



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile  
Chile

Carrizo, Silvina; Yuln, Melina

Patrimonio arquitectónico en perspectiva geohistórica: la territorialización del noroeste de la provincia  
de Buenos Aires

EURE, vol. 40, núm. 120, mayo-agosto, 2014, pp. 73-90

Pontificia Universidad Católica de Chile  
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19630362008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica  
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# Patrimonio arquitectónico en perspectiva geohistórica: la territorialización del noroeste de la provincia de Buenos Aires

**Silvina Carrizo.** Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Buenos Aires, Argentina. Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Junín, Argentina.

**Melina Yuln.** Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina. Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Junín, Argentina.

**RESUMEN** | La ausencia de estudios relativos a la región del noroeste de la provincia de Buenos Aires (NOBA), en general, y al patrimonio arquitectónico en particular, motiva la exploración de este espacio geográfico, denso en relaciones históricas y producciones materiales. Este trabajo plantea un análisis del proceso de territorialización de la región, a partir de una reflexión sobre el conocimiento de las acciones, producciones y representaciones arquitectónicas, desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. La idea principal es agudizar la mirada técnico-cultural hacia el territorio, que complejiza y enriquece la visión de los acontecimientos políticos y económicos. De este modo, el trabajo busca poner en valor un patrimonio que hoy pasa inadvertido.

**PALABRAS CLAVE** | patrimonio, historia regional, transformaciones socioterritoriales.

**ABSTRACT** | *The lack of studies about the northwest of Buenos Aires province in general, and regarding its architectural heritage in particular, encourages the exploration of this geographical area, dense of historical and material productions. This paper presents an analysis of the process of territorialization in the region. It considers the actions, products and architectural representations, from the mid-nineteenth to mid twentieth centuries. The main idea is to sharpen the technical and cultural view of the territory, enriching the vision of political and economic developments. Thus, this paper seeks to highlight the value of that architectural heritage.*

**KEY WORDS** | *heritage, regional history, socio-territorial transformations.*

Recibido el 15 de febrero de 2012, aprobado el 15 de julio de 2012

E-Mail: Silvina Carrizo, [scarrizo@conicet.gov.ar](mailto:scarrizo@conicet.gov.ar) | Melina Yuln, [melinayuln@yahoo.com.ar](mailto:melinayuln@yahoo.com.ar)

## Introducción

Estudiar el patrimonio arquitectónico del noroeste de la provincia de Buenos Aires (NOBA) desde una perspectiva geohistórica, requiere comprender la territorialización de ese espacio, definido como región NOBA. En la investigación histórica y geográfica de un espacio vasto, durante el lapso de un siglo, el *patrimonio* –entendido como el conjunto de bienes de carácter cultural, legados a una sociedad por las generaciones precedentes– puede denotar rasgos singulares. Estas particularidades, ligadas a la territorialización, se dan con la sucesión de eventos geográficos que modelan el espacio y transforman sus redes (Haesbaert, 2001; Di Meo, 1998; Curien, 2000). En la región NOBA, el avance de las poblaciones y las redes de comunicación desde el puerto de Buenos Aires hacia el oeste pampeano creó un vínculo político-económico, entre la metrópoli y el interior, que se complejizó y diversificó con la formación y el desarrollo de ciudades intermedias que comenzaron a funcionar como centros regionales.

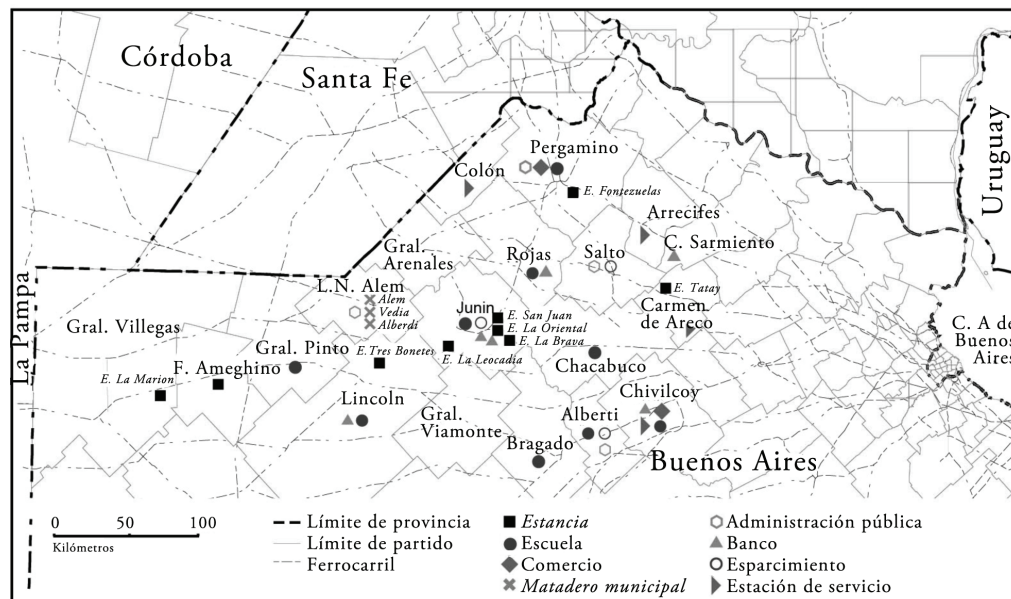
La idea principal de este trabajo es poner en valor un patrimonio que –en buena medida– hoy pasa inadvertido. Se plantea entonces analizar las acciones, producciones y representaciones sobre la arquitectura del noroeste de la provincia de Buenos Aires, en la fase de consolidación de su territorialización, desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX<sup>1</sup>. Para ello se propone una mirada técnico-cultural sobre el territorio, que complejiza y enriquece la visión de los acontecimientos políticos y económicos. El análisis en la larga duración permitiría establecer relaciones entre eventos políticos, sociales y económicos y producciones materiales en ese espacio geográfico.

El estudio de la región NOBA y su patrimonio se inició a partir de una búsqueda bibliográfica exhaustiva que facilitó su identificación y análisis, particularmente en el área de influencia de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA), con sedes académicas en las ciudades de Junín y Pergamino<sup>2</sup>. Luego se realizaron trabajos de campo que permitieron relevar el patrimonio arquitectónico. Buena parte del análisis histórico se apoya en los estudios realizados para una tesis doctoral sobre los modos de habitación en el noroeste bonaerense (Yuln, 2009). Parte del estudio geográfico se apoya en los trabajos de investigación desarrollados en el Instituto de Investigaciones para el Desarrollo Sostenible (IIPPYDS) de la UNNOBA. Esta presentación se estructura en tres partes 1) el estado de la cuestión; 2) la consolidación de un espacio rural a finales del siglo XIX; 3) la conformación de los espacios urbanos a principios de siglo XX.

1 Este artículo presenta una reelaboración y profundización de reflexiones y resultados presentados en el II Congreso Iberoamericano y X Jornadas Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio (La Plata, 2011).

2 El área de influencia de la Universidad quedaría definida por el norte y el oeste con las provincias de La Pampa, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos; y hacia el interior de la provincia de Buenos Aires, se extendería sobre casi cuarenta partidos, de donde proviene la mayor afluencia de alumnos o con los cuales se han firmado convenios de colaboración institucional: Ameghino Arrecifes, Bragado, Capitán Sarmiento, Carlos Casares, Carmen de Areco, Chacabuco, Colón, General Arenales, General Pinto, General Viamonte, General Villegas, Junín, Leandro N. Alem, Lincoln, Pehuajó, Pergamino, Rivadavia, Rojas, Salto, San Antonio de Areco y 9 de Julio. [www.unnoba.edu.ar](http://www.unnoba.edu.ar)

**FIGURA 1 | El noroeste de la provincia de Buenos Aires. Mapa de localización de las obras citadas en el texto**



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

### Escasez de estudios sobre la región y el patrimonio NOBA

Para proyectar una mirada compleja sobre el período histórico y el espacio en estudio, es necesario recurrir a fuentes de distintas disciplinas. La historiografía no se ha ocupado centralmente de la construcción histórica de la región NOBA, pero mediante la revisión de trabajos provenientes de distintas perspectivas se puede elaborar un marco de referencia para su estudio.

Los historiadores económicos han indagado en la ocupación territorial y realizado aportes sobre partidos de la región NOBA por medio del análisis de los regímenes de tenencia de la tierra y su rendimiento en términos de unidades productivas en las tierras de frontera, al sur del río Salado (Canedo, 1999; Infesta, 2003; Valencia, 2005; Banzato, 2011).

En la historiografía rural del siglo XIX sobre la región pampeana, se han renovado contenidos y modificado las hipótesis clásicas acerca de la división de la tierra y las características de la sociedad en el ámbito rural. Así, la historia económica y social ha permitido vislumbrar nuevos actores y una complejidad desconocida, señalando la presencia de una economía diversificada, que incluye a pequeños productores y hacendados en el escenario de la expansión agropecuaria de mediados del siglo XIX. Sumados a la incorporación de tierras indígenas, cambios como la extensión de la red ferroviaria, la captación de mercados externos, la incorporación de la mano de obra migratoria o la introducción de adelantos técnicos y tecnológicos por parte de la *vanguardia ganadera*, tal como la denomina Carmen Sesto (2005), revelan una compleja red social que va más allá de las interpretaciones de la campaña como sinónimo de latifundio (Fradkin, 1993; Sábato, 1989; Barsky & Djenderedjian, 2003).

Asimismo, la historia material ha demostrado que la idea de ausencia de sociabilidad, de consumo o de intercambio en las soledades pampeanas carecía de asidero (Mayo, 2000; Mayo & Latrubesse, 1998) y que el “desierto” pampeano “vaciado de toda cultura” era en realidad un ámbito de convivencia multiétnica. Dentro de este ámbito de mezcla se producían cruces y mestizajes que acentuaban el fenómeno de transculturación, porque efectivamente la frontera era una zona de encuentro y de negociación entre culturas. Constituía un espacio con lógica propia, políticamente marginal respecto de las naciones indígenas y del Estado argentino, sin pertenecer ni a un mundo, ni al otro (Nacach, 2006; Navarro Floria, 2001; Roulet, 2006; Mandrini, 2007). El espacio fronterizo es entendido así como un *orden alternativo* que resistía al sistema estatal en construcción.

Sobre el tema de los pueblos bonaerenses existe amplia bibliografía realizada por historiadores locales cuya relevancia se centra en el aporte de datos y la información sumaria que brinda. Una perspectiva particular sobre la construcción histórica del territorio ha sido desarrollada por geógrafos, planificadores y urbanistas en la segunda mitad del siglo xx.

Existen pocas fuentes secundarias que aborden con rigurosidad científica el problema de la transformación física de la estancia argentina. La variación física de la estancia pampeana tiene una historiografía bastante escasa, en parte porque las primeras construcciones del siglo xviii eran extremadamente precarias y han desaparecido los registros materiales de las mismas. Tampoco existen testimonios detallados de sus características. Las pocas referencias de las estancias tempranas nos han llegado por relatos de viajeros, en su mayoría anglosajones, y corresponden al período inicial y a la época de las estancias ovejeras, a partir de la segunda década del siglo xix (Daireaux, 1888; Darwin, 1977; Head, [1826] 1986; Mac Cann, [1853] 1969). El mundo de la estancia y del trabajo rural está descrito por José Hernández, en *Instrucción del estanciero*. Otros textos detallan la organización de las estancias en su período de esplendor, pero se refieren en su mayoría a las de la pampa comprendida entre el Río de la Plata y el margen interior del río Salado, límite natural que definió durante muchos años la frontera de Buenos Aires con los territorios indígenas (Daireaux, 1909; Lemée 1887; Scardin, 1908; Gazaneo & Scarone, 1965). El ritmo de los cambios físicos de estos establecimientos puede seguirse a partir de algunos ejemplos de larga data, haciendo un rastreo desde la primera mitad del siglo xix hasta los umbrales del siglo xx (Sábato, 1989; Silvestri, 2004).

Dentro del campo teórico actual de los estudios patrimoniales locales se destaca la labor de los posgrados en el ámbito de las facultades de Arquitectura de las Universidades Nacionales de Buenos Aires, Córdoba, Tucumán, Mar del Plata y La Plata, tendientes a la consolidación de un campo autónomo de preservación patrimonial en un espectro que abarca desde los objetos hasta el territorio (Novacosvsky & París Benito, 2001, 2004). Pueden señalarse trabajos de catalogación del patrimonio edilicio barrial de Buenos Aires (Joselevich et al., 1986, 1987, 1988); de arqueología urbana (Schavelzon, 1992, 1998); estudios sobre patrimonio rural (Moreno, 1991); sobre patrimonio académico (Grementieri & Verstraeten, 2001; Grementieri & Shmidt, 2010) y sobre el patrimonio arquitectónico, urbano y

paisajístico de la provincia de Buenos Aires, promovidos desde los Anales LINTA (Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente).

En cuanto a estudios referidos al patrimonio arquitectónico NOBA, no se han encontrado investigaciones sistemáticas para la región. No hay documentos que evidencien trabajos a escala regional. Una aproximación ha sido abordada, desde la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, en un trabajo de registro de obras de arquitectura en la región NOBA. Se han identificado publicaciones que dan cuenta de obras localizadas en la región, pero estudiadas como obras de autores específicos (Shmidt, 1995; Crispiani 1995; Novacovsky, 2001), de tipologías (De Paula, 1988; Brandariz, 1998; Tartarini 2005), períodos históricos (Ortiz, Mantero, Gutiérrez & Levaggi, 1968) o gobiernos determinados (Longoni, Galcerán, Molteni, 2003; Longoni, Molteni, 2008; Ballent, 2005).

### **Una región nueva, construida en sus estancias**

La estancia pampeana representa –junto con los pueblos– un modo de habitar del espacio rural bonaerense, es decir, una forma de asentamiento, durante el siglo XIX y principios del XX, en la territorialización de la región. Considerando las transformaciones generadas desde el punto de vista agrario, técnico y paisajístico, la estancia se constituye en el elemento principal de la ordenación espacial rural. Sus actividades –primero relacionadas con la cría de ovinos y, más tarde, con vacunos– determinaron las formas de organización territorial. Las innovaciones técnicas introducidas principalmente por inmigrantes británicos y adoptadas posteriormente por los estancieros criollos para responder a los nuevos requerimientos económicos fueron conformando y transformando la región en su estructura de pueblos, chacras y estancias (Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad [HITEPAC], 2010).

En principio, la estancia era un establecimiento mediano que contaba con un rancho principal de dimensiones reducidas, otro más pequeño para el capataz, unas ramadas como cocina, un aljibe y un foso, a modo de protección y contención del ganado. Hacia mediados del siglo XIX, la estancia se expandió. La casa principal (casco) incorporó más habitaciones, permitiendo establecer diferencias de uso de dormitorios, sala y comedor, todos adecuadamente amueblados. Se incrementó la forestación dentro de los campos y aparecieron los puestos en los límites de las tierras. Hacia finales del siglo XIX, el aspecto físico de la estancia había cambiado radicalmente, con la ampliación del número de habitaciones y el agregado de dependencias de servicio, galpones, corrales y jardines. La *gran* estancia era una pieza fundamental del sistema productivo. Su economía se basaba principalmente en la ganadería extensiva y coexistía con estancias medianas y con pequeños rentistas. Pero en los grandes establecimientos acontecían las innovaciones técnicas, el mejoramiento de razas, la introducción del alambrado, la siembra de pasturas y la modernización general del sistema productivo (Silvestri, 2004).

Entre mediados y finales del siglo XIX, en el mapa bonaerense se puede identificar la estancia ovejera, favorecida por la inmigración anglosajona que introdujo mejoras e innovaciones en el área, como la cruce del merino. En varios de estos



establecimientos se experimentaron arquitecturas novedosas de galpones modulados y la localización de habitaciones para los peones junto a los animales; el uso del molino; la articulación entre jardín, huerto y parque; las edificaciones pintorescas, la práctica de deportes. Estos establecimientos rurales modernizadores promovieron una producción intensiva y diversificada, propia de una granja de tipo europeo. La casa principal, en general, era identificable a partir de sus características esenciales: largas construcciones de ladrillo, mojinetes escalonados y chimeneas, rodeadas de galpones y construcciones auxiliares que se levantaban al ritmo de la mayor complejidad de faena que la estancia ovejera exigía (Figura 2). De esta forma, si el equipamiento imprescindible para una eficiente explotación productiva enriquecía el repertorio formal, el paisaje también se domesticaba con la incorporación de barreras arbóreas de álamos en los accesos, del cuidado de recintos mediante cercos o el cultivo del césped y las especies ornamentales (HITEPAC, 2010).

FIGURA 2 | Corral de lanares del establecimiento Fontezuelas (año 1927)



FUENTE ÁLBUM FAMILIAR

Entre 1880 y 1910, la extensión del ferrocarril después de la “Campana al Desierto” de Roca<sup>3</sup>, facilitó el acceso a los materiales de construcción y la propagación de los lenguajes eclécticos de ultramar. Entonces se comenzó a priorizar el aspecto edilicio de la estancia y apareció el *casco* como símbolo de la elite ganadera pampeana o *vanguardia ganadera bonaerense*, cuyos principales establecimientos se localizaban preferentemente en la zona norte de la provincia de Buenos Aires (Sesto, 2005). Se desarrolló allí una tipología arquitectónica que sería representativa de la campaña, ya no solo como establecimiento productivo, sino también como residencia de descanso. La jerarquización de la vivienda principal incorporó el diseño de los parques con estilos eclécticos (neogótico, italianizante, francés, normando, etcétera). Tanto desde el punto de vista estético como climático, el parque creaba un ambiente

3 La “Campana al Desierto” (1879) fue la última ofensiva militar del Estado nacional sobre los territorios indígenas.

adecuado en el entorno rural, con elegancia y confort para la vida en la estancia, alejada en la pampa (Silvestri, 2004).

Paralelamente, se complejizó el grado de especialización de las instalaciones de servicio, en función de requerimientos productivos. Se incorporaron nuevas prácticas e instalaciones para operar en gran escala en un sistema de ganadería extensiva. Para ello se adoptó una nueva distribución y organización espacial de los establecimientos, a manera de damero: población central, potreros, maquinarias, calles, caminos y personal de vigilancia (Sesto, 2005). La introducción de animales de raza se había acelerado con el auge de la carne enfriada desde principios del siglo xx, de manera que, por los nuevos sistemas y métodos de crianza, se edificaron galpones, corrales con manga para facilitar las tareas de marcación y separación –que antes se hacían en campo raso–; los potreros se alambraron y rodearon de arboledas, se importaron pastos y forrajes; algunos establecimientos agregaron la cría de caballos finos, destinados al deporte.

Algunas estancias de la región NOBA ilustran la evolución descrita. Vale mencionar la estancia El Tatay, en Carmen de Areco (Figura 1), un establecimiento dedicado a la cría de ganado ovino y lechero, que en 1882 contaba con un importante casco rodeado de parques, en cuyas inmediaciones se disponían las viviendas del mayor-domo y del jardinero, las despensas, los escritorios administrativos; un poco más retirados de la casa principal se ubicaban los depósitos, el departamento del capataz, las caballerizas y los galpones de los animales, diferenciados por razas, por edades y por pedigrí, con sus correspondientes dependencias específicas: galpones de esquila, de ordeño, graserías, casa de carnes, ahumador, etcétera (Sesto, 2005). Otro ejemplo es la estancia La Brava, en la estación La Oriental, localidad del cuartel vi de Junín (Figuras 1, 3 y 4). Actualmente es una estancia dedicada a actividades agropecuarias mixtas, así como al turismo rural. Data de 1876, cuando era apenas un puesto fronterizo avanzado. Luego fue una pulpería, y en la década de 1930 pasó a manos de la actual familia propietaria, que le dio el aspecto definitivo a un casco de estilo neocolonial, con sus característicos muros encalados y techos de tejas<sup>4</sup>. Este mismo estilo se adoptó para la estancia Tres Bonetes, en el actual partido Lincoln<sup>5</sup>.

La mayoría de las estancias ubicadas al oeste de la región funcionaron en un principio como avanzadas fronterizas, protegidas por los fortines y las comandancias de las líneas defensivas previas a la Campaña al Desierto. Si bien se las ubica en un período en el cual el casco cobró importancia como símbolo de la elite bonaerense, los edificios de estas estancias eran más austeros que los de otros establecimientos de larga tradición, como los situados al interior del río Salado. Este río tenía la función de límite y de defensa natural, proporcionando a la población y a los establecimientos rurales el resguardo frente a malones y montoneras, lo que permitió que su tipología productiva y edilicia evolucionara antes de que se fundaran esas nuevas estancias de frontera al oeste.

4 En diario *La Verdad*, Suplemento Semanal, domingo 3 de junio de 2007.

5 La estancia Tres Bonetes es mencionada por el comerciante inglés William Mac Cann en su *Viaje a caballo por las provincias argentinas*, un relato que recoge las impresiones de su recorrido por la provincia de Buenos Aires en 1847, haciendo altos en las estancias de propietarios anglosajones. Entonces el establecimiento Tres Bonetes –famoso por la cría de ganado– era propiedad del Dr. Andrew Dick, un escocés que invirtió en propiedades urbanas y rurales.



## FIGURAS 3 y 4 | Estancia La Brava (Junín)



FUENTE FOTOGRAFÍAS DE SILVINA CARRIZO

Entre estas estancias occidentales de la región NOBA se registran La Oriental (1880) (Figura 1 y 5) y San Juan (1900), situadas en el cuartel VI del partido de Junín, y La Leocadia (1878), cercana a la localidad de Bayauca. Según se aprecia en el Álbum del Centenario de Junín (1927), sus cascos presentan un estilo sobrio, desarrollado en una sola planta –salvo por la existencia de una torre o mirador en la azotea– con la aparición de elementos clásicos en las fachadas y predominio de líneas horizontales. Los muros blancos, casi desnudos, apenas son interrumpidos por alguna pilastra moldeada o por balaustres en la cornisa.

Estas características se condicen con el eclecticismo arquitectónico de finales del siglo XIX, que ofrecía un catálogo de estilos para el diseño de las estancias bonaerenses, pero marca una diferencia con las viviendas principales de otros establecimientos del centro o del noreste de la Provincia<sup>6</sup>.

## FIGURA 5 | Estancia La Oriental (Junín)



FUENTE FOTOGRAFÍAS DE SILVINA CARRIZO

6 Por ejemplo, la estancia Huetel (1907) en 25 de Mayo o La Candelaria (1894) en Lobos, diseñadas con estilo pintoresco de *chateau* francés (Guzmán, 1999).

Entre las construcciones auxiliares que fueron incorporando las estancias, una excepcional fue la pista de exposición de ganado o *tattersall* (Figura 1, 6 y 7), que el arquitecto Walter Campbell diseñó para la estancia Marión (1917) de Carlos A. Brown, en General Villegas. El edificio construido para exhibir el ganado y competir así con las sociedades rurales de Buenos Aires y Rosario, se distingue fundamentalmente por la ambición de la propuesta y la originalidad del programa en aquella región, y también por su escala y por la solución técnica y espacial. Desde lo arquitectónico, lo más destacable ha sido la cúpula vidriada de veinte metros de diámetro y de cuyo centro colgaba una araña para la iluminación nocturna. Su estructura metálica se apoya sobre un cuerpo octogonal de dieciocho metros de altura, con columnas de orden gigante. El edificio de la pista donde se planteaba el acceso principal estaba conectado a dos “*halles*” ubicados lateralmente, de sesenta metros de largo con cubiertas a dos aguas, modulados. Por falta de uso y mantenimiento, el edificio se fue degradando progresivamente. Las naves fueron demolidas en la década de 1950, pero el cuerpo central con la estructura metálica de la cúpula (visible a kilómetros) aún pervive (Portiansky, Pascolini, 1999). Este edificio resume la modernización por la que transitaba el país y la riqueza arquitectónica que poseen las estancias de la región.

**FIGURA 6 |** Cuerpo central de la pista de exhibición de ganado de la estancia Marión



**FIGURA 7 |** Detalle de la cúpula (General Villegas)



FUENTE FOTOGRAFÍAS DE SILVINA CARRIZO

### **Territorios en consolidación, la expansión de redes y ciudades**

Estancias y pueblos se retroalimentaban socioeconómicamente. Con la expansión ganadera, los pueblos habían crecido, convirtiéndose en los proveedores de mano de obra y en mercado de servicios para los grandes establecimientos rurales. Pero el ferrocarril se constituyó en el otro actor de primer orden en el proceso de territorialización, favoreciendo el proceso de poblamiento y el surgimiento de núcleos urbanos. Desde 1880, la red ferroviaria se extendió rápidamente por la provincia de Buenos Aires (Figura 1). En 1884 llegó a Junín el ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (B.A.P.), de capitales ingleses, y en 1885, el ramal Pergamino-Junín del ferrocarril del oeste, propiedad del Estado Provincial, con la apertura de la estación

Roca. En noviembre de 1894, este mismo ramal inauguró la estación Dussaud, en el partido de General Pinto. La finalidad de estos ramales era conectar los centros agropecuarios con el puerto de Buenos Aires, por lo que muchas estaciones se localizaron directamente dentro de las estancias. Este fue el caso de la antigua estancia La Margarita (1885, actual partido de Junín), en la que la empresa B.A.P. instaló la estación Laplacette y construyó un ramal que unía las estaciones de Chacabuco y Germania (información en Archivo Histórico Municipal de Junín).

Como se observa en localidades y parajes de la región NOBA, la arquitectura ferroviaria impactó sobre el hábitat construido. El emblema de la arquitectura ferroviaria lo constituye la “estación”, cuyo estilo remitía a su origen británico. Mientras las cabeceras de los ramales se caracterizaban por ser grandes edificios industriales envueltos por una cáscara clasicista –como Retiro, Constitución, Rosario o La Plata–, en la región NOBA se instalaron estaciones intermedias, que representaban cabalmente la tecnología de la construcción estandarizada y de la sistematización de la forma construida: el mismo sistema constructivo del edificio principal –de mediana envergadura– se repetía en un grupo de construcciones subsidiarias compuestas por los galpones, casillas de señales, talleres y viviendas de los empleados. Se trataba de construcciones con cubierta a dos aguas, generalmente con elementos prefabricados y de montaje en seco, lo que permitía una fácil y rápida construcción.

El ámbito ferroviario constituyó un campo de experimentación de nuevas técnicas y materiales para el desarrollo de su arquitectura, convirtiéndose así en difusor de esas innovaciones constructivas de origen industrial, como las vigas doble T o las cubiertas *shed*, ambas piezas estructurales que permitían salvar grandes luces entre apoyos. Con el correr del tiempo, los elementos prefabricados fueron reemplazados por el ladrillo, la teja y la pizarra –en algunos casos, el modelo básico incorporó detalles más complejos de cubiertas y vanos–, mientras que el sistema prefabricado se mantuvo para los edificios de apoyo o para estaciones menores en áreas periféricas de la red (Williams, 2004).

Los bancos constituyeron otra red que propuso servicios financieros en distintos puntos de la provincia. Dieron respuestas a las nuevas necesidades, propiciaron distintas iniciativas socioeconómicas y acompañaron las políticas nacionales y provinciales de fomento y promoción de expansión territorial. En muchos casos pioneros, instalaron sucursales en comunidades alejadas y fronterizas. Su arquitectura siguió criterios de imagen que traducían solidez y seguridad. Se plantearon diferentes tipologías para programas cada vez más complejos. Las sucursales tomaron un lugar importante en las localidades y su gerente se constituyó como referente social. El inglés Henry Hunt y el alemán Hans Schroeder fueron los autores de los primeros ejemplos de arquitectura bancaria en Argentina, demolidos en su mayoría y con un estilo ecléctico con elementos predominantes del clasicismo italiano. Para el Banco de la Provincia de Buenos Aires, Hunt armó el primer plan de sucursales entre 1871 y 1874. Planteó varias tipologías: 1) entre medianeras, con un cuerpo al frente destinado a las actividades bancarias y otro al contrafrente separado por un patio, que correspondía a la vivienda del gerente; 2) en esquina, jerarquizando la actividad bancaria y ubicando lateralmente la vivienda; 3) un cuerpo de dos pisos con la actividad bancaria en planta baja y la vivienda en planta alta. La sucursal de

Chivilcoy (1872) constituye un ejemplo de ese tipo. En 1891, el Congreso creó el Banco de la Nación Argentina como sociedad mixta que pasó a ser estatal en 1904. Incorporó las veinte sucursales del antiguo Banco Nacional<sup>7</sup> y comenzó a construir otras nuevas; en 1907 eran 77 sucursales con presencia en zonas alejadas como la Patagonia, donde hasta entonces predominaba la moneda chilena. En general las sucursales ocupaban lotes en esquina, con entrada por la ochava, y la vivienda del gerente se ubicaba en el primer piso<sup>8</sup>. Así, este planteo es recurrente en las sucursales del Banco Nación de la región NOBA, por ejemplo Lincoln (1906) o Capitán Sarmiento (1926) y del Banco Provincia en Junín (1907) –proyecto de Luis B. Rocca–<sup>9</sup> o en Rojas, de Atilio Rocca. Pero se distingue el nuevo Banco Nación de Junín<sup>10</sup>, erigido en 1926 frente a la plaza principal, en un volumen de dos plantas, de aspecto neoclásico, exento –sin apoyo en las medianeras– y simétrico. El acceso se planteó con un pórtico tetrástilo de pilastras y columnas. El interior se organizó en torno a un espacio central regular de gran altura, con iluminación cenital (Gutiérrez, Peña, Berjman & De Paula, 1983; De Paula, 1988).

La red de escuelas –poco estudiada– constituyó otro ejemplo de arquitectura de servicios que aportó a la territorialización. Fue clave para el asentamiento poblacional y la construcción de identidad en la región NOBA y el país. Las escuelas –erigidas en ciudades y en poblaciones dispersas– contaban con aulas y vivienda, cuyo tamaño variaba según el número de alumnos previsto. Su ubicación se hacía más central y la ornamentación, más notoria en función de la jerarquía de la ciudad y el tamaño del establecimiento. La Dirección de Escuelas (1906) promovió escuelas suburbanas camino a Chacabuco, 25 de Mayo y Chivilcoy; escuelas urbanas en Alberti, Carlos Casares, General Pinto, Junín, Lincoln, Pergamino y Rojas; y escuelas rurales en las estaciones Olascoaga de Bragado e Iriarte de General Pinto (Dirección General de Escuelas, 1906) (Figura 1). La red de escuelas públicas, así como la ferroviaria, es primordial en la consolidación de los territorios NOBA, y de Argentina en general, ya que contribuyó a la representación arquitectónica del Estado dentro de la región, donde se construía, al menos, una escuela en cada pueblo.

Otra arquitectura oficial –no sistematizada– se advierte en la construcción de edificios municipales. En algunos casos se apeló a concursos abiertos, como sucedió en el caso del Palacio Municipal de Pergamino (1928)<sup>11</sup>. En estas obras públicas, así

7 El Banco Nacional de la Confederación Argentina (1853) no sobrevivió a los problemas financieros y los cambios políticos. En 1872 se creó el Banco Nacional que cerraría con la crisis de 1890, provocada en cierta medida por la proliferación de bancos (Gutiérrez et al., 1983).

8 Se buscó la intervención de arquitectos destacados como Arturo Prins para la sucursal de La Plata (1915) o Alejandro Bustillo para la sede en Buenos Aires (1944).

9 En el Banco Provincia, entre 1907 y 1922, el arquitecto Luis Rocca realizó 43 proyectos –entre otras, las sucursales de Junín y Salto–; cuando falleció lo sucedió el arquitecto Pablo Hary (de 1922 a 1924) y a este, el arquitecto Atilio Rocca (hijo de L. Rocca), que entre 1924 y 1947 construyó 52 sucursales.

10 La primera sucursal en esa localidad databa de 1892. La nueva fue proyectada por la Oficina de Arquitectura del Banco para disponer de un establecimiento mayor en una localidad devenida en nodo regional, estructurante de la actividad agrícola-ganadera, industrial y ferroviaria, con talleres que entonces contaban con 3.000 empleados.

11 Entre los 18 proyectos presentados ganó el del equipo de E. Quincke, A. Nin Mitchell y J. A. Chute.



como en las privadas, se vieron reflejados los aportes de arquitectos que seguían las más diversas tradiciones: italianas, alemanas, francesas y españolas, entre otras. A manera de ejemplo, se pueden encontrar en Junín las obras del arquitecto barcelonés Manuel Torres Armengol; o el teatro Crystal Palace (1926), de los húngaros Jorge y Andrés Kalnay; y el local de venta, obra del arquitecto danés Morten Rønnow en Pergamino (1930). Al mismo tiempo que se difundían estilos eclécticos aparecían casas y edificios con líneas más racionalistas y modernas, en los que se dejaba de lado la ornamentación, como es el caso de la esquina construida por Boris Vaslavsky en Chivilcoy o el Club Social de General Pinto, del francés León Dourge. Nuevas expresiones de modernidad fueron los cines, que se multiplicaron en las distintas localidades, algunos conservados, muchos otros degradados.

Pero en un contexto donde primaba lo ecléctico, fue la obra pública la principal expresión de modernidad, impulsada por un Estado intervencionista que, frente a las dificultades de la década de 1930, la adoptó como herramienta de reactivación económica y de propaganda política; recurriendo a veces a la monumentalidad como símbolo de Estado fuerte, regulador y ejecutor. La provincia de Buenos Aires, gobernada por Manuel Fresco (1936-1940), promovió obras de infraestructura, administración, recreación y vivienda. Muchas fueron proyectadas en reparticiones oficiales, cuya actividad creciente incorporaba proyectistas jóvenes, impregnados de las nuevas tendencias en arquitectura e ingeniería, que recurrieron a una simplificación volumétrica y ornamental. Además, algunos proyectos públicos fueron asignados a profesionales independientes, como Francisco Salamone, quien ejecutó más de sesenta obras para la provincia de Buenos Aires. Dieciséis de sus obras se ubican en la región NOBA, en los partidos de Leandro N. Alem y Alberti (Figuras 8, 9 y 10).

**FIGURAS 8, 9 y 10 | Palacio y matadero municipal de Vedia, partido de L. N. Alem, obra de F. Salamone**



FUENTE FOTOGRAFÍAS DE SILVINA CARRIZO

Ellas muestran variaciones de los principales programas que realizó: municipalidades y delegaciones, mataderos y escuelas, portales, cementerios y plazas. Armó composiciones grandilocuentes que contrastaban con los paisajes llanos bonaerenses. Se distinguían no solo por las formas y proporciones usadas, sino también por el lenguaje y el dinamismo de la composición, a menudo ordenado por una

simetría axial. Buscó dar jerarquía al poder local, usando de manera recurrente la torre, asociada al simbolismo de un poder concentrado. Procuró un uso racional de materiales y sistemas constructivos, aprovechando nuevas técnicas y materiales como el hormigón armado. En algunos casos, además de proyectar el edificio, diseñó el equipamiento interior y exterior. En su obra se reconocen elementos vanguardistas y composiciones clasicistas. Se aprecia la revalorización de oficios artesanales, el desarrollo de técnicas constructivas y la articulación de artes-arquitectura, consignas que difundiría la Escuela de la Bauhaus (Novakovsky, Benito & Roma, 2001).

Un programa articulador de la modernidad fue el plan de estaciones del Automóvil Club Argentino, para el cual la asociación con YPF y la relación con Vialidad nacional fueron claves. YPF, fundada en 1922, se afirmó en la extracción, transporte y refinación de petróleo y avanzó en la distribución de combustible, compitiendo con las empresas extranjeras en todo el país. Con un combustible más accesible y una infraestructura vial cada vez más extensa, creció el parque automotor en Argentina (Gorelik, 1987; Ballent & Gorelik, 2001). En 1936, YPF llamó a concurso público para propuestas de estaciones de servicio urbanas. El primer premio lo obtuvo el ingeniero Ricardo Dillon. Este concurso sirvió de base al concurso privado realizado para socios del Automóvil Club Argentino (ACA) en 1937 y fue ganado por Antonio Vilar (Schere, 2008). La institución tenía un plan a escala nacional, que planteaba una sede central en Buenos Aires y 180 estaciones distribuidas en todo el país, a 150 km de distancia aproximadamente. No solo proveerían ininterrumpidamente combustible y servicios mecánicos, sino también asistencia a los viajeros. En el diseño, según la palabra de Antonio Vilar, se buscó una arquitectura “durable” apoyándose en “soluciones simples y lógicas”: facilidad de acceso desde la ruta y a los locales, circulaciones amplias, atención directa y diversidad de servicios (Hilton Scott, 1943). Se previeron siete tipos de estaciones de servicios. Las de Arrecifes (posteriormente remodelada) y Colón (en condiciones actuales de abandono), de tipo camineras, fueron construidas antes de la Segunda Guerra Mundial, con techos planos con azotea, que subrayaban la horizontalidad y creaban una línea arquitectónica más moderna. El alza del precio del hierro –a raíz de la guerra– llevó a construir techos de teja, lo que fue de preferencia para algunos municipios. Así el ACA finalmente adoptó esta solución para las restantes estaciones, tratando de lograr la unidad pretendida, tal como se aprecia en Carmen de Areco y Chivilcoy (Figuras 11, 12 y 13) (la estación de Junín fue demolida). Para conseguir una identificación reconocible y no atarse a formas que no pudieran adaptarse a los diversos casos, se optó por un elemento externo al edificio: el cartel que evoca una figura humana con un brazo extendido sobre la ruta y que se distingue en cada estación (Figura 12). En el diseño global de la propuesta había una idea de conjunto, de relaciones y vinculaciones pensadas para conformar una unidad y para aumentar la eficacia que, a su vez, rescata lo típico de la construcción de cada región, considerada un “valor nacional” (Hylton Scott, 1943).



**FIGURAS 11, 12 y 13 | YPF ACA: Chivilcoy y detalles de cartel identificador y torre de agua**



FUENTE FOTOGRAFÍAS DE SILVINA CARRIZO

### Reflexiones finales

La región NOBA se extiende sobre tierras fértiles de la pampa agrícola-ganadera, con un litoral fluvial emplazado entre los puertos más dinámicos de Argentina –Rosario y Buenos Aires– y se inscribe en una estructura heredada del modelo agroexportador, consolidada en función de las necesidades de la metrópoli. Así, el espacio de la región NOBA fue dinamizado a partir de la segunda mitad del siglo XIX, durante la organización del Estado nacional, aprovechando las ventajas de su localización próxima a espacios que generan un intenso tránsito de bienes, servicios, personas e inversiones.

A partir de la investigación y el trabajo realizado, se puede hacer una lectura en perspectiva geohistórica sobre la construcción de la región NOBA en relación con la arquitectura. Esta lectura distingue, por un lado, las estancias privadas productivas y las redes públicas de servicios como la base de su territorialización; por otro, un espectro variado de edificios, construidos ya entrado el siglo XX, como parte de su consolidación y complejización. La mayoría de las redes eran impulsadas desde estrategias privadas e instancias de planificación de alcance nacional y provincial.

En la cronotematización de los procesos de territorialización y de conformación de las redes para la región NOBA entre los años 1850 y 1950 es posible establecer una secuencia de eventos geográficos modelizadores: la producción, la educación, la modernización. El primer evento corresponde a una dimensión económica y está representado por las estancias y las redes de ferrocarril y bancos, que avanzan de manera simultánea, en el último tercio del siglo XIX. En ese momento, el foco estaba puesto en el sistema productivo agrícola de la región, apuntalado por el sistema financiero, que respondía a un modelo económico agroexportador. El segundo evento, la educación, corresponde a dimensiones político-sociales y simbólico-culturales, y se materializa en la construcción de escuelas públicas, en el cambio de siglo. Entonces se trataba de propagar una educación laica universal que favoreciera el afincamiento y la integración de las poblaciones –con grandes grupos de inmigrantes– y fortaleciera una identidad nacional. El tercer evento, la modernización, corresponde a las dimensiones política y económica, y se hace visible en la extensión de la red caminera

en la provincia de Buenos Aires y el plan de estaciones de YPF, junto a intervenciones estatales. En ese momento el Estado favoreció el desarrollo de las rutas paralelas al ferrocarril y la producción e industrialización del petróleo (desplazando al carbón inglés), a la vez que se llevó adelante una política intervencionista y de bienestar, que compensara, con obra pública, los efectos de la crisis de los años 1930.

Los cambios se pueden leer, además, en el lenguaje arquitectónico, que pasa de una arquitectura de carácter predominantemente academicista en las estancias, los bancos y las escuelas, a una arquitectura de corte modernista para las estaciones de YPF y la obra pública impulsada por la administración provincial, como ocurrió durante la gobernación de Fresco.

Ese patrimonio arquitectónico del noroeste de la provincia de Buenos Aires no se encuentra identificado, ni compendiado, ni catalogado para su eventual rescate y puesta en valor. La ausencia de estudios relativos a la región del NOBA, en general, y al patrimonio arquitectónico, en particular, motivaron la exploración bibliográfica por distintas vías –por arquitectos y tipologías, especialmente– y un relevamiento *in situ*, que esperan, como este texto, contribuir a reducir ese vacío y abrir este campo de estudio.

### Referencias bibliográficas

- Ballent, A. (2005). *Las huellas de la política: vivienda, ciudad y peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires: Prometeo-Universidad Nacional de Quilmes.
- Ballent, A. & Gorelik, A. (2001). País urbano o país rural: La modernización territorial y su crisis. En N. Goldman (Ed.), *Nueva Historia Argentina* (Tomo VII, pp. 143-200). Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Banzato, G. (2011). La periferia de “la gran transformación”: el mercado de tierras en la provincia de Buenos Aires. Los casos de Chascomús y Junín en perspectiva comparada, 1780-1912. *Mundo Agrario*, 12(23), (online) <http://bit.ly/1cmP5DG>
- Barsky, O. & Djenderedjian, J. (2003). *Historia del capitalismo agrario pampeano*. Tomo 1: *La expansión ganadera hasta 1895*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Brandariz, G. A. (1998). *La arquitectura escolar de inspiración sarmientina*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.
- Canedo, M. (1999). *La tierra y la población en un área de temprana colonización. El partido de los Arroyos, 1650-1850*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Buenos Aires.
- Crispiani, A. (1995). Alejandro Christophersen y el desarrollo del eclecticismo en la Argentina. *Cuadernos de Historia* (Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”. FADU, UBA. Buenos Aires), 6, 5-42.
- Curien, N. (2000). *Economie des réseaux*. Paris: La Découverte.
- Daireaux, E. (1888). *Vida y costumbres en el Plata*. 2 vol. Buenos Aires: Lajouane (Versión original: 1888).
- Daireaux, G. (1909). *La estancia argentina. Censo Agropecuario Nacional*, Tomo III. Buenos Aires: Talleres de Publicaciones de la Oficina Meteorológica Argentina.
- Darwin, C. (1977). *Un naturalista en el Plata* Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

- De Paula, A. (1988). *La arquitectura, los bancos, la historia*. Buenos Aires: Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- Di Meo, G. (1998). *Géographie sociale et territoires*. Paris: Nathan Université.
- Dirección General de Escuelas (1906). *Edificación Escolar en la Provincia de Buenos Aires*. La Plata: Autor
- Fradkin, R. (1993). *La historia agraria del Río de la Plata colonial. Los establecimientos productivos*. 2 tomos. Buenos Aires: CEAL.
- Gazaneo, J. & Scarone, M. (1965). *Estancias*. Tomos I y II. Buenos Aires: Academia Nacional de Bellas Artes.
- Gorelik, A. (1987). La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años treinta. *Anales del Instituto de Arte Americano* (Buenos Aires), 25, 97-106 y 143-145.
- Grementieri, F. & Verstraeten, X. (2001). *Buenos Aires: Arquitectura y patrimonio*. Buenos Aires: Ediciones X. Verstraeten.
- Grementieri, F. & Shmidt, C. (2010). *Arquitectura, educación y patrimonio. Argentina: 1600-1975*. Buenos Aires: Pamplatina.
- Gutiérrez, R., Peña, J. M., Berjman, S. & De Paula, A. (1983). *Banco de la Nación Argentina. Acción, presencia y testimonio en la construcción del país*. Tomo 1: *Sucursales en las provincias*. Buenos Aires: Edición Fundación Banco de la Nación Argentina.
- Guzmán, Y. (1999). *El país de las estancias*. Buenos Aires: Emecé.
- Haesbaert, R. (2001). Da desterritorialização a multiterritorialidade. *Anais do IX Simpósio Nacional da ANPUR*. Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR).
- Head, F. B. (1918). *Las pampas y los Andes*. Buenos Aires: Vaccaro (Versión original: 1826).
- Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HITEPAC) (2010). *Informe de Investigación de Proyecto UNLP Transformaciones técnicas, organización espacial y representaciones del territorio pampeano (1853-1880), Periodo 2008-2009*. La Plata: HITEPAC, FAU, UNLP (inédito).
- Hylton Scott, W. (Dir.) (1943). *Los edificios del Automóvil Club Argentino*. Tomo 1, *Nuestra Arquitectura* (enero 1943).
- Infesta, M. E. (2003). *La pampa criolla, Usufructo y apropiación privada de tierras públicas en Buenos Aires, 1820-1850*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (AHPBA).
- Joselevich, I. et al. (1986). *Buenos Aires: Palermo 1876-1960*. Buenos Aires: Fundación Fortabat.
- Joselevich, I. et al. (1987). *Buenos Aires: Flores 1868-1960*. Buenos Aires: Fundación Fortabat.
- Joselevich, I. et al. (1988). *Buenos Aires: Belgrano 1855-1960*. Buenos Aires: Fundación Fortabat.
- Lemée, C. (1887). *El estanciero argentino*. Buenos Aires: Librería del Colegio
- Longoni R., Galcerán V. & Molteni J. C. (2003). *La obra pública en la provincia de Buenos Aires durante la gobernación Fresco (1936-1940)*. Premio Bienal de Arquitectura, Urbanismo, Investigación y Teoría. La Plata: Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires (CAPBA).
- Longoni, R. & Molteni, J. (2008). Gobernación mercante 1946-1952. Los trazados de los barrios obreros en la provincia de Buenos Aires. *Premio CAPBA 2005. Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires* (pp. 173-176).

- Mandrini, R. (1997). Las fronteras y la sociedad indígena en el ámbito pampeano. *Anuario del IEHS* (Tandil: UNCPBA), 12, 23-34
- Mandrini, R. (2007). La historiografía argentina, los pueblos originarios y la incomodidad de los historiadores. *Quinto Sol*, 11, 19-38. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/quisol/n11/n11a02.pdf>
- Martínez Sierra, R., (1975). *El mapa de las pampas*. Buenos Aires: Archivo General de la Nación.
- Mayo, C. (Ed.). (2000). *Vivir en la frontera. La casa, la dieta, la pulpería, la escuela (1770-1870)*. Buenos Aires: Biblos.
- Mayo, C. A. & Latrubesse, A. (1998). *Terratenientes, soldados y cautivos. La frontera, 1736-1815*. Buenos Aires: Biblos.
- Mac Cann, W. (1969). *Viaje a caballo por las provincias argentinas*. Buenos Aires: Solar Hachette (Versión original: 1853).
- Moreno, C. (1991). *Patrimonio de la producción rural: en el antiguo partido de Cañuelas*. Buenos Aires: Fundación Arquitectura y Patrimonio.
- Nacach, G. (2006). Tan vivos, tan muertos. Dos décadas de representaciones y carácter de la frontera pampeana: entre Lucio V. Mansilla (1870) y Estanislao Zeballos (1880). *Trefos*, 4(2). Recuperado de <http://www.tefros.com.ar/revista/v4n2p06/resumenes/nacach.htm>
- Navarro Floria, P. (2001). El salvaje y su tratamiento en el discurso político argentino sobre la frontera sur, 1853-1879. *Revista de Indias*, 61(222), 345-376. doi:10.3989/revindias.2001.i222.493
- Novacovsky A., Benito F. & Roma S. (Eds.) (2001). *Francisco Salamone en la Provincia de Buenos Aires. Reconocimiento patrimonial de sus obras*. Volumen I. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Novacovsky, A. & París Benito, F. (2004). *Textos de Cátedra*. Volumen 3. Mar del Plata: Facultad de Arquitectura Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Ortiz, F., Mantero, J. C., Gutiérrez, R. & Levaggi, A. (1968). *La arquitectura del liberalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Portiansky, S. & Pascolini, R. (1999). Estancia Marión en General Villegas. *Premio Anual Arquitectura, Urbanismo, Investigación y Teoría. Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires* (pp. 134-138).
- Roulet, F. (2006). Fronteras de papel. El periplo semántico de una palabra en la documentación relativa a la frontera sur rioplatense de los siglos XVIII y XIX. *Trefos*, 4(2). Recuperado de <http://www.tefros.com.ar/revista/v4n2p06/paquetes/roulet.pdf>
- Sábato, H. (1989). *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar. 1850-1890*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Scardin, F. (1908). *La estancia argentina*. Buenos Aires: Cía. Sudamericana de Billetes de Banco.
- Schavelzon, D. (1992). *La arqueología urbana en la Argentina*. Buenos Aires: CEAL.
- Schavelzon, D. (1998). *Arqueología histórica de Buenos Aires*. Buenos Aires: Corregidor.
- Schere, R. (2008). *Concursos 1885-2006*. Buenos Aires: Bismán Ediciones.
- Sesto, C. (2005). *Historia del capitalismo agrario pampeano*. Tomo 2: *La vanguardia ganadera bonaerense, 1856-1900*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Shmidt, C. (1995). Juan A. Buschiazzo. Un profesional entre la arquitectura y la construcción. *Cuadernos de Historia* (Buenos Aires, Instituto de Arte Americano, FADU/UBA), 6, 5-42.

- Silvestri, G. (2004). *Estancia en Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones y ciudades*. Buenos Aires: Editorial Clarín – Arquitectura.
- Silvestri, G. (2008). La vida en clave verde. Cambios en las formas de habitar urbana y rural a mediados del siglo XIX. *Registros*, 5(5), 16-31.
- Tartarini, J. (2005). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Colihue.
- Valencia, M. (2005). *Tierras públicas-tierras privadas. Buenos Aires, 1852-1876*. La Plata: Universidad Nacional de la Plata (UNLP).
- Williams, F. (2004). Arquitectura ferroviaria. En J. F. Liernur & F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (pp. 76-87). Buenos Aires: Editorial Clarín.
- Yuln, M. (2009). Factores económicos y transformaciones territoriales en la frontera pampeana: la colonia Coliqueo de Los Toldos en la segunda mitad del siglo XIX. *VI Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios y Agroindustriales*. Buenos Aires: Centro Interdisciplinario de Estudios Agrarios (CIEA), Facultad de Ciencias Económicas, UBA.