

# **FERROCARRIL**

**PROGRESO Y BARRERA URBANA**

**DESTINADO A LOS ALUMNOS DE 4º CAD  
ESCUELA DE EDUCACION TECNICA N° 281  
FIRMAT**

Materia: PRODUCCION VERBAL

Profesora: Sra. SONIA NIETO

**2010**

## FERROCARRIL - PROGRESO Y BARRERA URBANA

Destinado a los Alumnos de 4º CAD de la Escuela Técnica N° 281 –  
FIRMAT

Arq. Santiago M. Tasinato

### Breve relato previo –

Sólo mencionamos en este trabajo, aspectos vinculados a la relación que surge a partir del trazado ferroviario con el asentamiento urbano existente y el que posteriormente se fue generando en su entorno. Así es que los sucesos y obras mencionados sólo están circunscriptos a esta premisa, sugiriéndonos la obligación de hacer la salvedad que muchas otras fueron las áreas y emprendimientos que cubrió la actividad oficial y privada en nuestra comunidad desde aquellos orígenes que a pesar de tener su importancia no son motivo de mención.

El primer aspecto que tendremos en cuenta, es imaginar nuestra región, *pampa húmeda* en las vísperas de la construcción del ferrocarril hacia fines del siglo XIX.

Como lo describen los escritores: “Pampa y Cielo”. . . soledad. Muy pocos habitantes, algunas postas y fortines que tuvieron su origen en el siglo anterior (XVIII), y algunos nucleamientos poblados en sus proximidades que buscaban la protección por los malones y matreros que pululaban por aquellos tiempos. Estos asentamientos generalmente se localizaban en las cercanías de lagunas o cursos de agua.

No existían ferrocarril, ni rutas y por supuesto – aún menos – líneas de alta tensión, ni poblaciones técnicamente urbanizadas como acostumbramos ver en la actualidad.

Viajeros, galeras o carretas en caravana - para el transporte de personas y/o mercaderías, y servicios de mensajería que posteriormente heredó el ferrocarril -, algunos gauchos e incluso aborígenes transitaban por las llanuras aisladamente. El perfil de quietud y soledad se veía en circunstancias alterado por patrullas militares, correrías y malones.

En estas tierras – nuestro pueblo - existía una posta propiedad de don Luis Terrarosa en aquel entonces empresario de la línea de diligencias (galeras), cuyo encargado o *maestre de posta* era **Don Faustor Juarez**, destinada a los viajeros que pasaban por el lugar hacia o desde Guardia de la Esquina (hoy San José de la Esquina) y San Juan Bautista de Melincué que integraban la cadena de fortines de esa época. El primero de los nombrados constituía el punto de unión más cercano al llamado **CAMINO REAL**, que unía Buenos Aires con Córdoba, Mendoza, Chile; y por otro lado, por Tucumán hacia el Alto Perú. Aquellos fortines, postas y dispersos núcleos poblados estaban vinculados por huellas, o caminos, muchos de ellos originados en rastrilladas indígenas, recorrido de indios y

arreos de ganado que en su ir y venir dejaban estas marcadas sendas a lo largo y a lo ancho de estas llanuras. En muchos casos rutas de hoy, repiten aquellos trazados espontáneos. (Figura 1.1)

Existía también en el lugar un incipiente caserío de familias que seguramente en busca de protección comenzaron a localizarse a la vera de la Posta, para convertirse más tarde en un asentamiento de trazado regular. Este agrupamiento humano pasó a llamarse entonces (1890) pueblo Bombal respondiendo al apellido de su gestor y propietario D. Jorge Bombal,

más tarde se denominará Villa Regules y por último – hasta nuestros días - Villa Fredriksson, respondiendo a otros tantos cambios de propietario.

La posta estaba ubicada en las inmediaciones de lo que hoy es la intersección de calle Italia y Bv. Solís. La primera de las nombradas es aún en la actualidad la prolongación del camino que conduce a San José de la Esquina.

**Paso del ferrocarril:** En el año 1888 se habilita el trazado ferroviario que partiendo desde Rosario en 1883 pasa por Colonia Candelaria (hoy Casilda) atraviesa el paraje de nuestra posta y llega, en pocos metros hacia el sur a la Estación Firmat inaugurada el 30 de agosto de ese año. Un año antes se había construido el ramal desde Candelaria hasta Juárez Celman (hoy Cruz Alta) y poco más tarde se agregaría el tramo desde Firmat hasta Melincué que se la llamó Estación San Urbano. (Figura 1.2)

A raíz de este trazado surgieron posteriormente asentamientos, que se convirtieron más tarde en centros poblados tal como los vemos hoy: Pérez, Zavalla, Pujato, la mencionada Casilda (ex Colonia Candelaria, luego Villa Santa Casilda), Sanford, Chabás, Villada, nuestra Firmat, Durham (única estación que no se urbanizó) y San Urbano ( en las proximidades del fuerte San Juan Bautista de Melincué).

Se iniciarían posteriormente los trabajos de la bifurcación Firmat-Chucul (Rio IV), pasando por lo que son hoy centros poblados: Cañada del Ucle, Los Quirquinchos, Berabevú, Chañar Ladeado, los más próximos dentro de la Provincia de Santa Fe.

Según los escritos, la construcción inicial fue solventada por capitales locales movilizados por D. Carlos Casado del Alisal.

Así se realizó el primer trazado del llamado Ferrocarril Oeste Santafesino, que pasa a integrar más tarde - a partir del año 1900 - el F.C. Central Argentino de capitales británicos. Luego de la compra de nuestro país a las compañías inglesas: se le llamó F.C. Mitre; para finalizar hoy (a partir de su privatización) como Nuevo Central Argentino, servicio que trajo sin duda alguna un importante progreso y fue principal impulsor de la colonización de estas tierras.

Al avanzar la construcción, en torno a cada estación ferroviaria comenzaron a nuclearse poblaciones, generalmente con trazados urbanos regulares y parcelamientos ordenados, promovidos por los mismos empresarios vinculados al emprendimiento ferroviario.

Esto mismo sucedió en Firmat que comenzó a poblarse gradualmente, instalándose en el entorno de la estación ferroviaria una incipiente

población, comercios y servicios demandados por los usuarios del nuevo sistema, especialmente transporte de cargas: productos originados en la zona y destinados a Rosario, y/o mercaderías necesarias al consumo de los habitantes asentados en la región. (Figura 2 y 3)

El trazado ferroviario significó un poderoso impacto económico y social, transformando fundamentalmente las características del país incluyendo el área que nos ocupa.

A medida que se extendió el trazado, el tren fue supliendo el uso de diligencias y carretas: las postas fueron desapareciendo y el proceso de colonización fue en notable aumento.

El proceso de desaparición alcanzó también a los fortines, acompañados del avance poblacional y las medidas de control y seguridad aplicadas por el gobierno.

El fuerte atractivo de la Estación de Ferrocarril y su actividad se evidenció en la tendencia de los asentamientos de comercios y viviendas desde sus inmediaciones hacia la periferia del casco urbano. Esto implicó que se extendiera la urbanización hacia ambos lados del trazado férreo y que poco a poco se fuera conformando un esquema urbano interrumpido casi totalmente en su eje central por una pronunciada escisión que separaba ambas partes. Algo similar se produjo en la gran mayoría de las actuales ciudades. Pocos asentamientos actuales escaparon de esa situación.

Este hecho que seguramente pasó desapercibido en los comienzos: **la barrera urbana**, se fue constituyendo gradualmente, se acentuó en mayor grado y convirtió con el correr del tiempo en motivo de profunda preocupación a pobladores y autoridades, especialmente en la medida que el funcionamiento de la trama urbana se fue tornando mas complejo y el servicio ferroviario superado gradualmente por el esquema vial y el transporte sobre goma.

Pero esta **barrera** no se conformó solamente originada por las vías, sino que por razones de operatividad: maniobras, seguridad y control, para procurar la integridad de peatones, vehículos, y el cruce de animales sueltos (p.e.), se determina así en cada estación un cuadro de terreno de acceso restringido, que en nuestra ciudad mide unos 700 metros de largo por 100 de ancho.

Su perímetro fue cercado con tejido y acompañado por un seto verde de alturas variables, generalmente más de un par de metros, y una frondosa forestación con árboles de hojas perennes (llamados “siempreverde o ligustro”) a lo largo de ambas veredas laterales. Así lo requería o permitían normas del servicio y lo facultaba la legislación vigente en ese entonces.

Gradualmente se construyeron desvíos para maniobras de trenes, grandes depósitos de herramientas, material ferroviario y almacenaje de cereales que se ilustran en los gráficos adjuntos. Los de mayores dimensiones, hoy desaparecidos se ubicaban a la par del trazado uno hacia el este entre las calles San Martín y Belgrano; y otros hacia el oeste entre las calles Sarmiento e Independencia. Se agregó un sector para corrales de animales en tránsito, ubicado en la esquina de Libertad y Bv. Solís, que

incluía un brete para carga de hacienda y un receptáculo para bebida de los animales, que aún hoy existe asimilado al pequeño parque. En el sector destinado a carga y descarga – su acceso era coincidente con la Av. Santa Fe - se observaba una rampa para dichos menesteres cuyo eje principal de construcción fue establecido de forma ligeramente oblicua con respecto a la orientación de las demás construcciones. También se construyeron viviendas para el personal de la empresa establecido en Firmat, y aquellos que debían pernoctar aquí por razones de control y funcionamiento del servicio.

Terrenos vecinos al FC fueron asimismo utilizados para la localización de plantas cerealeras originadas en iniciativas privadas - por la practicidad que ello significaba en las operaciones de carga/descarga - en épocas en las que aún no se consideraba el concepto de “impacto ambiental”.

Uno de ellos donde se ubicó el **galpón** llamado **Cincuentenario**, (porque allí se realizaron esos festejos de nuestra ciudad en el año 1938) ubicado en Alberdi y Bv. Colón. Otra instalación similar de importantes dimensiones, se ubicó simétricamente con respecto a la Estación sobre la esquina del otro paso a nivel existente, Libertad y Bv. Colón.

En la década de los años '20 las instalaciones ya insinuaban – evidentemente – las dificultades que ofrecerían mas tarde, especialmente referidas al vínculo entre ambos sectores urbanos. Esto motivó que oficialmente se realizaran gestiones para la construcción de un cruce peatonal en elevación (puente), pedido que fue reiterado en diversas oportunidades sin éxito.

Se construyó hacia 1932 dentro del cuadro de estación un elevador de granos de gran capacidad que aún se observa sobre Bv. Colón entre Belgrano y Alberdi, al igual que en su frente un remanente del tradicional cerco que otrora perimetrara el cuadro operativo.

A estos factores propios y necesarios de la actividad ferroviaria debemos agregar otros que contribuyeron a enfatizar el rol de *barrera urbana*, como fueron las veredas longitudinales a la vera del cuadro, importantes zanjas o cunetes adyacentes de desagües pluviales que hacían imposible el acceso a las veredas excepto y sólo en los pasos a nivel, y la imposibilidad del cruce entre un lado y otro de la vía sino era en la zona de Estación, en esos pasos originales en coincidencia con las calles Alberdi y Libertad, o en algún otro poco evidente (y *quasi* clandestino) paso peatonal. Un cerco natural de “tuyas” actuaba de pantalla para evitar las visuales hacia el canal, haciendo también su aporte en este sentido.

Debemos agregar que el terraplén ferroviario no dejaba de generar graves inconvenientes por embalsamiento de aguas pluviales especialmente en períodos de intensas precipitaciones, provocando críticas situaciones de inundación en importantes sectores cuya población se fue densificando con el correr del tiempo, generando así mayor demanda de solución. (Figura 4)

No es difícil imaginar a esta altura del relato las dificultades que se fueron produciendo a raíz de este cuadro de situación a medida que el pueblo fue

creciendo y avanza en urbanización. La obstaculización de las circulaciones, la inseguridad de los cruces, la falta de mantenimiento y conservación de los terrenos (que debía estar a cargo de la empresa), a lo que debemos agregar en ambos bulevares aledaños: calles de tierra, anegadas y fangosas en épocas de lluvia, e insuficiente iluminación artificial lo que acompañado de una tupida fronda hacía mas dificultosa y temerosa la circulación nocturna en las inmediaciones agregaba paradójicamente componentes negativos al evidente progreso.

**La transformación gradual** – El primer día del mes de marzo del año 1948, durante la primera presidencia de Perón, el sistema ferroviario pasa a ser propiedad del estado argentino. Todas las tierras pertenecientes a la empresa – que en su momento se habían entregado a manos extranjeras – retornaron al estado y se constituyeron entonces en jurisdicción federal, lo que continuaba haciendo muy difícil, casi imposible, pretender realizar alguna obra o modificación física que interfiriera con la traza ferroviaria sin mediar su autorización expresa, igualmente de dificultosa obtención.

Hacia mediados de la década de los '60 la Municipalidad adquiere los terrenos donde se ubicaba el ya mencionado galpón Cincuentenario, a la sazón en desuso, inutilizable y que ofrecía una imagen urbana lamentable, procede a su desmontaje y construye la actual Estación de Ómnibus que se habilitó en 1967. Ese mismo día se inaugura el pavimento hasta el Cementerio Municipal. Un año antes se había pavimentado la primera calle en B° Casado: Alberdi (hasta calle Salta) en coincidencia con el paso a nivel.

La habilitación de la Estación de Omnibus incluyó el entubamiento de un desagüe pluvial troncal a cielo abierto, que hasta esa fecha funcionaba en el frente principal del predio, obra que se continuaría en cuadras siguientes durante este mismo período y se completaría en todo su recorrido en administraciones posteriores.

La desaparición del zanjón llevó aparejado el desmonte del un seto de tuyas ya mencionado que a modo de pantalla se había plantado flanqueando todo su recorrido hasta la calle Libertad.

En esta oportunidad se realizó el ensanche de pavimento de Bv. Colón frente a la nueva estación, y se eliminó el cantero central en la cuadra siguiente, tal como se ve en la actualidad, y se dotó al bulevar de un nuevo sistema de iluminación.

En el segundo semestre del año 1967 se dictan Ordenanzas municipales disponiendo la pavimentación de una amplia cobertura en este barrio y lo propio se hizo hacia fines del '71, ampliando el área pavimentable. Dentro de estos esquemas se agregarían trabajos incluyendo Bv. Solís hasta la fábrica de lácteos (ex Nestlé), costeando todo el trazado ferroviario y dotándosela posteriormente de alumbrado a vapor de mercurio. De esta forma quedaba también el cuadro de estación rodeado de pavimento y calles transitables en todo su entorno.

No sólo la fisonomía urbana varió entonces sensiblemente, sino que evidentemente se mejoraron aspectos funcionales importantes.

En el mes de octubre de 1970 se inaugura el Parque 12 de Octubre, luego de arduas gestiones con la autoridad ferroviaria de ese entonces porque esos terrenos eran considerados por la reglamentación como “intocables” e intransferibles.

A estos trabajos se agregó la parquización de la esquina de Bv. Solís y Libertad, en el sector ocupado por los corrales, que fueron desmantelados rápidamente.

En esta misma década se aplica el primer código de edificación y se establecen disposiciones sobre la división del suelo. El primero incluía – entre otras normas inexistentes hasta esa fecha - recomendaciones en lo que refiere a la construcción de galpones en planta urbana y se determina un primer esquema de zonificación, tópicos que servirían de base a posteriores determinaciones.

La *barrera urbana* había comenzado a “disolverse”. Por esos tiempos se procedió también a desmontar parcialmente la frondosa arboleda de ligustros que flanqueaba la

franja vial, y un cantero central existente en Bv. Solís – cuando aún no estaba pavimentada – forestada con especies muy frondosas lo que hacía más complicado el tránsito en horas nocturnas y días lluviosos.

Se construye dentro de estos programas mencionados el pavimento de calle Mendoza y Belisario Roldán en Villa Fredriksson hasta la Escuela N° 158.

Más tarde se obtiene autorización del ferrocarril – trámite igualmente resistido por la empresa – para abrir un nuevo paso a nivel en calle Alvear, posteriormente pavimentado. En estos períodos de la Intendencia Vassalli, se iniciaron trabajos de construcción y ampliación de desagües en el principal colector urbano, necesarios a raíz de conflictos generados igualmente por las vías en la prolongación de la calle 30 de Agosto y su intersección con la curva que en ese lugar describe el trazado. Los trabajos de movimiento de tierra se prolongaron aguas abajo por la calle Blas Parera hasta su vinculación con el canal Fredriksson (antes Eguiluz), y la construcción de infinidad de obras de alcantarillado, todas ellas de difícil ejecución porque dependían en mayor parte del presupuesto municipal y con escaso o nulo aporte de los contribuyentes.

Con estas obras, no sólo se pretendía menguar los efectos obstructivos que producía el ferrocarril sino que se propendía a la integración física del trazado y – por tanto - de la comunidad, mejorar la funcionalidad de la trama y dotar de una imagen urbana acorde a las pretensiones comunes.

Con respecto al negativo impacto ambiental que generaban las plantas cerealeras ubicadas en las inmediaciones, en las décadas de los años '80/'90, se comenzaron a dictar ordenanzas, referidas a limitaciones para construir galpones en áreas urbanas específicas, relocalización de plantas cerealeras y desplazamiento de las que tenían una ubicación incompatible hacia zonas menos conflictivas, lo que contribuyó de manera importante a mejorar la calidad del *habitat* urbano.

Hacia el año 1988, durante la Intendencia Alfano, en ocasión de la celebración de **los cien años de Firmat** se construye el Barrio Centenario por convenio con el gobierno provincial y posteriormente la Escuela primaria en terrenos adquiridos y donados con recursos obtenidos por la entonces Comisión de Festejos.

Para esta fecha, ya se daban – de manera informal – algunos usos comunitarios en los terrenos ferroviarios aún no cedidos. Un ejemplo fueron los actos y espectáculos que con concurrencia masiva se desarrollaron durante los festejos realizados con tal motivo en el llamado *playón de la estación*.

En esta oportunidad se gestiona y construye un nuevo paso a nivel esta vez en calle 1° de Mayo.

La coincidencia de un lapso de varios años excesivamente lluviosos, períodos que superaban ampliamente la media anual de 900 mm., llegando en algún caso a superar 1600 mm. en el año, en conjunción con otros factores agravantes: la altura de napas freáticas, los cambios de tendencias en el uso de la tierra rural, sumado a la ampliación de superficies edificadas y pavimentadas en áreas urbanas, hicieron más evidentes las dificultades que el terraplén ferroviario ocasionaba interfiriendo el fluido escurrimiento pluvial y complicando los inconvenientes anteriormente producidos.

En consecuencia fue necesario gestionar y construir varias alcantarillas importantes bajo vías del ferrocarril en el sector anteriormente mencionado (traza del colector principal urbano) también sobre la calle Blas Parera y en la calle Ovidio Lagos.

Una nueva “perforación” bajo vías se construyó a la altura de calle Liniers.

Durante este período se agregaron tareas de pavimentación, alumbrado público y parquización en calles de B° Casado.

Sin embargo el ferrocarril no dejaba totalmente de constituir una *barrera*, obstáculo urbano en algunos casos infranqueable.

Los esfuerzos oficiales lograron alcanzar igualmente con infraestructura indispensable ambos sectores urbanos avanzando con redes de agua potable, gas natural, cloacas, pavimento, alumbrado público y servicios municipales a la mayor cobertura que permitían las circunstancias.

El viejo cerco de tejido, el alambrado sobre Bv. Solís, acompañados del sobreviviente seto de ligustro; los depósitos de cereales y de material ferroviario, las viviendas – a esta altura – ya casi totalmente en desuso y todas las construcciones internas del cuadro de estación, a lo que podemos agregar alguna instalación aladaña, que aún hoy (año 2010) ha quedado en pie y se encuentra en estado de desmantelamiento en la esquina de Bv. Colón y Libertad, fueron acusando con el paso del tiempo un grado de obsolescencia y vetustez alarmante con fuertes características de ruindad. Su aspecto era deplorable.



**El toque definitivo** – Hacia fines de la década de los '50 había comenzado un período de regresión del sistema de transporte ferroviario, a raíz de una política de construcción de rutas pavimentadas que repetían generalmente su esquema favoreciendo así el desarrollo de una nueva modalidad de transporte terrestre, acompañado de una sucesión de deficientes administraciones de la empresa y la puja de intereses en contra, el servicio fue perdiendo primacía y por consiguiente rentabilidad. Lejos de continuar expandiéndose, hacia el año 1980 la red de vías en el país había disminuido ya en más de un veinte por ciento. Hacia fines de esa década se suspendió en nuestra ciudad y en muchas otras el servicio de pasajeros utilizándose entonces sólo para cargas. Esta situación fue muy distinta de lo sucedido en otros países desarrollados donde el ferrocarril aún es un transporte de cargas y pasajeros económico, eficiente y de bajo índice de contaminación. Durante la Presidencia Alfonsín hubo intenciones y algún proyecto de privatización que no alcanzó a materializarse. Pero no fue sino hasta la Presidencia Menem a partir del año 1989, cuando se aplica la Ley de Reforma del Estado, que por consiguiente incluía la privatización y/o concesión del servicio ferroviario, estos bienes dejan de ser “intocables” y comienza su desmantelamiento, tal como sucedió con otras empresas públicas como producto de una privatización generalizada (de lamentables resultados para el país en muchos aspectos).

Sin embargo para nuestra ciudad - como para infinidad de poblaciones - significó la oportunidad de tomar posesión de los terrenos ocupados por el *cuadro de estación*, proceder a desmontar todas las construcciones obsoletas, desmantelar los cercos perimetrales, reacondicionar los edificios recuperables y conservarlos como patrimonio histórico y uso comunitario: Estación, Galpón del Pueblo, tanque de agua y otros locales cedidos a entidades locales de bien público. Se realizaron además tareas de forestación, alumbrado, se construyeron instalaciones para la práctica deportiva y quedaron liberados los espacios para el uso público adecuadamente acondicionados y parquizados.

Se produce la apertura de dos nuevos pasos a nivel, situación inédita por décadas, fragmentando el propio *cuadro de estación*, en coincidencia con las calles San Martín y Sarmiento.

Las circulaciones peatonales quedaron totalmente liberadas también en el ámbito del cuadro ferroviario.

Se abre en este período un nuevo paso a nivel en calle Saavedra que vinculó B° La Hermosa con B° Nadal, dos áreas ya densamente pobladas. Estas tareas se realizaron a partir de la Intendencia Cardinale y posteriormente continuaron durante la Intendencia Presecán.

Posteriormente durante la Intendencia Torres se concluyeron las prolongadas gestiones con la autoridad de competencia para concretar la transferencia de posesión de terrenos a la Municipalidad; continuaron trabajos de parquización, paseos públicos, se amplió el sistema de alumbrado, se pavimentaron ambos pasos a nivel (calle San Martín y calle

Sarmiento), se completaron instalaciones deportivas, y reacondicionamiento de algunos edificios recuperados dentro del *cuadro de estación*. También se pavimentó e iluminó el paso a nivel de calle Saavedra antes mencionado.

Se ampliaron y profundizaron alcantarillas existentes bajo vías haciendo más pronunciada la pendiente, aumentando de tal forma el caudal de escurrimiento, y extendiendo estas mejoras a lo largo de todo el colector principal aguas abajo.

Recientemente se inauguró el monumento a la Posta de Juárez – uno de los singulares protagonistas de nuestra historia -, ubicado en las inmediaciones donde la tradición indica que ésta se localizara: Italia y Bv. Solís.

Así, aquellas viejas instalaciones que una vez habían sido símbolo, expresión y parte del progreso nacional, se han convertido hoy en un valioso patrimonio comunitario y continúan desempeñando un rol prioritario de profunda significación: *historia, trabajo, cultura, área verde y esparcimiento*.

Llegamos entonces al resultado que vemos y que todos podemos disfrutar. (Figura 5)

La conclusión final - seguramente no un *final* definitivo - para la comunidad fue altamente positivo y es un perfecto ejemplo para tener en cuenta: *cuando todos estamos en pos de un objetivo, atendemos una necesidad comunitaria legítima con destino al mejoramiento del bien común y establecemos una continuidad en el accionar - sin fijarnos quien comenzó primero o de quien fue la idea - las obras llegan a buen término en beneficio general*.

Nota: Las diferencias ortográficas y/o cartográficas de este trabajo son producto de la exacta transcripción de la documentación de origen que se tomó como base para su elaboración.

Firmat, agosto de 2010.-

## **Fuentes consultadas**

### **Escritos historiográficos**

Apuntes Históricos de Villa Firmat  
Libro del 80° Aniversario de la Fundación de Firmat  
La inmigración en el sur santafesino

La frontera en tiempos de reformas  
Ordenanzas Municipales

Consultas Personales

Pbro. Cosme Bauzá Adrover

IV Congreso de Historia de los Pueblos de la  
Provincia de Santa Fe  
BATTOCK, Clementina  
Registro Dirección de Gobierno  
Municipalidad de Firmat  
REAL, Nelson A.  
Dirección del Museo Municipal – FIRMAT

### **Compaginación Cartográfica**

Instituto Geográfico Militar  
Servicio de Catastro e Información Territorial  
Plano Oficial 1907  
Plano Oficial 1967  
Gráficos varios  
Guarniciones fronterizas en 1779  
Relevamiento aerofotogramétrico (1938)  
Relevamiento aerofotogramétrico (1965)

Cartas Topográficas  
Gobierno de la Pcia. De Santa Fe  
Comisión de Fomento de Firmat  
Municipalidad de Firmat  
Dpto Vía y Obras Ferrocarril Mitre-San Martín  
BATTOCK, Clementina  
Comisión de Fomento Firmat  
Inst. Nac. De Tecnología Agropecuaria