surgimiento de los pueblos pampeanos. Breve reseña del contexto socio-histórico

En la segunda mitad del siglo XIX se consolida el esquema de la estructura agropecuaria en la región pampeana. El elemento más importante para la conquista de este vasto territorio

fue, sin dudas, el ferrocarril, que actuó como nexo entre las unidades de producción y el puerto, llevó mano de obra a los campos y favoreció la expansión de la agricultura y la ganadería en territorios más alejados. A partir de 1880 el estado argentino comenza a organizar una densa red ferroviaria en el mapa pampeano. Su extensión es muy rápida, pasa de 1.373 km en 1875 a 9.179 km en 1890, 16.600 km en 1900, 28.000 km en 1910 y 30.000 km en 1925. Para ese entonces más de dos tercios de la red ferroviaria nacional argentina se había localizado en el área pampeana, dado que el relieve llano y la trocha ancha olegida por los británicos, tornaba fácil, barata y rápida la construcción. Sin embargo, la red se organizaba en función de los focos de poblamiento y de explotación sub-andinos muy alejados de la pampa, capaces de asegurar un tráfico complementario de interés nacional frente a los transportes estacionales de cereales pampeanos destinados a la exportación. En la obra de Gaignard, R. (1989) "la pampa argentina", queda plasmada con total claridad la organización del espacio pampeano de la época y la importancia de las estaciones ferroviarias como núcleos estructurantes del paisaje cuya funcionalidad y dinámica dependía del ferrocarril y el comportamiento de los mercados externos.

*"Hasta mediados del siglo XX el esquema era simple: una muy densa red de vías férreas estructura la totalidad del espacio pampeano hacia Rosario y los puertos del Paraná, Buenos Aires y Bahía Blanca. Los núcleos de este espacio son las estaciones del ferrocarril, separadas entre sí diez o veinte kilómetros (...) No existen otros centros intermedios y la pampa vive y funciona así, de esa manera relativamente homogénea, parecida en todas partes, dependiente de la red de vías férreas y de líneas telegráficas que la vinculan con el mundo al que se dirigen sus productos y de donde provienen los hombres y los equipos"* (Gaignard, 1989: 45-46).

De este modo, la red férrea continuaba su expansión, se construyeron los grandes ejes del Pacífico hacia la zona vitícola de la provincia de Mendoza, del Central Argentino hacia los dominios azucareros de Tucumán y Salta, del Gran Sud hacia el Río Negro; redes explotadas por los ingleses, mientras que el estado provincial de Buenos Aires, hacía lo propio con el denominado Ferrocarril Oeste, de dominio exclusivamente pampeano, penetraba hacia el Oeste de la provincia de Buenos Aires a medida que avanzaba la frontera, y también se extendía hacia el Norte de la misma, llegando hasta la localidad de La Plata. En 1890 el gobierno provincial lo vende a *Western Railway Co* (capital británico asociado al Gran Sud). Luego revende la parte septentrional de la red al Central Argentino, que buscaba un acceso a Buenos Aires y, a su vez, prolongaba la línea principal hasta Toay, constituyendo una serie de líneas que ingresaban en el territorio de la actual Provincia de La Pampa.

Cabe señalar que otra de las razones fundamentales por las cuales se extendió la red

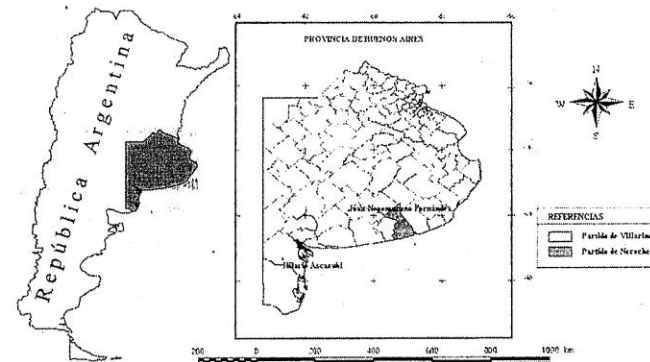
férrea fue el avance de la frontera política hacia el sur, dominio casi exclusivo de la población indígena. Este avance no se realizó al mismo ritmo en todo el territorio, sino que se fue adaptando al contexto político y a los conflictos internos del país que generaban un avance o un estancamiento de dicha frontera. En la etapa de la pampa agroexportadora (1880-1930), coincidente con el auge del ferrocarril, se desarrollaba la revolución tecnológica del frigorífico, el equipamiento de los medios de recolección y expedición hacia los mercados europeos, lo que generó un gran flujo de mano de obra y de empresarios provenientes de Europa. En el período comprendido entre 1895-1900, se produjo un vertiginoso crecimiento de la producción debido a que comenzó a funcionar el sistema ferroviario orientado hacia los principales puertos ubicados en la Costa Atlántica y en las riberas del Río Paraná.

Todo esto, sumado al posicionamiento nacional como proveedor de materias primas a los países desarrollados, aumentó la expansión del tendido ferroviario, hecho que generó un crecimiento poblacional y un incremento de las tierras efectivamente ocupadas, que al comenzar con una explotación agrícola para satisfacer las demandas internacionales, ocasionó, según Gagnard (1989), que las familias de los obreros agrícolas, permanentes u ocasionales, comenzaran a asentarse en el lugar y surgieran así, en torno a las estaciones ferroviarias, los pueblos pampeanos.

En este contexto, se originaron las localidades pampeanas del sur bonaerense "Hilario Ascasubi y Juan Nepomuceno Fernández". El primero se ubica al sudoeste de la provincia de Buenos Aires, en el partido de Villarino y el segundo, al sudeste, en el partido de Necochea, (Figura N° 1).

Ambos pueblos poseen características climáticas y edáficas diversas, aspectos que inciden en el desarrollo de una actividad económica similar. A pesar de haber transitado por períodos de cambios recurrentes, según los vaivenes de las coyunturas económicas, políticas y sociales del país, han evidenciado un continuo desarrollo rural que les permitió posicionarse en la estructura económica actual como localidades con claro perfil agropecuario. En el área circundante a la localidad de Hilario Ascasubi, el producto bruto agropecuario proviene un 76,2% de la agricultura y el 23,8% de la ganadería, a su vez, dentro de estos valores un ochenta y seis por ciento corresponde a la horticultura (especialmente la producción de cebolla) y el resto a cereales, semillas y silvicultura.

Figura N° 1: Localización de Hilario Ascasubi y Juan N. Fernández.



Fuente: elaboración propia.

La localidad de Juan N. Fernández es una de las más destacadas del Partido de Necochea, se vincula directamente con la actividad agrícola-ganadera de su zona de influencia, posee tierras muy ricas para los cultivos de cereales (trigo, maíz) y oleaginosas (girasol) y campos muy aptos para la ganadería (bovinos). En la actualidad se encuentra muy difundido el cultivo de soja. Se puede afirmar que este perfil se articula fuertemente a la economía de escala y a las condiciones que el capital global crea para el desarrollo de nuevas ruralidades.

*"En el proceso, la expansión del capital, materializada en el crecimiento continuo de la producción -tanto por el nivel de productividad como por anexión de tierras, en el marco de los intereses económicos del negocio de las materias primas-, modifica las características sociales del territorio, y favorece así la migración hacia las zonas urbanas (...) 'pueblos rurales', 'lugares' en que se observan estos procesos, y que representan el desafío de caracterizar en ellos una ruralidad que ha cambiado y una forma de vida social urbana afectada por la industrialización de la agricultura y el desarrollo de la gestión agraria en su seno" (Cloquell, 2013:16-17).*

Estas localidades son el lugar donde lo rural y lo urbano se articulan. Los campos de producción muchas veces lindan con sus últimas cuadras y buena parte de las actividades que

allí se desarrollan responden a esas necesidades rurales de maquinarias, herramientas, galpones, insumos, transporte, entre otras.

*"La deconstrucción del territorio, delimitado por un espacio rural y otro urbano, da lugar a la consolidación de uno rural-urbano en el que se desarrolla toda la gestión de la agricultura, las actividades relacionadas con ella y las que se instalan en forma independiente, articulada o no con la producción agraria"* (Cioquell, S., 2013: 34).

### 3.1. Hilario Ascasubi y Juan N. Fernández: origen y evolución de dos pueblos pampeanos.

Antes de la llegada de los españoles en el siglo XVI, las extensas llanuras y las sierras pampeanas estaban ocupadas por grupos de indígenas cazadores-recolectores nómades. A partir del impacto producido por la Conquista del Desierto entre los años 1878-1885, estos pobladores sufrieron grandes cambios en sus modos de vida: primero con la llegada de grupos Mapuches que venían del Oeste y luego por el avance de la sociedad criolla.

La ocupación territorial se consolidó poco a poco a partir de los incipientes pueblos que prestaban servicios al ámbito rural. La aparición de colonos e inmigrantes de mediados del siglo XIX comenzó a generar el nuevo perfil social y económico de los pobladores. Entre 1860 y 1880, se consolidaron las bases de la actividad ganadera en concordancia con las demandas de los mercados internacionales. A partir de esta década, creció también el mercado interno frente al aumento de población en los centros urbanos y los cambios de consumo que introdujo la inmigración, mientras que para finales de la década, la agricultura cobró impulso e incidencia económica externa, con el descenso de precios para los productos derivados de la ganadería y el alza de los derivados de las actividades agrícolas.

Como ya se indicara anteriormente, la gestación de la red ferroviaria argentina comenzó en 1855, a partir de la firma de varios contratos entre empresas inglesas y el Estado Nacional. Durante los años siguientes, la red ferroviaria se fue intensificando y expandiendo hacia distintas regiones del país. En este proceso de incorporación de tierras a la producción comenzaron a evidenciarse las diferencias entre el área pampeana y el resto del país. En la primera, los réditos por el transporte de la producción agropecuaria garantizaban la instalación de ferrocarriles privados, mientras que en el interior resultó determinante la construcción de ferrocarriles de fomento por parte del Estado. Ya para 1880 el noventa por ciento del tendido férreo se localizaba en la zona pampeana, se transportaban a nivel nacional más de 3.000.000 de pasajeros (noventa por ciento del total) y cerca de 1.000.000 de toneladas de carga (ochenta por ciento del total).

La concesión de las tierras a las compañías ferrocarrileras y la posibilidad de fijar la localización de estaciones y poblaciones, significó un poder adicional que originó numerosos

centros urbanos fundados por los empresarios del ferrocarril y en algunos casos, por la iniciativa privada, cuando las líneas férreas pasaban por sus tierras. La distancia entre estos pueblos no superaba los veinticinco km por ser ésta la distancia de abastecimiento de agua de las máquinas a vapor del tren, ligado también a la normativa vigente que obligaba a una distancia de no más de treinta km entre la explotación agrícola-ganadera y la estación del ferrocarril y no más de 300 km entre esta última y el puerto.

Los propietarios rurales se vieron beneficiados por el negocio inmobiliario transformando parte de sus territorios en áreas urbanas. El único requisito que formulaba la provincia de Buenos Aires hacia fines de siglo XIX, para la aprobación de las urbanizaciones privadas, era el de acogerse a las normativas de la ley, que establecían librar un territorio ejidal de una legua cuadrada (1.600 hectáreas) que generalmente, por razones especulativas se excedía, y visar el plano de agrimensura, el cual debía indicar el número de predios de dimensiones reguladas, a ser cedidos al dominio provincial para la construcción de los edificios públicos. De este modo comenzó la historia de estos pueblos, de su emplazamiento y de los avatares por los que debieron transitar sus pobladores para adaptarse a las demandas de un sistema totalmente articulado a diversas escalas que excedían el orden local.

En las últimas décadas del siglo XX empezó a vislumbrarse un proceso de reestructuración productiva en las áreas rurales ligado a una creciente globalización del capital y del consumo, y a la aparición de nuevos actores sociales agrarios, que impactaron en la movilidad territorial de la población y en la reconfiguración de los territorios rurales.

### 3.2. Análisis de las dinámicas territoriales en la localidad de Hilario Ascasubi.

#### 3.2.1. Primer Periodo: De la fundación a la década de 1990: etapa de auge del Ferrocarril (1912-1990) e intenso proceso migratorio.

Las tierras donde se emplazó originalmente la localidad de Hilario Ascasubi pertenecían a León Indart, precursor de su colonización, sin embargo, el encargado de venderlas fue el ingeniero Urgoite, quien tuvo a su cargo la diagramación de la planta urbana, delimitando en el plano oficial el espacio necesario para la ubicación de entidades públicas, como la plaza, la escuela, la policía y el hospital.

Un hecho fundamental para la instalación de la población en esta región fue la construcción del entonces ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, hoy General Roca, que constituía un elemento nucleador de mano de obra. El ramal que comunicaba a Bahía Blanca con Fortín Mercedes fue inaugurado el uno de septiembre de 1912 y, desde ese momento, fue dotado con personal residente en la naciente población. Justamente las primeras viviendas y locales para comercios comenzaron a construirse en terrenos de la empresa ferroviaria, instalándose dos comercios de ramos generales y una tienda. La provisión de agua se hacía por intermedio del

ferrocarril, en vagones tanque, luego se depositaba en cisternas y posteriormente se distribuía a las viviendas. Con este mismo medio se transportaban, además de bienes para abastecer el comercio, ganado, cereal y hortalizas para su posterior venta.

Los primeros emplazamientos se localizaron frente a la estación ferroviaria. El crecimiento constante de la población, generó la necesidad de incorporar servicios, así para 1924 se inauguró el primer establecimiento educativo (Escuela N° 9) en las proximidades de la estación de trenes, para luego ser trasladado a un sector más céntrico, en la casa de la familia Gil en 1955, a la espera del edificio propio inaugurado recién en 1976.

El primer nombre que recibió la estación del ferrocarril en lo que posteriormente sería el pueblo, fue "Estación Eusebione", mientras que la estación de la localidad aledaña de Pedro Luro recibió el nombre de "Hilario Ascasubi"<sup>1</sup>, pero al adquirir el primero su nombre actual, se trasladó a la localidad homónima.

En 1914 y a raíz de la catástrofe producida por la inundación que generara el desborde del río Colorado, los pobladores asentados en la región se desplazaron hacia Hilario Ascasubi, incrementando su población. Este hecho requirió la ampliación de nuevos espacios para absorber las necesidades crecientes de asentamiento, por tal motivo el Señor León Indart, le compró 7.000 has al ferrocarril, ampliando la disponibilidad de tierras para la colonización. En el año 1939 se creó la Sociedad León Indart Limitada. Recién en el año 1945 se iniciaron las gestiones para crear el pueblo, cuyos planos fueron aprobados el treinta de septiembre de 1946. A partir de ese momento comenzaron a establecerse familias llegadas desde diferentes puntos destacándose los grupos migratorios de ultramar (italianos, españoles).

En el período comprendido entre 1950 y 1987 se fundaron la mayor cantidad de las instituciones públicas del pueblo, como la iglesia (1952), la cooperativa de Luz y Fuerza (1967), La Planta de Agua (1975), el Centro de Jubilados (1980) y el cuerpo de Bomberos voluntarios (1987). A la par, la inversión privada hizo lo propio con la creación en 1950 de un aserradero, y otros establecimientos como la fábrica de tomates (1970) y un galpón de empaque de hortalizas, que constituyeron las principales fuentes de trabajo a nivel urbano, en relación directa con la producción rural de la época.

3.2.2. Segundo Período: reestructuración espacial (desde 1990 hasta la actualidad). La decadencia del ferrocarril y los cambios en el proceso migratorio.

A partir de la década de 1980 y tras sucesivos cambios en la orientación empresarial, la

<sup>1</sup> Hilario Ascasubi fue un poeta gauchesco argentino nacido el 14 de enero de 1807 en la actual ciudad de Bell Ville, provincia de Córdoba y falleció el 17 de noviembre de 1875 en la ciudad de Buenos Aires. Obras: *El gaucho Jacinto Cielo* (1843), *Paullino Lucero* (1846), *Aniceto el Gallo* (1853), *Santos Vega o los mellizos de la Flor* (1851), *Obras completas* (1872, 3 volúmenes recopilados por el autor).

situación de Ferrocarriles Argentinos era difícil ya que contaba con una participación menor al quince por ciento en los servicios de pasajeros de la región metropolitana de Buenos Aires y de sólo el ocho por ciento en el mercado de transportes de cargas y pasajeros de larga distancia. Sólo una de cada dos locomotoras *diesel* eléctricas (sobre un total de mil) se hallaba en funcionamiento y el cincuenta y cinco por ciento de la longitud de vías se hallaba en estado regular o malo. A esto se sumó la finalización de las redes de transporte vial, la hiperinflación y el déficit fiscal, que determinaron que en 1989 el gobierno nacional decidiera encarar un proceso masivo de privatizaciones, entre las cuales se incluyó a la empresa ferroviaria nacional, "Ferrocarriles Argentinos". Cabe destacar que si bien en la región, el ferrocarril continúa en funcionamiento, su utilización es mucho menor que en el período anterior, ya que sólo se utiliza para transporte de pasajeros y cargas, en menor escala y con una frecuencia más reducida.

"... en un altísimo porcentaje, las localidades rurales bonaerenses han surgido como consecuencia del avance del ferrocarril entre fines del siglo XIX y comienzos del XX. Sin embargo, no puede vincularse el levantamiento de los ramales ferroviarios con el despoblamiento rural sino es en el contexto de la crisis de un determinado modelo productivo" (Diez Tetamanti, 2006).

De esta manera se originó en Hilario Ascasubi un proceso de desestructuración territorial, obligando a los pobladores a buscar alternativas económicas viables para reactivar la economía de la región. Para la década de 1990 este poblado logra una nueva estabilización, favorecida por la introducción del cultivo de la cebolla, hecho que deriva en una reestructuración económica y productiva vinculada a los mercados externos especialmente de Brasil y algunos países europeos. Desde ese momento y hasta la actualidad el pueblo se comporta como un centro de atracción de población proveniente del Norte argentino y de países limítrofes (mayoritariamente bolivianos). El dinamismo de estos desplazamientos se ha ido incrementando a lo largo de las últimas tres décadas, generando un intercambio continuo a partir de las redes migratorias que allí se establecieron. Así, la construcción del lugar en cada una de estas etapas, reconfiguraron, en el devenir de los diversos grupos sociales, su actual singularidad.

La reactivación económica derivada de la producción hortícola intensiva bajo riego requirió grandes volúmenes de mano de obra, primeramente de tipo estacional, dando lugar a la migración golondrina, que de a poco se fue tornando permanente, instalándose en los pueblos del valle bonaerense del río Colorado, de los que se destaca por su cuantía poblacional la localidad de Hilario Ascasubi, que fue uno de los pueblos del partido de Villarino que más creció en el período intercensal 1990-2010 pasando de 1.442 habitantes considerando el área urbana y rural, a 4.869 habitantes, marcando un incremento del 75,6 % según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC).



Este incremento poblacional generó una gran demanda de viviendas, lo que obligó a la reorganización de su estructura urbana. Se crearon barrios municipales y se lotearon terrenos al 'otro lado de la vía' que hasta este entonces no habían sido ocupados.

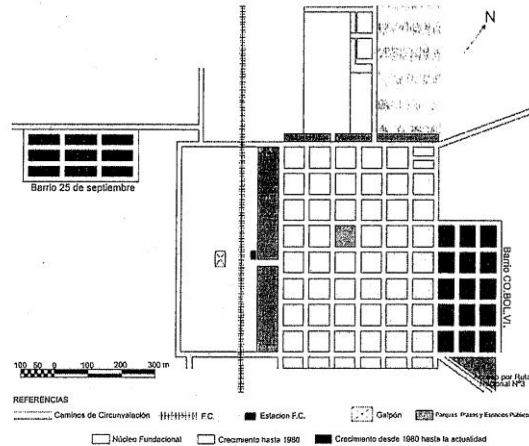


Figura N° 2: Plano de Hilario Ascasubi. Períodos de crecimiento.  
Fuente: elaboración propia

Como se puede observar en la Figura N° 2, el plano de la ciudad se desarrolla siguiendo un emplazamiento en forma de damero hacia el este de la estación de ferrocarril. Recientemente se advierte la creación de dos barrios: el "25 de Septiembre" emplazado en tierras anteriormente pertenecientes al basurero municipal (iniciando la expansión al oeste del emplazamiento), y el "17 de Mayo" perteneciente a un grupo de integrantes de CO.BOL.VI. (Comisión de Bolivianos de Villarino) unido a la trama urbana consolidada en el sector este, próxima al acceso a la localidad por ruta nacional N° 3.

#### 4. Dinámicas territoriales en la Localidad Juan Nepomuceno Fernández

##### 4.1. Primer Período: De la fundación a la década de 1990: etapa de auge del Ferrocarril (1908-1990) e importante proceso migratorio.

El Señor Juan Nepomuceno Fernández<sup>2</sup> complementó la fracción que integraba su estancia primitiva "Quequén Grande", con sucesivas compras por un total de treinta y ocho leguas al Gobierno Nacional y al Sr. Jiménez. Una de sus hijas, Josefa Fernández de Fonseca Vaz, luego de la muerte de su padre, fundó en la propiedad heredada, el pueblo en cuestión y en 1907 envió una carta al Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires con el objetivo de oficializar su nombre. En ese año, el Departamento de Ingenieros aprobó el plano del pueblo especificando realizar algunas modificaciones.

En 1908 se realizaron las reformas propuestas, y el Poder Ejecutivo aprobó el proyecto del trazado enviando un Ingeniero Civil para implementar el loteo. La tarea se inició ese año, estando ya construidos los terraplenes de las vías férreas que constituían los ejes de replanteo para iniciar el trazado del pueblo, a partir de definir el primer perímetro de las tierras de la estación del ferrocarril.

Finalizado el trazado, comenzaron a subastarse las tierras. Sin existir aún el acta de fundación oficial, el día del remate, el veintiocho de Marzo de 1909, se consideró como la fecha de fundación de la población de Juan N. Fernández.

*"Fue el 28 de marzo de 1909, día en que se procedió al remate de las tierras del campo que perteneciera a la señora Josefa Fernández de Fonseca Vaz, Condesa de Sena. Hasta aquella época, esta parte del partido de Necochea, estaba casi completamente despoblada. La gran extensión de tierra era dedicada totalmente a la ganadería, constituyendo la principal fuente de trabajo de sus habitantes, que en un número muy reducido, poblaban la monótona quietud del «paraje»" (<http://www.jnfn.net.com.ar/historia.htm>)*

El trazado original de Juan N. Fernández, corresponde a los pueblos que nacieron a la

<sup>2</sup>La ganadería del país tuvo en Juan Nepomuceno Fernández, un decidido trabajador por el refinamiento de las razas, y tan es así que su cabaña "Los Manantiales", fundada en Chascomús, en el año 1850, fue una de las primeras y mejores establecidas de la República Argentina, circunstancia que pone en evidencia su deseo denodado de hacer adelantar esa fuente de riquezas, si se tiene en cuenta los sacrificios que trata aparejados esa finalidad, en aquella época de conmociones internas, (pronunciamiento de Urquiza contra Rozas) y las grandes invasiones de indios que, después de grandes retrocesos de las tropas, lograron establecer en ocho años, en 1858, la línea que se extendía hacia el sur, desde el río Quequén Grande, siguiendo por las sierras del Tandil y Arroyo Tapalqué hasta el Fortín Esperanza, en su prolongación; al centro del fortín mencionado hasta la Cruz de Guerra y la línea del Bragado, y, al norte, desde el Fortín Ituzalingo a Junín, siguiendo hasta las puntas del arroyo del Medio, en dirección a Loma Negra. <http://www.jnfn.net.com.ar/historia.htm>

vera del ferrocarril, cuyo ramal lo divide en dos partes. En una de ellas se localizó la plaza fundacional y a su alrededor las principales instituciones como la iglesia, la delegación, la primera escuela, el primer banco y los comercios. La otra parte del trazado, identificada como "detrás de la vía", se denominó "Barrio Barracas" por localizarse frente a los galpones del ferrocarril con denominación homónima. (Figura 3). Entre 1911 y 1929 se realizaron nuevos remates de chacras y quintas en el sector aledaño al mismo y en adyacencias a la estación del ferrocarril.

El pueblo se fue extendiendo hacia ambos lados de las vías del ferrocarril, consolidando la trama urbana con edificaciones representativas con referencias estilísticas de la época. En tanto que, en el sector de las barracas se ampliaron las edificaciones hacia las chacras del sudeste, manteniendo la continuidad del paisaje ladrillero. "Apenas unos pocos años bastaron para que el pueblo de Juan Fernández, generará progresos impredecibles para una localidad en medio de la pampa" (<http://www.jnfmnet.com.ar/historia.htm>).

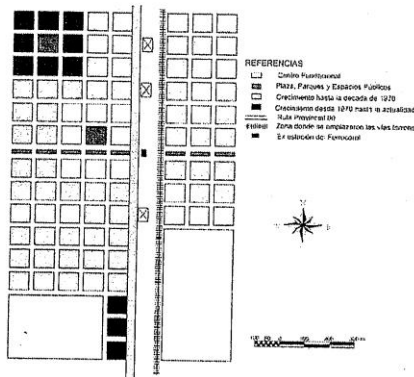


Figura N° 3. Plano de la Localidad de Juan N. Fernández. Periodos de crecimiento  
 Fuente: elaboración propia.

La estructura territorial vigente hasta ese momento declinó debido a que el desarrollo de la red vial entre 1930 y 1943, junto con la expansión del transporte automotor iniciada a partir de 1950, motivaron el desmantelamiento de servicios y ramales ferroviarios en el partido de Necochea, sobre todo desde 1960 en adelante. "A mediados del siglo XX, un conjunto de procesos -industrialización sustitutiva, reformas agrarias, desactivación del servicio ferroviario,

mecanización agrícola-, iniciaría la ruptura del modelo de poblamiento rural vigente". (Jacinto, 2012).

Todo esto, sumado al cambio experimentado en la forma de producción de la explotación agrícola-ganadera (en el contexto de la agriculturización pampeana), por la incorporación de las nuevas tecnologías y a la composición social de los propietarios que manejaban empresarialmente sus campos desde ciudades importantes, han determinado una disminución de los requerimientos de trabajadores asalariados rurales y modificado también su abastecimiento y dependencia del pueblo cercano, así como la consecuente pérdida de su población por éxodo. La población más joven migró hacia las ciudades próximas más importantes en busca de trabajo, educación y otras alternativas de mejora de vida, produciendo el ocaso de este pueblo que hasta las décadas del sesenta y del setenta se comportó como importante núcleo de abastecimiento al área rural y de pujante vida urbana.

Esto marcó un proceso de desestructuración territorial que impactó negativamente en el desarrollo experimentado por el pueblo hasta ese momento. Lo demuestran los datos de población, para 1914, a cinco años de su fundación, contaba con 3.000 habitantes, llegando a reunir una población de más de 5.000 en la década de los sesenta. En lo que respecta a los últimos dos censos realizados por el INDEC, en 2001, la población fue de 2.886 habitantes, mientras que en 2010 se registraron sólo 2.830 habitantes.

#### 4.2. Segundo Período: reestructuración espacial (desde 1990 hasta la actualidad). La decadencia del ferrocarril y los cambios en el proceso migratorio.

El período de reestructuración se inició de la mano de nuevas actividades económicas. Luego de la desaceleración planteada, se instalaron en la localidad plantas cerealeras dedicadas al depósito de granos, balanzas públicas para camiones, veterinarias para brindar servicios a los campos aledaños, balnearios turísticos en el Río Quequén y escuelas secundarias que atrajeron población de núcleos urbanos próximos de menor tamaño, lo que originó una gran demanda de mano de obra. Junto a ello, el cultivo de soja y cereales reestructuraron el mercado de trabajo para la población local, generando el impulso y el dinamismo actual del pueblo. A su vez y por esta causa se realizaron nuevas construcciones entre las cuales se destacan el Barrio Islas Malvinas (1972), emplazado en terrenos ubicados próximos al acceso del pueblo que amplió su estructura fuera del trazado original incrementando el núcleo urbano consolidado.

En 2004 se construyó otro barrio en el marco del Plan Federal de viviendas realizado por la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad de Necochea, el cual además de ampliar la zona edificada requirió de la apertura de nuevas calles.

Actualmente, el pueblo se extiende con construcciones nuevas en ambos sectores del

trazado. El Barrio Barracas, al Sudeste del ejido, ha crecido por superposición de lotes habitados anteriormente por familiares de los nuevos propietarios, lotes comprados y lotes heredados familiarmente. En el sector céntrico, el ejido se consolidó hacia los barrios periféricos cerrando la trama rectangular y, a la vez, el área de quintas se fue loteando en parcelas de menores dimensiones aptas para la construcción de viviendas familiares y respetando la estructura original. El centro mantuvo sus características de centralidad histórica por las funciones cívicas y religiosas que en él se desarrollaban, pero muchas de sus edificaciones representativas se encuentran abandonadas.

A pesar de los cambios económicos que se dieron en la actualidad, se observa una disminución del número de habitantes, que si bien no resulta tan drástica como la producida en la década de 1960-1990, se ubica en el orden del 1.94 % para el período intercensal 2001-2010, dando signos de una recuperación muy lenta.

El resultado de este proceso se puede ver en el plano de la localidad (Fig. 3), de estructura en damero, donde se aprecia la disposición de los asentamientos a ambos lados de las vías del ferrocarril y el incremento del ejido urbano hacia el Noroeste de la localidad. Al interior de la trama urbana se localiza un *boulevard* y la plaza, de una sola manzana, que no han sufrido modificaciones desde su diseño estructural. El pueblo consta de 48 manzanas de una hectárea de superficie cada una, subdivididas en cuatro lotes de dos mil quinientos metros cuadrados cada uno y 48 quintas de diferente superficie. Exceptuando una avenida de 30 metros de ancho que corre en dirección este-oeste y que divide la traza del pueblo en dos partes, las demás calles, tanto de la planta urbana como de las quintas, chacras y calles de circunvalación exterior, son de veinte metros de ancho.

### 5. Análisis comparativo del proceso geohistórico y sus efectos socio-territoriales en Hilario Ascasubi y Juan N. Fernández.

A pesar de las distancias que separan a ambos pueblos seleccionados para el análisis, es posible advertir en sus trayectorias territoriales el impulso generado por las mismas dinámicas, lo cual puede observarse a través de las similitudes que presentan en su conformación socio-territorial actual (Tabla N° 1).

No obstante, las incidencias del proceso han determinado también, importantes diferencias que hacen a sus especificidades en el contexto del desarrollo local actual articulado al proceso de globalización, como por ejemplo las relacionadas a la estructura poblacional, su composición étnica y sus características productivas y de comercialización (Tabla N° 2).

Tabla N° 1: Similitudes en las características socio-territoriales actuales en H. Ascasubi y Juan Fernández.

SEMEJANZAS	HILARIO ASCASUBI	JUAN N. FERNÁNDEZ
<b>Cercanía a un centro urbano portuario</b>	A 100 km del puerto de Ing. White de la ciudad de Bahía Blanca, con la cual se establece una estrecha relación debido a la relación de dependencia de ésta, originada en el pueblo por la escasez de servicios y educación de nivel superior.	A 80 km de la ciudad de Necochea. Se reitera la situación de dependencia, en este caso con el puerto Quequén próximo a dicha ciudad.
<b>Actividades económicas primarias</b>	Gran desarrollo hortícola: cultivos intensivos de cebolla, zapallo, tomates y pimientos; en menor escala, cereal y cría de ganado vacuno.	Predominan el cultivo de soja y cereales: trigo y maíz. También se desarrolla la ganadería de tipo intensiva de ganado vacuno, porcino y ovino.
<b>Atracción de población en épocas de producción</b>	En ambos pueblos el mayor porcentaje de ocupación de mano de obra se produce a través del sector agrario. En época de plena producción se incrementa en forma considerable. En este lapso se recibe una afluencia de trabajadores llamados "golondrinas" provenientes del Norte argentino y de países limítrofes, para el caso de Ascasubi, y de las regiones circundantes para Juan Fernández.	
<b>Características poblacionales</b>	Cuentan con una población que no excede los 3.000 habitantes en el casco urbanizado: Ascasubi con 2.700 habitantes y Fernández con 2.967 (según los datos del censo de 2001). Con incremento en Ascasubi, por efecto de la migración limítrofe dado el tipo de actividad hortícola. En ambos se genera una emigración de población joven, la que es absorbida por los grandes centros urbanos ya que ofrecen mayores oportunidades laborales y servicios educativos universitarios.	
<b>Distribución de la población urbana</b>	En ambos casos, el incremento urbano se da en torno al centro histórico, lindante a la vía férrea, mientras que del otro lado de ésta, el crecimiento es considerado de tipo marginal debido a la falta de infraestructura de servicios básicos.	
<b>Relación de dependencia de las Colonias próximas con estos pueblos</b>	Tanto en uno como en otro, los asentamientos poblacionales de menor jerarquía que se emplazan en la cercanía de los mismos, mantienen una constante relación de intercambio comercial debido a la producción propia de cada colonia. Además, existe una dependencia de servicios, entre otros, los educativos y sanitarios. En el caso particular de Ascasubi, las colonias de La Vía del Sur, San Adolfo, Agrario y la Brújula son algunos ejemplos de este tipo de relaciones. En el de Fernández, las colonias de Claraz y La Negra.	

Fuente: elaboración propia

Tabla N° 2: Diferencias en las características socio-territoriales actuales en H. Ascasubi y J. N. Fernández

DIFERENCIAS	HILARIO ASCASUBI	JUAN N. FERNÁNDEZ
<b>Presencia y utilidad del curso de agua más próximo</b>	Utiliza el recurso hídrico que proporciona el Río Colorado principalmente para el riego de los campos por medio de canales. La cantidad utilizada por cada agricultor es regulada mediante turnos establecidos para cada uno de ellos.	Utiliza para el riego perforaciones particulares que realiza cada agricultor. Además, el Río Quequén conforma un destino turístico compartido con la delegación de Nicanor Olivera.
<b>Características climáticas, edáficas y actividades primarias</b>	Se encuentra en la zona semi-árida, con un clima templado de transición y suelos fértiles irrigados por el río Colorado. La evacuación de la salinización de las tierras se realiza mediante drenajes descargados en el mar. En Hilario Ascasubi se siembran cebolla, tomates, pimientos y zapallos y se practica la ganadería extensiva.	Presenta un clima templado húmedo, con suelos de tipo mollisol que permiten tener un recurso apto para el desarrollo óptimo de la actividad agrícola. En Fernández se desarrolla el cultivo de soja y cereales y se practica la ganadería intensiva..
<b>Estructura étnica de la población</b>	Los migrantes "golondrina", luego de realizar varias temporadas, se asientan definitivamente en la localidad. Se genera un abanico cultural a raíz de las actividades económicas predominantes, con familias de origen boliviano, chileno, brasileño, además de argentino.	La población permanente está integrada solamente por residentes nativos argentinos. Los migrantes "golondrina", vuelven a su lugar de origen al finalizar la temporada de trabajo.
<b>Funcionalidad actual del ferrocarril</b>	Segue funcionando, aunque en menor medida y con menor frecuencia, realizando el transporte de cargas y pasajeros.	Este medio de transporte perdió la funcionalidad debido a distintas circunstancias históricas.

Fuente: elaboración propia.

## 6. Conclusiones

Queda demostrado que la presencia del ferrocarril constituyó un elemento nucleador para la fundación y desarrollo posterior de los pueblos de Fernández y Ascasubi, en el contexto del surgimiento de los pueblos pampeanos de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, ligados al modelo agroexportador argentino.

La suavidad del relieve de la Región Pampeana, fue el elemento principal para el tendido férreo, que de esta manera concentró el 90% de las redes ferroviarias del país.

Durante la etapa de auge de este medio de transporte y, por el aumento de la mano de obra requerida, se generó un incremento estructural, económico y poblacional en los mismos. La economía de estos pueblos se vinculó originariamente en torno a la actividad ferroviaria. Es

así que en 1960 en Fernández y en 1980 en Ascasubi, con la decadencia de este sistema se produce una desestructuración territorial, ocasionada por la construcción de la red vial, el crecimiento del transporte automotor, la sucesión de periodos de hiperinflación, déficit fiscal y privatizaciones masivas, que obligaron a pensar alternativas paliativas a dicha situación. Estas dieron lugar a periodos de reestructuración espacial, con la posterior especialización agrícola-ganadera, conformando la actividad económica central vigente en la actualidad.

Las diferencias relativas y las diversas tomas de decisiones que se observaron en el interior de cada uno de los pueblos ante un eventual proceso de desestructuración marcó diferencias importantes reflejadas en la estructura urbana y el crecimiento poblacional. Hilario Ascasubi incrementó un 75,6 % su población en el periodo intercensal 2001-2010, mientras que Juan N. Fernández, presentó una leve tendencia decreciente para el mencionado periodo. La actividad económica también marcó la diferencia incidiendo en el proceso de poblamiento. En Ascasubi, con la incorporación del cultivo de la cebolla, aumentaron los requerimientos de mano de obra para el cultivo y la cosecha mayormente manual, lo que absorbió gran caudal migratorio.

Por otro lado, en Juan N. Fernández, donde se ha extendido el cultivo de soja, la tecnología y la mecanización asociada al mismo se generó un desplazamiento de la mano de obra. Esto incidió en el despoblamiento y las nuevas funciones de servicios a la producción rural, las cuales han ido cambiando poco a poco su perfil frente a los requerimientos de la nueva agricultura. De acuerdo con lo expresado por Sandra B. Vargas (2009:197) "la acción productiva, organizativa, relacional, y cultural que decide la construcción social de lo rural tiene lugar, cada vez más, en un escenario de alcance global, o, por lo menos, está altamente condicionado por lo que acontece en dicho escenario".

## Bibliografía

- Albaladejo, C., Bustos Cara, R. (2008). "Algarrobo o el fin del pueblo chacarero". En Tapella E. y Rodríguez Bilella P. (eds.): *Transformaciones globales y territorios: desarrollo rural en Argentina, experiencias y aprendizajes*. La Colmena. Buenos Aires, Pp. 61-93.
- Ciccolella, P. (1999). "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". *EURE*. Vol 25, N° 76. Pp. 1-15.
- Cloquel, S. (coord.) (2014). *Pueblos rurales. Territorio, sociedad y ambiente en la nueva agricultura*. Ediciones CICCUS. Buenos Aires, Argentina
- Cuccorese, H. J. (1969). *Historia de los ferrocarriles en Argentina*. Buenos Aires: Macchi. Pp. 1-159.

- Díez Tetamanti, J. (2006). "Despoblamiento y Acción del Estado en la región Sudeste de la Provincia de Buenos Aires entre 1976 y 2004. Estudio de caso en las localidades de Mechongué (Partido de General Alvarado) y San Agustín (Partido de Balcarce)". Colección Veracruz. Nº 17. Ed. Fundación Cátedra Iberoamericana. Barcelona. Pp. 1-110.
- Gaignard, R. (1989). *La pampa argentina. Ocupación, poblamiento, explotación. De la conquista a la crisis mundial, 1550-1930*. Ed: Solar. Buenos Aires, Argentina.
- Isclaro, M. et al. (2012). "Lógicas territoriales en tensión. La expansión del agronegocio en el sudeste pampeano. El caso de San Manuel (provincia de Bs. As.) (1976-2010)". En *Desarrollo Rural: Competencias y Territorio*. Bahía Blanca: CONICET. Universidad Nacional del Sur. Pp. 1-13. <http://fceco.uner.edu.ar/archivos/M3-11-%20Isclaro%20y%20otros.pdf>
- Jacinto, G. (2012). "Vínculos urbano-rurales y construcción de nuevas territorialidades en asentamientos de rango menor". *Mundo Agrario*. vol.12 Nº 24 La Plata. Versión On-line ISSN 1515-5994. [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1515-59942012000100006&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1515-59942012000100006&script=sci_arttext)
- Kosacoff, B. (1993). "La industria argentina; un proceso de reestructuración articulada". *CEPAL*. Nº 53.
- Lázzaro, H. (2009). *1909-2009 Centenario del pueblo de Juan N. Fernández*. Tomo II. Ed: GRAFICOM. Benito Juárez, Buenos Aires, Argentina.
- Marshal, A. y Orlansky, D. (1983). "Inmigración de países limítrofes y demanda de mano de obra en la Argentina, 1940-1980". *Desarrollo Económico*. Vol. 23. Nº 89.
- Méndez, M. A. (2009). *Juan Nepomuceno Fernández. Cien años de patrimonio*. Ed: Marcelo Kohan. Buenos Aires, Argentina.
- Newcomb, R. (1984). "Doce enfoques operativos en geografía histórica". En Randle, P.: *Teoría de la Geografía*. Buenos Aires. Ed: GAEA-OIKOS.
- Steimbregger, N. y Kreiter, A. (2009). "La paradoja de los pueblos rurales de la Línea Sur rionegrina: entre la desaparición y el crecimiento". *Boletín de AEPA*- Año 17- Nº 42.
- Vargas, Sandra Bibiana (2009). "Ruralidades emergentes y dinámicas territoriales: nuevas percepciones y medios de vida". *Rev. Eleuthera*. Vol. 3 [en línea]. Consulta: septiembre 2014. [http://eleuthera.ucaldas.edu.co/downloads/Eleuthera3\\_8.pdf](http://eleuthera.ucaldas.edu.co/downloads/Eleuthera3_8.pdf)