



UNIVERSIDAD
TORCUATO DI TELLA

Departamento de Estudios Históricos y Sociales

Tesis de doctorado en Historia

Arados y Rieles

Colonización agrícola, desarrollo ferroviario y negocio de tierras
como motores de la expansión urbana en la Provincia de Santa Fe
(1853-1914)

Tesista: Arq. Rubén Benedetti

Directores: Dra. Carina Frid
Dr. Arq. Héctor Floriani

Septiembre, 2019

Arados y Rieles

Colonización agrícola, desarrollo ferroviario y negocio de tierras como motores de la expansión urbana en la provincia de Santa Fe (1853-1914)

Índice

Agradecimientos	5
Abstract	6
Introducción	12
Hipótesis	17
Definición del estado de la cuestión	18
a. La expansión agraria santafesina	19
b. La transformación económica argentina en el último tercio del siglo XIX	26
c. El arriendo y la transición de colono a chacarero	30
d. La inmigración y la organización del territorio	33
e. Las redes ferroviarias en el territorio provincial	34
f. Las nuevas estructuras urbanas y el valor del suelo	40
PARTE UNO – TIEMPO DE COLONIAS	
1. Un desierto en el desierto argentino	
1.1. Preludio: Santa Fe en la primera mitad del siglo XIX.	46
1.2. Transportes: carretas y postas; faluchos y pailebotes	55
2. Las primeras colonias, un ejercicio en el terreno (1853 – 1863)	59
2.1. Los años de la Confederación	59
2.2. Esperanza en el futuro – La primera colonia santafesina	66
2.3. San Carlos y San Gerónimo, las colonias de 1858	74
3. La segunda generación de pueblos y colonias (1863 a 1880)	
3.1. Abrir la Pampa: un ferrocarril, desde Córdoba al Puerto.	83
3.2. El modelo de colonias privadas en el centro y norte provincial, la expansión en el eje noreste. Colonias sin pueblos.	95
3.3. Nuevo impulso colonizador. Incentivo impositivo y Colonias Nacionales	110
3.4. Colonia, ferrocarril y exportación: Carlos Casado y el FCOS	116
4. La gran expansión (1881 a 1890)	
4.1. Completamiento y Reorganización del territorio. El Boom ferroviario.	122
4.2. Un ferrocarril para las colonias. Eclósión en el centro oeste, y nuevos	

actores en la colonización	130
4.3. Los nuevos ferrocarriles, impulsores de pueblos y colonias	141
4.4. Pueblos para un ferrocarril nuevo: urbanización en serie, y fundación privada	149
PARTE DOS - DE COLONOS A CHACAREROS	
5. Tiempo de crisis y cambio (1891 a 1900)	
5.1. Una década de transiciones	163
5.2. Los pueblos de la década de 1890	176
5.3. Nuevos roles para los pueblos de la Pampa Gringa	183
5.4. Excurso: Pueblos y colonias en la escena política santafesina	190
6. Los pueblos santafesinos al comienzo del siglo XX (1901 A 1914)	
6.1. Los ferrocarriles del Siglo XX. Fusiones británicas, competencia francesa	196
6.2. Tanino en el norte, expansión y consolidación del modelo en el sur	203
7. Conclusion: Un cambio de lectura del proceso de ocupación del territorio	225
Referencias bibliográficas	232
Anexo I - Cartografía	249
Mapa AF1. Ocupación territorial efectiva a 1773	250
Mapa AF2. Ocupación territorial efectiva a 1819	251
Mapa AF3. Ocupación territorial efectiva a 1858	252
Mapa AF4. Ocupación territorial efectiva a 1864	253
Mapa AF5. Ocupación territorial efectiva a 1869	254
Mapa AF6. Ocupación territorial efectiva a 1869	255
Mapa AF7. Ocupación territorial efectiva a 1883	256
Mapa AF8. Ocupación territorial efectiva a 1884	257
Mapa AF9. Ocupación territorial efectiva a 1883	258
Mapa D1. División departamental, 1826	259
Mapa D2. División departamental, 1883	260
Mapa D3. División departamental, 1890	261
Mapa D4. División departamental, 1907	262
Mapa C1. Colonias agrícolas. 1853 a 1858	263
Mapa C2. Colonias agrícolas. 1859 a 1870	264
Mapa C3. Colonias agrícolas. 1871 a 1880	265
Mapa C4. Colonias agrícolas. 1881 a 1890	266
Mapa C5. Colonias agrícolas. 1891 a 1900	267
Mapa C6. Colonias sin datación confirmada	268
Mapa C7. Colonias agrícolas. 1853 a 1900	269

Mapa L1. Localidades. 1853	270
Mapa L2. Localidades. 1854 a 1860	271
Mapa L3. Localidades. 1861 a 1870	272
Mapa L4. Localidades. 1871 a 1880	273
Mapa L5. Localidades. 1881 a 1890	274
Mapa L6. Localidades. 1891 a 1900	275
Mapa L7. Localidades. 1901 a 1910	276
Mapa L8. Localidades. 1911 a 1914	277
Mapa FC1. FCCA, 1863-1871	278
Mapa FC2. FCOS, 1883-1888	279
Mapa FC3. FCalasC, 1885-1887	280
Mapa FC4. FCPSF, 1885-1890	281
Mapa FC5. FCBAR, 1886-1887	282
Mapa FC6. FCC&R	283
Mapa FC7. FCGSSF&C, 1890-1896	284
Mapa FC8. FCCA, 1891	285
Mapa FC9. FCBAR, 1890-1892	286
Mapa FC10. FCSCT	287
Mapa FC11. TVR, 1893	288
Mapa FC12. FCBAR, 1900	289
Mapa FC13. FCCA, 1900	290
Mapa FC14. BAP, 1896-1900	291
Mapa FC15. FCCC, 1908	292
Mapa FC16. FCCA, 1908	293
Mapa FC17. FCCA, 1914	294
Mapa FC18. FCPSF, 1888/1914	295
Mapa FC19. FCRPB	296
Mapa FC20. CGBA	297
Mapa FC21. FCCN	298
Mapa FC22. FRM	299
Mapa FC23. FCCBA	300
Mapa FC24. Red ferroviaria santafesina, 1890	301
Mapa FC25. Red ferroviaria santafesina, 1900	302
Mapa FC26. Red ferroviaria santafesina, 1914	303
Mapa A1. Arriendo agrícola, 1914	304
Anexo II – Listado alfabético de localidades de la Provincia de Santa Fe	305

AGRADECIMIENTOS

El momento de concluir la tesis permite evaluar las deudas que deja su elaboración. En primer término, la que me deja la dedicación de mis directores, Carina Frid y Héctor Floriani, que me orientaron desde disciplinas muy diversas, en un tema que cruzó los saberes de ambos. En el caso de Héctor, tengo que agradecer particularmente el tiempo que me dedicara en medio de sus deberes como rector de la Universidad Nacional de Rosario, con conversaciones que me dieron pautas para comprender el proceso de ocupación espacial de la provincia. En el de Carina, merece un doble agradecimiento además de su minuciosa lectura de las versiones preliminares, por la paciencia para lidiar con un tesista formado en un campo disciplinar tan diverso al suyo.

Agrego las deudas que mantengo con profesores y colegas que, en discusiones formales tanto como en encuentros casuales me aportaron indicios para enfocar un tema aparentemente sencillo pero que responde a tan diversos factores. Entre estos, en particular destaco los aportes de Silvia Dócola, que con una generosidad poco habitual compartió su saber sobre las colonias santafesinas. Desde luego, tengo que incluir al personal de archivos y bibliotecas que me prestaron una amable asistencia, en particular, al del Museo Marc y muy especialmente a Mirian Mitri del Archivo Histórico Provincial.

Pero las más grandes deudas que mantengo son por la paciencia de los muchos que me acompañaron -o toleraron- en los años de cursado y de trabajo en la investigación de la tesis: mi familia porteña, María, Jorge y Lisandro; la de mis equipos de trabajo en la UNR -tanto en la Cátedra de Historia de la Arquitectura, como al plantel del CDT-SaSEd- que supieron cubrir ausencias y desatenciones.

Finalmente, la enorme e impagable deuda que me queda con Alejandra y Valentín por su paciencia, acompañamiento y sostén, que en el caso de Ale no se limita a estos cinco años sino que ya pasa las tres décadas

ABSTRACT

En poco más de sesenta años, período comprendido entre el establecimiento de las primeras colonias agrícolas y la clausura de la gran inmigración, Santa Fe fue escenario de una acelerada transformación, que además de la consolidación y definición de sus fronteras definitivas significó la expansión de la producción agraria y una sustancial modificación de su estructura poblacional. La provincia, que en los años finales del período colonial había conocido tiempos de prosperidad al constituirse en rótula del comercio virreinal, había sido fuertemente afectada por las consecuencias de la revolución con la pérdida de los vínculos comerciales que la enlazaban con las provincias jesuíticas y el Alto Perú, en tanto en las décadas siguientes, el prolongado estado de guerra interior le ocasionó no solo la pérdida de rodeos sino la reducción del control sobre el territorio, que para el inicio del período en estudio contaba con apenas seis centros poblados.

Prácticamente en el mismo momento en que se sancionaba la Constitución Nacional, el gobierno provincial implementó el primer intento de colonización agrícola contratando a tal fin un empresario privado que llevó adelante un emprendimiento -Esperanza- que no parece haber considerado explícitamente la formación de un nuevo centro urbano, y cuyo emplazamiento coincidente con la frontera indígena, parece haber apuntado a resguardar a la ciudad capital. Los dos proyectos de colonización que siguieron -San Jerónimo y San Carlos- continuaron el proyecto de radicación de colonos europeos sin que la formación de nuevos pueblos hubiera estado prevista en sus trazados. En última instancia, producto de la evolución de sus comunidades las tres colonias agrícolas resultaron en la formación de centros poblados. Esperanza y San Jerónimo dieron lugar a la formación de un pueblo cada una, en cambio San Carlos, resultado de desavenencias entre los habitantes y negocios individuales, dio lugar a la formación de tres núcleos separados.

Consecuencia del mismo proyecto modernizador, pero en forma independiente a la evolución del núcleo de la colonización, el territorio provincial vio en 1863 el inicio de las obras del Ferrocarril Central Argentino que vinculó el puerto de Rosario con la ciudad de Córdoba. Dentro de la concesión negociada con el Estado Nacional, la empresa recibió como respaldo del proyecto una franja de una legua a cada lado de las vías, que se comprometió a poblar, para lo cual acompañando el tendido de las vías desarrolló una sucesión de colonias agrícolas y pueblos asociados a éstas, al tiempo que el propio ferrocarril emprendió la tarea de atraer colonos. El Ferro Carril Central Argentino planeó una lógica de evolución en el cual cada colonia y pueblo serviría para apalancar el desarrollo del siguiente, imaginando que cada

pueblo podría caracterizarse por el origen de sus colonos, planeando incluso un futuro industrial para alguna de sus localidades. El caso del Central Argentino y su empresa gemela dedicada a los bienes inmobiliarios, la Central Argentine Land Company, constituyen un caso particular y específico. A pesar de haber merecido un singular número de estudios -muchos en clave política, a raíz de la trascendencia que adquirió el FCCA en el siglo XX - y de tomarse como ejemplo del proceso de colonización y poblamiento de las colonias agrícolas, es único en el territorio santafesino y en el espacio pampeano en general, guardando analogía en su desarrollo e incluso en los tipos urbanos empleados, con la gestión del Illinois Central Railway, que se desarrolló en forma contemporánea en el espacio del Midwest norteamericano tomando partido de un *land grant* similar al concedido a la compañía británica que desarrolló la vinculación Rosario-Córdoba. El único caso que presenta alguna similitud, aunque con diferente evolución es el del Ferrocarril Oeste Santafesino, emprendimiento particular del empresario Carlos Casado, aunque la secuencia de desarrollo fue diferente puesto que la empresa se inició con la colonización, luego con el desarrollo del centro urbano y finalmente la construcción del ferrocarril.

La demanda extraordinaria de bienes para abastecer al Ejército al estallar la guerra del Paraguay dio un impulso renovado a la creación de colonias agrícolas. El estado provincial, siempre escaso de recursos encontró un modo de financiarse en la enajenación de tierras públicas, que se transfirieron a privados a condición de poblarse, una operatoria que enmarcó la creación privada de una nueva generación de colonias en torno al núcleo original, las que en general y tal como reflejan los informes oficiales carecieron en origen de la traza de un pueblo aunque, en general, dieron origen pronto a la consolidación de nuevos centros poblados. El creciente flujo migratorio alimentó el proceso, que en 1871 recibió un espaldarazo gracias a que la legislación provincial les acordó cinco años de eximición impositiva. Los registros censales, en efecto, confirman la preeminencia de los colonos europeos en estos nuevos emprendimientos.

Mientras el FCCA organizaba el espacio, facilitando los medios para el acelerado progreso de estaciones, colonias y pueblos establecidos en el territorio que se le había otorgado a lo largo de su ruta inicial, el gobierno santafesino debió impulsar la construcción de un ferrocarril en el centro provincial, cuando la ausencia de medios de transporte adecuados amenazaba poner freno a la evolución de las colonias instaladas en este espacio. El tendido de este emprendimiento estatal, el Ferrocarril Provincial a las Colonias, ayudó a consolidar centros poblados en las colonias existentes, vinculando a las mismas con el puerto de Santa Fe. Luego de transferida a capitales franceses, la rápida evolución de la red del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, extendió el acceso al territorio ampliando los ejes para la colonización.

Con las nuevas estaciones instalándose en campo raso, estas impulsaron la fundación de nuevas colonias y pueblos ahora adjuntos a las nuevas estaciones, que se multiplicaron por iniciativa de promotores privados y sin ningún trámite oficial de fundación. Un proceso análogo ocurrió con el avance del Ferrocarril Buenos Aires a Rosario, que en 1886 completó el atravesamiento del territorio estableciendo un corredor sureste-centro oeste, alcanzando el norte de Córdoba en ruta a Tucumán, un corredor que dio sustento a la fundación por colonizadores privados de numerosos pueblos y colonias, decenas de estos sin fecha de creación conocida, y muchos de los cuales sólo contaron con planos y mensura entrado el siglo XX.

En este contexto de creación de nuevas colonias y localidades en forma anárquica, la provincia dispuso en 1884 una ley que concedió beneficios impositivos en función de la distancia entre las nuevas colonias y las líneas del tren o los ríos navegables, con la condición de que se presentaran planos y se incluyera en estos la traza de un pueblo. Como consecuencia, se logró poner cierto orden en el proceso de aprobación de los emprendimientos, con la necesidad de formalizar una presentación administrativa para asegurar la excepción del impuesto de contribución directa, que a la vez constituyó un argumento para la venta de parcelas y lotes.

En 1887, con la gran expansión de las redes ferroviarias en curso, una nueva ley provincial extendió los beneficios impositivos a todo pueblo que se creara en una estación de ferrocarril, a condición de que estos reunieran determinadas formalidades y se cedieran a la provincia los espacios necesarios para edificios públicos, plaza y cementerio. Como corolario de las nuevas facilidades impositivas, y en el contexto de la ampliación de fronteras que experimentaba la provincia, el territorio vio la creación de decenas de poblados trazados por agrimensores, a requerimiento de empresas de bienes raíces ligadas a las compañías ferroviarias o de inversores privados, los que fueron aprobados tras cumplimentar los requisitos de medidas reglamentarias, superficies a ceder, y finalizar el proceso de donación de terrenos establecido por la ley.

El presente trabajo, a partir de la reconstrucción de la evolución geográfica del proceso de colonización y del mapeo detallado del progreso de los ramales ferroviarios y de la habilitación de las estaciones en los mismos, propone reconstruir la lógica del avance sobre el terreno analizando año a año la aparición de nuevos centros poblados, primero en momentos en que la transformación acelerada de tierras públicas en parcelas agrícolas vendidas a plazo se desarrolló como una atractiva oportunidad inmobiliaria, en la que no faltaron como actores personajes destacados de la política nacional; luego cuando tomando

partido de los beneficios impositivos, junto a la creación de colonias proliferó la creación de localidades.

Si bien en los años en que el proceso se desarrolló en forma descontrolada la evolución se observa sólo a través de datos lábiles e imprecisos, el trabajo pone el foco, en particular, en el desarrollo de los procesos de creación de colonias y pueblos por trámite administrativo, un aspecto hasta ahora poco considerado y del que existen escasos registros a partir de la desaparición de documentación específica que integró el archivo del Departamento Topográfico de la provincia, que hoy se encuentra perdido. En cambio, se han reconstruido los pasos de este proceso a partir de los expedientes de solicitud elevados al Poder Ejecutivo, rescatando de estos la escasa documentación gráfica que no fue transferida a aquel Departamento. De estos trámites surge que la provincia no tenía otro interés que la formación de un catastro en pos de ordenar el territorio y que los escasos requisitos formales apuntaban exclusivamente a dar cumplimiento a las exigencias de ley, sin que se incorporara en el proceso ninguna consideración sobre la ubicación, la calidad del trazado urbano, ni sobre el fraccionamiento de terrenos que se proponía en cada futuro pueblo.

Se presenta como caso extremo, el de las localidades impulsadas por la empresa de tierras del Ferrocarril Gran Sur de Santa Fe & Córdoba, que operó durante poco más de una década una línea entre Villa Constitución, Arias y Rufino, y que en última instancia terminó integrando la red del Central Argentino. En virtud de lo dispuesto por la ley de 1887 el ferrocarril solicitó la aprobación de cinco pueblos idénticos, presentando para estos el mismo plano.

El proceso de extensión de redes y creación de nuevas localidades se mantuvo con la misma lógica hasta que a consecuencia de la crisis de 1890 se frenó la construcción de nuevos ramales, en tanto para mitad de esa década se diluyó el atractivo de la colonización agrícola como negocio inmobiliario. El colono-propietario comenzaba a ceder terreno al chacarero-arrendatario, en tanto los nuevos pueblos estructuraron una red comercial y crediticia, a través de los almacenes y los acopiadores locales, transición que se puso de manifiesto con la mudanza desde las protestas armadas que caracterizaron los levantamientos de colonos del centro santafesino ocurridos en 1893, a los métodos de huelga agraria que se generalizaron casi dos décadas más tarde y que tuvieron a Alcorta como epicentro.

Mientras el desarrollo de la estructura urbana de la provincia estuvo mayormente impulsado por actores privados, el norte del territorio fue el espacio donde el Estado alcanzó algún grado de relevancia en la formación de nuevas localidades, al compás del proceso de expansión de frontera. Las colonias impulsadas por el gobierno nacional y los fortines de la campaña sostenida por el Ejército Nacional dieron origen a buena parte de las localidades de

los departamentos del Chaco santafesino. En este sector, donde inicialmente se ensayó implantar la ganadería, los intentos de establecer colonias agrícolas no dieron resultados positivos siendo sustituidos por la explotación de leña del monte nativo y maderas duras. Al verificarse la obtención económicamente viable de tanino, a partir del procesamiento del quebracho, la actividad dio lugar a la formación de un grupo de pueblos surgidos estrictamente para sostener la actividad industrial taninera, la cual tuvo el acotado ciclo de vida característico de la actividad extractiva, aunque al finalizar el período en estudio estos pueblos industriales estaban en su esplendor. El Avance sobre la frontera norte también se sustentó en la expansión de la red del Ferro Carril Provincial de Santa Fe, en tanto la explotación maderera y taninera tuvo a su servicio una importante red de ferrocarriles de campaña, que resultó tan efímera como la explotación que les dio origen.

Aunque incluso a inicios del siglo XX las grandes fracciones parceladas para arrendamiento se continuaron denominando “colonias”, la formación de verdaderas colonias agrícolas prácticamente se extinguió en la década de 1890, sin embargo a pesar del cambio de modelo, y la sustitución del modelo de colonización privada por la explotación por arriendo, todavía se sostuvo el proceso de creación de nuevas localidades. El fenómeno tuvo características particularmente notables en el espacio del sur provincial, donde desde inicios del siglo XX se produjo una densificación del sistema ferroviario caracterizado por adoptar al puerto de Rosario como punto nodal, con el ingreso de nuevos operadores como el Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano y la Compañía General de Buenos Aires, ambas de capitales franceses, y el nuevo protagonismo del Ferro Carril Central Córdoba que unificó la operación de una línea en trocha angosta que por primera vez vinculó a Buenos Aires con Tucumán. La notable superposición de tendidos ferroviarios en el cuadrante sur de la provincia ocurrió en coincidencia con el auge de la explotación maicera, que con sus menores requerimientos de inversión atrajo a nuevos actores a involucrarse en el arriendo. Con contratos en general menores a tres años, muchos de estos arrendatarios optaron por asentarse en los nuevos pueblos - creados todavía al amparo del esquema de la ley de 1887- encuadrando en la caracterización realizada por Emilio Lahitte de operar “arraigados a una localidad”, y tomando partido de las posibilidades de financiación que ofrecían los almacenes y acopiadores asentados en estos pueblos, que así consolidaron una red de relaciones económicas y sociales pero también sociales e institucionales que caracterizan a los pueblos agrícolas en el espacio santafesino.

Al finalizar el período en estudio, la provincia de Santa Fe contaba con casi 900.000 habitantes, con lo que se había multiplicado veintidós veces desde los escasos cuarenta mil con que contaba en 1853. En el mismo período el número de centros poblados llegó a 317, es

decir que el stock urbano se había multiplicado cincuenta y dos veces desde la creación de la primera colonia, dando lugar y asiento a la población urbana de la provincia que a pesar de la formidable expansión agrícola había mantenido una tendencia creciente.

En los 100 años que siguieron luego del período en que se enfoca el trabajo, la provincia sumó apenas otras 30 localidades, lo que en perspectiva se resalta la importancia del proceso de formación de pueblos ocurrido en esos 60 años en los cuales se conformó la estructura física, social y económica de la porción santafesina de la Pampa Gringa.

Estoy convencido de que es muchísimo lo que queda aún por investigar para dilucidar aceptablemente un tema tan polifacético y estimulante como lo es la formación de una sociedad cosmopolita.

Ezequiel Gallo, La Pampa Gringa (prólogo)

INTRODUCCIÓN

La radical transformación del espacio santafesino – hasta 1850 un vacío territorial epitome del desierto argentino- constituye un tema ampliamente abordado en la historiografía que se enfoca en el proceso de construcción de la República en el siglo XIX, en la que en general se presenta como el producto combinado de la inmigración y la fundación de colonias, apoyado u organizado en el espacio a través de la extensión de las redes ferroviarias. Sin embargo, la simple superposición de estos tres fenómenos no alcanza para explicar de qué manera y con qué lógica se produjo la ocupación efectiva del territorio y dentro de ella la creación y el crecimiento de nuevos centros poblados. Este proceso, que se inició con la creación de las primeras colonias agrícolas se extendió hasta las primeras décadas del siglo XX, cuando el modelo de colonización se había extinguido.

La pregunta inicial que dio origen a este trabajo apuntó precisamente a hallar cuál fue la manera en que se dio esa transformación, de aquel vacío territorial a la realidad de 1914 -el límite temporal propuesto- cuando en la provincia se podían recontar poco más de 300 núcleos poblados. El estudio en detalle de la creación de colonias y pueblos, refleja que la relación no es sencilla ni directa. No necesariamente las colonias nacieron con intención de dar lugar a un centro urbano, ni existió siempre un nexo directo entre colonias, ferrocarriles, y pueblos.

El estudio de la evolución de los tres fenómenos –principalmente el contraste de datos dispersos y quizás no confrontados en suficiente detalle anteriormente, como son las gráficas catastrales, la evolución del transporte ferroviario, y los registros provinciales sobre la fundación de localidades - puso en evidencia discrepancias entre lo que a priori parece un proceso de evolución natural, puesto en marcha a partir de la decisión política de fomentar la radicación de colonos y el fomento a la agricultura.

El presente trabajo intenta encontrar los vínculos entre estos elementos, evitando caer en generalizaciones y simplificaciones, puesto que con 133.000 km² el territorio santafesino es suficientemente amplio y su geografía variada como para dar lugar a procesos diferenciados. Para el caso, no es comparable la explosiva ocupación del centro- oeste del territorio con lo ocurrido sobre la franja costera norte, ni el avance sobre el chaco santafesino, con la tardía expansión agrícola del suroeste provincial.

Analizar el proceso de colonización en sí no es el foco de este trabajo, pero es uno de los elementos que conforman la escena de este estudio, principalmente a partir de la observación de los modelos de parcelamiento propuestos, y las eventuales -y no siempre realistas- previsiones para el desarrollo de futuros pueblos. Del mismo modo, tampoco es focal el interés en la inmigración en sí, pero para el caso de Santa Fe no puede soslayarse la relevancia de la misma, dado el peso que tuvo en el en la redefinición del perfil productivo y demográfico de la provincia. En tal sentido debe tenerse presente que, en 1895, cuando se levantó el Segundo Censo Nacional, el porcentaje de extranjeros en Santa Fe alcanzaba el 41.9% de la población, prácticamente igualando el número de los santafesinos nativos, en tanto de éstos una alta proporción estaba constituida por hijos de inmigrantes.

También es conocida la significación comparada de esta inmigración respecto a otras provincias, ya que la proporción relativa de extranjeros en Santa Fe solo fue superada por la propia ciudad de Buenos Aires. Es conocido también, el fomento de la inmigración europea impulsado por el gobierno provincial a través de agentes en el exterior -específicamente en los años iniciales del período en estudio- el que puso en marcha una corriente que, una vez que el proceso fue centralizado y administrado por el Estado Nacional, parece haber sido asumido por los actores del proceso de creación de nuevos pueblos como un flujo continuo e inagotable.

La verificación del proceso de creación de colonias, y los actores involucrados, permite entrever que desde el principio hubo un fuerte interés de los promotores más en el negocio de fraccionar tierras y venderlas en las célebres “20 cuadras cuadradas” que en el fomento de la producción agrícola por sí misma. En gran medida, la colonización se realizó luego de obtener o adquirir terrenos fiscales, al impulso de legislación que favorecía esta operatoria. La implantación de la agricultura como un sustituto al latifundio ganadero no parece una explicación adecuada para el desarrollo inicial de las colonias santafesinas, donde en su gran mayoría las tierras de los primeros núcleos de colonización estaban cubiertas de monte, y solo en algunos casos específicos próximos a los centros poblados preexistentes, se trató de tierras previamente dedicadas al pastoreo.

El inmigrante fue por un lado el actor necesario para la colonización, pero a la vez fue cliente para la adquisición de parcelas a plazos. Este doble carácter del colono sirve para oponerlo a la imagen del mismo como un rehén de la voluntad de los propietarios terratenientes –sobre todo de terratenientes ganaderos- probable traspolación que proyecta la realidad de otras provincias al caso santafesino. Ya desde el caso de las colonias fundacionales los colonos optaron con los pies, abandonando las parcelas asignadas por los motivos más diversos: desavenencias con la administración, fracaso en los cultivos o pugnas religiosas. Es notable que en la segunda generación de colonias pueden identificarse emprendimientos nuevos nacidos del desacuerdo de grupos enteros de colonos que dejaron la colonia inicial y decidieron reubicarse en otro sitio, o bajo otro administrador. La imagen del agricultor, como un sujeto aislado, asocial, víctima del modelo agrícola más que artífice del mismo, se contradice con el propio proceso de conformación de las villas rurales y nuevos pueblos. El aislamiento que se denuncia en alguna historiografía, físicamente está desmentido por las propias dimensiones de las 20 cuadras cuadradas -unos 575 metros por lado para el caso de un lote cuadrado - y por la evidente tendencia al agrupamiento que se registró en las colonias, cristalizado no sólo en la conformación de pueblos, sino en el asociacionismo puesto en evidencia en agrupaciones nacionales, sociedades de socorros mutuos, y más tarde cooperativas de productores.

El presente trabajo tampoco es una historia del ferrocarril, aunque ha requerido una pormenorizada investigación del avance de ramales, el progreso de las líneas y la inauguración de estaciones. El transporte ferroviario, que en la década de 1860 apareció con el Ferro Carril Central Argentino como la instrumentación privada de un proyecto oficial para abrir el territorio y vincular a Córdoba con el puerto, fue inicialmente el elemento estructurador de un corredor específico, mientras el resto del territorio mantuvo la precariedad de los transportes propio de tiempos coloniales. Algo más de una década más tarde, aparecieron dos nuevos emprendimientos que constituyeron ejemplos de sistemas regionales, el Ferro Carril Oeste Santafesino y el Ferro Carril a las Colonias. En seguida, la explosiva expansión de empresas ferroviarias disparada durante la presidencia de Juárez Celman convirtió a Santa Fe en la provincia con mayor densidad de vías férreas del país, y a sus puertos principales en cabeceras de redes, una realidad que contradice la lectura del sistema ferroviario argentino como un sistema radial focalizado en el puerto de Buenos Aires.

Mientras en la década de 1880 la colonización privada substituyó completamente a la pública, la acelerada expansión del transporte por ferrocarril favoreció las condiciones para la proliferación de iniciativas de nuevas colonias, que cubrieron el centro oeste provincial impulsadas además por los beneficios impositivos asegurados por la legislación provincial.

Con la consolidación y redefinición del territorio santafesino, se establecieron nuevos ejes de expansión tanto sobre el Chaco Austral como en el suroeste del territorio, en tanto la proliferación de colonias privadas se convirtió en un fenómeno con escaso control oficial: los campos se parcelaron y se vendieron, y las colonias y pueblos resultantes se trazaron sin planos catastrales, sin documentación habilitante y, en consecuencia, sin fecha oficial de fundación. En un intento de regularizar el desarrollo de este proceso, una ley provincial dictada en 1884 facilitó la venta de tierras públicas para colonizar, a condición de presentar para su aprobación oficial los planos del emprendimiento.

El auge de la fundación de pueblos por particulares al amparo de nuevas leyes provinciales -un proceso que podría definirse como de “urbanización privada”, y que hasta ahora no parece haber sido estudiado- llevó a los promotores de nuevas colonias destinadas al arriendo a implementar en paralelo la creación de pueblos y la venta de parcelas urbanas para el asentamiento de arrendatarios y colonos. Así, mientras el ferrocarril abrió nuevos espacios facilitando el proceso de fraccionamiento y alquiler de fracciones de campo, impulsó en paralelo la conversión de tierra agrícola en suelo “urbano” dando lugar a un nuevo negocio inmobiliario colateral, subproducto de la construcción de lo que se ha identificado como capitalismo agrario pampeano.

El marco para la amplia difusión de este proceso fue la legislación provincial de 1887, que apareció como herramienta para poner orden en la creación de pueblos canjeando beneficios impositivos por la cesión de terrenos para calles, edificios públicos, plaza y cementerio, obligando a la presentación de los planos correspondientes. El sistema dio lugar a la creación por vía administrativa de decenas de nuevas localidades, algunas de ellas idénticas en trazado al punto de compartir el plano presentado para el trámite. A la vez, resultó que las empresas ferroviarias al extender sus líneas no solo instalaron sus estaciones, sino que trazaron y presentaron para aprobación el pueblo contiguo para acogerse también al beneficio impositivo, multiplicando la creación de nuevas estructuras urbanas, ahora independientes de las colonias.

Al afirmarse el modelo de las primeras generaciones de colonias como un éxito agrícola, y con la creciente inserción de la producción santafesina en los mercados de exportación se produjo la valorización de las tierras dando lugar a que la venta de fracciones perdiera atractivo para los propietarios, con lo que ganó preferencia el modelo de arriendo que ya se había aplicado tempranamente en las colonias del FCCA, con lo que la venta a plazos de parcelas perdió lugar reemplazada por el alquiler a término fijo, aunque la crisis del 90 en un escenario en el que se ampliaba la oferta de terrenos tanto en los nuevos pueblos, como en las numerosas colonias que se ofrecían al mercado, significó una transitoria baja en los precios

del suelo, resultado de una merma en la demanda que paradójicamente potenció la opción por el arriendo, como herramienta para facilitar la ocupación de los nuevos fraccionamientos, que continuaron con la designación de “colonias” a pesar de ser mayormente parcelas destinadas al alquiler.

Este esquema, que reemplazó al colono propietario por el chacarero-arrendatario, se mantuvo prácticamente invariante hasta 1914, con la consolidación de la producción triguera y particularmente con el auge del cultivo de maíz, hasta que el estallido de la guerra europea no solo paralizó el ingreso de inmigrantes, sino que postergó, por casi una década la ampliación de las redes ferroviarias y con esto la ampliación de espacios agrícolas explotables en proximidad de infraestructura de transporte moderna.

En este aspecto, el hecho de establecer un mapa detallado de la progresión de los tendidos del ferrocarril -que, con un intervalo forzado por la crisis se ampliaron sostenidamente hasta 1914, y retomaron el crecimiento luego de superado el hiato impuesto por la guerra- permite cuestionar la aseveración expresada en la historiografía de que para la primera década del siglo XX, el FFCC alcanzó su máximo horizonte de expansión, y con esto clausuró el acceso a nuevas tierras para la explotación agrícola.

HIPÓTESIS

De este marco general, resulta la hipótesis que se sostendrá en este trabajo:

Entre 1853 y 1914 en Santa Fe, el proceso de creación de nuevos centros poblados fue primero consecuencia indirecta del proceso de colonización (1853 – 1863), luego un fenómeno asociado a la creación de nuevas colonias (1863 – 1890) para transformarse en un fenómeno independiente, condicionado por el boom ferroviario, la competencia entre empresas, y el auge del arriendo agrícola.

En el desarrollo siguiente se intentará verificar la misma, y específicamente se avanzará de manera específica sobre las siguientes premisas

- La implantación de las colonias fundacionales de 1853 y 1858 se realizó con la intención de consolidar la línea de frontera, tal como luego ocurrió con las colonias nacionales sobre el eje costero norte.
- En el proceso de creación de colonias, en los casos iniciales no se propuso de manera específica la formación de pueblos, primando el proyecto de “subdivisión de la propiedad” a través de la radicación de inmigrantes.
- El éxito del fenómeno colonizador como negocio de tierras dio lugar a la expansión de la superficie colonizada en el centro provincial. En este período el ferrocarril fue reactivo, por lo que hay un desfase importante entre el establecimiento de colonias y el tendido de las vías férreas.
- El caso del FCCA/CALCo es paradigmática al agrupar la tríada Ferrocarril- Colonia- Pueblo en un único gerenciamiento. El único caso con cierta analogía es el de Carlos Casado y el FCOS, si bien el orden de precedencia es diferente: Colonia – pueblo - ferrocarril.
- La política de ferrocarriles garantidos, con la proliferación de nuevas líneas atravesando la provincia estimuló la creación de colonias, que de contar con estaciones de las nuevas líneas y ramales cristalizaron en nuevos núcleos urbanos.
- La ley provincial de 1887 (ley provincial de Colonias), surgida con propósito ordenador, actuó como fomento a la fundación de nuevos pueblos, dando impulso al fenómeno de “urbanización privada”.
- A partir del auge de la colonización privada, la creación de colonias primero y la fundación de pueblos, parecen desarrollarse sin consideración sobre las condiciones

de la inmigración, la que parece asumirse como una inagotable fuente de demanda, en el mercado de parcelas agrícolas y urbanas.

- A partir de 1890 el FFCC orientó nuevos emprendimientos de urbanización, particularmente en los departamentos del sur provincial - alcanzados en menor grado por el proceso de colonización de las tres décadas anteriores y en el contexto del auge del arriendo- un proceso que se mantuvo hasta que en 1914 se congeló la ampliación de redes ferroviarias y se paralizó la inmigración europea.

DEFINICIÓN DEL ESTADO DE LA CUESTIÓN

El proceso de expansión de la urbanización en Santa Fe, como se ha dicho, resulta de la superposición de procesos interrelacionados entre sí, como son la expansión agraria santafesina en el marco de la transformación de la economía argentina en el siglo XIX, el desarrollo ferroviario y la inmigración. Se ha avanzado separadamente en el estudio de los mismos, y a la vez se ha trabajado la interrelación entre ellos, aunque no necesariamente en aspectos necesarios para este trabajo, con lo cual establecer un estado de la cuestión para el trabajo de tesis propuesto implica entrecruzar diversos estados, conformando una matriz de incógnitas que requieren observarse desde múltiples perspectivas.

Esta matriz se compone con el problema de la expansión agraria santafesina a partir de 1853, la colonización agrícola que motorizó aquella, y luego el de la inmigración que aportó el componente humano de la transición productiva provincial. Simultáneamente resulta necesario estudiar el proceso de expansión de las redes ferroviarias, que prácticamente en todo el territorio provincial, resultaron las primeras vías de comunicación practicables.

Otra incógnita la constituye en sí la mecánica detrás del proceso de creación de nuevos poblados, que resulta en primera instancia subproducto de la colonización, a veces impulsado por las empresas ferroviarias, pero en un enorme número de casos producto de la operación especulativa privada; este proceso lleva a la vez a observar el desarrollo del mercado de tierras en Santa Fe y en paralelo la organización espacial y territorial de estos nuevos poblados. Resulta de interés también indagar sobre cómo se vincularon los individuos que iniciaron la explotación agrícola, y las sucesivas generaciones durante las seis décadas consideradas, principalmente para aproximar una interpretación de cómo la transición de colono-propietario a chacarero-arrendatario modificó además de las redes de relación de las comunidades y el

uso del hábitat, que implica ya en las últimas dos décadas del siglo XIX una preferencia marcada a la radicación en los nuevos pueblos.

Siendo que el trabajo para dilucidar las incógnitas planteadas conforma una matriz en la cual los temas expuestos suelen entrelazarse, aunque no siempre con el mismo rigor o profundidad, se propone organizar “estados parciales” sistematizando aspectos claves de los problemas a considerar.

a. La expansión agraria santafesina

El fenómeno de la expansión agraria en Santa Fe ha sido examinado *in extenso*, y es central en el estudio del establecimiento del modelo agroexportador durante el siglo XIX, al punto que es motivo recurrente en crónicas diversas escritas contemporáneamente a los sucesos, tal el caso de Woodbine Hinchliff (1861) y Peyret (1889); tema central de informes oficiales específicos¹ y particularmente, objeto del relevamiento estadístico de Carrasco (1886, 1887) que enumera número de explotaciones, habitantes, producción y herramientas disponibles en las colonias.

Es de notar el texto de Crawford (1884), quien en ocasión de ejecutar un relevamiento topográfico para un nuevo ferrocarril describe:

Sólo una estrecha franja del territorio del Rio de la Plata se halla habitada en la actualidad y por consiguiente es lógico que el gobierno del país estimule la fundación de colonias en las posiciones de avanzada, con la esperanza de que estos pobladores hagan las veces de adelantados de la civilización y atraigan a otros hacia allí. (Crawford, 1884, p. 179 Anexo)

Una situación, que acota “quizás haya inducido al gobierno a otorgar con harta facilidad concesiones para el establecimiento de colonias, sin salvaguardias suficientes para sus habitantes”². Mientras señaló que las algunas de las colonias trigueras en suelo santafesino que tuvo oportunidad de visitar eran muy prósperas, en un lúcido análisis de la explosión

¹ Los reportes oficiales, específicamente los sucesivos informes de los inspectores de colonias o la investigación parlamentaria sobre agricultura y colonización (1898), merecen considerarse como fuentes primarias sobre el tema.

² Crawford, 1884, p 180 Anexo

colonizadora acota que “no en todas las oportunidades se puso el cuidado necesario para seleccionar un suelo fértil o una población adecuada”³.

En ocasión del Centenario, Álvarez (1910) publicó un estudio sobre la historia de la provincia en el que analizó la reciente modificación de su perfil productivo. Como observan Devoto y Pagano (2010), fue este autor -de convicción positivista- quien introdujo el análisis del fenómeno desde la relación hombre-naturaleza, y a la vez desde la lógica económica. Desde este punto de vista, definió tempranamente un “cambio de sistema” en Santa Fe a partir de la ampliación de las fronteras, la derrota de los indígenas, el crecimiento de la agricultura y el éxito de la inmigración, en el contexto de la expansión ferroviaria y portuaria de las décadas anteriores.

A partir de este momento, y por poco más de cinco décadas, la transformación de la economía provincial pareció asumirse como una circunstancia que no requirió ser reexaminada, por lo que no parece haber merecido estudios específicos.

Es en el marco del auge de la historia social, y a la vez de los estudios que a partir de los años sesenta del siglo XX analizaron los procesos económicos latinoamericanos como reflejo del sistema de explotación capitalista, fue que Scobie publicó *Revolución en las Pampas* (1968), una obra que sin dudas debe considerarse como fundante del estudio contemporáneo de la expansión cerealera entre 1860 y 1910. En ella, propuso un ajustado panorama del alcance del proceso como totalidad:

Las tierras, cuyo único valor consistía hasta entonces en sus manadas de ganado cimarrón, las tierras a las que sólo podía llegarse a caballo o en carretas de bueyes, las tierras ocupadas en gran medida por indios hostiles, sufrieron una transformación total. (Scobie, 1968, p. 14)

En tanto, explicó al proceso en sí como ajeno a la evolución propia de la agricultura, y en cambio lo presentó como subsidiario a otros intereses -principalmente el de los terratenientes ganaderos – y al arbitrio de decisiones políticas:

La revolución económica que los estadistas argentinos habían tratado de estimular por medio de la inmigración y la agricultura logró alguno de sus objetivos después de 1880. Convirtió a la Argentina en una proveedora de pan para el mundo entero (...) pero esta revolución destruyó el sistema de colonización y al pequeño agricultor independiente. La pampa había sido

³ Ibid.

conquistada económicamente, pero en términos sociales se mantuvo fuera de la nación, como una región explotada pero no poseída. Los cambios que se produjeron entonces estaban íntimamente vinculados con los intereses predominantemente pastoriles de la región costera argentina. (Scobie, 1968, p. 53)

Esta interpretación presentó al agricultor como poco menos que una víctima del proceso de la expansión agrícola, alejado de la posesión de la tierra e incapaz de construir siquiera su propia vivienda:

Los pobrísimos recién llegados podían amortizar u obtener con su trabajo la maquinaria y los equipos necesarios para cultivar 30 o 200 hectáreas, pero la economía de los valores territoriales en aumento y una sociedad de tradiciones pastoriles y de clase les negaba la propiedad de la tierra. (Scobie, 1968, p. 70)

Caracterizando el hábitat del agricultor, proseguía: “El hogar tenía para el colono o arrendatario muy pocos de los matices que poseía la palabra en su origen anglosajón. No era más que un refugio mísero y temporario, una protección contra los elementos”⁴. Esto, en la visión de Scobie dio lugar a "una pampa sin colonos, una frontera poblada de inmigrantes", entre estos los arrendatarios “caballos de tiro de la grandeza agrícola de la Argentina", en la que

trabajadores agrícolas y pequeños capitalistas que cultivaron las importantes cosechas de la Argentina, que sembraron las pasturas de alfalfa, que conquistaron económicamente la pampa, pero que en realidad dejaron esas llanuras tan desiertas como en la década del 50. Tras de sí no dejaron casas, ni escuelas, ni iglesias, ni caminos, ni pueblos. (Scobie, 1968, p. 71)

Gallo (1965) inicialmente estudió la desigualdad territorial del progreso agrario en Santa Fe, en un breve trabajo que en líneas generales es coincidente con la posición de Scobie. Sin embargo, a partir de su tesis doctoral en Oxford de 1970, tomó distancia de la misma, explicando en cambio la expansión de la economía argentina – y del agro santafesino - en la disponibilidad de bienes exportables.

En La Pampa Gringa (1984) Gallo manifestó que el acelerado crecimiento del agro pampeano en el período tuvo que ver, por un lado, con las ventajas comparativas del país para la producción cerealera, y con la nueva sociedad emergente del proceso migratorio.

⁴ Scobie, 1965, p.85

Lo ocurrido a partir de la década del ochenta ilustra bien la rapidez con que los propietarios locales se adaptaron a las cambiantes condiciones imperantes en el mercado. Los beneficios en la actividad agrícola crecieron rápidamente como consecuencia de la seguridad en la frontera, del abaratamiento del costo del transporte, y del alivio a la escasez de mano de obra como resultado de la entrada masiva de inmigrantes. (Gallo, 1983, p. 107)

Luego de analizar la expansión del área cultivada en detrimento de otras explotaciones como la lanar, y de contrastar el incremento en las ganancias anuales de los agricultores señaló:

La información disponible indica por lo tanto que las condiciones naturales de las distintas regiones y los cambios ocurridos en la disponibilidad y precio de los distintos factores de producción fueron las causas más importantes en la configuración del proceso de expansión agrícola en Santa Fe. Frente a la contundencia de estos factores no parece haber sido demasiado significativa la acción oficial, salvo en algunos casos individuales, ni demasiado pertinentes las explicaciones que hacen hincapié en causas políticas o en razones de prestigio social. (Gallo, 1983, p. 107)

En esta obra, señaló específicamente entre las características distintivas del fenómeno de la expansión agraria santafesina la creación de lo que él identificó como “villas rurales”, proceso al que dedicó un breve capítulo⁵ y en el que señaló un aspecto que, en otros estudios, especialmente en los dedicados a la colonización, se soslayó:

Ya en 1864 W. Perkins había señalado que muchos agricultores preferían vivir en el pueblo y no en las chacras. A ellos deben agregarse los transportistas, comerciantes, industriales y artesanos que radicaron sus empresas en esos lugares y los que ocuparon puestos en jefaturas políticas, juzgados de paz, municipalidades, escuelas, etcétera. (Gallo, 1983, p. 211)

⁵ A modo de *caveat* en el prólogo la obra sostuvo que “es muchísimo lo que queda por investigar para dilucidar un tema tan polifacético y estimulante como lo es la formación de una sociedad cosmopolita” advertencia que se emplea como epígrafe al inicio de esta tesis. Precisamente, el fenómeno de creación de ciudades y pueblos en la porción santafesina de la “Pampa Gringa” ha quedado al margen de indagaciones, a pesar de la atención que ha recibido el fenómeno de la colonización agrícola.

A pesar de que los pueblos agrícolas reciben sólo una breve atención en el texto, el autor tomó nota que la evolución de los mismos fue dispar, y que dependió de factores no siempre asociados al éxito agrícola:

Algunos pueblos se estancaron o declinaron, como consecuencia del rapidísimo desarrollo de la red de transportes que favoreció a unos a expensa de otros o de la atracción de otras localidades que habían experimentado mayor desarrollo comercial. (Gallo, 1983, p. 212)

La diferencia en cuanto a considerar el aporte de los agricultores a la construcción de nuevos espacios urbanos no es menor. Cabe remarcar que los trabajos de Scobie y Gallo son contrapuestos no sólo en este aspecto, sino que enfocan el fenómeno de la expansión agraria y económica desde paradigmas radicalmente diferentes, que reflejan los cambios metodológicos, temáticos y epistemológicos en la investigación y en la historia económica y social en el intervalo que las separa.

Notablemente, aunque muchas aseveraciones de Scobie han sido objetadas e incluso refutadas, en muchos trabajos recientes -en especial dedicados a sociología rural- se lo mantiene como referencia válida.

El fenómeno de la expansión agraria en la provincia es examinado en diversos capítulos de la obra dirigida por Barsky *Historia del Capitalismo Agrario Pampeano*, aunque el caso santafesino no ocupa un lugar central en los volúmenes iniciales. En el Tomo 1 (Barsky y Djenderedjian, 2003) dedicado principalmente a la evolución ganadera en Buenos Aires, refiere a Santa Fe enfocando el atraso comparativo de la ganadería en la provincia, y la situación general de la explotación agraria al momento de la batalla de Caseros. Luego de recorrer los casos correntino y entrerriano en la primera mitad del siglo XIX describe para Santa Fe:

Todo indica que esta provincia contó con menos recursos para ampliar su producción ganadera: ante todo parece haber sido una de las más perjudicadas de las provincias litorales por las guerras de la primera mitad del siglo XIX, a la vez que no tuvo capacidad para expandir su frontera productiva, así todavía en 1850 los indígenas jaqueaban los límites norte y sur de su territorio casi en los mismos términos que medio siglo antes. (Barsky y Djenderedjian, 2003, p.157)

En este primer volumen de la obra es factible observar una tendencia a la sinécdoque, al generalizarse para el caso santafesino circunstancias que quizás aplican al espacio bonaerense, tal como suponer la existencia de “grandes estancieros” para un momento en que

la explotación ganadera en la provincia había perdido la magnitud que la caracterizó antes de la independencia y las guerras interiores. Así se sostienen que “la esperanza de obtener acceso a servicios de mano de obra, haya sido uno de los factores que llevaron a muchos grandes estancieros santafesinos a dividir parte de sus posesiones y fundar en ellas colonias agrícolas”⁶.

El tomo 4 de la misma obra, (Djenderedjian, 2008) se centra en la implantación de nuevos métodos de cultivo, la innovación en la labranza y la siembra, mencionando en modo sucinto el caso santafesino, haciendo referencia al impacto de la consolidación del territorio provincial y el fenómeno de la colonización agraria.

La aparición de las primeras colonias santafecinas, a partir de mediados de la década de 1850, se ubica así dentro de un proceso de expansión tanto económica como territorial (...) al inicio del proceso de colonización, Santa Fe comenzaba a adquirir un espacio de importancia en el ámbito del litoral, gozando de una relativa paz, con algunos de sus más importantes líderes políticos favorables a la inmigración, con creciente control sobre sus fronteras, un incipiente desarrollo y un centro comercial y financiero en pleno crecimiento. (Djenderedjian, 2008, p.300)

Seguidamente sintetiza la transformación productiva de la provincia observando los cambios ocurridos en un lapso de apenas dos décadas. La expansión de centros poblados, por supuesto, se convierte en uno de los indicadores de esos cambios:

Hacia 1856, la superficie cultivada en Santa Fe apenas alcanzó las 1687 hectáreas, una proporción ínfima comparada con la dedicada a actividades ganaderas; la producción de trigo que era insuficiente para abastecer el por cierto bastante limitado consumo local de pan. (...) En esos años, apenas existían ocho centros poblados en la provincia, alguno de ellos sólo con unos pocos cientos de habitantes. Para 1863, los cultivos abarcaban 8.437 hectáreas. Veinte años más tarde habían pasado a más de 360,000. Ese último año los centros poblados llegaban a más de un centenar y la exportación de trigo y harinas se elevó a cien millones de kilogramos marcando esos hechos la magnitud de la espectacular transformación lograda en muy breve tiempo. (Djenderedjian, 2008, p. 301)

⁶ Barsky y Djenderedjian, 2003, p 393

La transformación del espacio santafesino es abordada en profundidad en los dos últimos volúmenes publicados de la obra (Djenderedjian, Bearzotti y Martirén, 2010). El volumen I del Tomo 6 examina en el fenómeno de la colonización y la innovación en las técnicas agrícolas aplicadas por los colonos santafesinos, y aporta al estudio de la organización espacial de las colonias, haciendo distinción entre la evolución de las iniciales y las de segunda generación, con especial mención a la continuidad del proceso de creación de colonias a través de la acción de privados. Los autores marcan desde el inicio las diferencias sustanciales que encuentran con el texto de Scobie, y sobre los supuestos magros resultados en el progreso de los agricultores, la ausencia de innovación y la falta de arraigo de la población rural

Resulta curioso constatar que una lectura atenta de la vasta bibliografía y fuentes citadas por Scobie brinde una imagen completamente opuesta a ese desolador panorama (...) es muy dudoso que los actores de tan gigantesca transformación pudieran haber sido poco más que una masa inoperante, sin iniciativa, e incapaces de acumular recursos y conocimientos. (Djenderedjian, Bearzotti y Martirén, 2010, p. 25)

El volumen II de la misma obra presenta el fenómeno del arrendamiento y lo describe como una “forma más versátil de acceso a la tierra”⁷ la que permite componer explotaciones de mayor superficie, especialmente luego de 1880

El ingreso en el mercado mundial a la vez que ofrecía muy atractivas posibilidades para el desemboque de la producción agrícola excedente, planteaba desafíos que volvían cada vez más necesario el aumento de la escala de los establecimientos (...) La incorporación de maquinaria moderna en los distintos segmentos del proceso productivo se volvía además imperiosa dada la creciente importancia de las especificaciones de calidad de los granos en la definición de su precio, y la difusión de adelantos tecnológicos que dejaban fuera del mercado a quienes no los adoptaba. En esas condiciones, el aumento de la escala de las explotaciones agrícolas permitía tanto amortizar mejor el capital invertido en compra de maquinaria o en su contratación, y a la vez posibilitaba acrecentar los ingresos del productor a pesar del descenso de los precios. (Djenderedjian, Bearzotti y Martirén, 2010, p. 623)

⁷ Djenderedjian, Bearzotti y Martirén, 2010, p. 622

Es factible verificar en consecuencia, que desde el momento en que el fenómeno de la expansión agraria santafesina se constituye en un tema de interés para la historiografía del último cuarto del siglo XX, se verifica un drástico giro en el abordaje del tema.

Gallo con La Pampa Gringa propuso una transición importante, al tiempo que el análisis particularizado del surgimiento de un capitalismo agrario -tal como refleja la obra dirigida por Barsky- ha debido, necesariamente ahondar en las características diferenciadoras de lo ocurrido en el territorio de Santa Fe aportando a reconfigurar el rol del agricultor como individuo con intereses, voluntad y decisión en el desarrollo del boom agrícola, que en sí mismo se articula con lógicas de mercado más complejas que la simple dependencia de los intereses ganaderos. Así mismo es de notar que en este trayecto, se señala que no acceder a la propiedad de la tierra no constituyó un baldón social, o un freno a las posibilidades del agricultor de progresar económicamente, sino que al contrario constituyó una herramienta para potenciar la explotación de mayores extensiones conforme a las necesidades y características de la agricultura de la pampa santafesina.

Es de destacar que la última obra mencionada de Djenderedjian, Bearzotti y Martirén, además, aporta un insumo de interés para resolver la matriz de incógnitas planteadas por el presente trabajo, a través de un detallado listado de colonias agrícolas propuestas en el territorio santafesino entre 1856 y 1895⁸, un relevamiento que sirvió de insumo principal para trazar en el espacio geográfico de la provincia la secuencia del proceso de parcelamiento de colonias, que se volcó en la cartografía desarrollada para este trabajo contrastando la información suministrada en forma gráfica por Chapeaurouge (1883, 1901), Carrasco (1888) y Ludwig (1895), un proceso que a la vez -aplicando una suerte de chequeo cruzado- permitió descartar de aquella lista-dato elementos redundantes, parcelamientos menores o entradas que a la juzgar por los trazados catastrales nunca se concretaron.

b. La transformación económica argentina en el último tercio del siglo XIX

No pueden dejar de observarse las obras referidas a la historia económica argentina y en particular el auge de la misma hasta la llamada *Belle Epoque* que, necesariamente, analizan el fenómeno de la gran expansión agraria, aunque este no sea su principal foco de estudio. En tal sentido el aporte de Díaz Alejandro (1970) es de interés por enfocar en forma pionera el

⁸ Djenderedjian, Bearzotti y Martirén, 2010, pp 1009 a 1036

caso argentino a la luz de la *Staple Theory*, prácticamente en el mismo momento en que Scobie componía su difundida historia social.

Si bien Díaz Alejandro sólo dedica una breve introducción al período propuesto para este trabajo, ésta es de utilidad por cuanto su explicación general sobre el auge económico del país parece describir perfectamente lo ocurrido en Santa Fe, donde el bajo costo de la tierra justificó más que cualquier otra actividad, la especialización en la producción de bienes agropecuarios.

El crecimiento estaba en íntima relación con los sucesivos auges de las exportaciones de mercancías tierra-intensivas, siendo muy bajo el costo de oportunidad de la tierra. La utilidad económica de la tierra pampeana no se descubrió de la noche a la mañana como ocurre por ejemplo con un depósito petrolífero, sino que surgió como resultado de la acción conjunta de las crecientes necesidades europeas de bienes primarios, el progreso tecnológico en los transportes y el interés cada vez mayor de las autoridades argentinas de promover las exportaciones. (Díaz Alejandro, 1970, p. 24)

Contemporáneamente Cuccorese (1971) analizó el fenómeno migratorio, el proceso colonizador santafesino y lo contrastó con los procesos colonizadores entrerriano y bonaerense, deteniéndose específicamente en el problema del acceso a la propiedad del suelo que parece haber sido el eje de discusión de la época. Así menciona una “vergonzosa explotación” del inmigrante agricultor en beneficio de “intereses económicos de sectores privilegiados”⁹ culpables del resultado por el cual “pocos colonos llegaron a propietarios, la mayoría debieron conformarse con ser arrendatarios, medieros o simplemente peones”. Curiosamente, para sostener el fracaso de la colonización como medio de acceso a la tierra, empleó como argumento un mensaje de Sarmiento al Congreso, del año 1869, cuando el fenómeno de subdivisión de la propiedad santafesino estaba recién en sus inicios.

El impacto del auge cerealero -y el impulso del mismo a la luz del fenómeno de la colonización- fueron examinados por Cortés Conde y Gallo (1973) quienes diferenciaron la dinámica de la producción santafesina de lo ocurrido en otras provincias. Marcando un notable contraste con Cuccorese, observaron que en Santa Fe el proceso colonizador propendía a “formas equitativas” de distribución de la tierra, en tanto la actividad agrícola diferenciaba a Santa Fe respecto a Buenos Aires:

Mientras la provincia de Buenos Aires continuaba ligada a la industria pecuaria, el área agrícola sembrada comenzó a crecer vertiginosamente en otras

⁹ Cuccorese, 1971, p 546

provincias del Litoral. El centro de este proceso fueron las colonias santafesinas radicadas en la zona central de la provincia, donde la distribución de tierras había alcanzado formas equitativas. (Cortés Conde y Gallo, 1973, p. 68)

Es de interés que, aunque sin detenerse en las causas, en esta obra ya se identificó el momento en que se estanca el fenómeno de creación de colonias en el territorio santafesino, instancia que los autores ubican a partir de 1893.

Cortés Conde (1979), retomó la explicación de la expansión agraria a la luz de la *Staple Theory* en su obra clásica *El Progreso Argentino*, que a la vez es de interés para el trabajo propuesto por cuanto introdujo la cuestión del mercado de tierras, particularmente en Santa Fe, como emergente del éxito agrícola.

En otro trabajo que se ha constituido en un clásico sobre el tema, Míguez (1986) propuso reexaminar los enfoques empleados en obras publicados en la década anterior dedicadas al estudio del crecimiento de la agricultura en la zona pampeana, observando en estos cómo se había variado desde el análisis marxista hacia otros, más próximos a la teoría económica clásica.

A partir de esta fecha han aparecido una importante cantidad de trabajos que, aunque con marcadas diferencias entre sí, coinciden en su cuestionamiento de algunas de las hipótesis tradicionales -el carácter puramente institucional de la gran propiedad, su irracionalidad económica, la mentalidad económicamente conservadora, retrógrada o "feudal" de la "oligarquía terrateniente"- y van conformando un nuevo corpus interpretativo. (Míguez, 1986, p. 93)

En este texto el autor indaga sobre la naturaleza de los actores sociales del boom agrario, terratenientes, arrendatarios, agricultores

Precisamente por ello, el punto central de la caracterización del capitalismo agrario pampeano radica en las relaciones de producción. Estas no presentan mayores dificultades en el sector ganadero, donde puede identificarse claramente a los terratenientes, los empresarios rurales (fueren o no los mismos individuos que los anteriores) y los obreros rurales. No ocurre otro tanto, como ya hemos señalado, con la agricultura, donde surge un problema en torno al concepto de arrendatario-campesino. Estos productores no serían capitalistas ellos mismos por no emplear mayormente fuerza de trabajo asalariada, en tanto eran objeto de explotación por parte de los terratenientes a través de la renta.

Esta segunda afirmación tiene dudoso sustento, ya que como el mismo Flichman señala en los capítulos teóricos con que abre su trabajo, para Marx -siguiendo a Ricardo- la renta en el contexto capitalista no es una forma de explotación directa sino una forma de absorción de ganancias (plusvalor) producidas en otro sector de la economía (fuera de la Argentina, en nuestro caso). En definitiva, nos queda la duda sobre la ubicación conceptual de estos arrendatarios-campesinos. (Míguez, 1986, p.104)

La revisión propuesta por el autor de este texto, a veinte años de publicado, (Míguez, 2006) marca una interesante perspectiva señalando que la sustitución de enfoque propuesta dos décadas antes había constituido una “nueva ortodoxia” para el estudio del auge económico argentino de la segunda mitad del siglo XIX.

A la vez, destaca que en análisis recientes se desdibujó el rol de una clase terrateniente como rectora del orden social en el momento de la gran expansión agropecuaria. En lo incumbente al arriendo y a la posesión de la tierra, planteó interesantes objeciones sobre posiciones asumidas por la historiografía anterior cuestionando la percepción negativa sobre el mismo

Frente a una interpretación del arriendo como una forma de explotación social producto únicamente de la asimetría del poder y de la propiedad, propio de la visión tradicional, el revisionismo intentó comprenderlo en el marco de las fuerzas del mercado que condicionaron la vida económica del período. Esto implicaba tomar en cuenta las condiciones que favorecía este tipo de acuerdo, la variedad de tipos de arriendo y aparcería, y la lógica económica no sólo de los propietarios, sino también de los arrendatarios. (Míguez, 2006, p.220)

En este aspecto el trabajo de Míguez echa luz sobre los cambios historiográficos operados entre sus dos trabajos citados:

En la reformulación de los años sesenta de la historia social, por ejemplo, en la asociada a E. P. Thompson y al *History Workshop*, entre otras, una idea importante fue quitar el rol de víctima pasiva que la anterior historia de social solía otorgar los sectores más bajos. Aparecía así el concepto de *agency* en relación a las opciones escogidas por los actores sociales subalternos. En la tradición historiográfica argentina, el arrendatario ocupaba ese rol. En las versiones tradicionales como la de J. Scobie, las condiciones del arriendo eran impuestas por los terratenientes, sin que el arrendatario tuviera más remedio que someterse a ellas. Trabajos posteriores sin apartarse la interpretación

clásica, estudiaron los movimientos de protesta social como reacciones colectivas a las duras condiciones del arriendo campesino por ejemplo Carl Soberg, pero no se preguntaban por qué los arrendatarios o aparceros aceptaban esa situación contractual. (Míguez, 2006, p. 221)

Tras analizar la persistencia de las grandes propiedades, y la dinámica del arriendo observa, respecto al chacarero que “la relativamente rápida modernización tecnológica y las formas burguesas de consumo inhiben de llamarla campesina; de hecho, recientes estudios comparativos de J. Balza sugieren que fueron tanto más capitalistas que los *farmers* del medio oeste de Estados Unidos”¹⁰.

Es notable que los trabajos que han estudiado el auge económico y agropecuario argentino a partir de 1870 y hasta la crisis causada por la Primera Guerra Mundial han prestado poca o ninguna atención a la expansión del fenómeno urbanizador, y al mercado de tierras secundario que éste trajo asociado. Sin embargo, se han detenido en el sujeto que en la presente investigación toma un rol principal, el nuevo agricultor que luego de la experiencia de la colonización irá transformándose en chacarero con la explotación de tierra propia o arrendada; el que se convertirá en el habitante natural de los nuevos establecimientos urbanos creados en el territorio provincial.

A la vez, la evolución del análisis de la producción agrícola apunta a que las características de la explotación cerealera, la ampliación de las superficies explotadas a través del arriendo permitió al agricultor consolidar una mejor ecuación en la producción de manera de asegurarse ingresos aún en ciclos de precios bajos, con lo que la explotación extensiva se lee en clave positiva, contrastando con las interpretaciones negativas sobre la misma que caracterizaron a los trabajos de los años setenta.

c. El arriendo, y la transición de colono a chacarero.

Los roles y la evolución tanto del colono como propietario de la tierra, el del arrendatario y en menor medida el mediero, que se han mencionado en el punto anterior, crecieron en interés en paralelo con el avance en las indagaciones iniciales de este trabajo, haciendo necesario ahondar en el estudio de la actividad de relación de estos en tanto protagonistas de la revolución agrícola santafesina. El agricultor, presentado prácticamente

¹⁰ Míguez, 2006, p 219

como un insumo en los primeros informes oficiales¹¹, tomó un rol diferente en la mencionada obra de Álvarez, que lo trató como artífice del cambio económico en marcha.

Como se señalara antes, la historia social trazada por Scobie presentó al inmigrante-agricultor como actor prácticamente involuntario de un fenómeno en el que virtualmente no tuvo capacidad de decisión, sujeto a la voluntad de políticos, promotores de inmigración y sobre todo, de los terratenientes ganaderos. Más aún lo describió como un sujeto sin mayor iniciativa, que esperaba indolente y poco menos que a la intemperie que la naturaleza lo bendijera con buenas cosechas, desapegado a las cuestiones políticas, sin interés por el gobierno local o cualquier forma de participación social.

Para Scobie, colono, mediero y arrendatario son prácticamente sinónimos, o en todo caso, el arrendatario es una versión disminuida del colono. Supuso que el arriendo fue producto de la clausura del mercado de tierras, una posición que como se mencionara antes tiene eco en numerosos trabajos posteriores. Notablemente, aún en Fernández (1999) sobrevive la interpretación de que el arriendo representa una *capitis deminutio* para el beneficio del agricultor por lo que aventuró que ante la imposibilidad de acceder a la propiedad de la tierra “desde finales del siglo XIX, los campesinos inmigrados se encuentran reducidos al rango de arrendatarios, aparceros o asalariados agrícolas. Decepcionados, algunos dejan los campos y van a las ciudades o se embarcan rumbo a Europa”¹².

Opuesto a esta interpretación de la centralidad de la propiedad de la tierra, y observando la transición de las formas originales de colonización -con adquisición del suelo- a la generalización del arriendo, merece observarse que Solberg (1975) ya distinguió que el alquiler de lotes implicó algo más complejo que la simple negativa de los propietarios del suelo a enajenarlo, al sostener que los agricultores actuaron como “pequeños capitalistas ambiciosos” prefiriendo arrendar mayores superficies a adquirir pequeñas parcelas.

En Hora (2002) se presenta el problema en términos de disponibilidad de stock de suelo libre¹³,

¹¹ Frecuentemente se lee sobre “remesas” de colonos, en lugar de términos como contingentes, o grupos. Los informes de los inspectores de colonias listan el número de habitantes y familias en cada colonia como un dato numérico más, sin dar detalles de composición de las familias, origen, educación, u otros detalles que permitan caracterizarlos.

¹² Fernández, 1999 p.42

¹³ La verificación de las fechas de habilitación de ramales en territorio santafesino indica que aún para mediados de esa década las vías continuaron avanzando sobre sectores que hoy constituyen la llamada “zona núcleo”, en el oeste provincial y este cordobés, en tanto recién en la primera posguerra las redes del FCPSF completaron el avance sobre el noreste provincial, por entonces ya dedicado a la explotación ganadera, además de maderera y taninera.

A comienzos de la década de 1910 el ferrocarril alcanzó definitivamente los límites de la tierra apta para el cultivo granífero y para la cría de animales de calidad, Así llegó a su fin el proceso de permanente incorporación de nueva tierra fértil que había signado toda la historia de esta sociedad de frontera. Al congelarse la oferta de tierra, el precio del suelo tendió a elevarse, lo que habría tenido un efecto devastador sobre la capacidad de negociación de las clases subalternas. (Hora, 2002, p. 198)

No obstante, la propia expansión del negocio cerealero para entonces había transformado radicalmente la oferta, no por ausencia de nuevo stock de tierras sino porque como señala el propio Hora, cambiaron las preferencias del propietario de la “tierra buena y bien situada”, el que preferirá ahora al arrendatario sobre el comprador a plazos o al contado de pequeños lotes. “Con el arrendamiento se consigue una renta, sin perder nada de su capital (...) mientras que, en la colonización, enajena parte de su capital en pagos a plazos, morosos y a veces inseguros y pierde su renta”. (Hora, 2002, p. 197)

La transición en el modo de acceso a la tierra, y en consecuencia al modo de explotación agropecuaria está patente en el trabajo de Bonaudo y Godoy sobre la Federación Agraria (1985) y especialmente en el de Bonaudo y Sonzogni (1998) sobre el surgimiento del chacarero como actor principal de la explotación agrícola santafesina de inicios del siglo XX, el que como tal se hizo palmariamente visible en los hechos de Alcorta, en 1912. Sobre el caso santafesino es de interés la diferenciación que señalan Barsky y Gelman (2001) quienes señalan que en el caso santafesino esta forma de explotación fue mayormente agrícola, con muy baja incidencia de la actividad ganadera y láctea, observando además la incidencia de la explotación maicera en la difusión del modelo.

En relación al involucramiento político de los agricultores, nuevamente un trabajo de Ezequiel Gallo (2007)¹⁴ marcó un contraste drástico, al enfocar la participación activa de los colonos del oeste santafesino en alzamientos contra el gobierno provincial motorizados por el alza de impuestos, pero también por la clausura de la posibilidad de elegir autoridades comunales.

Alcorta, en consecuencia, no resultó la primera protesta agraria de nota, sino la primera que redundó en una organización de carácter gremial (Ansaldi, 1993), y que se asentó no en la ruralidad sino una red de relaciones urbanas imbricada en los nuevos poblados, con la

¹⁴ Si bien la edición local corresponde al año 2007, el trabajo se publicó en 1976 como *Farmers in revolt*, edición monográfica del Institute of Latin American Studies; University of London. De este modo, el trabajo de Gallo en relación al alzamiento de los colonos antecede siete años a La Pampa Gringa.

participación de comerciantes de campaña y profesionales de más de cien localidades santafesinas. En relación a las protestas de 1912 es de interés el reciente trabajo de Ricci (2018) que las reexamina como reflejo de las nuevas estructuras de producción surgidas como resultado de la transformación provincial, al punto que las mismas se manifiestan no ya en las colonias sino en las nuevas localidades surgidas en las dos décadas previas¹⁵.

Resulta necesario observar que delinear una imagen clara del porqué de la transición hacia el arriendo, es útil para establecer cómo el cambio de relación con la tierra en el caso santafesino fue fundamental para cimentar la creación de centenares de pequeños núcleos urbanos, lejos del desarraigo o incluso la trashumancia que imaginara Scobie.

d. La inmigración y la organización del territorio

El tema de la inmigración, que contribuyó aportando el material humano para el fenómeno colonizador también ha sido estudiados en profundidad. En este aspecto es básica la obra de Germani (1955) que metódicamente describió el impacto de la migración en la estructura social. Entre obras recientes cobran interés los trabajos de Devoto (2003) y Torre (2010) quien definió como “gran laboratorio” al proceso que daría forma a una nueva estructura social en el país. De una manera sucinta Djenderedjian (2009) también abordó el tema, describiendo la estrecha vinculación del fenómeno inmigratorio con la creación de colonias.

En relación específica al proceso de ocupación del territorio santafesino iniciado en 1853, merece destacarse la obra de Gori (1947) sobre las familias colonizadoras de Esperanza y San Carlos, la de Oggier y Julier (1984) referida a San Jerónimo, y la obra de Schobinger (1957) que abordó el temprano reclamo de los inmigrantes suizos por el derecho a participar en el manejo de la administración local. En un plano general, Ensinck (1979) analizó el fenómeno migratorio en la provincia y principalmente las normas provinciales que la impulsaron.

Respecto a las colonias agrícolas, hay amplia bibliografía dedicada a la creación y desarrollo de los establecimientos originales. Los trabajos de Gianello (1966) y Ensinck (1979) se dedicaron en especial a estos, en ambos casos vinculándolo a las decisiones de los sucesivos gobiernos santafesinos y a la legislación que les dio forma. El caso de Esperanza,

¹⁵ Es de interés señalar que el pueblo Alcorta fue creado en 1892 como emprendimiento del FCGSSF&C.

en tal sentido ha sido especialmente reexaminado. El trabajo de Grenón (1939) es un punto de partida para la historia particular de esta colonia, aunque tanto la fundación de la misma como la posterior formación del pueblo es mencionada repetidamente como ejemplo del proceso que esta inició, reexaminadas incluso en trabajos recientes como el de Bjerg (2009).

El impacto específico de la organización territorial en la estructura de la producción agraria santafesina parece ha sido abordada mayormente por investigaciones radicadas en la propia región, tales las mencionadas de Bonaudo y Godoy (1985) y Bonaudo y Sonzogni (1998, 2000) y los trabajos sobre la distribución de la riqueza y los espacios de comercialización granaria abordados por Frid (2007, 2010).

Como se mencionó anteriormente, en los primeros volúmenes del trabajo relacionado a la formación del capitalismo pampeano (Barsky y Djenderdjian, 2003) y a las élites terratenientes (Hora, 2002) si bien se mencionaron algunas diferencias en la organización y la producción santafesina no se ahondó en las características de la región, donde raramente los impulsores de colonias habían desarrollado antes explotaciones pecuarias de trascendencia, ni construyeron a raíz de estas el poder económico que lograron en el territorio bonaerense.

Merece resaltarse entonces, que mientras se ha estudiado en forma extensiva el fenómeno de la inmigración en el período propuesto, y se ha indagado sobre el inicio del proceso colonizador – lo que especialmente comprende los casos de Esperanza, San Jerónimo, y San Carlos- en menor medida se ha trabajado sobre los emprendimientos impulsados por los primeros empresarios colonizadores privados, tales como las colonias del FCCA o de Beck & Herzog, en tanto la gran mayoría de colonias permanece inexplorada¹⁶, y con excepción de los estudios estadísticos realizados por organismos de gobierno provinciales, puede delimitarse un significativo vacío historiográfico sobre su creación y la de los centros urbanos que siguieron; la procedencia y ocupación de sus habitantes, los promotores de sus trazados, y sobre el proceso que llevó a muchos de estos núcleos a evolucionar hasta conformar pueblos y ciudades.

e. Las redes ferroviarias en el territorio provincial

En relación a la cuestión ferroviaria, y específicamente sobre las redes que interesan en el caso santafesino, se ha investigado -y opinado- extensamente sobre el Ferrocarril

¹⁶ Conforme el listado presentado en el Anexo I del Tomo 6 Vol. II de la Historia del Capitalismo agrario pampeano (Djenderdjian, Bearzotti, Martirén, 2010) el total de colonias agrícolas creadas en el territorio santafesino hasta 1895 alcanza a 407. La revisión de los registros catastrales realizada para este trabajo permitió identificar efectivamente 302 en el terreno, sin considerar distritos agrícolas o fracciones destinadas a quintas próximos a poblados existentes que se incluyeron en el primero sin diferenciar su naturaleza.

Central Argentino (FCCA), el marco legal que le dio origen, la garantía estatal a sus operaciones y la operación en general de la compañía inglesa, muchas veces con un claro sesgo político.

Esta preeminencia probablemente se fundó en la trascendencia y significación de la línea original Rosario-Córdoba, su temprana habilitación, y en la importancia central de la empresa hasta la nacionalización, en especial a partir de la fusión con el Ferrocarril Buenos Aires a Rosario (FCBAR) que convirtió al FCCA en el principal operador de trocha ancha del país.

La historia del desarrollo ferroviario en la Argentina admite muy diferentes enfoques, desde lo político a lo estrictamente técnico. En general, la obra más temprana¹⁷ sobre el desarrollo del ferrocarril es el trabajo de Alejandro Bunge (1918) quien realizó una suerte de catálogo de redes, costos, e inversiones y discutió la conveniencia de mantener las mismas en manos privadas.

Sin lugar a dudas, aunque no se trate de una historia específicamente, sino de un alegato político sobre las empresas ferroviarias, debe considerarse la Historia de los Ferrocarriles Argentinos, de Raúl Scalabrini Ortiz (1940)¹⁸. Su recopilación de datos constituye un primer esquiso de los años iniciales del FCCA. Igualmente, en la obra de Scalabrini son útiles los aportes sobre el FCCN y el FCCC, sin embargo, el autor se limitó a examinar las operaciones de cinco empresas de todo el país, todas de capital británico, con lo que no aporta luz sobre otras empresas que operaron en la Provincia de Santa Fe. Debe mencionarse que en el texto de Scalabrini aparecen aseveraciones sobre el rol del ferrocarril en relación al territorio que resultan a la distancia, evidentemente refutables:

“Todos los ferrocarriles en cierta medida y cada uno a su tiempo han sido despobladores”, dirá el diputado Alejandro Gancedo en 1922 (...) Y es que los ferrocarriles no se ocupan de fomentar la vida y la cultura, sino de obtener provechos y dividendos de cualquier manera (...) desde su organización, la República se desenvolvió ahogada por la malla de los ferrocarriles extranjeros, cuya nefasta influencia abarcaba todos los órdenes de la vida nacional y cuya política de represión contrariaba la natural voluntad de crecimiento y diversificación de las actividades económicas. (Scalabrini Ortiz, 1940, p. 23)

¹⁷ En realidad, la primera obra sobre el desarrollo del FCCA es la biografía de Guillermo Wheelwright escrita por Juan B. Alberdi, sin embargo, la obra aporta poco significativo sobre la empresa en sí misma.

¹⁸ Las intenciones de Scalabrini se reflejan en su siguiente obra, Los ferrocarriles deben ser argentinos de 1946. El respaldo a la nacionalización ferroviaria convertida a su “Historia” en una suerte de memorial de agravios a la soberanía para dar sustento a este.

Aun cuando describió la cesión de la legua contigua al tendido original del FCCA, Scalabrini incurrió en anacronismo pretendiendo una realidad diferente a la existente en 1863: “es reprochable que se cedieran las tierras más feraces de la República, las más densamente pobladas, después de las alledañas de Buenos Aires, trabajadas por una población de propietarios radicada de tiempo atrás”¹⁹.

Luego de la nacionalización, y durante buena parte del desarrollo de lo que fuera Ferrocarriles del Estado primero y Ferrocarriles Argentinos después, no parece haber habido interés en la historia ferroviaria. Esta reapareció en la década del setenta no sólo en sus aspectos económicos y geográficos, sino que en forma paralela surgió el interés por los aportes arquitectónicos y urbanísticos que constituyen el legado de la infraestructura ferroviaria.

En este contexto, a dos décadas de la primera racionalización de redes, cuando el ferrocarril comenzaba a mostrar más señales de estancamiento que de progreso, Cuccorese (1969) publicó una nueva historia de los ferrocarriles. También en este período surgieron estudios extranjeros sobre el desarrollo ferroviario, y particularmente sobre su incidencia en la génesis del nacionalismo económico local, tal el caso de la obra de Wright (1974) que pareció enfocada precisamente en el espíritu del discurso scalabriniano y en la habitual sinécdoque que aparece cuando se estudian las inversiones ferroviarias en la Argentina:

Aproximately 66 percent of Argentina’s 23.862-mile railway system belonged to British companies. French concerns owned nearly 9 percent of the national total mostly in provincial lines that did not run to Buenos Aires. The remainder of the nation’s railways belonged to a state-directed railway system. Because of the British controlled such a large part of the railway system much argentinians equated foreign ownership of the railways with british ownership. As the revisionist historian Raul Scalabrini Ortiz once noted, the terms private capital, foreign capital and British capital are interchangeable when applied to argentine railways. (Wright, 1974, p. 6)

En una obra contemporánea a ésta, Zalduendo (1975) analizó el rol de las inversiones británicas en el desarrollo de los ferrocarriles en el siglo XIX. En esta mencionó específicamente la extensión de las redes en Santa Fe, el fenómeno de las colonias impulsadas por las empresas ferroviarias y la relación del ferrocarril con el proceso de colonización en la provincia. Al respecto, propuso un esquicio de la relación entre las colonias iniciales del FCCA y la propiedad de tierras en la zona, y un vínculo entre la expansión de la red y algunos de los nuevos centros urbanos.

¹⁹ Scalabrini Ortiz, 1940, p. 128

Particularmente de interés son los gráficos 24 y 26 de la obra de Zalduendo, en los que vincula los tendidos ferroviarios con las nuevas colonias. Aunque considera apenas 22 localidades (algunas innominadas), el relevamiento de las colonias es incompleto, y se han soslayado varios ramales de importancia²⁰, se puede interpretar que el autor esbozó una vinculación entre colonias, redes ferroviarias y poblados análogo al que constituye el foco del presente proyecto, vínculo que no parece haber sido retomado desde entonces.

Ensinck (1980) dedicó un trabajo al desarrollo de los ferrocarriles en Santa Fe, que en cierto modo complementó su obra sobre inmigración y colonización (1979). Si bien propuso básicamente una enumeración de empresas, ramales y fechas de interés en la operación de las mismas, la reconstrucción básica de la red que realizó sirvió de base al trabajo de análisis geográfico de Gioria (1997), quien propuso estudiar el impacto de la misma como agente estructurador del territorio santafesino. En este trabajo, el planteo extractivo pintado por Scalabrini es presentado en forma inversa: el ferrocarril no ahogó a la economía preexistente en Santa Fe, sino que, al contrario, fomentó el desarrollo de nuevas actividades:

Como las regiones servidas por el ferrocarril eran especialmente agrícolas, motivó un rápido crecimiento de la producción; en particular el trigo, maíz y lino; y en cuanto a la ganadería, la explotación lechera con el surgimiento de la actividad tampera y la instalación de plantas industriales, especialmente en los departamentos Las Colonias y Castellanos. Regiones apartadas fueron incorporadas a la civilización. San Cristóbal y Vera en el norte, la frontera del sur defendida por los antiguos fortines de Melincué y la Guardia de la Esquina se poblaron. (Gioria, 1997, p.11)

La autora, sin ahondar en el impacto urbanizador del tendido ferroviario señala la importancia de las nuevas redes en el espacio habitado del territorio:

Este proceso de desarrollo, produjo el correlativo surgimiento de una densa red urbana y el ferrocarril generó una línea de fuerza que actuó como área extendida de atracción (demográfica, de viviendas, de servicios, de industrias), induciendo el desarrollo de centros urbanos mayores, insinuándose la polarización con respecto a los núcleos menores que además contarán con menos accesibilidad. Con ello queda claro que la red de transporte aumentaba

²⁰ En relación a lo fragmentario de los datos de Zalduendo, véase la diferencia en el croquis de líneas y ramales que presenta (p. 361) con el relevamiento que se realizó para el presente trabajo.

con el crecimiento económico, que, a su vez, si eran ciudades portuarias, potenciaban y acarrearban a la accesibilidad global. (Gioria, 1997, p.14)

En el mismo sentido, se destaca en Barsky y Djenderedjian (2003) el análisis del fenómeno de la expansión de las redes ferroviarias refutando la idea de una imposición británica de los trazados y del interés meramente extractivo presente en Scalabrini.

El trazado de la red, asimismo, estaba estrechamente ligado a las necesidades más imperiosas tanto de abastecimiento de los núcleos urbanos, de transporte hacia el interior y, desde él, de las exportaciones, aunque muchas veces se haya advertido sólo la última dimensión, suponiendo que era posible un trazado alternativo al radial, que concentraba las terminales en los puertos de exportación. Esta configuración de la red ferroviaria argentina ha sido presentada como parte de un modelo llamado agroexportador, con una marcada articulación con las necesidades de Gran Bretaña. En realidad, la función del ferrocarril fue justamente la contraria. (Barsky y Djenderedjian, 2003, p. 236)

Así, a la visión de un ferrocarril que drenaba recursos en beneficio foráneo contraponen la idea del ferrocarril como agente de ocupación territorial:

Ya en los primeros tiempos de la colonización, la posibilidad de salir al mar y las dificultades del transporte por tierra fueron las que decidieron la agrupación de las poblaciones a lo largo de los grandes ríos, y el ferrocarril, a la inversa, posibilitó el fomento de inmensas regiones, inexploradas hasta entonces, que estaban lejos de las vías fluviales. Además, se atenuó así la dependencia de un puerto único, Buenos Aires, en favor del desarrollo de puntos de tránsito regionales. (Barsky y Djenderedjian, 2003, p. 237)

En relación a lo expresado por estos autores es necesario observar que, en el período estudiado, además del caso conocido del Puerto de Rosario no puede soslayarse el desarrollo de otros puertos como los de la ciudad de Santa Fe, primero en Colastiné y luego en la propia costa de la capital; el de Villa Constitución; Puerto Cerana (actualmente Puerto San Martín) y el modesto puerto de Coronda, todos alimentados por ramales ferroviarios tendidos *ad hoc*.

Si bien en los últimos años se publicó una nueva historia del Ferrocarril en la Argentina, por López (1994) y una revisión por López, Waddell y Martínez (2016) esta se circunscribe a describir en forma sintética el origen y devenir de las empresas y la evolución

de la red luego de la nacionalización, sin ahondar cuestiones específicas necesarias para este trabajo (trazados detallados de ramales, estaciones e inauguración de servicios). En este sentido, por su precisión y detalle, merecen destacarse dos trabajos específicos sobre la evolución de empresas específicas, el dedicado al Ferrocarril Oeste Santafesino (Fernández Priotti, 2006) y a los primeros cincuenta años de operación del Ferrocarril Central Argentino (Fernández Priotti, 2017) que abarcan no sólo aspectos de estos emprendimientos en cuanto a su planificación, financiación y desarrollo sino que presentan un cúmulo de datos técnicos relevantes para conocer el avance de esas líneas y su relación con las colonias y poblados del suroeste provincial.

Paradójicamente una empresa de trascendencia en el proceso original de colonización, como fue el Ferrocarril Provincial a las Colonias (FCPaC) que enlazó a la capital con su nuevo hinterland agrícola, se mantiene escasamente explorada ²¹. Existen estudios amplios -aunque sin precisiones técnicas- a partir de la concesión y posterior venta a la francesa Fives-Lille, tales como los de Regalsky (1991,1992) y Fernández (1999), sin que tampoco se haya indagado en detalle sobre el avance de la empresa de capital francés que extendió hasta el Chaco la influencia del puerto santafesino, al tiempo que articuló una vinculación entre el norte provincial y el puerto de Rosario.

La escasa información sobre la evolución de los emprendimientos ferroviarios y en especial su relación con el fenómeno de expansión de centros urbanos no es sólo el caso del Ferro Carril Provincial a las Colonias (luego Ferro Carril Provincial de Santa Fe). Debe tenerse en consideración que en los años propuestos como marco temporal para este trabajo pueden identificarse al menos 12 empresas ferroviarias diferentes, cuyo desarrollo, infraestructura e impacto territorial se desdibuja a partir de la nacionalización y sobre las que, sólo en algunos casos, se han encarado investigaciones específicas en forma reciente.

Así, la identificación más ajustada de las redes, las estaciones, y el momento de habilitación de las mismas, que constituye uno de los principal datos para resolver la matriz de incógnitas de este trabajo, requirió la indagación de fuentes primarias -archivos ferroviarios, ruteros, y horarios de la época- e incluso la verificación sobre el terreno empleando relevamientos aerofotogrametricos y satelitales a efectos de reconstruir la traza de ramales levantados hace más de seis décadas , reconstrucción necesaria para establecer de qué manera la libre competencia entre las empresas ferroviarias, no sólo en materia de transporte

²¹ Puede consultarse una serie de trabajos recientes dedicados al FCPSF, sin embargo, estos se enfocan principalmente en la vinculación de la traza con la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe, por lo que resultan de escaso interés para este trabajo. En el desarrollo de la investigación se tomó conocimiento de la existencia del fondo documental de la empresa Meiggs & Son, contratista de los trabajos de ejecución del tendido inicial del FCSFaC, sin embargo no se pudo ubicar en qué institución se encuentra.

sino a través de la oferta de suelo urbano asociado a las nuevas estaciones, favoreció el desarrollo de los nuevos pueblos en la provincia.

f. Las nuevas estructuras urbanas y el valor del suelo

La obra *Santa Fe, el paisaje y sus hombres*, editada bajo la dirección de Rubén Naranjo (1974) presentó un interesante intento de registrar el origen de un buen número de pueblos de la provincia, y en tal sentido parece ser pionera en la construcción de un atlas²².

En general deben tenerse en consideración los aportes que sobre el desarrollo de diversas localidades santafesinas han hecho autores locales. Entre estos destacan Zingerling con *Esperanza* (2006), Scenna (2014) con *Santa Teresa* y otros pueblos fundados por el FCGSSF&C; o los trabajos de Oggier (1964), Kauffmann (1982) y Morrone (1990), sobre *Alcorta*, *Cayastá* y *San Jerónimo* respectivamente. Notablemente, el caso de las colonias vinculadas a la Jewish Colonization Association²³ si bien han merecido diversos textos de divulgación²⁴, aparecen en el debe de la historiografía de los pueblos santafesinos.

Fuera del área cerealera se destacan los casos de los pueblos tanineros y madereros del noroeste provincial, cuya historia fuertemente ideologizada se difundiera en relación a las actividades de la empresa La Forestal (Gori, 1999). En el caso de los emplazados en los espacios cedidos empresas madereras a consecuencia del empréstito Murrieta da cuenta el trabajo de Alvarez Gila y Ruiz de Gordejuela, (2002). En el extremo noreste, también es pertinente el caso de las “Colonias Nacionales” descrito por Cracogna (1988) en relación a Avellaneda, uno de los pocos casos de emprendimientos colonizadores impulsados por el gobierno federal en su campaña de consolidación de la frontera. Sin embargo, los trabajos sobre historia local conocidos o disponibles son ínfimos en relación al número de localidades creadas en el período propuesto, y en la mayor parte los casos disponibles corresponden a trabajos de memorialistas locales.

Las indagaciones sobre las formas urbanas asociadas a la creación de pueblos de origen ferroviario, y a su con relación a la actividad productiva de la región resultan útiles para

²² En este trabajo resulta sorprendente, para la época de su publicación, la asociación de datos de fecha de origen y fundador con la precisión de la localización mediante coordenadas geográficas.

²³ Moisés Ville, Monigotes, Las Palmeras.

²⁴ Entre estos Sinay S. *Los crímenes de Moises Ville*, Tusquets, Buenos Aires, 2013; Huberman, S. *Los pasajeros del Wesser*, Sudamericana, Buenos Aires, 2014

sistematizar el proceso de creación de nuevos centros urbanos. En este aspecto es necesario recordar que el alcance del presente trabajo alcanza la totalidad del territorio santafesino, en cuya extensión en el marco temporal propuesto, surgieron también poblados vinculados a la actividad maderera, centros urbanos nacidos ante las necesidades específicas de la industria taninera, e incluso algún caso impulsado por la actividad azucarera en el norte provincial.

Sobre este particular merece considerarse inicialmente la investigación realizada por Franchini y Rozé (1976) dedicada al reconocimiento de formas urbanas asociadas a la producción del tanino, que fueron publicados por la pionera revista DANA (Documentos de Arquitectura Nacional), continuada por Gutiérrez (2002) que en su estudio sobre el urbanismo latinoamericano analizó tanto pueblos ferroviarios como a los surgidos de la actividad industrial tal como los poblados tanineros y azucareros.

Es de particular interés el análisis expresado en la tesis doctoral de Martínez de San Vicente (1994) quien analizó en el caso de la lonja inicial del FCCA la mecánica de la urbanización aplicada por la empresa de tierras subsidiaria del ferrocarril. En este trabajo se advirtió la similitud de la este proceso, con el de la norteamericana Illinois Central Railroad, en relación al esquema de venta y arriendo de terrenos. Además, Martínez de San Vicente observó que en estos emprendimientos ferroviarios colonia y pueblo no estaban vinculados en forma directa

Las colonias no nacen como un hábitat concentrado en un pueblo. La población se distribuye de manera más o menos homogénea sobre el área destinada a la colonización, y en función de ella con una decidida autonomía funcional surgen los núcleos urbanos. (Martínez de San Vicente, 1995, p 164)

Remarca una característica espacial propia, y una diferente dinámica de poblamiento en los pueblos surgidos del FCCA:

En las colonias del Central Argentino la diferenciación entre colonia y pueblo es más marcada que en el resto de la región desde el inicio, así como una cierta especialización de usos de cada pueblo en relación a los vecinos (...) notoriamente más rápido es el ritmo de crecimiento de estos pueblos, en relación a las colonias del norte. En 1872 Esperanza contaba con la misma población que Roldán a pesar de tener más de diez años de diferencia en la fecha de fundación. (Martínez de San Vicente, 1995, p.165)

Más recientemente, Ferrari (2011) estudió el modo en que el ferrocarril impactó en el ordenamiento territorial, y en especial en las diversas maneras que la trama de las nuevas

urbanizaciones se vinculó a la infraestructura ferroviaria (vías, estaciones, depósitos). Si bien su trabajo basado en la sistematización de observaciones de campo se centró en estaciones del norte argentino, los modelos de morfologías urbanas tipificadas resultan perfectamente aplicables a la región pampeana en general y al territorio santafesino en particular, tanto en lo que hace a la vinculación espacial de los tendidos ferroviarios con el tejido urbano -nuevo o preexistente, como a las innovaciones en las formas urbanas debidas a esta nueva relación:

En los poblados de nueva fundación se desarrolló una cierta variedad de formas urbanas que dependieron de la ubicación de la vía, de las plazas –principal y de la estación–, del tipo de trama y de la incorporación de elementos del urbanismo del siglo XIX. El tema de la centralidad fue una constante que se observó con frecuencia, donde la estación fue el principal foco del poblado. (Ferrari, 2011, p. 31)

En relación a la estructura de los nuevos espacios urbanos, sus observaciones se ajustan perfectamente al caso de las localidades que surgieron en territorio santafesino a la vera del ferrocarril, donde la proliferación de operadores ferroviarios y la superposición de trazas dio lugar a mínimas variaciones sobre el esquema de organización espacial:

La regularidad de la trama dependió de si hubo o no planificación. En efecto, puede observarse en muchos poblados el empleo de la cuadrícula en contraposición con la trama en retícula, empleada en otros como producto de un desarrollo espontáneo. Es fácil observar, además, en los pueblos planificados, las diferencias de trama que se generaron entre el casco histórico o primitivo y el crecimiento urbano posterior. Por otro lado, así como hubo pueblos que crecieron y se consolidaron, hubo otros tantos que no prosperaron o directamente no tuvieron un diseño preestablecido. Son los pueblos en los que se parcelaron los terrenos laterales del cuadro de estación y se caracterizaron por la linealidad y paralelismo con las vías. (Ferrari, 2011, p. 32)

Debe tenerse en consideración en este punto la diferencia sustancial que existe en lo cuantitativo y cualitativo entre los modos en que en el territorio fue invadido por las vías el entre el caso noroeste del país y lo ocurrido en Santa Fe. En el primer caso, donde ya preexistía un número significativo de localidades, el espacio fue atravesado apenas por dos empresas; en el segundo con el territorio prácticamente vacío, fue alcanzado por doce operadores

diferentes. No obstante, algunas de las conclusiones enunciadas en relación a la relación urbano-ferroviaria son completamente válidas para aplicar al caso santafesino ²⁵.

El trabajo de Ferrari, además, aporta un elemento de interés complementario ya que trae a la luz el proyecto de colonias agrícolas impulsado por el gobierno de Salta en 1889, Esta provincia creó un marco legal específico y solicitó empréstitos para el financiamiento, de la colonización, a pesar de lo cual, y contrastando con el caso santafesino, no obtuvo ningún desarrollo efectivo.

La cuestión del valor del suelo en el territorio provincial, ha sido objeto de interés sostenido. A partir de los estudios tempranos de Gallo (1964) y Cortés Conde (1979) sobre el valor del suelo agrícola, y el aporte de Miguez (1985) sobre las adquisiciones de inversores británicos, los trabajos sobre el mercado de tierras santafesino han progresado de manera sostenida en forma reciente. Lanciotti (2009) analizó, en el caso específico de Rosario, el surgimiento de un mercado inmobiliario a partir de la nueva demanda originada en el espectacular cambio poblacional del período 1880-1914, en tanto Martirén (2010, 2012) se abocó al estudio del mercado de tierras en la región de las colonias iniciales lo que profundizó posteriormente en un trabajo en el que contrastó los cambios del valor del suelo a partir del estudio de las actuaciones notariales, en el que sostiene que “la misma instalación de las colonias generó un giro copernicano en el mercado inmobiliario provincial, hasta ese momento caracterizado por un bajo nivel de transacciones de importancia” (Martirén, 2015).

En tal sentido, se resaltan las peculiaridades del comportamiento del mercado inmobiliario provincial, y se remarcan las diferencias respecto a lo sucedido en otras provincias:

Desde el pionero estudio de Ezequiel Gallo se ha visto que el caso santafesino tuvo comportamientos diferentes de los de sus vecinas pampeanas en varias aristas. Una de ellas fue el mercado inmobiliario, sobre el cual, aún sin trabajar sobre precios de la tierra, mostró que los condicionantes institucionales que tradicionalmente se habían sindicado como los responsables de una distribución de la tierra, no tenían allí asidero. (Martirén, 2015, p. 2)

²⁵ Ferrari enuncia 15 puntos en sus conclusiones, de los cuales, a mi criterio, dos de ellos no resultan aplicables a lo ocurrido en Santa Fe. Estos son los referidos a la existencia de una “búsqueda” del sitio del emplazamiento de los nuevos poblados -lo que, en el caso santafesino, dado la proliferación de ramales se hace bastante más azaroso y aparentemente termina sujeto a la disponibilidad de terrenos para la estación; a la existencia de “decisiones político-administrativas” que impulsaron el crecimiento de alguno de los nuevos pueblos, lo que en el caso santafesino parece más vinculado al desarrollo de los mercados y servicios. Finalmente, la afirmación de que en los nuevos poblados el personal ferroviario constituyó el núcleo poblacional originario, es de importancia relativa en el caso de los pueblos santafesinos, donde el arribo del chacarero fue el insumo principal.

Para analizar el problema, Martirén observó la dinámica del precio en cinco series de colonias²⁶ en las que identificó más de 3.000 operaciones de compraventa, situación que dio lugar incluso a un gran crecimiento de la matrícula notarial. Sus indagaciones sobre la dinámica del crecimiento económico santafesino culminan en el complejo análisis sobre inversión y renta expresado en el análisis de lo que denomina “transformación Farmer” (Martirén, 2016) quizás una designación algo forzada de lo que es el surgimiento del chacarero pampeano.

Sin embargo, al indagar específicamente sobre la organización espacial y e incluso sobre el proceso de subdivisión territorial implícito en los nuevos establecimientos urbanos surgidos en Santa Fe, las referencias se tornan escasas. Así como el propio fenómeno de creación -más que de fundación- de casi trescientos poblados durante las seis décadas observadas no ha merecido una observación pormenorizada, los estudios existentes sobre la estructura espacial de estos pueblos y ciudades resultan dispersos y someros, si no inexistentes. En años recientes, en especial desde la mirada específica de la historia regional, se ha indagado en el estudio de algunos casos de creación de nuevos pueblos, la adquisición de los terrenos y la subdivisión parcelaria.

Sobre esta temática, con la excepción de algunos trabajos correspondientes a proyectos de investigación universitarios en desarrollo, tal como ocurre con la propia historia de los pueblos, la producción disponible se compone de relatos de memorialistas locales o “anticuarios” que suelen estar viciados por inexactitudes y faltas de precisión, evidenciando una notable diferencia sobre los estudios específicos dedicados a la dinámica de creación de pueblos en otras provincias, tales como los de Aliata (2010) dedicado al caso bonaerense, o Martínez (2016) sobre el caso pampeano, poniendo en evidencia un notable vacío historiográfico sobre el fenómeno urbanizador santafesino.

En este aspecto, para reconstruir el proceso de creación de nuevas localidades para el presente trabajo se recurrió como primera aproximación a una base de datos compilada por la Dirección Provincial de Municipios y Comunas, tomado partido de la sistematización de los datos realizada por esta dependencia. Por su parte, la base de datos digitales del Servicio de Catastro e Información Territorial de la Provincia facilitó el estudio de las plantas urbanas actuales; en tanto el análisis de los expedientes de aprobación de colonias y pueblos que se

²⁶ La agrupación que propone está conformada por las tres colonias iniciales (serie1), las contiguas a estas originadas durante la guerra del Paraguay y las del FCCA (serie 2), la serie 3 se integra con las colonias en centro oeste de la zona de Rosario, fundadas entre 1875 y 1879; la serie 4 se conforma con las colonias de la expansión triguera entre 1880 y 1886 y la 5 con establecimientos creados entre 1887 y 1895. El presente trabajo, para comparar fenómenos disímiles como son colonias, ferrocarril y pueblos, presentará una organización por décadas.

conservan en el Archivo Histórico Provincial - particularmente en el periodo 1882 a 1890- permitió ahondar en el proceso administrativo de creación de localidades por iniciativa privada, si bien lamentablemente la información que se conserva es fragmentaria y escasa, al punto que no se ha podido ubicar el conjunto de planos y croquis originados en estos trámites, de los cuales sólo algunos se conservan adjuntos a los expedientes administrativos.

En un intento de valorar estos diferentes -aunque contiguos- estados parciales de las cuestiones que componen las matrices de incógnitas del problema, puede apreciarse que si bien en alguna materia específica se ha avanzado en forma notable en los últimos diez años - particularmente en la explicación de la propia transformación económica de la provincia, e incluso en la dinámica del mercado de tierras - el avance es magro en el estudio de la mecánica y los actores del boom colonizador más allá de pocos casos iniciales. Particularmente notable es la ausencia de estudios sobre los empresarios que llevaron a cabo el grueso de la iniciativa colonizadora; sobre el explosivo crecimiento de los tendidos ferroviarios, de las disputas comerciales entre los diversos operadores, y de cómo estas repercutieron en el valor del suelo rural y urbano; ausencias quizás explicable a la luz de la falta de documentación respaldatoria de buena parte de la fundación de colonias, como de la depredación de rastros físicos y documentales ocurrido luego de la nacionalización ferroviaria.

También es visible el vacío historiográfico en relación al proceso de creación, desarrollo y expansión de los nuevos centros poblados de la provincia al punto que prácticamente es desconocido el proceso de fundación privada de pueblos, que se generaliza a partir de facilidades concedidas por la ley de 1887. Paradójicamente, mientras aún sobrevive la idea del aislamiento, de falta de compromiso social y cívico de los colonos que se sugirió en determinados enfoques historiográficos, el vacío existente sobre la construcción de núcleos urbanos de la provincia implica un vacío en la historia de la trama de vínculos de la nueva sociedad agrícola, que cristalizó en la formación de centenares de poblados, y articuló en éstos asociaciones civiles, religiosas y organismos de gobierno que conformaron la red de relación y sociabilidad de los habitantes de la Pampa Gringa.

PARTE UNO: Tiempo de Colonias

1. Un desierto en el desierto argentino: Santa Fe en la primera mitad del siglo XIX.

1.1. El preludio

Para comprender y cuantificar la magnitud del cambio experimentado en el territorio de la actual provincia de Santa Fe es necesario establecer una caracterización de las condiciones de partida, de un territorio que se mantuvo como un notable vacío territorial durante los años de la conquista y los tiempos virreinales con apenas algún cambio en las primeras décadas del siglo XIX.

Si bien se propone examinar las condiciones de la ocupación del territorio provincial en los años inmediatamente anteriores al establecimiento de las primeras colonias agrícolas, merece tenerse en consideración algunos hechos que caracterizaron la ocupación de espacio que sería la provincia de Santa Fe, donde en 1527 tuvo asiento el primer intento de poblamiento europeo, cuando la expedición de Sebastián Gaboto estableció el fuerte Sancti Spíritu, en el sitio donde los ríos Carcarañá y Coronda desaguan en el Paraná²⁷.

Zapata Gollán (1941) refiere que, a pesar de la suerte fallida del asentamiento, destruido en 1529 por los indígenas, la experiencia dejó el primer testimonio sobre las posibilidades del suelo santafesino: cuando regresaron a España en 1530, los integrantes de la expedición de Gaboto debieron declarar las incidencias del viaje ante la Casa de Contratación de Sevilla²⁸. En estas, un tal Juan de Junco, contador de la expedición, describió el sitio donde se levantó el fuerte como tierra apta para la labranza, en tanto otro declaró que se trataba de “tierra sana y fructífera” y que ellos habían sembrado con éxito trigo y cebada. En el mismo expediente, el propio Gaboto confirmó que ambos cultivos se dieron dos veces al año. El mismo autor menciona la existencia en el Archivo de Indias de una recomendación anónima sobre la pertinencia de las tierras de Sancti Spíritu para la cría de ganado, especialmente vacas y ovejas, en “un área de cincuenta leguas alrededor con planicies con buenos pastizales”.

²⁷ La investigación reciente confirmaría la ubicación del fuerte en el extremo sudeste de la actual localidad de Puerto Gaboto. La Ubicación corresponde a las coordenadas (-32,44 ; -60,80). (Calvo y Cocco, 2016)

²⁸ Las actuaciones se identifican como “Información hecha por la Contratación luego de que llegó la Armada de Sebastián Gaboto, acerca de todo lo ocurrido en el viaje. Sevilla 28 de julio” (Zapata Gollan, p.41)

Luego de la destrucción de aquel fuerte, y tras la fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza, su segundo Juan de Ayolas hizo un nuevo intento de ocupación en suelo santafesino en 1536 estableciendo el fuerte de Corpus Christi, y luego el de Buena Esperanza. A pesar de la aptitud para la agricultura y la ganadería del terreno elegido, la imposible convivencia con los indígenas obligó a abandonar los dos asentamientos, dirigiéndose los sobrevivientes a Asunción, donde se concentraron los esfuerzos por las siguientes décadas significando un abandono inexplicable de casi 50 años de las costas del litoral del Paraná.

El relato de primera mano del mercenario alemán Ulrico Schmidl (2007) que integró la expedición de Pedro de Mendoza, da cuenta de la fundación de Corpus Christi, donde permaneció tres años, y del posterior traslado al Paraguay. Notablemente, describe que luego de dejar a los quiloazas, a treinta y cuatro leguas de Buena Esperanza, “navegamos diez y seis días sin que viéramos ni encontráramos gente alguna”²⁹.

La intención de Juan de Garay de asegurar una escala intermedia para la el viaje entre el Paraguay y la desembocadura del Río de la Plata dio lugar a la fundación de la ciudad de Santa Fe en 1573, cuando tuvo lugar el inicio del poblamiento efectivo.

Aunque la fundación se hizo con todo el ritual correspondiente al establecimiento de una nueva población, con rollo fundacional, trazado del damero y reparto de solares, faltó la bendición, ya que de acuerdo a dichos que Álvarez (1943) le atribuye a Garay, no había cura “dispuesto a trasladarse a semejante miseria”.

En 1617 por Real Cédula se creó la Gobernación del Río de la Plata, que puso a la ciudad bajo jurisdicción de Buenos Aires. El Cabildo de Santa Fe se constituyó entonces como principal autoridad de la región, a la que desde la fundación se le determinó una enorme jurisdicción que se extendía hacia el sur “por el río bajo, camino de Buenos Aires, veinticinco leguas más abajo de Sancti Spiritu”³⁰, una demarcación que no desentona con el esquema de límites relativamente indefinidos y laxos característicos de los títulos hispanos. Para entonces la principal actividad económica era la explotación del ganado cimarrón, que sin intervención alguna se multiplicaba en el campo, beneficiado por los pastos naturales, el acceso a ríos y aguadas y la ausencia de depredadores. Este ganado sin dueño fue aprovechado gracias a la actividad conocida como vaqueo, la primera forma organizada de explotar este recurso, al que

²⁹ Considerando la distancia descripta y la existencia de una laguna, probablemente la Laguna Setúbal, este sitio corresponde a la ubicación actual de la ciudad de Santa Fe.

³⁰ Deslinde expresado en el rollo fundacional. Esta distancia llevaría la frontera santafesina aproximadamente hasta San Nicolás.

literalmente se cazaba aprovechando cueros y sebo, descartando el resto³¹. Aunque es difícil estimar el volumen de hacienda explotado por este método se conoce que sólo en dos años, entre 1619 y 1621, se vaquearon unas 50.000 cabezas de ganado libre.

El sitio en el que se fundó la nueva ciudad, a la vera del río Quilloazas³², sufría no sólo ataques frecuentes de los indígenas -principalmente mocovíes y calchines - sino que las recurrentes crecidas además de causar daños materiales enormes imposibilitaron que Santa Fe actuara como escala accesible en el camino a Asunción. Esto decidió en 1651 el traslado de todos los vecinos, respetando solares y ubicaciones, a un nuevo emplazamiento a ochenta y dos kilómetros al sudoeste del original, sobre la desembocadura del río Salado. El traslado se completó en 1660, con la nueva ciudad nombrada ahora como Santa Fe de la Vera Cruz.

En diciembre de 1662, dos años después del traslado, mediante una Real Cédula se produce su declaración como “puerto preciso” es decir de arribada forzosa para el tráfico fluvial al Paraguay, obligando en consecuencia a que todos los barcos en ruta hacia y desde Asunción tocaran el puerto local, debiendo registrarse y tributar impuestos por sus cargas. Aunque el impacto en la economía local fue relativo –la escala santafesina era necesaria no para el tráfico a Buenos Aires, pero sí para remitir mercaderías al interior- la medida que se extendió hasta 1779 procuró recursos al Cabildo local y le permitió solventar el control de las fronteras³³. El fraile Pedro Parras, en sus crónicas de viaje describe la ciudad, y el propósito del gravamen al tráfico fluvial:

La ciudad siempre ha sido pobre, más estos años ganaron una real cédula para que todos los barcos que bajan de la provincia del Paraguay, se presentasen en el puerto de esta ciudad y dejasen allí la hacienda. De esto utilizan: lo primero, ciertas gabelas que se impusieron a favor de esta ciudad, y luego el comercio que allí está establecido, de yerba, tabaco y demás efectos que bajan de dicha provincia, y los que allí no se despachan, si han de venir a Buenos Aires, ha de

³¹ Gianello (1966) cita la descripción de las “vacadas” realizada por el jesuita Cayetano a su hermano, escritas en la segunda década del siglo XVIII. Agrega que además de cuero y sebo, se aprovechaban ocasionalmente solo las lenguas.

³² Actualmente río San Javier.

³³ La condición de puerto preciso fue impuesta y levantada entre 1662 y 1717 y luego entre 1739 y 1780. De los impuestos cobrados a la cargas el principal fue el denominado Sisa, correspondiente al tráfico de yerba mate, cuyo monto variaba en función de cuál fuera el destino final de la carga.

En 1701 se duplicó valor de este impuesto y se dispuso que el mismo se aplicara a defensas y fortificaciones contra los indios y contra los ataques corsarios en el Atlántico (Rivarola Paoli, 1986).

En las actas del Cabildo de Santa Fe correspondientes al 9/10/1793 se discute la conveniencia de restituir el impuesto, y se menciona que en 1728 este era de, por cada tercio de yerba “seis reales si se extrae para los partidos y Buenos Aires y 12 cuando se extrae para las provincias interiores” (Tº XVI A, Fº 214, 215)

ser por tierra, para que también los de Santa Fe utilicen el importe de los fletes.

(...) Pero, en fin, Su Majestad lo manda así, para que pueda convalecer de los quebrantos pasados y fortalecerse para lo venidero, aunque hoy es poco lo que los infieles la hostilizan. (Parras, 2002 p.145)

Aunque los jesuitas estaban presente en el Río de la Plata desde 1610, su actividad se hizo significativa para la economía santafesina a partir de 1693, cuando la Compañía de Jesús estableció en la ciudad el Oficio de Misiones, que a través de su Procuraduría movilizó el comercio de los excedentes de la producción de los pueblos jesuíticos del Paraguay, (Viñuales, 2007) transportando regularmente la yerba mate producida en los mismos hacia Santa Fe y desde aquí a Buenos Aires, Córdoba y Cuyo constituyendo lo que Djenderedjian y Martirén (2015) denominan “un vasto oligopolio comercial”.

A la vez, el establecimiento de la obra jesuítica sobre la frontera norte del territorio bajo la administración del cabildo santafesino, permitió ampliar la jurisdicción de este con la fundación de asentamientos constituidos a partir de la reducción de indígenas mocovés y abipones. Así surgieron San Francisco Javier (1743, reubicada en 1749)³⁴, San Jerónimo del Rey (1748) y San Pedro (1763). El relato del jesuita Paucke (2010) permiten conocer que en la entonces remota San Javier se desarrolló una notable actividad productiva³⁵.

La cartografía del siglo XVIII, aún el preciso relevamiento que realizara Félix de Azara en su Tercera Partida de Levantamiento de Límites muestra apenas una docena de puntos de interés, entre poblados, reducciones, estancias y fortines de frontera³⁶. Al realizar la tarea cartográfica, el marino español estimó el total de la población santafesina en 12.600 habitantes.³⁷

La baja población no impidió que en la segunda mitad del siglo XVIII la economía santafesina se beneficiara por encontrarse en un punto que constituía la rótula del comercio en el espacio virreinal. Como señalan Fradkin y Garavaglia (2009), la delgada franja del

³⁴ El primer emplazamiento es próximo al actual Cayastá. La segunda ubicación va a ser origen de la actual ciudad de San Javier.

³⁵ Paucke expresa que producción abarca desde el cultivo de maíz, trigo, algodón, hortalizas y frutales, a la fabricación de ladrillos, carpintería –realizando marcos, puertas, ventanas, carretones y botes, además de imágenes talladas- y la explotación de un rodeo de 24.000 vacunos, 4.000 yeguarizos y medio centenar de mulares además de 2.000 ovejas con las que se hilaba lana para tejer ponchos y alfombras.

³⁶ De norte a sur estos eran San Javier, Cayastá, Santa Fe, Coronda, Calchaquí, San Miguel y Rosario. Indica además la Estancia San Javier, el Colegio San Carlos, y la ubicación de 6 fuertes de frontera. Notablemente, indica a Fuerte Sancti Spiritu, quizás como punto de interés puesto que el mismo había sido abandonado a inicios del s. XVI. Como comparación, debe tenerse en cuenta que para la época la provincia de Buenos Aires contaba con alrededor de 30 pueblos.

³⁷ Citado en IPEC, 2008 p.16

territorio santafesino era el punto donde se entrelazaban las rutas que vinculaban al Paraguay, Córdoba, Alto Perú, Cuyo y Chile, condición que - junto a la actividad de la Procuraduría del Oficio de Misiones hasta 1767 y a la de ser Puerto Preciso, hasta 1780 estimuló que en la ciudad de Santa Fe floreciera la actividad mercantil. El mismo tráfico terrestre dio lugar a que 35 leguas (170km) al sur de la ciudad, comenzara a consolidarse espontáneamente un asentamiento poblado que fue conocido como Capilla del Rosario, núcleo inicial en torno al que crecerá Rosario³⁸.

Mientras Santa Fe de la Vera Cruz se consolidaba como foco del intercambio comercial, la actividad ganadera que se desarrollaba en el territorio había evolucionado, especializándose en la cría de mulas que abastecían el tráfico de las minas del Alto Perú. En tanto el primitivo vaqueo había sido sustituido por el arreo de hacienda cimarrona que se reunía en estancias, muchas de estas en suelo de la actual provincia de Entre Ríos que entonces dependía jurisdiccionalmente del Cabildo santafesino. El arreo de ganado hacia el este de la ciudad tenía principalmente el objetivo de mantenerlo a salvo de los ataques indígenas, a pesar de que el destino último de estos rodeos era su exportación en pie al gran centro de consumo que constituía el núcleo minero del Alto Perú, donde se lo intercambiaba por piñas de plata. Así santa Fe se constituyó en foco de lo que Fradkin y Garavaglia (2009) caracterizan como un “comercio triangular”³⁹ intercambiando ropa y tejidos de Perú y Quito por ganados y yerba, que se expedían al norte para cambiarse por plata altooperuana. Esta operación, de resultar exitosa, permitía enormes márgenes de ganancia a pesar del exorbitante costo del flete que alcanzaba el 50% del ganado arriado.

Al respecto, Djenderedjian (2008) señala que Santa Fe, a pesar de la limitada disponibilidad de terreno, y la permanente presencia de la amenaza indígena aprovechó para consolidarse comercialmente, aunque no consiguió un desarrollo paralelo de la producción de la campaña.⁴⁰

Los cultivos -en general, maíz y legumbres- se dedicaron principalmente al consumo local, instalándose en pequeñas áreas explotadas familiarmente, principalmente en torno a Santa Fe, Coronda y la entonces Capilla del Rosario⁴¹. El cultivo de trigo se dio en idénticas

³⁸ Luego de alguna discusión sobre demarcaciones, en 1721 se definió que el límite entre ambos Cabildos se correspondía con el Arroyo del Medio, a partir del cual hacia el norte la responsabilidad correspondía al Cabildo de Santa Fe, y al sur al de Buenos Aires. Así en 1725 el Cabildo santafesino designó alcalde para el Pago de los Arroyos, con lo que extendió en forma efectiva su jurisdicción sobre el sur del territorio.

³⁹ Fradkin y Garavaglia, 2009 p 59

⁴⁰ Djenderedjian, 2008 p 297

⁴¹ Capilla del Rosario fue el nombre del poblado desde la entronización de una figura de la virgen en la precaria capilla construida en 1731. La designación como Villa del Rosario es de 1823.

condiciones, e incluso en algunos establecimientos ganaderos, aunque la superficie total dedicada al cereal no superó las 2.000 hectáreas (Frid, 2017). Así para 1758 la producción santafesina de trigo superó apenas las 460 toneladas⁴². Aunque el propósito de estos cultivos fue primordialmente el abastecimiento de los centros de consumo locales, excepcionalmente permitió la exportación de saldos al mercado de Buenos Aires.

La importancia relativa de la ganadería y la agricultura en los años finales del siglo XVIII y los primeros del siglo XIX quedan en evidencia en el origen de los diezmos tributados, con un 65.4% por ganado y 36.4% por producción agrícola entre 1782 y 1791; contra un 78,8% y 21.2% para los años comprendidos entre 1792 y 1802, mostrando la consolidación del perfil productivo centrado en la explotación del ganado aún en momentos en que en el sur de la provincia se ampliaba el área de chacras de cultivo⁴³

Así, sobre el fin del siglo XVIII, aprovechando esta actividad con extraordinaria habilidad comercial el santafesino Francisco Candiotti reunió en propiedad unas 300 leguas cuadradas (750.000 hectáreas) mayormente en la ribera este del Paraná, con una hacienda estimada en 250.000 cabezas de ganado y 300.000 caballos y mulas, destinadas principalmente al mercado alto peruano, al que se alcanzaba mediante gigantescos arreos que demandaban unos diez meses en alcanzar su destino.

La línea de fronteras establecida en 1773 por el teniente gobernador Echague y Andía comprendía una estrecha franja de entre cuatro y seis leguas paralelas a la costa del Paraná. En este corredor, fuera de la ciudad de Santa Fe y los pueblos que se consolidaban sobre la costa, el territorio al oeste presentaba un vacío sólo interrumpido por los escasos puestos que funcionaban como postas, a la vez necesarias para el descanso de los viajeros, el recambio de animales y como eventual refugio para la población dispersa ante los recurrentes ataques indígenas.

El relato de un viaje a Lima alrededor de 1775 escrito por el administrador de correos Alonso Carrió de la Vandra (2001) describe a ese espacio desierto que se abría a poca distancia de la costa “poblado a trechos por algunos criadores pobres”, además de “algunos pocos soldados pagos viviendo en carretones”, a la vez que registra la amenaza presente y

⁴² Se refiere un total de 2746 fanegas de trigo obtenidas por 107 productores (Djenededjian, 2008 p.85). La fanega de trigo era una medida de volumen que en el caso la fanega santafesina, para el trigo equivalía a 375 libras de peso. Así resulta que el total del cereal producido en lo que hoy corresponde a los departamentos San Lorenzo, Iriondo, Constitución y Rosario alcanzó unas 463 toneladas.

⁴³ Fradkin y Garavaglia, 2009 p. 105 a 107

constante de los indios y los precarios medios defensivos en lugares donde no hay más habitantes “que multitud de avestruces”⁴⁴.

A partir de 1810, la Revolución, y la situación bélica que siguió pusieron en evidencia la condición de reservorio de ganado vacuno y caballar del espacio santafesino. Tanto la llegada de Belgrano a Rosario en febrero de 1812 y de San Martín a San Lorenzo en febrero de 1813 tuvieron origen en acciones militares destinadas a negarle a las fuerzas realistas provenientes de Montevideo el acceso a tomar hacienda y provisiones en la costa santafesina. Que en ambas oportunidades las operaciones hayan estado a cargo de las fuerzas del Cabildo de Buenos Aires pone en evidencia la escasa disponibilidad de recursos de Santa Fe, cuyo Cabildo había sufrido en forma permanente la falta de medios para la defensa, por lo que apenas pudo poner al servicio de la Revolución cien efectivos del cuerpo de blandengues, fuerza de frontera que fue retirada del combate a los indígenas para integrarse al Ejército del Norte.⁴⁵

El retiro de este magro contingente, con el consiguiente debilitamiento de la vigilancia de las fronteras potenció en Santa Fe el descrédito de las autoridades, que desde 1810 eran designadas por el Cabildo de Buenos Aires (Cervera, 1980). Así la intención de los santafesinos de establecer un gobierno propio y la resistencia de la antigua capital virreinal a admitirlo acercaron a Santa Fe al bando artiguista, determinando el inicio de un ciclo de acciones militares que, con la depredación de bienes y propiedades en el territorio, resultó desastrosa para la economía local.

Aunque el levantamiento ocurrido en marzo de 1815 en Santa Fe contra las autoridades impuestas por Buenos Aires fue incruento, resultó en el desalojo del Teniente Gobernador Eustoquio Díaz Vélez y su reemplazo por el hacendado Francisco Candiotti. La designación de la primera autoridad autónoma, y la virtual conformación de la provincia como una nueva entidad política la convirtió en escenario, por los siguientes cinco años, de sucesivas incursiones armadas, con los consecuentes saqueos, daños y la imposición de tributos de guerra.

En 1816 tuvieron lugar las dos primeras campañas del gobierno de Buenos Aires para retomar el control en Santa Fe y alejarla de la esfera artiguista.⁴⁶ Las acciones militares se repitieron en 1818, con la invasión comandada por Juan Ramón Balcarce, que se prolongó

⁴⁴ Carrió de la Vandra, 2001 p. 59-60

⁴⁵ La 1ª Compañía de Blandengues, con 40 soldados veteranos y 60 soldados nuevos y las dos piezas de artillería del Fortín Sunchales se agregaron al regimiento de Caballería de la Patria. (Instituto Belgraniano, 1982 p.270)

⁴⁶ La primera campaña, bajo el comando de Juan José Viamonte tuvo lugar en marzo de 1816, la segunda fue dirigida por Eustoquio Díaz Vélez en julio y agosto del mismo año.

hasta febrero de 1819. Lo cruento de esta campaña queda en evidencia con el incendio prácticamente completo de la villa de Rosario, causado en la noche del 5 de enero por las tropas bonaerenses en retirada (Álvarez, 1943). Luego de un breve intervalo de paz, el rechazo santafesino a la Constitución de 1819, dio lugar a una nueva campaña -esta vez comandada por el propio director supremo Rondeau- en enero de 1820.

Este prolongado estado de guerra significó una importante merma en los stocks ganaderos santafesinos, lo que explica que entre las condiciones negociadas previas a la firma del Tratado de Benegas, Estanislao López haya demandado a la Provincia de Buenos Aires 25.000 cabezas como resarcimiento por las pérdidas sufridas.

Pero estas no van a ser las únicas pérdidas causadas por la revolución y las guerras subsiguientes. La virtual clausura del comercio fluvial con Asunción a partir de la llegada al poder de Rodríguez de Francia (Suárez Fernández, 1992), y la desvinculación con el Alto Perú impuesta por el fracaso militar de las “expediciones auxiliadoras” de 1812-1815 resultaron en el derrumbe de la economía santafesina, a partir de la rotura de los vínculos con el que era uno de sus principales mercados, y a la vez fuente de divisas (Míguez, 2008) lo que se combinó con una severa crisis en las décadas de 1820-30, potenciada por la prolongada sequía y el alza de precios de bienes de consumo (Frid, 2015)

Aunque no se disponen datos ciertos de la población santafesina en las primeras décadas del siglo XIX, la estimación de Lafuente para 1819 –año en que el Cabildo aprobó el Estatuto, dando origen a la provincia como entidad política autónoma- es de 15.120 habitantes (IPEC, 2008). En este año, la ocupación territorial efectiva apenas se había expandido hacia el oeste, especialmente en el sur – el “pago de los Arroyos”- pero en cambio la presión de los indígenas, el abandono de las reducciones jesuíticas y la escasez de los recursos para sostener las fuerzas de frontera había hecho retroceder la frontera norte notablemente, llevándola a poca distancia de la propia ciudad de Santa Fe.

Para 1825 se estimó el total de la población en 15.000 habitantes (IPEC, 2008), una cifra similar a la de seis años antes. Ese año tuvo lugar la fundación del único nuevo pueblo, hasta la mitad del siglo.

San Jerónimo del Sauce fue fundado por el gobernador López a partir del traslado de la reducción de San Jerónimo del Rey. El sitio elegido para su emplazamiento apuntaba a la consolidación de la frontera oeste, con un poblado de “indios mansos”. Cabe comparar que en la provincia de Buenos Aires, sólo durante la administración de Rivadavia se proyectaron tres fuertes (Curalaufquen, Cruz de Guerra y Laguna del Potroso) como avance y consolidación de la frontera sur; mientras durante el gobierno de Dorrego se concretó la de la Fortaleza Protectora Argentina (Bahía Blanca) y de Fuerte Federación (Junín) en 1828, mientras en el

período comprendido entre 1830 y 1845 además de fundarse numerosos fuertes y pueblos de frontera con colonización ejidal se delimitaron los partidos ajustándose las jurisdicciones administrativas bonaerenses.

Las consecuencias de 15 años de estado de guerra semipermanente se hacen evidentes en la crónica de un viajero británico de una travesía por el campo santafesino en 1826, la que remite a un paisaje inhóspito con postas arrasadas y pobladores asesinados en ataques de los indios, en lo que califica como un “país horrible”:

Para describir la provincia de Santa Fe: su aspecto salvaje, desolado; Ha sido tan constantemente saqueada por los indios que no hay ganado en toda su extensión y la gente tiene miedo de vivir allí. A derecha e izquierda del camino, y a distancia de treinta y cuarenta millas se ven los restos de un ranchito quemado por los indios, y al pasar galopando el gaucho relata cuánta gente fue asesinada en cada uno. (...) Las antiguas postas también están quemadas; se han levantado nuevas al lado de las taperas, pero lo tosco de su construcción indica lo inseguro de su posesión. (Bond Head, 2012 p. 55, 56)

El relato de Charles Darwin (2013) de las condiciones de su viaje de 1832, en el que enlazó los principales pueblos del corredor costero santafesino, repite con diferentes trazos el paisaje descrito por Carrió de la Vandra seis décadas atrás. Darwin agregó un dato de interés al describir los efectos del extenso ciclo de sequía iniciado en 1827, en el que por la falta de lluvias “no creció ninguna planta, ni siquiera cardos; los arroyos se secaron, y todo el país tomó el aspecto de un polvoriento camino carretero”⁴⁷

En 1829, la campaña de Lavalle contra López había traído nuevamente los males de la guerra a la provincia, en una incursión particularmente destructiva.⁴⁸ A esta se sumó la gran mortandad de ganado causada por el ciclo de sequía que -según Darwin- se extendió hasta 1832, una combinación de males que permite explicar, junto a la imposibilidad de aumentar áreas productivas, y la endémica carencia de mano de obra, la continuada crisis de la economía santafesina que en el resto de la década se evidenciará incapaz de ampliar la oferta agrícola y ganadera. En tanto, para 1838 las restricciones impuestas por el bloqueo francés significaron

⁴⁷ Darwin, 2013 p.142

⁴⁸ Es de interés la recopilación de reclamos de compensación por acciones militares elevados por vecinos al gobierno provincial. La campaña de Lavalle da origen a gran cantidad de reclamos, evidenciando una intervención particularmente sangrienta. (Del Barco y Montenegro de Arévalo, 1998).

mantener el panorama de escasez que, en un transitorio contexto de paz, sólo mostró signos de recuperación a finales de esa década (Frid, 2015).

Para 1840 el territorio provincial, volvió a ser escenario de guerra, primero con el levantamiento de Mariano Vera, y desde septiembre con el ingreso de las fuerzas en retirada de la expedición de Lavalle contra Rosas. Derrotado éste, el posterior enfrentamiento del gobernador Juan Pablo López con Juan Manuel de Rosas determinó una nueva incursión militar bonaerense en suelo santafesino⁴⁹, con nuevos saqueos de estancias, degüellos, y fusilamientos.

Los años siguientes, con la provincia bajo el gobierno de Pascual Echagüe, y a pesar del gasto militar forzado por el delegado bonaerense para mantener las guarniciones impuestas por Rosas, la provincia logró cierta mejora en su economía, con incremento de producción ganadera, exportación de cueros, y la mejora en su comercio fluvial, que dio lugar a la Ley de Aduanas de 1847 (Barsky y Djenderedjian, 2003; Pauli, 2017), a pesar del nuevo bloqueo -ahora anglofrancés- que se extendió hasta 1850.

Sin datos precisos sobre la población de la provincia, el director del Censo Nacional de 1869, Diego de la Fuente, estimó para 1849 una población de 19.720 habitantes (IPEC, 2008). Una cifra similar - 20.000- estimó Woodbine Parish (1852) para 1847 con lo que el crecimiento poblacional neto se ubicó apenas por debajo del medio punto por ciento anual promedio para el lapso que separa esta estimación de la de Félix de Azara.

El estancamiento demográfico que experimentó la provincia durante medio siglo refleja la prolongada decadencia de su economía, que luego de haber sido rótula del comercio interior del virreinato, había visto la bancarrota de sus otrora prósperos comerciantes por la clausura de los circuitos mercantiles, la devastación de su riqueza ganadera y la parálisis de su incipiente agricultura, al punto de resultar una de las provincias más afectadas por los sucesos de la revolución y el recurrente estado de guerra subsiguiente. (Fradkin y Garavaglia, 2009; Frid, 2017)

1.2. Transportes: carretas y postas; faluchos y pailebotes

Ubicado en un espacio de singular importancia para vincular las diferentes regiones del que fuera el territorio virreinal, en el cruce de caminos que vinculaban a Buenos Aires con

⁴⁹ Campaña comandada por Manuel Oribe y Pascual Echagüe, que derrotaron a López en Monte Flores y Colastiné (Gianello, 1966, p. 282-283)

Córdoba y Cuyo, y a los pueblos jesuíticos y a su producción con los centros de consumo, el entonces estrecho territorio santafesino carecía de toda infraestructura vial. Las travesías debían efectuarse en caravanas de carretas, tal cual lo describe Carrió de la Vandra en la crónica de su viaje a Lima, en las que empleó el camino de postas originalmente planteado para el servicio público de correos en 1748 y que se liberó al uso de particulares desde 1758.

La situación se mantenía sin grandes cambios cuando Charles Darwin atravesó la provincia sesenta años más tarde: huellas borradas por las lluvias, avances de un kilómetro y medio por hora, en carretas “largas y estrechas y provistas de toldos de caña. Tienen sólo dos ruedas cuyo diámetro llega a veces a tres metros. Cada una va tirada por seis bueyes” (Darwin, 2007, p133)

La capacidad de carga de cada vehículo era de alrededor de 2 toneladas, y podían andar hasta unos 20 kilómetros diarios según las condiciones del camino, aunque con terrenos inundados, o ríos crecidos que imposibilitaban el vadeo, la travesía entre Rosario y Córdoba que regularmente tomaba treinta días podía extenderse hasta unos cincuenta (Ensinck, 1985).

Debe tenerse en cuenta que en todo el recorrido hacia Córdoba no existía ningún puente que facilitara franquear ríos o arroyos, y estos debían cruzarse aprovechando el momento propicio tomando partido de las ruedas de gran diámetro de las carretas. El diario de un viaje realizado en 1787 entre Buenos Aires y Mendoza, por el Comandante de Frontera Francisco de Amigorena contiene la descripción detallada de las postas en suelo santafesino, Arroyo Pavón; Manantiales y Desmochados y La Esquina⁵⁰, quien las describe como poco más que una vivienda con espacio separado para el descanso de los viajeros, y alguna zanja como defensa. En el camino descrito por Amigorena– conocido como Camino real del Oeste– operaron además las postas de Cerrillos, Fuerte de la Horqueta, Candelaria, y Arequito⁵¹.

En el camino real entre Buenos Aires y Santa Fe de la Vera Cruz, las postas en territorio santafesino eran Arroyo Seco, Capilla del Rosario, El Espinillo, San Lorenzo, Barrancas, Coronda, Monte Bragado, Monte de los Padres, y Paso del Salado. Las distancias entre estos puntos eran de entre 4 y 7 leguas (20 y 35 kilómetros) lo que implicaba la

⁵⁰ "Descripción de los caminos, pueblos, lugares que hay desde la ciudad de Buenos Ayres a la Mendoza [sic], en el mismo Reyno." Archivo General de Indias, Diversos,60 N. Agradezco a Carina Frid esta referencia para acceder al manuscrito digitalizado.

⁵¹ Es difícil a priori determinar qué postas estaban efectivamente en operación en la primera mitad del siglo XIX, por cuanto la información disponible se solapa con las que se constituyeron en el periodo que siguió antes de la consolidación del ferrocarril. Debe considerarse que en estos años las postas solían sufrir ataques indios que las arrasaban, permaneciendo desiertas varios años hasta su reconstrucción o reemplazo por otro parador próximo, de manera que las mencionadas son las más probables para el período considerado en esta sección. Vale destacar que algunas de estas han dado su nombre a colonias o poblaciones establecidas posteriormente en cercanía de las mismas (por ejemplo, Rosario, San Lorenzo, Arroyo Seco, Candelaria -hoy Casilda o Arequito), sin embargo, en varios casos tanto las postas como los pequeños caseríos que se conformaron alrededor de éstas desaparecieron dejando pocas trazas de su emplazamiento (Monte Bragado, Desmochados, La Horqueta).

posibilidad de encontrar un punto relativamente protegido y con posibilidad de descanso cada medio día o cada jornada completa de marcha. El antiguo camino a Santiago del Estero, que había operado durante el siglo anterior, estaba prácticamente abandonado a raíz de los ataques de indígenas chaqueños que se habían intensificado desde el primer tercio del siglo XVIII (Fradkin y Garavaglia, 2009).

El transporte fluvial, que había beneficiado las finanzas del Cabildo de Santa Fe gracias a la imposición de la condición de Puerto Preciso, fue de importancia mientras se mantuvo la comunicación con la provincia del Paraguay en tiempos virreinales. Esto implicaba que toda carga llegada desde Asunción debía desembarcarse forzosamente en Santa Fe de la Veracruz, pagar tributos y continuar por tierra, en tanto el barco, de proseguir hacia Buenos Aires debía hacerlo en lastre (Cortés Conde, 1981).

A partir de 1769 por falta de depósitos suficientes, la medida se modificó debiendo los barcos presentarse para la inspección de su carga, a efectos de pagar tributo y proseguir viaje. Con todo, dadas las condiciones de navegación del río, la limitada capacidad de carga de las naves disponibles y la carencia de infraestructura en todos los puertos que intervenían en este tráfico no puede suponerse que este haya sumado un gran volumen. En efecto, las naves descriptas operando en el tránsito fluvial -pailebotes y sumacas- eran barcos esencialmente costeros (Ensinck, 1985), en tanto que la capacidad de carga de las mismas estaba limitada como máximo a unas 50 toneladas, con lo que toda carga superior debía necesariamente transbordarse en los puertos con acceso al océano, es decir Buenos Aires o eventualmente Montevideo, aunque la imposición de tributar en la Aduana porteña sólo permitía la primera posibilidad.

Los años de los conflictos armados entre las provincias convirtieron al río en un medio peligroso para el transporte de mercaderías. Con el Paraná convertido en escenario de combates, y amenazado incluso por la presencia de corsarios, el tránsito de embarcaciones se redujo al mínimo (Ensinck, 1985 p 95-96). En la década de 1830, luego de que se asegurara la relativa pacificación del Litoral, la recuperación se dio con la mejora en las condiciones del comercio fluvial, con la modernización y ampliación de capacidad de los barcos disponibles, en particular gracias a la radicación de numerosos capitanes-armadores, mayormente genoveses, que dedicados al comercio de cabotaje permitieron reducir sensiblemente los precios del flete fluvial. (Tarrago, 2009; Frid, 2017), aunque entre marzo de 1838 y noviembre

de 1840 se abrió un prolongado paréntesis debido al bloqueó francés del Río de la Plata y puertos fluviales⁵².

El incremento del comercio atlántico, registrado a partir de 1841 no implicó grandes mejoras en las condiciones del transporte fluvial santafesino. En la capital, afectada siempre por problemas de calado, continuaba empleándose la laguna de Colastiné como lugar de recalada. En tanto en Rosario, las bajadas naturales a la barranca se empleaban para acceder a la costa, o a los precarios muelles disponibles empleados como sitios de embarque. La obligación impuesta por la Federación de operar hacia puertos de ultramar a través de Buenos Aires mantenía limitados los servicios de navegación y la infraestructura disponible.

Tras la muerte de Estanislao López, los frustrados levantamientos de Cullen, en 1839 y de Vera⁵³ en 1840 apuntaron a quebrar el dominio comercial impuesto por Buenos Aires. A pesar de haber colaborado a la derrota de Lavalle, el gobernador Juan Pablo López firmo en 1841 un tratado de alianza con el gobernador correntino Pedro Ferré y adhirió a sus reclamos de liberar los ríos interiores. Pero las aspiraciones de cambio quedaron rápidamente postergadas; la provincia, carente de recursos bélicos y de tropa suficiente fue fácilmente controlada por una intervención militar rosista que siguió al planteamiento de López. Las tropas bonaerenses depusieron al gobierno santafesino e impusieron un gobernador delegado con lo que, por una década, se suspendió todo intento de modificar las políticas comerciales. Aunque la otrora “provincia invencible” recuperó sus rodeos, y volvió a proveer de hacienda a Buenos Aires, su potencial agrícola se todavía se mantendrá en latencia por la crónica escasez de mano de obra y la imposibilidad de ampliar efectivamente la frontera.

⁵² La intervención francesa se reflejó en un abrupto freno, y una notable caída del comercio de exportación, que a partir de 1841 va a mostrar un franco crecimiento, explicado en parte por el incremento de stocks ganaderos acumulados durante y a raíz del propio bloqueo (Hora, 2010 p.89, 96).

⁵³ Domingo Cullen había sido ministro de gobierno de Estanislao López, y en 1838 había negociado por orden de éste el levantamiento del bloqueo francés a las costas de la provincia. Mariano Vera había sido la figura central de la primera proclama de autonomía provincial, en 1816.

2. Las primeras colonias, un ejercicio en el terreno (1853-1863)

2.1. Los años de la Confederación

El 25 de mayo de 1851 se produjo el pronunciamiento de Urquiza, quien tras vencer a Oribe en Uruguay, atravesó el Paraná en diciembre desembarcando en territorio santafesino. Con el Ejército Grande a las puertas de la capital, el 24 de diciembre las milicias locales se sublevaron pasándose al bando de Urquiza y tras una votación *sui generis* se designó a Domingo Crespo⁵⁴ como nuevo gobernador. Al día siguiente la guarnición estacionada en el Rosario adhirió al alzamiento, lo que aseguró el control urquicista en la provincia. Poco más de un mes más tarde, el 3 de febrero de 1852 la batalla de Caseros clausuró la etapa de la Federación.

El cambio no fue sólo la salida de escena de Rosas sino que al decir de Halperín Donghi (2005), los sucesos de Caseros pusieron en entredicho la hegemonía de Buenos Aires imponiendo la búsqueda de una nueva articulación entre esta provincia, el resto del país y los vecinos.

Con el Acuerdo de San Nicolás, que se negoció tres meses más tarde, se estableció un esquiso para reorganizar esa articulación. El artículo segundo del tratado proponía no solo el llamado a un Congreso Constituyente que acordara el sistema federal sino “su comercio interior y exterior, su navegación, el cobro y distribución de las rentas generales”, además la “soberanía, libertad e independencia de cada una de las Provincias.” El artículo tercero específicamente disponía la abolición de los derechos de tránsito cobrados por productos de fabricación nacional o extranjera, como a carruajes, buques o animales.

Las consecuencias de lo que se estableció en San Nicolás, son sobradamente conocidas. Por un lado, condujo a la sanción de la Constitución Nacional en mayo de 1853, pero antes disparó en Buenos Aires la revolución del 11 de septiembre de 1852. A pesar de los intentos por nacionalizar el repudio a Urquiza, el movimiento revolucionario quedó limitado a esa provincia, que sin llegar a una secesión cabal actuó como un estado independiente por los siguientes nueve años.

⁵⁴ Crespo había sido alcalde de Primer Voto de Santa Fe en 1818/19 y había integrado la cámara de diputados de la Provincia en varias oportunidades. Fue uno de los constituyentes de 1841, participando en la elaboración de un texto basado en ideales utilitaristas benthamianos. (Gianello, 1966)

La apertura económica propuesta por la Confederación, como el nuevo esquema de relación entre las provincias que la integraban y Buenos Aires conducirían a cambios significativos en la estructura económica, territorial y demográfica de la provincia de Santa Fe.

Halperín Donghi (2005) subraya que una particularidad distintiva de la excepcionalidad del proceso que se abrió luego de 1852, es que se trató de la encarnación de un proyecto formulado previamente, “en los escritos de algunos argentinos cuya única arma política era su superior clarividencia”. En la Confederación, el gobierno de Urquiza se apegó al modelo alberdiano, en tanto en Santa Fe, el gobierno de Domingo Crespo abrazó la causa modernizadora instrumentando las fórmulas que se predicaban desde la generación del 37, y que se precisaban en las Bases: ferrocarriles, puertos, telégrafo, poblamiento, participación en los mercados atlánticos.

Así, tomando partido de los acelerados cambios de la economía mundial, Santa Fe fue a la vez pionera y campo experimental para innovaciones técnicas y sociales. Particularmente las premisas del ideal alberdiano sobre población, fueron sostenidas por los gobiernos provinciales en las siguientes décadas en busca de revertir el estancamiento económico y demográfico. Aunque es probable que detrás del interés por fomentar la agricultura estuviera también el legítimo deseo de incrementar la provisión de productos para la capital -en especial cereales y harina - es particularmente significativo que la mientras el texto constitucional se sancionó en la ciudad de Santa Fe el 1º de mayo de 1853, el contrato inicial para promover la colonización agrícola se haya suscripto el 15 de junio, es decir sólo 45 días más tarde

En las bases se proclamaba “Necesitamos constituciones, necesitamos una política de creación, de población, de conquista sobre la soledad y el desierto”⁵⁵. Con la Constitución ya vigente, la Provincia pasó a la etapa siguiente,

Cada europeo que viene a nuestras playas nos trae más civilización en sus hábitos, que luego comunica a nuestros habitantes, que muchos libros de filosofía. (...). Un hombre laborioso, es el catecismo más edificante. (Alberdi, 2002, p.42).

Tras iniciar la colonización, el paso siguiente para el gobierno santafesino fue la activación de campañas de poblamiento. Pero mientras la acción oficial se encaminó a provocarla, tal como preconizaba Alberdi, la esperada inmigración espontánea fue sólo un

⁵⁵ Alberdi, 2002, p.141

goteo. Así, aunque se mantuvo el ideal de tolerancia religiosa, y la preferencia inicial por alemanes y suizos, la gestión oficial debió recurrir a agentes intermediarios, una opción que Alberdi rechazaba expresamente⁵⁶.

La instalación de la capital de la Confederación en Paraná, y el cambio de la lógica territorial que implicó la escisión de Buenos Aires resignificó el espacio santafesino, gracias a la profundización de los vínculos comerciales con Cuyo y el Noroeste. Especialmente el cambio fue significativo para el sur provincial, que adquirió un nuevo carácter de espacio de frontera, generando la multiplicación de las operaciones del puerto de Rosario, transformado en la terminal del comercio de ultramar de la Confederación.

El nuevo carácter de “puerto atlántico” de la ciudad, generó un acelerado cambio de su perfil, que la llevó a consolidarse como centro mercantil, con la temprana llegada de migrantes -mayormente de la Liguria⁵⁷- dedicados a las actividades vinculadas a la navegación y al comercio fluvial.

La flamante ciudad recibió numerosos emigrados porteños, que se radicaron en un particular clima de tolerancia como también profesionales, médicos y abogados, no sólo forzados por el exilio político sino por la proximidad de ciudad con la nueva capital (De Marco y Ensinck, 1978).

La consolidación de Rosario como núcleo del transporte de la Confederación a través del enlace comercial, no solo con las provincias litorales sino con Córdoba, Mendoza, Catamarca y Salta, generó un nuevo factor para potenciar el fenómeno de atrición poblacional. La que fuera apenas una posta de carretas en el Camino Real se transformaba aceleradamente.

En el puerto estaban atracadas tres goletas descargando mercaderías de Montevideo y recogiendo carga para el mismo destino. Una tropa de mulas, destinada a conducir mercancías por las provincias del norte, pastaba en los alrededores (...) Rosario es el principal emporio de comercio de la provincia de Santa Fe y el puerto por donde las provincias de Córdoba, Mendoza, San Luis y algunas otras realizan necesariamente su comercio exterior. Una vez que los vapores puedan remontar el río Paraná, llegando hasta el Paraguay, todo el intercambio comercial de las provincias del norte se efectuará por este puerto. (Mc Cann, 1969, p. 223,224)

⁵⁶ Ibid p.44

⁵⁷ Vicuña Mackenna dice de la ciudad que “Se puede decir en verdad que es una colonia italiana fundada por los navegantes del río, esos sobrios y laboriosos genoveses en cuyas manos está como monopolizado todo el comercio del Plata” (Vicuña Mackenna, 1966). Alvarez (2002, p 242) señala la temprana presencia genovesa como protagonista del contrabando que ingresaba mercaderías desde Montevideo eludiendo la aduana porteña.

El potencial comercial del puerto rosarino, que este viajero británico sospechó mientras todavía duraba el bloqueo anglofrancés, fue el que motivó el proyecto más ambicioso de la Confederación: un enlace ferroviario que permitiera atravesar el vacío territorial existente entre las provincias de Santa Fe y Córdoba.

Merece subrayarse nuevamente que el proyecto ferroviario que fue abrazado por el gobierno de Paraná de algún modo estaba prefigurado en el proyecto de organización territorial que Alberdi había delineado en las Bases, que aparece extraordinariamente condensado en su sección XV:

El ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en el continente. Ella colocó las cabezas de nuestros Estados donde deben estar los pies. Para sus miras de aislamiento y monopolio, fue sabio este sistema; para las nuestras, de expansión y libertad es funesto. Es preciso traer las capitales a las costas, o bien llevar el litoral al interior del continente. (Alberdi, 2002, p. 47)

Inicialmente el gobierno de Paraná aceptó una propuesta de Aarón Castellanos -el mismo que poco después impulsó la primera colonia agrícola santafesina- para emprender el que llamó “Primer Ferrocarril de la Confederación Argentina”, dando noticias de esta iniciativa a los gobiernos de Santa Fe y Córdoba en enero de 1854.

Luego de discutir las condiciones de financiamiento y de garantías con Castellanos, el ministro de hacienda Fragueiro propuso que el Ingeniero Alan Campbell, que se encontraba realizando trabajos similares en Chile, realizara los estudios técnicos para la construcción del ferrocarril. En tanto, el banquero francés José Buschental presentó una propuesta alternativa para el tendido de una línea férrea que con cabecera en Rosario llegara a Córdoba y eventualmente a Mendoza y Santiago.

Buschental -que actuaba como agente financiero del gobierno de Paraná - se vinculó en Chile con el empresario ferroviario William Wheelwright quien encargó los estudios de ingeniería para la realización del ferrocarril precisamente al mismo Campbell, quien en 1854 inició el relevamiento de la ruta y el proyecto preliminar del tendido, con lo que el proyecto dejó sin respaldo técnico al de Castellanos.

El trazado de Campbell en lugar de proponer una línea directa entre las dos ciudades incorporó un quiebre en Villa Nueva (hoy Villa María), de manera de convertir a este punto en nodo de vinculación con un futuro ramal a Mendoza⁵⁸.

Campbell observó tempranamente la conveniencia de extender desde Rosario un ramal hacia un puerto a ubicar más al sur dentro del territorio santafesino, idea que dio lugar a un caso único en la formación de pueblos en la provincia: ante la perspectiva de la probable construcción de un ferrocarril, empresarios rosarinos llevaron al gobierno provincial la iniciativa para fundar un pueblo con instalaciones de embarque, en un sitio muy próximo al Arroyo del Medio. Así, luego de la cesión a los interesados de los terrenos públicos elegidos por sus virtudes de puerto natural, estos fundaron Puerto de las Piedras (actual Villa Constitución) en febrero de 1858⁵⁹.

En tanto, el proyecto de ingeniería del ferrocarril y el presupuesto detallado para su ejecución se habían finalizado en 1855, cuando fueron presentados al gobierno de Paraná. Pero la endémica falta de recursos de la Confederación y el fracaso de Buschental para conseguir financiamiento en Europa significaron que, al cabo de cinco años de negociaciones, que se llevaron a cabo durante los gobiernos de Urquiza y Derqui, la iniciativa quedara paralizada⁶⁰.

Mientras el ingeniero Campbell realizaba el relevamiento de la topografía de las provincias de Santa Fe y Córdoba para la traza del ferrocarril, indagó en otras posibilidades de penetrar el territorio. Suponiendo que, del mismo modo que sucedía en los Estados Unidos de América, sería posible emplear los ríos de llanura afluentes del Paraná para potenciar las comunicaciones, investigó las posibilidades de transportar cargas mediante barcazas o vapores que alimentaran al ferrocarril. Con este objeto exploró las posibilidades de navegar los ríos Bermejo, y Salado esperando que estos permitieran alcanzar las provincias del noroeste. Con idéntico fin relevó el Carcarañá y sus afluentes para determinar si estos permitirían alcanzar puntos en el oeste de Córdoba, más allá de las vías férreas.

Luego de analizar las condiciones de los ríos, aunque admitió la posibilidad de emplear los dos primeros, consideró “enteramente ilusoria” la posibilidad de navegación comercial en el Carcarañá en virtud de la velocidad de la corriente y su curso tortuoso que eventualmente impondrían la necesidad contar con numerosas esclusas para sortear las marcadas diferencias

⁵⁸ Notablemente, el proyecto proponía la opción por la trocha de 5'6 (1.676mm), que ya se encontraba en uso en Buenos Aires por el Ferrocarril Oeste.

⁵⁹ Villa Constitución no fue enlazada por el FCCA sino hasta 1904, sin embargo, su puerto fue aprovechado por el FCGSSF&C, que instalará su cabecera recién en 1886.

⁶⁰Lopez, Wadell y Martínez 2016 p, 31

de nivel encontradas en el terreno cordobés⁶¹. Al mismo tiempo, la propia Confederación analizaba las posibilidades de navegación de los ríos interiores para alcanzar puertos del Paraná, proponiendo otras instancias de reconocimiento de los ríos Salado y Bermejo. Para esto se dio apoyo oficial a la expedición encabezada por el norteamericano Thomas Jefferson Page, quien previamente había navegado el curso inferior del Salado, además del Paraná y el Paraguay en una campaña hidrográfica oficial de la armada norteamericana, y sostenía a raíz de esta experiencia que era viable el tránsito fluvial hasta Santiago del Estero.

Para el reconocimiento del cauce superior del Salado, Page empleó un vaporcito de 30 metros de eslora y apenas 0,65m de calado, con el que investigó el curso hasta Monte Aguará donde concluyó su exploración sosteniendo que existía posibilidad de continuar aguas arriba:

All induce the belief that is a river capable of being navigated to a great distance beyond the point reached. Its complete exploration is of importance, not only to the Argentine Confederation, but to the whole commercial world.
(Page, 2009 p.339)

Con la intención de superar los 540 kilómetros que había recorrido Page, al año siguiente el presidente Derqui otorgó al empresario Esteban Rams un contrato para la navegación del Salado. Aunque en la primera expedición logró remontar el curso en 18 días, en 1857 por cambios en las condiciones hídricas el mismo trayecto le llevó once meses, un resultado que confirmó las escasas chances de mantener comunicaciones fluviales prácticas.

A pesar de la virtual secesión de la provincia⁶², en los hechos la mayor parte del comercio de importación de la Confederación continuaba ingresando a través del puerto de Buenos Aires, con lo que tributaban en la aduana porteña, aunque su destino final fuera el consumo en el interior. En un clima de paz precaria, en marzo de 1856 el gobierno de Paraná denunció los acuerdos firmados con la provincia rebelde, y evitando la confrontación militar directa dispuso como medida para hostigar por otras vías al Estado de Buenos Aires, un recurso de guerra económica a través de la Ley de Derechos Diferenciales (Álvarez, 1943).

La medida, que apuntaba a ampliar los tributos a la aduana confederada, restándole ingresos a la porteña, duplicó las tarifas aplicadas para los productos que ingresaran por puertos ajenos al territorio de la Confederación. La ley, a la vez, evitaba el pago de fletes entre

⁶¹ Campbell comentó la experiencia exitosa de José Lavarello para llegar desde Orán a Santa Fe en 25 días y lo comparó a la navegación de los ríos del oeste norteamericano. (Fernández Priotti, 2017 p 17-19)

⁶² La Constitución de 1854 declaraba a la provincia “un Estado con el libre ejercicio de su soberanía interior y exterior, mientras no la delegue expresamente en un gobierno federal” (Álvarez, 1963)

el puerto de Buenos Aires y puertos confederados, y propendía que las cargas originadas en las provincias se despacharan a través de estos últimos. Consecuencia inmediata de esta política aduanera, y de la creciente actividad comercial de la Confederación, fue la multiplicación de la actividad del Puerto de Rosario. En éste, donde sólo en 1854 se había comenzado a operar con servicios regulares⁶³, cuatro años después operaban diez líneas de barcos a vapor (Ensinck, 1985).

La política de derechos diferenciales, sin embargo, no sólo no rindió los frutos esperados - a partir de su implementación se redujeron las rentas de la aduana y se multiplicó el contrabando- sino que dio origen a protestas inglesas, francesas, brasileñas y uruguayas por las nuevas reglas impuestas al comercio. Finalmente, las condiciones del tratado de San José de Flores, firmado luego de la victoria confederada en Cepeda⁶⁴, dieron lugar a su derogación.

Pero el final de las tarifas diferenciales no afectó el crecimiento del puerto de Rosario, que se había afirmado como la principal plaza de concentración de la producción del Litoral, no sólo beneficiado por el transporte fluvial sino por los servicios de transporte terrestre que se organizaron mediante empresas que prestaban servicios regulares para servir el creciente volumen de comercio⁶⁵. A partir de 1854 el transporte de pasajeros ya no se realizaba mediante carretas, que se reservaron exclusivamente servicio de cargas, sino que se agregaron galeras tiradas a caballo con capacidad para 15 o 20 pasajeros, pertenecientes al servicio de Mensajerías Nacionales⁶⁶. Con estas, el viaje a Córdoba se acortó sensiblemente reduciéndose a tres jornadas. La misma empresa, que se encargó de mejorar caminos y postas, estableció también servicios a Santa Fe y Mendoza. Desde 1858 la empresa Diligencias Argentinas, de Timoteo Gordillo, inició servicios de carros a caballo destinados a carga entre Rosario, Córdoba, Río IV, San Luis y Mendoza. Luego se incorporaron servicios a Tucumán y Salta, con lo que el principal puerto de la Confederación quedó vinculado regularmente con todo el país, mediante una empresa que, a cambio de un apoyo financiero oficial, se hizo cargo de los despachos del Correo oficial. El puerto, en tanto, desde 1857 contaba con el depósito de

⁶³ En mayo de 1854 se estableció la primera línea de pasajeros que unía Rosario con San Nicolás y Buenos Aires. El mismo año se agregaron servicios a Santa Fe y a Paraná. Desde 1855 se agregaron servicios regulares a Montevideo y en 1856 un servicio a vapor que llegaba a Gualeguaychú, Corrientes y Asunción

⁶⁴ Si bien el pacto se firmó el 10 de noviembre, la derogación efectiva tuvo lugar por decreto del presidente Urquiza del 24 de diciembre de 1859.

⁶⁵ Hutchinson (citado en Ensinck, 1985, p 82) estimó anualmente llegaban a Rosario unas 8.000 carretas, con unas 15.000 toneladas de carga en total.

⁶⁶ A pesar de su denominación, se trataba de un emprendimiento privado, de los empresarios Joaquín Fillol y Juan Rusiñol. Los trazados de rutas los realizó el ingeniero Julián Bustinza, el mismo que intervino en la mensura de los terrenos que se adjudicaron al FCCA.

aduanas construido por el gobierno nacional, y con precarias obras de muelles realizadas por un empresario norteamericano⁶⁷.

En momentos en que la provincia se había afirmado como uno de los pilares económicos de la Confederación, el territorio bajo control de las autoridades comprendía una franja que, abarcando todo el ancho del territorio actual provincial, se extendía al norte apenas unos 20km más allá de la capital. En el extremo sudoeste, Santa Fe mantenía imprecisa su delimitación, ante la indefinición de las fronteras con Córdoba y con la propia Buenos Aires. [Ver Mapa AF3]

En esta superficie, las localidades formalmente reconocidas eran seis: Santa Fe y Santo Tomé en el departamento Capital; Coronda y Barrancas en San Gerónimo; Rosario y San Lorenzo en el departamento Rosario.

2.2. Esperanza en el futuro – La primera colonia santafesina

La política de atraer pobladores, fomentar la agricultura y a la vez consolidar la débil frontera norte – que como se ha dicho, se ubicaba a apenas cuatro leguas de la capital- cristalizó con el primer proyecto de instalación de una colonia agrícola.

Los aspectos sobre la contratación de Aarón Castellanos, la formación de Esperanza, el establecimiento de los colonos europeos, y las vicisitudes que la llevaron a un virtual fracaso económico que sólo se solventó con la intervención del gobierno provincial primero, y la nacionalización de la deuda de la colonia después, son sobradamente conocidos. En tal sentido, es claro que el gobierno de Crespo adhirió enfáticamente a los principios enunciados en la flamante Constitución, sin embargo, es poco lo que se conoce sobre la concepción en sí del proyecto en las instancias previas al contrato de concesión, por el cual el gobierno de la Provincia otorgó al empresario Aaron Castellanos la facultad de llevar adelante la empresa.

⁶⁷ Los muelles fueron construidos por Augusto Hopkins, quien era propietario de una línea de vapores que llegaba hasta Asunción. Para operar el muelle creó la Asociación del Muelle del Rosario. Poco tiempo después de iniciar su operación el muelle fue deteriorado por una crecida, quedando abandonado. En 1859 fue adquirido en remate por Ignacio Comas, quien los amplió y equipó transformándolos en la primera instalación portuaria de relativa importancia. Comas había sido comandante del Batallón Federación que participó en Caseros. En 1854 fue constituyente provincial y en 1859 fue designado Jefe Político de la ciudad (cargo equivalente a Alcalde, designado por el gobernador). En 1889 constituyó la empresa Compañía Anónima Muelles y depósitos de Comas con la que se ampliaron las instalaciones, que operaron hasta la creación de la Sociedad Puerto Rosario, en 1901 (Ensinck, 1979b)

El emprendimiento se correspondía con el modelo de colonización pública, por realizarse en terrenos estatales y con respaldo oficial, aunque con administración delegada a un privado. De esta manera el gobierno provincial privilegió la inmigración “artificial y protegida”; los futuros colonos serían reclutados al efecto específico de asentarse en este sitio, y el estado provincial apoyaría la operación. En relación al proyecto colonizador en sí, aunque en general se atribuye éste al interés del gobernador Domingo Crespo y a su ministro de gobierno Manuela Leiva, merece observarse que la Memoria elaborada por la Comisión Central de Inmigración en 1870 aporta una versión diferente sobre el propósito de creación de la colonia. Así, en el informe elevado al ministro del Interior, luego de describir la realidad de la frontera norte provincial, se explica

Hace quince años que el territorio de la ciudad de Santa Fé, se extendía apenas tres cuartos de legua hacia el Norte porque todos los alrededores de la ciudad y toda la parte norte de la Provincia estaban en posesión absoluta de los Indios del Chaco. Hasta las quintas y suburbios de la Ciudad se había establecido y la población estaba diariamente espuesta a sus depredaciones. ⁶⁸(CCIRA, 1870)

La Comisión indica que, a raíz de esta situación de riesgo, la propuesta de emplear las colonias como una herramienta de control territorial había surgido en Rosario, ya para entonces constituida en el principal asentamiento urbano y núcleo mercantil de la provincia:

Bajo el gobierno de D. Domingo Crespo concibieron algunos ciudadanos del Rosario, la idea de formar una Sociedad de Colonización para por medio de Colonias agrícolas poner un término a la deplorable situación de la ciudad de Santa Fe y comisionaron al Sr. Aaron Castellanos para tratar con el Gobierno Provincial la cesión de algunos terrenos y las bases de un contrato de Colonización. (CCIRA, 1870)

Los tramos transcritos, contrastan también con lo expresado por el inspector Wilcken (1872) quien en su informe atribuye la colonia a una iniciativa del empresario Castellanos, concepto que se sostiene también en la primera historia “oficial” de la ciudad de Esperanza⁶⁹. La Comisión Central de Inmigración, en cambio, sostiene que la iniciativa involucraba una

⁶⁸ La grafía y en especial el uso de mayúsculas se transcribe tal cual el original

⁶⁹ En oportunidad del 80º aniversario de la fundación de la colonia el municipio de Esperanza dio apoyo económico para la edición de la obra que escribió el jesuita Nicolás Grenón – hijo de uno de los de los colonos fundadores- que se publicó en 1939.

operación concreta de consolidar la frontera norte, para entonces peligrosamente cercana a la capital provincial.

El contrato de colonización suscripto entre el gobierno provincial y Aaron Castellanos el 13 de junio de 1853 fijaba para el empresario la obligación de este de concretar cinco colonias con doscientas familias en el término de diez años⁷⁰. La ubicación sería en la margen derecha del Paraná, en ambas márgenes del Salado “desde la altura del pueblo viejo de San Javier al norte” en sitios que serían elegidos por Castellanos “siempre que sean de propiedad pública”⁷¹.

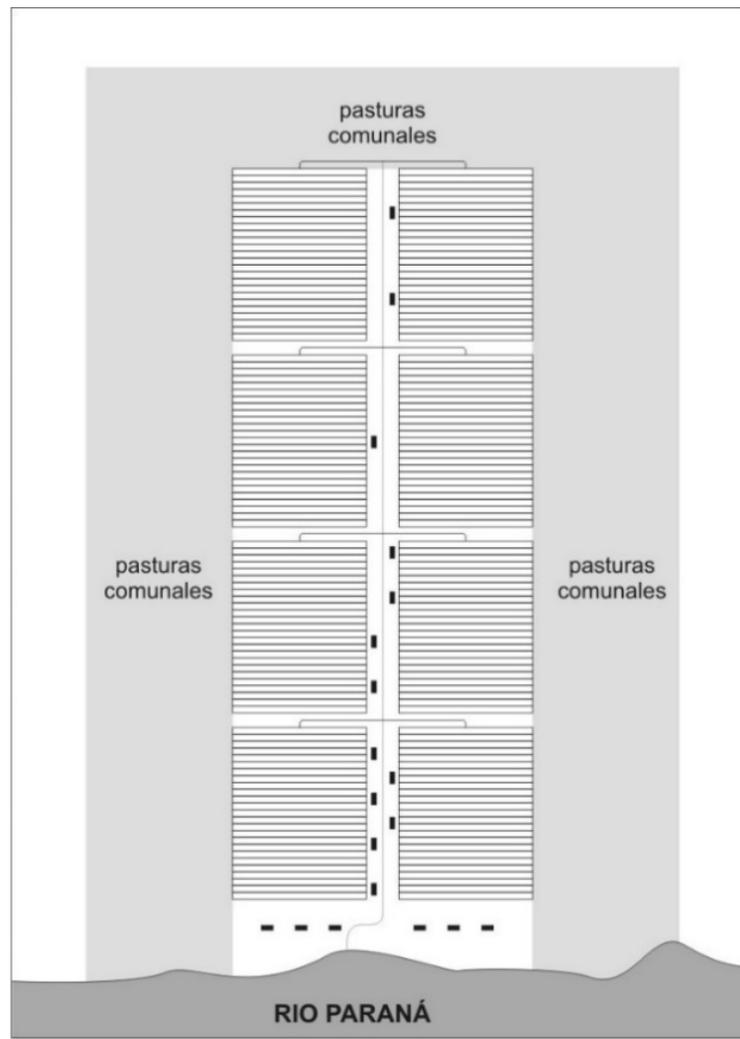
El amojonamiento de lotes se concretó recién en noviembre de 1855, en un sitio notablemente diferente al acordado. El lugar efectivamente otorgado era el conocido como Cantón de Reyes, y el cambio de ubicación dio lugar a un serio inconveniente para la colonia, puesto que la Provincia sólo pudo otorgar los títulos sobre los lotes en 1866.

El contrato suscripto entre el gobierno de la provincia y el empresario, era en su contenido prácticamente idéntico al suscripto por la provincia de Corrientes con el francés Auguste Brougues para el establecimiento de la colonia San Juan, en la zona de Isla Apipé (Grenon, 1935), tanto al establecer las obligaciones de las partes, como en la descripción física de la colonia, manteniendo el arreglo general del parcelamiento.

El modelo establecía que las parcelas se agrupaban en dos secciones, separadas por un espacio destinado a construcciones comunales. Los lotes propuestos eran largos y estrechos con una cuadra (150 varas, o 129,9 metros) de frente y 20 cuadras (3000 varas, 2078 metros) de fondo (art. 7º).

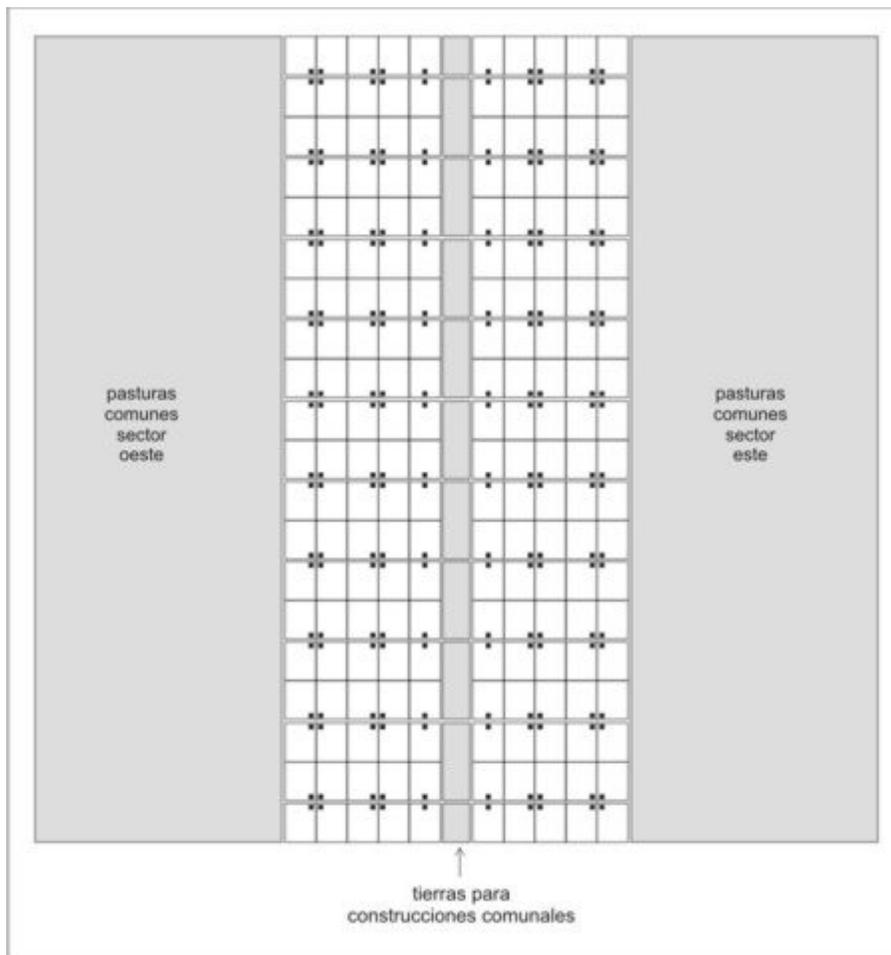
⁷⁰ El texto no menciona las cinco colonias, pero esto se desprende de que Castellanos se obliga a introducir mil familias (Art. 1º), y que cada grupo de 200 familias estará destinada a una colonia (Art. 5º). Contrato entre el Gobierno Provincial y Aaron Castellanos. Archivo General de la Provincia de Santa Fe.

⁷¹ Art. 6º, Ibid.



Proyecto de Brougues para una colonia en la ribera del río Paraná.
Redibujo del croquis en San Vicente (1995) p. 52

En el modelo correntino, la lonja central además de reservarse para edificios públicos, daba espacio para un acueducto que tomando agua del Paraná la distribuiría en cada sección. Aunque el contrato de Castellanos con el gobierno santafesino mencionaba idéntica distribución el empresario modificó posteriormente la propuesta de subdivisión por su cuenta (San Vicente, 1995). En el esquema revisado, Castellanos mantuvo las superficies de 20 cuadras cuadradas, pero ahora con 4 cuadras de frente al norte y 5 de lado, que serán la medida de las futuras “concesiones”, con las parcelas en bloques de a 10, agrupadas en secciones de 100 lotes, de manera de permitir un lote para cada una de las 200 familias – de al menos 5 miembros- prometidas para la colonia.



Proyecto de Castellanos para distribución de concesiones.
 Redibujado del croquis en Djenderedjian, Bearzotti y Martirén (2010) p. 349

Es notable que el esquema propuesto para Esperanza -tal como el del modelo correntino- no parece haber tenido en consideración la formación de un pueblo. En el caso de Brougues, el hecho de que todos los lotes dieran un frente al espacio central, permite suponer que los colonos edificarían en éste su vivienda dando lugar a una suerte de pueblo lineal, lo que también parece sugerido en la ubicación de las edificaciones que aparecen en el croquis de la colonia correntina.

En Esperanza, donde no se preveía el sistema de riego que se había propuesto en la colonia de Brougues, la partición de la colonia en dos sectores, con una “calle ancha” intermedia se justificó en que una de las mitades albergaría a católicos y la otra a protestantes. No está explícito en el proyecto inicial de Castellanos la intención de que en la lonja central se conformara un pueblo. En su croquis, las viviendas aparecen levantadas en las mismas concesiones, aún más, se las ubica agrupadas de a cuatro con la intención de facilitar la defensa mutua, confirmando que en su esquema inicial el espacio central no había sido previsto como espacio para el desarrollo de un centro urbano. En efecto, mientras en el

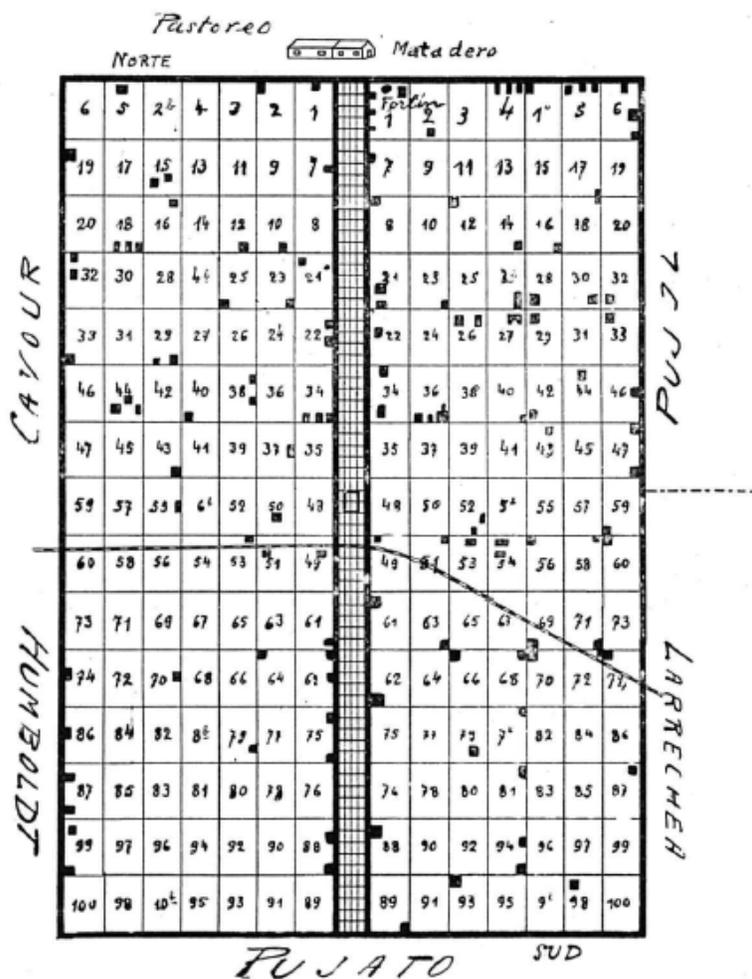
contrato de concesión se expresa que en esta lonja la tierra “podrá ser vendida por el Gobierno de Santa Fe a los que quieran edificarla, con el fin de aumentar la población colonial” (Art. 8), en el croquis de parcelamiento que Castellanos propuso como mejora al modelo del contrato, la “calle ancha” está indicada como tierra para construcciones comunales (“*land fur gemeine bauten*”), y en cada lote se indica las ubicaciones propuestas de las viviendas de los colonos, de manera que toda la colonia se esboza como un espacio rural en el que pueden imaginarse ciertas connotaciones de utópica comunidad pastoril, y a la vez la supervivencia de la agricultura estrictamente familiar que surgió de la legislación de Indias.

Poco se ha indagado sobre la superficie propuesta para las superficies entregadas para colonización, que fueron las célebres veinte cuadras cuadradas. Esta superficie, presente en el proyecto Brougues, mantenidas con diferente proporción en la variante de Castellanos, fue ratificada posteriormente en sucesivas normas como medida oficial de la “chacra de pan llevar”, esto es de tierras dedicadas al cultivo⁷². En relación a las características de la partición de Esperanza, es de particular interés la cuestión de las dimensiones y la superficie de los lotes. En el proyecto de Brougues se entregarían veinte cuadras cuadradas en lotes de 1 x 20 cuadras, una dimensión que Djendededjian, Bearzotti y Martirén (2010) explican como una “versión cimarrona” de la tradición agrícola medieval europea y en las propuestas de explotaciones ideales europeas de inicios del siglo XIX. Martínez de San Vicente (1995), en cambio, supuso que en el loteo correntino se propuso recrear -desde luego con diferente superficie- el formato de la “suerte de chacra” colonial, que estaba caracterizado por su proporción alargada.

Es notable que, en el proyecto de Castellanos, se mantuvo no solo el espacio central como propiedad común, sino que se conservó de frustrado modelo correntino la asignación de dos grandes espacios comunes destinados a pasturas en los laterales de la colonia. Es conocido que el manejo de los predios comunes dio lugar a conflictos que amenazaron la continuidad misma de Esperanza. Así, aunque el informe de la Comisión Central de Colonias de 1870 especifica que en la lonja central (de 450 varas, o 389 metros de ancho) estaba “destinada para formar el pueblo”, en 1871 es decir 18 años después de la llegada de los primeros colonos, el inspector Wilcken describía que uno de los problemas sin resolver era la propiedad la misma, mencionando que la propuesta de fraccionarla en lotes de chacra fue rechazada por los vecinos⁷³.

⁷² La transformación de medidas de superficie se ofició por ley nacional en 1865, estableciendo como medida de la chacra las 20 cuadras cuadradas, equivalentes a 337.480 metros cuadrados (Razori, 1945 p. 442). A pesar de este cambio “oficial”, por muchos años se mantuvo el uso de varas y cuadras como medida topográfica, hasta las primeras décadas del siglo XX.

⁷³ Wilcken, p 23



Croquis de distribución de las parcelas a los colonos originales.
En Grenón (1939) p 107

Resulta evidente que la posibilidad de llevar adelante la construcción del pueblo se concretó solo una vez que se pudo zanjar la disputa sobre el destino de estas tierras, puesto que diez años después del informe Wilcken, el inspector Víctor Bouchard encontró en 1882 un “centro” constituido, en el que contó 662 viviendas incluyendo 22 casas de dos plantas, templo católico y protestante y un “cabildo” en construcción⁷⁴.

Notablemente, la reconstrucción de la traza del pueblo publicada por Grenón, para presentar la asignación de las concesiones a los primeros colonos, muestra a la vez la distribución de las viviendas de estos, que en ciertos sectores cumplió con el agrupamiento propuesto por Castellanos, pero a la vez muestra la “calle ancha” como una grilla vacía⁷⁵.

⁷⁴ Bouchard alude de esta manera al edificio municipal.

⁷⁵ Puede interpretarse que el agregado de la grilla que representa la estructura del poblado es un anacronismo, como es la traza del ferrocarril, y los nombres de colonias linderas que se fundaron mucho después que la propia Esperanza.

Examinado en conjunto, el proceso de creación e instalación de la que luego fuera etiquetada como primera colonia agrícola organizada⁷⁶ parece más producto de una suma de improvisaciones que de la concreción de un plan preestablecido. Desde la variación del esquema espacial alterando lo expresado en el contrato, la elección tardía del emplazamiento -finalmente, un sitio a 40 kilómetros al oeste de la capital con ausencia de medios de transporte eficientes, sin otra manera de alcanzarlo ante la falta de infraestructura caminera, y la imposibilidad de navegar el Salado que las conocidas caravanas de carretas, al demorado proceso de atracción de inmigración, que sobre la marcha fue negociada por el propio Castellanos en Europa a través de agencias en Francia, Alemania y Suiza⁷⁷. En tanto, la propia superficie adoptada para la subdivisión las parcelas, como la expectativa de laboreo de la misma por una familia, parece una declaración del proyecto agrícola implícito: pequeñas chacras de producción artesanal, imaginadas más para una agricultura de subsistencia, o con pequeños márgenes exportables que como la célula básica de un dispositivo de gran producción agraria. La propia conformación de un centro poblado que ocupó la “calle ancha” central que dividía la colonia, parece resultado de un proceso espontáneo, resuelto sólo una vez que se le encontró marco legal a la transferencia de un suelo que originalmente estaba previsto para uso comunitario.

A pesar de haber estado muy cerca de fracasar, Esperanza se instaló como un modelo innovador que cambió el futuro provincial. Aunque en ella se cumplió con el paso del tiempo la premisa de “subdivisión de la propiedad”,⁷⁸ notablemente ni en la manera de asentar la población en el terreno, ni en la implantación de la producción agrícola, y menos aún en la previsión de transporte y comunicación que la vincularan con los centros de consumo o portuarios el proyecto había tenido en cuenta los medios que aseguraran el desarrollo de la colonia, ni de la comunidad que se instalaría en ella.

⁷⁶ La Academia Nacional de la Historia esta dictaminó el 3/09/1956 que corresponde a Esperanza ser considerada “la colonia agrícola que inicia el movimiento colonizador ininterrumpido en el país” (Ockstat, 2007)

⁷⁷ Las agencias que colaboraron en el poblamiento de Esperanza fueron la Agencia de Emigración Universal, de Juan Vanderest (Dunkerque); C.H. Textor (Frankfurt am Main) y Beck & Herzog (Basilea). (Oggier y Jullier, 1984). La nacionalidad de los agentes explica el origen de los pobladores de la colonia, esto es franceses, alemanes y suizos

⁷⁸ La consigna, que originalmente reflejaba el otorgamiento de una concesión por familia, es el lema oficial de la ciudad.

2.3. San Carlos y San Gerónimo, las colonias de 1858

Con el desarrollo de Esperanza estancado por la demora en atraer ocupantes, la imposibilidad de solventar los costos de traslado, vivienda y herramientas prometidos; la indefinición en la titularización de las concesiones, y el pobre resultado de los cultivos de los primeros colonos, el emprendimiento colonizador de Aaron Castellanos quedó paralizado.

De las cinco colonias que se esbozan en el contrato con la Provincia, Castellanos nunca avanzó más allá del primer intento. En 1857, por ley nacional se exoneró a los colonos de Esperanza del pago de sus deudas y de la contribución de la tercera parte de su producción, que se había pactado para la concesión de terrenos. La colonia sólo debería cancelar el valor de los pasajes, los gastos de suscripción y los honorarios de los administradores, como paso para facilitar la titularización de la propiedad de los colonos (Ensinck, 1979).

Mientras se negociaba qué hacer con la deuda generada por la creación del emprendimiento, que finalmente fue absorbida por el gobierno de la Confederación, el gobierno santafesino intentó otro camino para establecer nuevas colonias optando por la gestión de una empresa administradora extranjera, para lo cual durante el año 1857 suscribió contrato con la casa suiza Beck & Herzog⁷⁹. La agencia había participado en el reclutamiento de los colonos para Esperanza, y entrevió una buena oportunidad comercial en el fomento de la colonización en Santa Fe (Oggier y Jullier, 1984).

Paralelamente, por ley sancionada el mismo año⁸⁰ la provincia abrió la posibilidad de ceder tierras a quienes inmigraran en forma espontánea, y a tal fin se dispuso la posibilidad de la entrega gratuita de concesiones, de las usuales 20 cuadras cuadradas. De estas dos circunstancias, que implicaban modelos disímiles de colonización, surgirían al año siguiente los siguientes intentos de establecer colonias agrícolas.

En las negociaciones que siguieron al contrato de Esperanza, el gobierno provincial designó una Comisión de Colonización, presidida por Ricardo Foster, un comerciante británico que se había establecido en Santa Fe en 1843, adquiriendo importantes superficies de campos próximos a Santo Tomé.

⁷⁹ Hubo un primer contrato con Beck & Herzog, suscripto en julio de 1856 pero fue declarado nulo y sin valor en octubre de 1857. El segundo y definitivo contrato se firmó en noviembre de 1857. (Ensinck, 1979 p.33)

⁸⁰ Beneficio otorgado a los inmigrantes por ley del 11/08/1857. Se extendió a la colonización por ciudadanos argentinos por ley del 28/08/1857 (FSFRO, 1848-58, Tomo II)

En 1857 Foster fue designado para integrar una nueva Comisión de Inmigración⁸¹, que se encargaría de la localización de los inmigrantes espontáneos, esto es, los que llegaban sin la gestión de un agente. La comisión se decidió por ubicar a los recién llegados en proximidad de Santa Fe, los que serían asentados en un sitio cercano al Arroyo Aguiar, donde se delimitarían 50 concesiones. El número de lotes, que parece exiguo, era más que suficiente para resolver el problema de los “espontáneos” que para ese momento sumaban sólo siete familias. Los restantes predios quedarían en reserva para los migrantes que fueran arribando por propia iniciativa. A la vez, la Comisión propuso establecer dos nuevas colonias en proximidad de pueblos de “indios mansos” preexistentes. Uno de estos sitios fue San Jerónimo del Sauce, y el otro San Pedro, un núcleo ubicado 10 leguas al norte (Oggier y Jullier, 1894).

Mientras que el proyecto de Arroyo Aguiar resultó frustrado por falta de terrenos fiscales disponibles, Foster ofertó por la compra de una amplia fracción de 4 leguas cuadradas (10.000 Ha) de terreno fiscal al oeste de la capital, de la que ofreció ceder la sección oeste para la instalación de una colonia de 50 concesiones – un total de 1.690 hectáreas- destinada también a migrantes espontáneos. Así, la operación de terrenos propuesta por Foster, daba espacio al proyecto frustrado, y a la vez a la idea de ubicar una colonia en proximidad de San Jerónimo del Sauce.

La mensura y el trazado de los lotes de la nueva colonia se terminó el 27 de septiembre de 1857, resultando en la práctica dividida en dos secciones separadas por una “calle ancha” de 1.000 metros, que a diferencia de la de Esperanza corría de este a oeste. En el trazado, realizado por el agrimensor Eduardo de Saint Remy, no se incluyó ninguna previsión para la ubicación de un pueblo. A pesar de que las concesiones en San Jerónimo⁸² se ofrecían sin cargo, inicialmente no hubo postulantes para ocuparla; las familias arribadas a Santa Fe por su propia cuenta prefirieron negociar las concesiones que habían quedado vacantes en Esperanza, reemplazando a los colonos que desistieron de radicarse allí⁸³. Gastón Gori (1974) detalla estos desplazamientos, que fueron cuestionados por el gobierno provincial.

⁸¹ La comisión se creó por decreto del gobernador Juan Pablo López, del 28/07/1857. La integraban Álvaro de Alzogaray, Ricardo Foster y Luis Palma. (FSFRO, 1848-58, Tomo II)

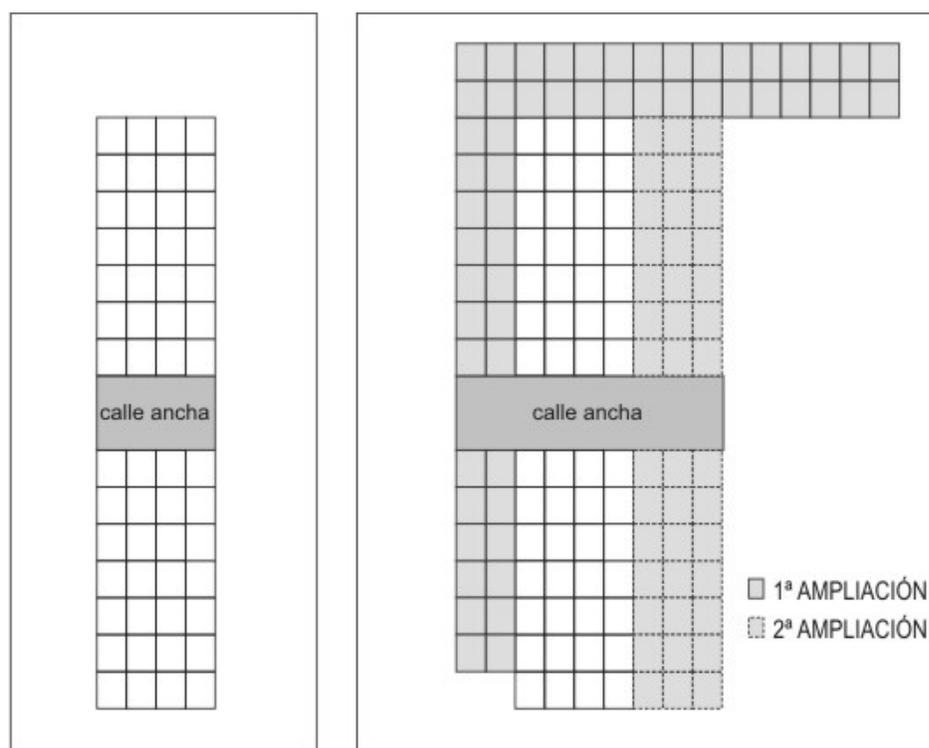
⁸² La colonia se conoció originalmente como Colonia de Foster o Colonia del Sauce por su proximidad con San Jerónimo del Sauce. Luego de su poblamiento suizo se la mencionó alternativamente Colonia Valesana o Colonia San Jerónimo. Luego de la consolidación de la Colonia y pueblo San Jerónimo Sur del FCCA, la colonia y pueblo fueron renombrados San Jerónimo Norte.

⁸³ Las transacciones entre los colonos originales y los recién llegados dieron lugar a protestas de la Comisión de Inmigración contra la Administradora de Esperanza, por cuanto la primera consideraba que estas ventas conspiraban contra la creación de nuevas colonias. La segunda, argumenta que los colonos, vendiendo, no incumplían sus contratos que contemplan su derecho a retirarse.

Según el informe del inspector Wilcken, en 1858 se instalaron las primeras familias en San Jerónimo, todas suizas del Cantón de Valais⁸⁴. Estas no habían conseguido ubicarse en Esperanza y aceptaron radicarse en el sitio, a pesar que era considerado peligroso por la posibilidad de ataques de indios. Tres años después, el valesano Lorenzo Bodenmann acordó con Foster emprender una campaña en su cantón natal, en busca de nuevos colonos.

Oggier y Jullier (1984) sostienen que Bodenman realizó nueve viajes a Suiza -pagados por la Provincia- reuniendo candidatos a establecerse en la colonia. El resultado de esta gestión fue el establecimiento de una comunidad, que en 1871 alcanzaba a 196 familias de inmigrantes, todas del cantón Valais, germanófonas y católicas, que por su naturaleza homogénea mantuvo fuertes recelos con la población indígena de San Jerónimo del Sauce⁸⁵.

El flujo de familias suizas obligó a ampliar el trazado original, incorporando nuevas parcelas. Así en 1863 el gobierno de Santa Fe trazó la primera extensión, alcanzando 112 concesiones, en un inusual trazado en L. Casi inmediatamente se realizó una segunda extensión sobre terrenos de propiedad de Foster, al que no se le otorgó compensación monetaria alguna por las tierras.



Croquis de parcelas originales de la Colonia San Jerónimo y las dos ampliaciones de la traza a 1863.
Redibujo del croquis en Oggier y Jullier (1984, p. 68, 178 y 181)

⁸⁴ Wilcken menciona cuatro familias, en tanto Oggier y Jullier mencionan a cinco.

⁸⁵ La desconfianza entre inmigrantes e indígenas hizo eclosión en 1869 cuando a raíz del asesinato de los 4 miembros de una familia de la colonia, un grupo de suizos atacó el pueblo y asesinó al jefe de la comunidad y teniente coronel de lanceros Nicolas Denis. (Lance y Pedroni, 1996)

Para 1871, según Wilcken, “La Colonia tiene 196 concesiones de a 20 cuadras, y al Norte y Oeste, un terreno comunal que sirve de pastoreo; pero se fracciona también en chacras a medida que llegan nuevas familias y piden concesiones”. Esta disponibilidad de terreno facilitó posibilidades de crecimiento, pero hizo evidente la ausencia de previsión de tierras de pastoreo, dando lugar a un problema análogo al ocurrido en Esperanza⁸⁶.

Como remarca Williams (1998) la “calle ancha” permaneció baldía por cierto tiempo a pesar de que era llamada “*platz*” por los colonos. A trece años de la llegada de las primeras familias y aunque al extenderse el trazado la franja vacía ocupaba ahora 360 cuadras cuadradas, en la misma el inspector Wilcken encontró sólo “la iglesia, y dos casas de negocio”, haciendo patente que al igual que en Esperanza la consolidación de un centro poblado fue muy posterior al trazado de la colonia.

El interés de la agencia Beck, Herzog & Cía., que había colaborado con Aarón Castellanos en conseguir los colonos para Esperanza, condujo a que Carlos Beck, uno de sus propietarios, dejara Basilea y se instalara en Santa Fe donde incluso habría especulado en constituirse en agente exclusivo para la inmigración a la Argentina⁸⁷. A la vez, el gobierno provincial vio la conveniencia de que la agencia administrara directamente nuevas colonias, con lo que se evitaba la actuación de empresarios intermediarios como Castellanos. Así el 25 de noviembre de 1857 el gobierno provincial le otorgó a Beck -que luego conformaría la *Schweizerische Colonisations-Gesellschaft Santa Fe* o Sociedad Suiza de Colonización de Santa Fe- un terreno de entre 18 a 20 leguas cuadradas “entre el arroyo Saladillo y Tunas”⁸⁸ para la ocupar con nuevas “colonias y establecimientos industriales”.

La ubicación tenía, según Beck, una ventaja clara: “El terreno elegido para la proyectada colonia se halla cerca de las ciudades de Santa Fe, Paraná y Coronda, que serán buen mercado para sus productos” (Schobinger, 1957). En diciembre de 1857, el agrimensor Demetrio Isola realizó la mensura del predio, aunque esta no fue precisa por lo que requirió una posterior rectificación (Gschwind, 1989), puesto que, en la práctica, al demarcar el sitio asignado resultó que el predio sólo comprendía efectivamente siete y media leguas cuadradas.

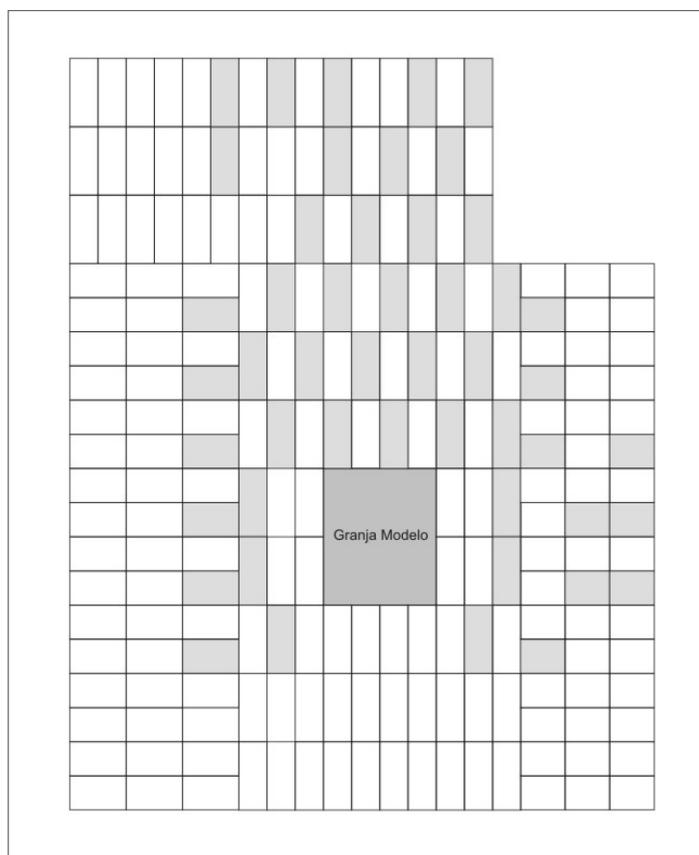
⁸⁶ En su conformación final, San Jerónimo alcanzará 328 concesiones, a costa del último espacio de pastoreo comunal que le destinara el gobierno provincial. La “calle ancha” en tanto, quedará con una superficie equivalente a 440 manzanas (Oggier y Julier, p 190 y 191)

⁸⁷ Ya con su empresa fallida, al crearse por decreto presidencial del 4/11/64 la figura oficial de Agente de Inmigración, Beck fue designado en tal carácter para Suiza y Alemania estableciendo su residencia en Vaud, con un sueldo de 1500 pesos fuertes anuales. Entre 1868 y 1886 fue Cónsul argentino en Suiza (Gschwind, 1989, p.27, 28, 39).

⁸⁸ Contrato entre la Provincia de Santa Fe y Beck & Herzog, Artículo 1º (Ensinck, 1979, 297)

El error en la medición dio lugar a que la Provincia compensara a la empresa de Beck otorgándole otros terrenos⁸⁹.

En julio, la empresa decidió que la colonia se llamaría Nueva Basilea, para ser renombrada San Carlos en el mes de noviembre de 1858. El sitio, se encontraba a unas 11 leguas de Santa Fe (55 km), y no existía otro medio para alcanzarlo que mediante carretas, que cubrían la distancia en poco más de dos días⁹⁰.



Croquis de parcelas originales de la Colonia San Carlos.

En gris la estrategia de asignación de concesiones al año 1859.

Redibujo del croquis en Martirén (2012, p.11) y croquis existente en el Museo Histórico Colonia San Carlos.

El esquema adoptado para la partición de la colonia difería de los anteriores, aunque en este caso tampoco se había planificado un pueblo, sino que en el centro de la organización

⁸⁹ La nueva mensura habría sido realizada por el agrimensor Carlos Chapeaurrouge, en su primer trabajo realizado por encomienda de la Provincia. En compensación la agencia de Beck y Herzog recibió otro terreno, de 12.5 leguas cuadradas, ubicado más al norte, que sería posteriormente fraccionado como nuevas colonias agrícolas tras la liquidación de la empresa.

⁹⁰ En 1865 se estableció un servicio de correo regular, que alcanzaba Esperanza, San Carlos y San Jerónimo al año siguiente se aprobó una diligencia de pasajeros en la misma ruta con 4 servicios mensuales. (Gschwind, p. 112)

espacial se preveía instalar una “chacra modelo” que sería regentada por un agrónomo suizo (Gschwind, 1989). La partición se realizó combinado dos diferentes proporciones de lotes, siempre de 20 cuadradas, y se dejaron 8 concesiones vacantes para el sector de edificios públicos, los que comprendían los depósitos y oficinas de la administración, la vivienda del pastor protestante y un albergue temporario para 100 colonos (Williams, 1998).

A medida que se produjo su llegada al sitio, los nuevos colonos fueron asentándose en los lotes que se les adjudicaron, habitando en ranchos construidos con materiales que les fueron provistos por la Administración, repitiendo el modelo aplicado en Esperanza. Una novedad introducida por el administrador de la colonia fue que la asignación de lotes, al menos en la etapa inicial, se hizo dejando concesiones intermedias libres, para permitir en el corto plazo el pastoreo y luego la ampliación de las explotaciones de cada familia (Martirén, 2012) con lo que se evidenció, por primera vez, una estrategia de crecimiento proyectada de antemano y una solución transitoria al problema de las tierras de pastoreo.

En San Carlos, a diferencia de los dos casos anteriores, no existió “calle ancha”. En el trazado no se contemplaron siquiera los caminos para acceder a las concesiones, los que deberían ser conformados a partir de espacios que los colonos debían ceder obligatoriamente, una condición que se estableció en el detallado reglamento de la Colonia, el que como señalan Gschwind (1989) y Williams (1998) vino a suplir las falencias de legislación del país que recibía a los colonos⁹¹.

Una vez suscripto el contrato, la agencia inició el reclutamiento de familias en Europa⁹². Finalmente, arribarían a San Carlos colonos suizos, italianos, franceses y alemanes. A diferencia de los casos anteriores, la empresa se ocupó de importar tanto de Europa como de los Estados Unidos las herramientas y útiles para facilitar el laboreo, y además de las semillas y los animales, para facilitar la vida a los colonos la sociedad colonizadora repartió víveres dos veces a la semana. En contraste con lo ocurrido en las dos colonias anteriores, en San Carlos parece haberse tenido en cuenta el funcionamiento de la comunidad que se conformaría en el sitio. Aunque quizás el paralelismo respecto al Falansterio que sugiere Williams (1998) sea algo exagerado, la presencia de la chacra modelo y el albergue comunitario parecen corporizar la influencia de ideales de comunidad utópica.

⁹¹ Las disposiciones del reglamento excedían largamente las cuestiones de funcionamiento de la vida agrícola y alcanzaban -por ejemplo- normas sobre casamiento civil, nacimientos, protección de menores, viudas y huérfanos, además de estipular reglas para la locación de servicios, evidenciando que esta norma interna venía a cubrir las lagunas de la legislación de la Confederación.

⁹²La campaña inicial en Suiza tuvo un éxito limitado por realizarse en un año de buenas cosechas, y por la interferencia con otros promotores que instaban a emigrar a otras colonias de la Confederación y de Uruguay por lo que Beck y Herzog extendieron la campaña al Tirolo, Piamonte, Alsacia y Saboya

Si bien San Carlos se convirtió en conjunto en la colonia más exitosa en términos de producción de las tres iniciales, los conflictos entre los colonos no fueron menores. Aunque no han sido estudiados en profundidad, las tempranas disputas por el uso del espacio central, la heterogénea nacionalidad de los colonos y particularmente las diferencias religiosas, dieron lugar a hechos que pusieron en evidencia la diferencia entre la evolución planeada y la real: la colonia no dio lugar a un núcleo poblado en el sitio, sino a tres. Además, las fricciones entre los habitantes condujeron a que el primer Juez de Paz, designado como autoridad por la Provincia, se retirara de la colonia con un importante grupo de colonos suizos y franceses católicos en 1867, negociando por su cuenta con el gobierno el establecimiento de una colonia separada en Cayastá.⁹³

En torno a los edificios públicos originales, es decir los de la administración comunal, se estableció en los primeros años de la década de 1860 el primer poblado, hoy San Carlos Sud. La disputa por el espacio para establecer una iglesia católica dio lugar a que los colonos de esta religión compraran por su cuenta un espacio para la misma en 1864⁹⁴, en torno a la cual se desarrolló San Carlos Centro.

Separadamente en 1868, el empresario francés Fermin Laprade⁹⁵ adquirió terrenos en la sección norte de la colonia, creando su propio emprendimiento que bautizó Colonia Carlota, donde estableció un molino harinero y en torno a éste subdividió lotes urbanos dando lugar a San Carlos Norte.

Al examinar en un mapa la ubicación de las tres primeras colonias agrícolas, se evidencia que las mismas conformaron una suerte de arco de aproximadamente 50 km de extensión de norte a sur⁹⁶, que en su lado Este se encontraba a 30 km de la capital, en forma prácticamente paralela a la línea de frontera de 1819. (Mapa C1). En esta decisión de emplazamiento se evidencia una operación territorial que resultó en la generación de un fuelle agrícola que reforzó la débil frontera norte santafesina resguardando a la capital provincial,

⁹³ El juez renunciante era Jean Baptiste Leon Conde de Tessieres-Boisbertrand. Designado a pedido de Beck en junio de 1859, se alejó de San Carlos por diferencias religiosas y en oposición a la creación de una Sociedad Tiro Suizo, la que entendió conllevaba a la preparación de milicias. (Kaufmann, 1982 p.9)

⁹⁴ En el reparto de terrenos original no se había previsto espacio para la iglesia católica, y la empresa administradora no atendió la solicitud de los colonos de ceder uno, por lo cual se organizaron para adquirir a Beck, Herzog y Cía la concesión 22 ½.

⁹⁵ Laprade estuvo involucrado en numerosos proyectos, propuso en 1876 construir un ferrocarril que desde Santa Fe vinculara a las colonias y llegó a firmar un contrato a tal efecto con la provincia. En 1877 participó de la primera exportación de carne refrigerada de la Argentina (Gschwind, 1989, p. 94).

⁹⁶ De Hecho, con las sucesivas extensiones y ampliaciones, especialmente con el agregado de San Carlos Norte, las tres colonias terminaron conformando una lonja continua como se refleja en el levantamiento topográfico de Gabriel Carrasco trazado en 1886

una decisión en la que Halperín Donghi (2017) encuentra la herencia de la “sabiduría administrativa borbónica”.

Mientras en los años iniciales las nuevas colonias dieron lugar a un cambio significativo en esa porción del territorio, los resultados económicos habían sido exiguos, con los colonos apenas adaptándose a su nueva actividad y con sostenidos roces entre colonos y administradores (Martirén, 2012). Como se ha dicho, luego de Esperanza, Castellanos desistió de continuar la actividad colonizadora; poco después, la administración de San Carlos llevó a la quiebra a la filial local de Beck y Herzog, la Compañía Suiza de Colonización de Santa Fe.

Desde el punto de vista poblacional, podían verse los primeros efectos del fomento migratorio reflejados en las cifras del frustrado Censo Confederal levantado en 1858⁹⁷. Este relevamiento, además de brindar un registro por departamentos y distritos, permitió conocer que la provincia había alcanzado los 41.261 habitantes. Prácticamente se había duplicado la población estimada una década antes, pero, aunque el cambio podía atribuirse mayormente a migrantes internos -el 89.6% del total era nativo- los extranjeros alcanzaban ya el 10,4% del total de los santafesinos⁹⁸.

Para 1863, cuando se cumplían 10 años del establecimiento de la primera colonia los nucleamientos urbanos asociados a estas, apenas estaban empezando a condensarse. El no incluir el trazado específico de los pueblos en la división de las colonias, había provocado que la conformación de los mismos fuera lenta y plagada de disputas.

Tal como señala Martínez de San Vicente (1995) el modelo de ocupación del territorio que se implementó con estos tempranos intentos de colonización agrícola rompió con la lógica aplicada tradicionalmente en territorio americano. El proceso aplicado desde la conquista, validado luego por las ordenanzas de poblamiento de Felipe II y luego en las Leyes de Indias, establecía primero la ciudad con su asignación de manzanas y solares y luego subordinaba a esta los espacios agrícolas y ganaderos⁹⁹. De hecho, trazar (o reordenar) el pueblo, y subordinar a este los espacios agrícolas fue la estrategia -jerárquica y espacial- que se mantuvo

⁹⁷ El Censo, ordenado en 1857 fue levantado sólo en algunas provincias. Al desaparecer la Confederación se paralizó el procesamiento de los datos, en tanto la mayor parte de los registros se perdieron en un incendio ocurrido en 1867. Los datos rescatados fueron publicados por Carrasco en 1888. (Maeder, 1968)

⁹⁸ Particularmente, se destaca que en el fallido Censo Confederal aparecen el recuento de los “extranjeros de Esperanza” -1.236- que, aunque no se agrupan todavía en un pueblo, superan en número a los habitantes de Coronda (1.083) y San José del Rincón (513) e incluso de Santo Tomé (1.133), es decir tres de los seis centros poblados de la provincia

⁹⁹ San Vicente observa que las parcelas establecidas en estas normas, las peonías (parcela agraria de 76.6 Ha) y las caballerías (parcela ganadera de 381 Ha) no fueron empleadas para el reparto de solares ni en litoral ni en la banda Oriental, siendo reemplazadas por la Suerte de Chacra (superficie de 146.7 Ha, con 350 varas de frente por una legua de fondo) y por la Suerte de Estancia (de media legua por legua y media, 1875 Ha) por cuanto ninguna de las dos conllevaba la obligación de poblar.

durante el siglo XIX para los nuevos poblados de la provincia de Buenos Aires, tanto en el período rivadaviano, como en los años en que Rosas sostuvo la expansión hacia el sur, y el proceso de colonización por ejidos (Aliata, 2010).

Aunque los registros oficiales actuales les asignan a las cinco localidades surgidas de las tres colonias iniciales la fecha de fundación de las mismas (Esperanza, 1853; San Jerónimo Norte, San Carlos Norte, Centro y Sud, 1858) la década inicial terminaba sin que Santa Fe sumara un solo nuevo pueblo a su reducido stock urbano.

3. La segunda generación de pueblos y colonias (1863 a 1880)

3.1. Abrir la pampa: un ferrocarril desde Córdoba al puerto

El 3 de octubre de 1861 tras el combate que tuvo lugar en Pavón, en campos próximos al arroyo del Medio, se selló el final de la Confederación Argentina. Las fuerzas de Buenos Aires ingresaron a Santa Fe, donde algunas tropas de la confederación intentaron detenerlas en la Cañada de Gómez, sin éxito. El 26 de diciembre Mitre entró a la capital provincial, donde, evidenciando el espíritu conciliador que predicaba, ratificó al gobernador Crespo como encargado del gobierno provisional santafesino hasta en febrero de 1862, cuando asumió Patricio Cullen.

Tal como señala Halperín Donghi (2005), con la victoria militar en Pavón el Partido de la Libertad conquistó el país, pero el triunfo, a la vez, puso a Mitre tácitamente a cargo de la reconstitución del estado federal. Se selló la reunificación de Buenos Aires con las provincias confederadas, pero la unidad obligó al replanteo de las finanzas nacionales.

A instancias de Alberdi¹⁰⁰, William Wheelwright viajó a Buenos Aires para entrevistarse con el presidente Mitre, proponiendo reimpulsar el proyecto de un ferrocarril entre Rosario y Córdoba. Como resultado, de esta visita Mitre envió al Congreso en junio un proyecto reconociendo lo actuado entre el empresario y el gobierno de la Confederación, y solicitando la autorización para contratar la construcción del ferrocarril con una garantía de capital no mayor a 6.000 libras por milla, por 40 años, y con la obligación de reservar un 30% de las acciones a inversores locales.

El Senado dio inicio al tratamiento del proyecto el 12 de julio de 1862. Entre las argumentaciones de los senadores se destaca la de Dalmacio Vélez Sarsfield, en el sentido que con el ferrocarril:

haremos productivo un inmenso territorio, que es ahora un gran desierto (...) estuvo en otro tiempo en su mayor parte poblado con haciendas de Córdoba que fueron acabadas por los indios desde 1815, y a pesar de ser en la provincia de Córdoba uno de los mejores territorios (...) permanece abandonado sin que nadie se atreva a poblarlo. (Diario de sesiones HCS, citado en Fernández Priotti, 2017 p.36)

¹⁰⁰ Debe tenerse en cuenta que en los años de la Confederación, Alberdi se había desempeñado como representante plenipotenciario del gobierno de Paraná en París, Madrid y Londres

Ángel Navarro, senador por Catamarca, se expresó en relación a la contribución que tendría el proyecto al poblamiento,

Se creía antes que para tener ferrocarril era preciso tener una población exuberante pero la realidad ha venido a convencernos de que para tener población y movimiento es preciso tener medios fáciles de conducción. (Diario de sesiones HCS, citado en Fernández Priotti, 2017 p.36)

Aprobado en Senadores, el proyecto pasó a Diputados, donde entre otros puntos se discutió la conveniencia de emplazar la cabecera de la línea en San Nicolás en lugar de Rosario. La reubicación, impulsada por diputados bonaerenses significaba restar importancia al principal puerto santafesino y potenciaba a cambio al nicoleño. Finalmente se ratificó la traza original, y el proyecto, con modificaciones¹⁰¹, se aprobó el 5 de septiembre como Ley N° 14 de la Nación manteniendo a Rosario como punto terminal.

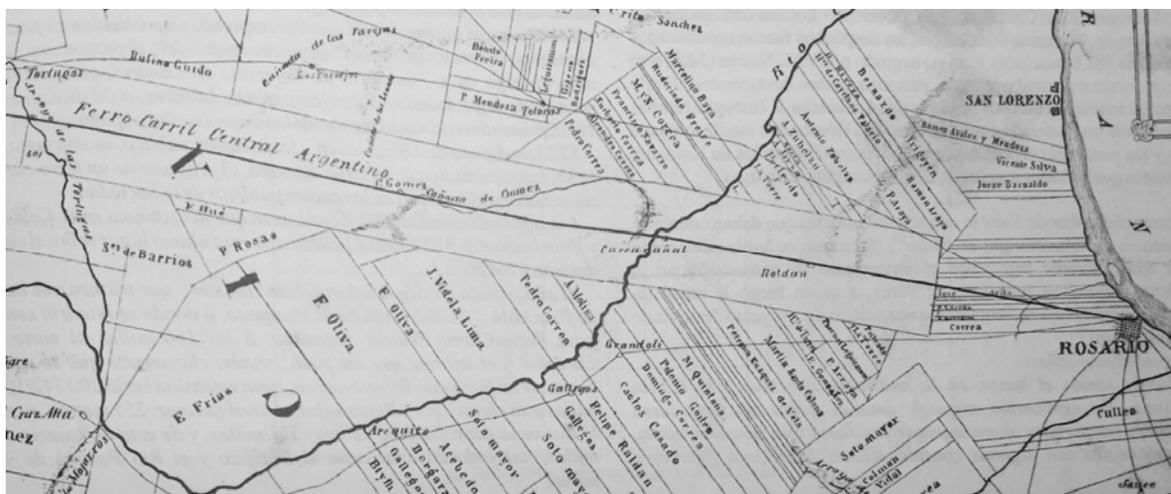
Wheelwright, que había estado intentando reunir en el Reino Unido el capital necesario para la empresa, volvió al país en enero de 1863, y agregó una condición que -sostuvo- se había pactado previamente con la Confederación: la cesión de una legua de tierra a lo largo del tendido de las vías, condición que fue incorporada como artículo 12° en el contrato que firmó con el Gobierno el 16 de marzo.

El gobierno concede a la Compañía, en plena propiedad, una legua de terreno a cada lado del camino en toda su extensión, comenzando a cuatro leguas de las estaciones Rosario y Córdoba, y una legua de cada una de las villas de San Gerónimo y Villa Nueva, por donde pasa el camino. Estas tierras son a más de las estipuladas en el artículo 3° siempre que aquellas no fueran comprendidas en éstas y son donadas a la Compañía en plena propiedad a condición de poblarlas. (Contrato entre el estado nacional y Guillermo Wheelwright, citado en Fernández Priotti, 2017 p.40)

¹⁰¹ Los cambios más relevantes son referidos a porcentajes de garantía, incorporación de plazos de ejecución, ramales futuros, etc. Notablemente desapareció la obligación de reservar un tercio de acciones a inversores argentinos. El artículo 12° transcrito menciona a Villa Nueva (hoy Villa María) y a San Gerónimo como sectores exceptuados de la cesión. Al momento no existía tal cosa como un San Gerónimo en la traza. Zalduendo (1975, p 291), supone que se hace referencia a Fraile Muerto (hoy Bell Ville) lo a la vez se confirma con la observación del croquis del Ing. Laberge (1867), en el cual se observa que la tira cedida se interrumpe sólo en estas localidades.

Respecto a la concesión gratuita por el Estado Nacional de la lonja contigua a las vías, se ha especulado que esta demanda de Wheelwright tuviera que ver con su origen estadounidense, por cuanto esa práctica se dio en los ferrocarriles “pioneros” de los Estados Unidos, con lo que el empresario habría reproducido en Argentina una práctica habitual que significaba una suerte de respaldo inmobiliario a un emprendimiento de riesgo. Sin embargo, la aplicación del *Land Grant* se generalizó en la práctica sólo a partir de la Pacific Railroad Act de 1862 (White, 2011). En cambio, se hace evidente a partir de la reiterada mención en las asambleas de la Central Argentine Railway Company Ltd, que el caso que se tomó como referencia fue el del Illinois Central Railroad, tanto en la concesión de tierras como en el proceso de colonización subsiguiente (Martinez de San Vicente, 1995).

Por otra parte, es evidente por las condiciones establecidas en el contrato, que el Estado Nacional aceptaba esta cesión, y se embarcaba en el largo proceso de adquisición de los predios haciendo expreso cargo a la empresa de empeñarse en su poblamiento. En tanto, para la empresa, se verifica que la obtención de las tierras contiguas al tendido constituyó una garantía adicional respetable - al menos, como publicidad para reclutar inversores- a juzgar por cómo lo publicó la empresa, de manera destacada y en negritas, en impresos de presentación de la compañía publicado en el Reino Unido.



Cesión de tierras al FCCA.

Fragmento del levantamiento del Ing. Laberge - 1867

Colección cartográfica del Museo Histórico Provincial de Rosario “Dr. Julio Marc”

Es preciso destacar que la concesión de las dos leguas contiguas apareció exclusivamente en el contrato de la traza inicial FCCA y no se extendió a ninguno de los ramales que incorporó posteriormente, ni se repitió para ningún otro ferrocarril que operó en la región pampeana. En todos los otros casos las empresas debieron negociar con la provincia

o adquirir a privados los terrenos necesarios para vías, estaciones y depósitos, con lo cual el caso del tendido inicial del Central Argentino constituye un caso único¹⁰².

Los trabajos de construcción del ferrocarril se iniciaron en Rosario el 20 de abril de 1863, con un acto en el que estuvo presente el propio presidente Mitre, si bien el movimiento de suelo arrancó efectivamente el 7 de mayo, respetando prácticamente sin variantes el proyecto de la traza realizado por Campbell nueve años antes.

Mientras en Londres se había avanzado en la constitución de la Central Argentine Railway Company Ltd., empresa madre del Central Argentino, el Estado se abocó a la engorrosa tarea de adquirir los terrenos privados que atravesaría el ferrocarril, los que fueron expropiados o permutados por terrenos públicos para luego transferirlos a la empresa¹⁰³. Este complejo proceso, además del irregular flujo de fondos para las obras, la falta completa de infraestructura portuaria en Rosario para la descarga de insumos necesarios para llevar adelante las obras y la prolongada indefinición por parte del Estado Nacional¹⁰⁴ sobre la trocha que la empresa debía emplear en el tendido, retrasaron el desarrollo de los trabajos que fueron inaugurándose por tramos: Rosario- Tortugas (114km), el 1º de mayo de 1866 y Tortugas - Fraile Muerto (Bell Ville) (82km) el 1 de septiembre del mismo año. En este punto se produjo una paralización temporaria, con lo que el tramo siguiente Fraile Muerto – Villa María (58km) fue librado al servicio recién un año después, el 1º de septiembre de 1867.

Los siguientes 69 km se concretaron en dos tramos, en agosto y septiembre de 1869, cuando las vías se habilitaron hasta Oncativo. El tramo final hasta Córdoba, de 73 km, se inauguró en tres etapas, completándose finalmente el recorrido el 18 de mayo de 1870.

Así, la construcción de los 400 kilómetros previstos le llevó a la compañía poco más de siete años, resultando en un promedio de avance de apenas 57 kilómetros por año. En gran

¹⁰² El Ferro Carril Oeste Santafesino, que se menciona más adelante, obtuvo de la Provincia una extensa superficie de tierras como compensación a la inversión, pero la manera en que se le otorgó y especialmente el sitio -alejado del tendido- constituye un caso totalmente diferente, tal como fue diferente la vinculación entre el negocio de la colonización y el transporte ferroviario impulsado por su creador. Es de destacar que, en el análisis sobre la relación entre ferrocarril y colonización agrícola publicado en 1917, Miguel J. Cárcano lamenta que -salvo el caso del FCCA- “La venta de tierras a precio fijo y la colonización a los costados de las vías férreas nunca se ha intentado sistemáticamente como concepto y obra de gobierno”. (Cárcano, M. 1917 p. 146)

¹⁰³ Sólo en los primeros 90 km del trayecto las tierras correspondían a 52 propietarios. Al inaugurarse la primera sección de vías, buena parte de los terrenos sobre los que circulaba el tren eran todavía propiedad particular (San Vicente, p. 128). Los gobiernos provinciales quedaron a cargo de la gestión de la adquisición y posterior transferencia al estado nacional terrenos concedidos al ferrocarril. Aún a fines de 1868 aparecen en los diarios locales avisos convocando a los propietarios a presentarse a negociar con la Comisión constituida al efecto.

¹⁰⁴ Para facilitar las operaciones la empresa debió construir sus propios muelles, destinados a la descarga de los elementos llegados para la construcción de la línea. La conclusión de las obras del muelle se anunció en la prensa el 2 de diciembre, pero en el mismo artículo se expresa que aún no se han instalado la grúa para mover los rieles a recibirse. (El Ferrocarril 02/12/63).

medida los riesgos del territorio atravesado por las vías, más que los accidentes geográficos, fueron responsables de la demora, riesgos que se hacen patentes en que aún en octubre de 1866, dos meses después de inaugurado el servicio a la Estación Fraile Muerto, un establecimiento de colonos ingleses asentado a poca distancia de esta fue atacado por un malón con el resultado de tres muertos y dos heridos¹⁰⁵

Cuando los trabajos de tendido estaban próximos a concluirse, el FCCA contrató a William Perkins¹⁰⁶ como Superintendente del Departamento de Tierras, quien en 1869 viajó a Europa a reclutar colonos para la Colonia Bernstadt (Estación Roldán). Perkins, periodista canadiense, había adquirido en 1863 el diario rosarino *La Patria*, al que había rebautizado como *El Ferrocarril* en apoyo explícito al proyecto de Weelwright. En 1863 había recorrido las colonias originales de la provincia, dando lugar a una serie de 15 artículos que se publicaron en su diario entre noviembre y diciembre, y que más tarde se editaron como un folleto que tuvo amplia difusión, lo que le valió que en 1864 fuera designado por el Presidente Mitre como miembro de la Comisión Promotora de la Inmigración de Rosario. En aquel viaje a la frontera norte de la provincia, Perkins tomó contacto con Carlos Beck, responsable de la colonización en San Carlos, cuya correspondencia aparece publicada recurrentemente en *El Ferrocarril* y a quien Perkins le requirió más tarde acercar colonos a los emprendimientos del FCCA.

Bajo la administración de Perkins, la política del departamento de Tierras del FCCA, fue poblar las colonias de una por vez. Así lo explica el inspector Wilcken en su informe:

De este modo cada Colonia nueva sería apoyada en todo sentido por la anterior, cuyo movimiento y antecedentes servirán indudablemente de ejemplo inmediato y perenne a aquella. De modo que, de Colonia en Colonia, la Empresa irá sembrándolas, puede decirse, hasta que toque con la última, también en el otro extremo de sus terrenos, a lo largo de la vía por ambos costados de esta. Tal es el principio adoptado para dar cumplimiento por su parte a la obligación del contrato. (Wilcken, 1872 p.147)

En primer término, cuando se efectivizó la compra de terrenos por el Estado para luego transferir al ferrocarril, la mensura realizada consideró la lonja de terreno a ceder en terreno

¹⁰⁵ El ataque dio lugar a un reclamo al embajador inglés, por la indefensión de un sitio supuestamente “treinta leguas en el interior de las fronteras”. Los colonos señalan que las fortificaciones al sur se habían desgarnecido “a causa de la guerra actual” (Foreign Office 118/121 p 118 citado en Fernández Priotti, op. Cit p. 89-90)

¹⁰⁶ Aparece indistintamente como William o Guillermo según sus funciones y ocupaciones.

santafesino como un tramo continuo, que con un ancho de 10.4 km se extendía virtualmente sin interrupciones a lo largo de la línea¹⁰⁷, abarcando en ambas provincias unas 340.000 hectáreas. En el tramo santafesino, la compañía subdividió esta lonja trazando una grilla homogénea formada por concesiones de las usuales 20 cuadras cuadradas, sin límites perceptibles entre las diversas colonias propuestas. Con este criterio, y aunque las estaciones se habían completado con anterioridad, se inició la colonización en Bernstadt¹⁰⁸ (1870) -que en su nombre refleja la preeminencia de colonos suizos- seguida luego por Carcarañá.

Luego de estas, siguió Cañada de Gómez, que la empresa del FCCA se propuso poblar por colonos ingleses; y Tortugas, destinada a colonos italianos. Posteriormente la tira se completó con la partición de Correa (antes Carcarañá Oeste), y la Sección Armstrong.

Puede observarse que, aunque en el fraccionamiento de la lonja entre Rosario y Córdoba en primera instancia la empresa asignó precios uniformes a todas las concesiones, sin importar la ubicación, características del suelo o proximidad a las vías, en el proceso de ocupación de sus colonias intentó implementar una diferenciación a partir de la nacionalidad de los colonos a radicar (Dócola, 1987).

La principal variante, respecto a las tres colonias fundacionales del centro provincial, es que la empresa ofreció desde el inicio la posibilidad de arrendamiento en lugar de la venta, dando además la opción de contratar dos concesiones a la vez. En los años iniciales, y dado lo favorable de las condiciones ofrecidas¹⁰⁹, la mayor parte de los colonos del FCCA prefirieron la opción del arriendo. Las obligaciones del colono respecto a la producción también presentaban un modelo diferente respecto a las colonias del centro provincial:

La administración compra los productos al precio más alto del mercado; pero el colono no tiene obligación alguna de darle preferencia; puede o no venderle, todo a su voluntad. Una vez en posesión de su concesión, el colono no puede perder el derecho a ella, sino por su propia voluntad. Las obligaciones del colono se reducen, a trabajar su tierra, pagar, según puede, en uno, dos, tres o cuatro años, lo que debe por los adelantos hechos, a cercar con zanja o de otra manera su concesión. (Wilcken, 1872 p.149)

¹⁰⁷ El criterio fue diferente en el sector cordobés, donde la Comisión Topográfica de la provincia subdividió los terrenos a ceder al FCCA en una sucesión de lotes contiguos más o menos rectangulares.

¹⁰⁸ Actualmente, Roldán.

¹⁰⁹ El precio inicial fue de 20 pesos fuertes/cuadra pagando el 10% al inicio, 15% al final del primer año y 25% los tres años siguientes. Para el arriendo se fijó 1 peso por cuadra al año, a pagar tras la cosecha y con la posibilidad de adquirir al precio original durante los primeros tres años. (Wilcken, p. 149)

Una diferencia notable, en cuanto al planeamiento espacial de las colonias del Ferro Carril Central Argentino fue que en el centro de cada una se proyectó desde el inicio un pueblo a desarrollarse en torno a la estación. Sin embargo, y repitiendo el proceso antes visto en las colonias del centro provincial, el primer asiento de los colonos fue en las propias concesiones, aprovechando las precarias casillas que de partida proveía la empresa, con lo que la consolidación de los pueblos tampoco fue inmediata (Martínez de San Vicente, 1995).



Las colonias y pueblos del FCCA – Plano de Carrasco

Fragmento del levantamiento de 1886, publicado por el Departamento Topográfico en 1888
 Colección cartográfica de la Biblioteca Nacional

Con la línea férrea a punto de arribar a Córdoba, en asamblea celebrada en Londres el 30 de marzo de 1870, la compañía argumentó la carencia de fondos para sostener la colonización, por lo que resolvió crear una sociedad paralela para este fin transfiriendo las tierras a la Central Argentine Land Company Ltd. (CALCo).¹¹⁰ Aunque la historiografía del siglo XX dedicada a los ferrocarriles de capital británico en general, y al FCCA en particular, han presentado la operación de colonización agraria emprendida en el tramo Rosario-Córdoba como un negocio financiero extraordinario, lo cierto es que los resultados de la compañía de tierras reflejaron importantes pérdidas en la primera década, y resultados magros en la década siguiente¹¹¹.

¹¹⁰ La nueva sociedad no tuvo un trámite fácil, por cuanto inicialmente el gobierno nacional no aprobó la transferencia. La ley 834 de octubre de 1876 autorizó al ejecutivo a aprobar los estatutos de la nueva compañía, aunque esto sólo se efectivizó en 1879

¹¹¹ Martínez de San Vicente, a partir de lo expresado en las asambleas de accionistas revisa los resultados informados por la compañía, que en general son negativos hasta mediados de la década de 1880 principalmente por el bajo retorno que significaba la proporción de lotes arrendados. A partir de 1886 se incrementan las ventas, las que se mantienen hasta 1889, en que la Central Argentine Land Company se transformó en la Argentine Land and Investment Company.

Vista en perspectiva, la posibilidad de arrendar las tierras desde el inicio del proceso de colonización y la ausencia de otra obligación para con la CALCo. respecto a la producción, permiten inferir que el principal interés de la empresa estaba en poblar -y así generar demanda para los servicios ferroviarios- más que en tomar partido a corto plazo del negocio inmobiliario. Esta preferencia parece reflejarse en las decisiones de las asambleas de la empresa, que continuó el esquema previsto a pesar de que se discutió la posibilidad de aplazar la colonización para especular con el alza del valor de la tierra.

La decisión de privilegiar la ocupación de la lonja se evidenció en que además de los pueblos proyectados para formarse en las colonias -tal cual el modelo del Illinois Central - la compañía propuso fundar una única “ciudad” en Carcarañá, para la que se propuso un destino industrial y en la que los terrenos se ofrecieron a título gratuito, tal como se anunció en uno de los artículos de las condiciones de colonización de Bernstadt

La compañía tiene la intención de fomentar una ciudad sobre el río, llamado “Carcarañá” a 32 millas inglesas de Rosario (10 leguas), cerca del puente del camino de hierro. Terrenos para edificar, de 50 pies de frente serán dados a los artesanos e industriales que quieran construir una buena casa de ladrillos cocidos o secos. (Fernandez Priotti, 2017 p. 181)

A pesar de estas facilidades ofrecidas a los posibles interesados, para el momento en que el inspector Wilcken reportó sobre la evolución de las colonias, los pueblos del FCCA eran aún proyecto, aunque el funcionario se entusiasmaba con la “condición especial y única” en que estos se desarrollarían en relación al propio ferrocarril y a las colonias en que se implantaban:

Una de las grandes ventajas que reportarán las provincias de Santa Fe y Córdoba por medio del Ferro Carril Central y la Compañía de tierras, es la de la formación de pueblos a lo largo de la vía. Cada estación estando destinada a ser el centro de una colonia o una población de dos, tres, cuatro o cinco mil almas, sin contar las que se establecerán fuera de las tierras de la Compañía, siempre en bastante proximidad de la vía férrea; atraerá comerciantes, artesanos y familias, viéndose formar bien pronto como por encanto hermosos pueblos delineados según los principios modernos de la ciencia en todo sentido, con anchas calles, espaciosas plazas y grandes bulevares. (Wilcken, 1872 p.149)

Wilcken imaginó en Bernstadt el ejemplo de cómo evolucionarán estos nuevos pueblos, “bajo la influencia y los medios que entrañan los ferrocarriles”, así informó que, aunque recién en 1870 se había vendido el primer lote urbano, para el momento de su informe en el pueblo existían 73 casas de material, una iglesia, además de la estación y los edificios de la administración, con lo que “en menos de dos años la Compañía ha dotado a la Provincia con un hermoso y floreciente pueblo aparte de los otros que está erigiendo”.

Sin embargo, el caso de Bernstadt era una excepción. Su proximidad con Rosario propició que el nuevo pueblo creciera como sitio de vacaciones. El mismo Wilcken resaltaba que familias rosarinas eligieron el sitio para “lindas casas de campo”, con lo que el nuevo pueblo devino “el San José de Flores de Rosario”¹¹². Como reflejaron las actas de la CALCo, analizadas por Martínez de San Vicente, mientras las colonias se consolidaban, el negocio de parcelas urbanas -y con esto la consolidación de los nuevos pueblos en el núcleo de las colonias ferroviarias- quedó postergado poco más de una década.

Como indicador de esta situación, los registros contables de la Compañía mostraron valores significativos correspondientes a la venta de solares urbanos recién a partir de 1882, con los mejores resultados recién al iniciarse el siglo XX¹¹³. Puede suponerse que este desfase evidencia que los colonos prefirieron asegurar las condiciones de producción de sus parcelas agrícolas antes de embarcarse a construir una casa en el pueblo, circunstancia que exigía una nueva inversión dado que el lote urbano se les vendía separadamente.

A falta de un procedimiento oficial establecido para la creación de los nuevos pueblos -inscripción formal de planos u otro trámite administrativo con fecha cierta- las actuales “fechas oficiales” de fundación no reflejan el proceso real de acreción poblacional y consolidación de los pueblos del Central Argentino¹¹⁴. Las fechas “oficiales” adoptadas para establecer la fundación de estas localidades se han tomado con criterios diversos: en los casos de Cañada de Gómez y Armstrong se adoptó la fecha en que la CALCo. puso en venta los lotes urbanos, para Correa se tomó la fecha de la construcción de la estación del FCCA, que reemplazó a la primitiva Carcarañá Oeste. En el caso de Roldán, la fecha adoptada es la del primer servicio ferroviario.

A pesar de estos diferentes criterios adoptados, las fechas reflejan con bastante aproximación la secuencia en que la empresa operó para impulsar la colonización de los

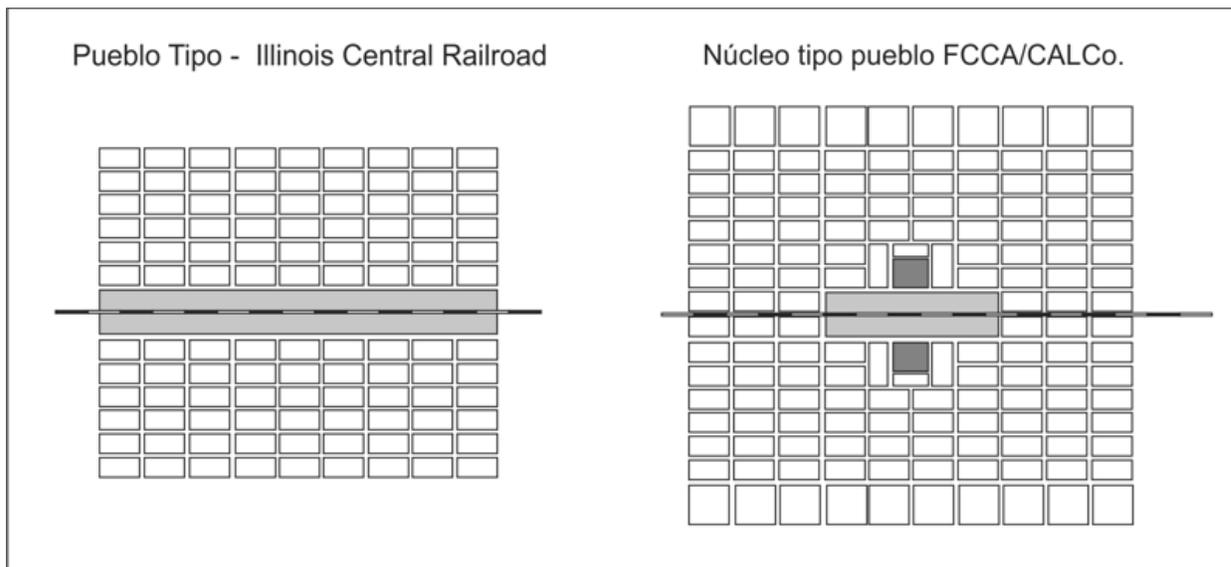
¹¹² Wilcken, op cit.p 155

¹¹³ Martínez de San Vicente, 1995, p 164.

¹¹⁴ La imprecisión para las “fechas oficiales” de fundación es característica de todos los pueblos santafesinos no surgidos de un decreto oficial, al menos hasta el momento en que se determinó la obligación de presentación formal de planos, en 1887. Igualmente, se han observado discrepancias entre este trámite y las fechas establecidas.

diversos sectores en que se dividió la franja concedida por el Estado, lo que no se hizo siguiendo el orden correspondiente a las sucesión de estaciones: Cañada de Gómez, 1866; Bernstadt (hoy Roldán), 1870; Carcarañá, 1870; San Jerónimo Sud, 1871; Correa 1875; y finalmente Armstrong el núcleo más alejado de Rosario, recién en 1882.

Aunque en estas localidades la venta o arriendo de solares y la promoción del pueblo no se realizó finalmente en la secuencia que la Compañía propuso inicialmente por, en todos los casos se mantuvo una estructuración caracterizada por la traza simultánea de la colonia, con la del núcleo urbano próximo a la estación.



Comparación entre los modelos urbanos del ICRR y el FCCA
 Redibujo de croquis y esquemas en Martínez de San Vicente (1995) pp.134 y 154-156

La observación del modelo espacial propuesto para los nuevos pueblos del FCCA reflejan que en la organización de estos se rompió con el damero regular tradicionalmente característico del proceso de creación de ciudad en América, heredado de las normas hispanas. Según la importancia asignada a cada nuevo pueblo, la empresa reservó un número de concesiones -siempre un número par- y en este espacio ubicó la traza del centro urbano que, en líneas generales, respondió a un modelo tipo. En este, el manzanero se caracterizó por organizarse en torno a la vía, que actúa como un eje de simetría.

Comparando el planteo de traza urbana modelo del Illinois Central con lo realizado por el FCCA, nuevamente es factible trazar un paralelo. En ambos, el esquema es fuertemente simétrico, y en ambos casos se plantean manzanas rectangulares, con el lado mayor paralelo a la dirección de las vías. También, en ambos casos se propone una calle más ancha enfrente uno de los lados del cuadro ferroviario, definiendo así la futura avenida principal, aunque el modelo del FCCA propone un terreno ferroviario más acotado e introduce una avenida

perpendicular al mismo, que lo vincula con los espacios que a ambos lados de la vía se reservan para los edificios públicos y plaza (Martínez de San Vicente, 1995). En el perímetro, el modelo local se cierra con una línea de manzanas completas, a diferencia de la trama compuesta de medias manzanas con un callejón intermedio.

Sin embargo, el modelo del FCCA no se aplicó en forma taxativa, más bien resultó una propuesta de organización espacial que se ajustó en cada caso particular.¹¹⁵ Así, en las localidades trazadas en el tramo santafesino el modelo se adaptó y se modificó en función de la escala propuesta para cada uno de los futuros pueblos y -probablemente- por factores surgidos de la operación ferroviaria, dando lugar en muchos casos al desplazamiento del eje transversal, con lo que en general se perdió uno de los ejes de simetría.

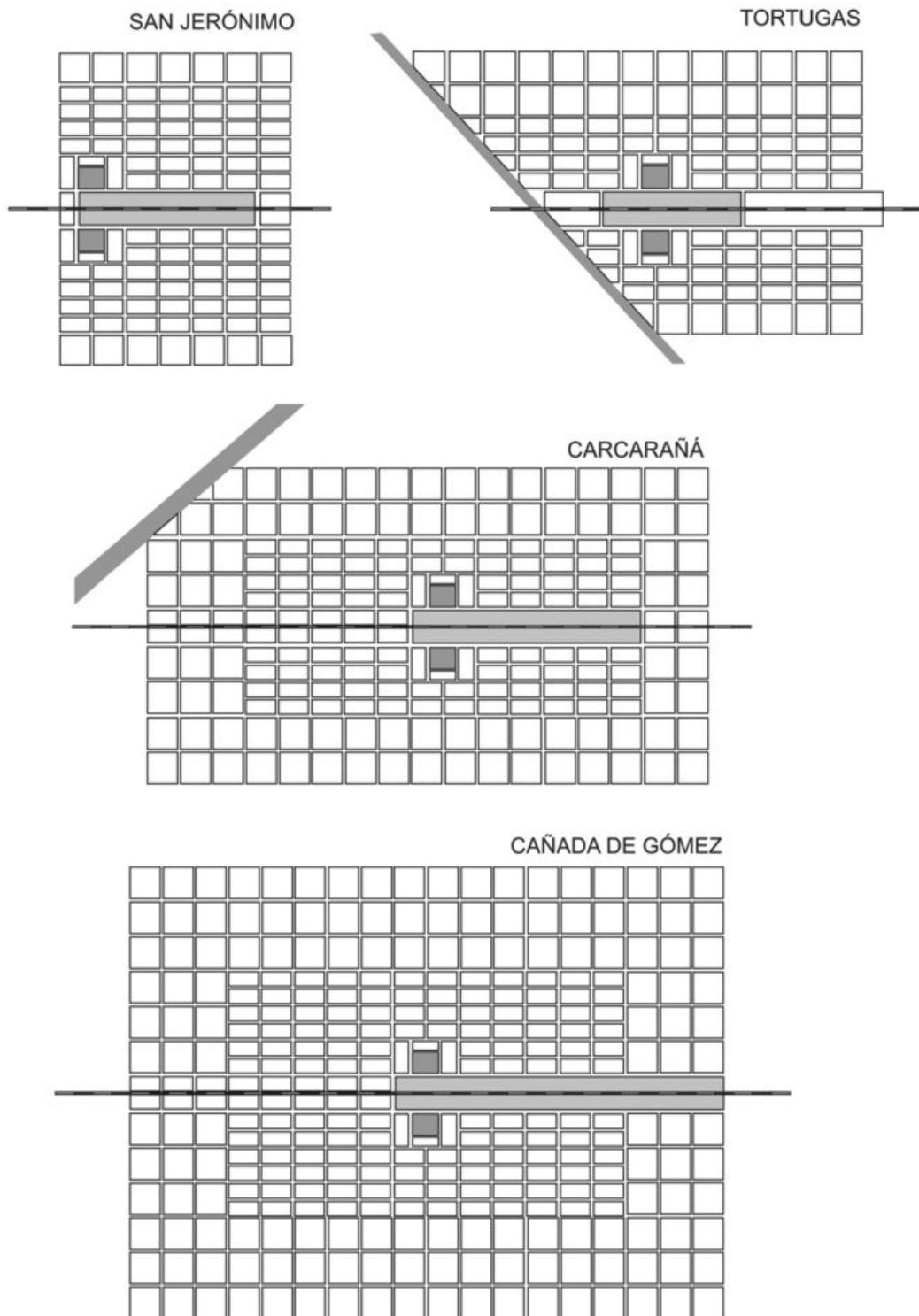
Hay dos características a resaltar, una, que al encontrarse con accidentes geográficos, como el río Carcarañá o el río Tortugas, la trama simplemente se truncó sin adaptarse al terreno; la segunda, que a pesar de la diferencia de escala entre los pueblos propuestos se reservaron siempre las dos pequeñas plazas, sin incorporar otros espacios públicos. A pesar de las diferencias entre las diversas plantas propuestas, es evidente la existencia de un modelo común, que toma como eje del pueblo a la vía y al cuadro de estación, planteando una marcada diferenciación del “centro”, mediante las proporciones del manzanero, la ubicación de la plaza y la asignación de espacios para edificios públicos, manteniéndose estos como una invariante.

Mientras las disparejas propuestas en la superficie del manzanero entre los distintos casos refuerzan la diferenciación proyectada de origen para su poblamiento y destino, fuera este pueblo agrícola o “ciudad industrial”, los elementos invariantes evidencian la unicidad de la gestión del FCCA/CALCo. tanto en proyecto de poblamiento de la lonja, como en la ocupación de las concesiones contiguas.

Debe remarcarse que el conjunto estación/colonia/pueblo que desarrolló el FCCA mediante su empresa subsidiaria de tierras, aunque suele asumirse como una tríada indivisible en todo el proceso de construcción de establecimientos urbanos en los espacios en los que floreció la colonización agrícola, constituye un caso único en el que la construcción del ferrocarril, que primero facilitó el acceso al territorio; el parcelamiento de colonias agrícolas; y la consolidación de nuevos centros urbanos se produjo a partir de un proyecto unificado de negocio.

¹¹⁵ De las localidades emplazadas a lo largo de la vía Rosario Córdoba, el modelo el esquema ideal con doble eje simetría aparece planteado en el plano de General Roca, en la provincia de Córdoba, y se lo observa reflejado en el plano catastral levantado en 1933 ya que como en el caso santafesino los pueblos del FCCA en territorio cordobés tampoco tuvieron trámite de inscripción fundacional.

Variantes sobre el tipo del FCCA



Planos esquemáticos de localidades del FFCA en territorio santafesino
Redibujo de croquis y esquemas en Martínez de San Vicente (1996) pp. 154-156

La colonia Wheelwright, sirve de perfecto contraejemplo. Ubicada entre las estaciones de Armstrong y Tortugas, a pesar de integrar la lonja concedida al FCCA, no fue impulsada por la CALCo, sino que los terrenos -4 leguas cuadradas desglosadas de la Sección Armstrong – fueron vendidas en bloque por la empresa al agrimensor Julián de Bustinza en 1881, quien impulsó una colonia agrícola como emprendimiento propio. El ferrocarril nunca habilitó una estación en el sitio, con lo que nunca prosperó un centro poblado y sus colonos terminaron radicando sus viviendas en el cercano pueblo Armstrong.

3.2. El modelo de colonias privadas en el centro y norte provincial, la expansión en el eje noreste. Colonias sin pueblos.

Entre 1864 y 1869, la provincia expandió su jurisdicción al norte, alcanzando aproximadamente la latitud 30°S. La extensión oficial de la provincia que alcanzaba los 12.000 km² en tiempos de Estanislao López, se había quintuplicado durante el gobierno de Mariano Cabal, llegando a los 57.000 km². [Ver Mapa AF5]

Aunque en los primeros años de la década el gobierno santafesino había promovido la partición de ejidos o distritos agrícolas, estos habían sido en áreas periféricas de los poblados existentes. Así en 1861 se creó una colonia indígena en torno a la reducción de Santa Rosa de Calchines; en 1864 se trazó el distrito agrícola de Bajo Hondo, al oeste de Rosario y el de Guadalupe, a las afueras de Santa Fe¹¹⁶.

En 1864, mediante un decreto del gobernador Oroño que en sus fundamentos expresaba como intención “la formación de centros de poblaciones agrícolas, donde el hombre pueda no solo adquirir los medios de subsistencia, sino la educación del trabajo que tanto dignifica y perfecciona” el gobierno provincial mandó a trazar un pueblo y chacras en el paraje San José de la Esquina¹¹⁷. El sitio se ubicaba a 4 leguas al sur del trazado del Central Argentino, y una legua del límite con Córdoba en el lugar donde desde un siglo antes se levantaba la posta de la Esquina, en el antiguo Camino Real del Oeste.

¹¹⁶ El proceso se continuó en 1867 con Colonia Corondina, como ejido rural del pueblo de Coronda.

¹¹⁷ Consta en PSFRO, 1864. p 32

El decreto, que concedía gratuitamente los terrenos a quienes se instalaran, incluyó una novedad: podía solicitarse, además de un lote agrícola, un terreno en el nuevo pueblo proyectado. En este caso, el solicitante tenía la obligación de construir en él su vivienda.

El caso de San José de la Esquina es de interés, no solo porque por primera vez desde 1824 el gobierno provincial dispuso oficialmente la fundación un pueblo, sino porque en el mismo la política oficial retomó la relación entre lo urbano y lo rural, que se había abandonado en los casos de las colonias fundacionales; tanto más, en la descripción del conjunto notablemente, se emplea la expresión “pueblo y ejido”.

El decreto referido al trazado de San José de la Esquina mantuvo la excepción de prestar servicio militar a los habitantes, tal como se había garantizado a los inmigrantes que se establecieron en Esperanza y San Carlos, y agregó otra novedad al exceptuar por cinco años a los habitantes de tributar contribución directa, patentes y todo otro impuesto personal.

A la fundación de este pueblo, se sumó al año siguiente la rectificación de la traza de Santa Rosa de Calchines, y el trazado “del ejido correspondiente” dividiendo “quintas de diez cuadras y suertes de chacras de veinte”. Igual que en el caso de San José de la Esquina, los lotes ubicados en el pueblo se concedieron gratuitamente a condición de realizar mejoras y construir un “rancho habitación”¹¹⁸. No se dio fundamentación para estos decretos, ni se ha podido ubicar un debate que sustente lo expresando en ellos, pero se hace evidente que apareció en las autoridades provinciales una marcada voluntad de consolidar centros poblados y en torno a estos, espacios de cultivo¹¹⁹. En el caso de San José de la Esquina, esto se hizo en un sitio fronterizo donde desde décadas antes había funcionado una posta “de frontera”, y en Santa Rosa de Calchines, en el sitio de una antigua reducción y donde poco antes se había autorizado levantar una colonia indígena.

En 1863, cuando la situación en Esperanza se había estabilizado, y San Carlos evolucionaba aceleradamente, el gobierno provincial retomó la iniciativa colonizadora dando nuevo impulso al proceso a través de contratos con diversos agentes, que prometieron el desarrollo de nuevas colonias, ahora en dos sectores definidos: el centro oeste del entonces departamento La Capital, y el sur del Departamento San José, sobre la costa del Paraná.

¹¹⁸ En ambos casos se requiere además cercar el lote, excavar “pozo de balde” y plantar frutales.

¹¹⁹ Como antecedente directo, por decreto del gobernador Cullen de fecha 19/05/1862 se declararon “terrenos de pan llevar”, es decir con destino agrícola, una legua en torno al pueblo de San Lorenzo. Un mes más tarde, por ley se declaró de utilidad pública para su expropiación una franja entre san Lorenzo y Rosario, que debía subdividirse en quintas o chacras. (PSFRO 1862 -1863, p. 34 y 37)

El más ambicioso de estos contratos se firmó con Werner & Cía, de Frankfurt, agencia que se comprometió a traer 10.000 familias, a establecerse en colonias de 200 familias¹²⁰. El contrato preveía reservar un “centro de población” en el que se asignarían lotes gratuitos, y donde los colonos debían establecer su vivienda¹²¹. El acuerdo con Werner, si bien no fructificó, evidencia un notable cambio respecto a la negociación con Aaron Castellanos, no solo al hacer mención a nuevos pueblos sino al incorporar la previsión para la construcción de edificios públicos, y considerar la reserva de un terreno para pastoreo, dándole a unos y al otro el carácter de “municipal”.

Repitiendo la experiencia de instalar colonias como consolidación de la ocupación territorial, entre 1864 y 1868 el gobierno autorizó un grupo de emprendimientos de colonización privada, esta vez bien al norte de la capital, en el entonces departamento San José y en consonancia con la nueva línea de frontera: San Javier -fundada por Wilcken y Vernet- en 1864; Helvecia, fundada por Teófilo Romang (1865); California por William Tandy Moore y Alexander Mac Lean (1866); Cayastá por Jean-Baptiste de Tessieres-Boisbertrand; Colonia Francesa por Alexandre Couvert y Colonia Galesa, impulsada por William Davies (1867). En 1868, sobre la nueva línea de frontera pero alejada de la ribera, fue autorizada la colonia San Justo, impulsada por Mariano Cabal.

San Javier¹²² fue creada por decreto en 1864, que autorizó a Guillermo Wilcken y a Carlos Vernet a establecer una colonia “agrícola y pastoril”. El Gobierno les cedió a los promotores los terrenos en forma gratuita, pero a la vez estableció la obligación de entregar las concesiones a los colonos también gratuitamente. En el decreto de cesión no se hizo ninguna especificación sobre centro poblado, pero en cambio la provincia se comprometió a procurar la habilitación de un puerto, haciendo evidente el interés en sostener un nuevo eje colonizador, sobre la costa del tramo navegable del río San Javier.

Los nuevos establecimientos que se crearon en este sector ejemplifican la naturaleza diversa de intereses que impulsaron la radicación de esta segunda generación de colonias: Teófilo Romang¹²³ había llegado de Suiza en 1860 y se había establecido en Esperanza

¹²⁰ Debe tenerse en consideración lo ambicioso del programa colonizador acordado con Werner & Cia, que considerando 200 familias por colonia hubiera significado 50 nuevas colonias en 10 años.

¹²¹ Consta en PSFRO 1862-1863, p. 93

¹²² La colonia aparece mencionada también como San Javier al Norte, por encontrarse más al norte del sitio del antiguo pueblo y reducción jesuítico.

¹²³ El verdadero nombre de Romang era Peter Wingeyer, quien -perseguido por la justicia- durante la travesía a Argentina asumió la identidad de un connacional suizo fallecido en viaje. (Stahelin, K Ein Stück Schweiz in Argentinien, Argauer Zeitung 24/05/2014)

primero, y luego en San Carlos. En 1865 fundó la colonia Helvecia con colonos suizos protestantes, que reclutó de la colonia de Beck y Herzog (Bonaudo y Sonzogni, 2000). La colonia Cayastá, próxima a ésta, fue impulsada por Tessieres-Boissbertrand quien se estableció con un grupo de colonos suizos de religión católica también escindidos de San Carlos¹²⁴. Estas tempranas secesiones ponen en evidencia las rispideces religiosas que en última instancia fueron definitivos en la posterior división de San Carlos.

Mas al norte de Helvecia, en el lugar conocido como Pájaro Blanco, sitio de la antigua reducción jesuítica de San Javier, por iniciativa de Alexandre Couvert se estableció una colonia francesa destinada a colonos que no habían podido adquirir concesiones en Esperanza, aunque el proyecto se frustró en poco tiempo. El contrato con el fundador fue revocado por la Provincia en 1879, ya que no había logrado interesados para poblar las 91 concesiones. La Colonia Galesa fue otro ejemplo de reubicación de colonos, en este caso de un grupo que abandonó las colonias del río Chubut, decepcionado por sucesivas cosechas fracasadas y asentándose en un espacio gestionado por William Davies.

California, por su parte, fue un caso excepcional. Se conformó por solicitud de un grupo de treinta emigrados norteamericanos, todos de la recién derrotada Confederación. Reclutados en Rosario por Guillermo Perkins, participaron en una expedición al sector de chaco santafesino conocido como El Rey, luego adquirieron una franja en Pájaro Blanco contigua a colonia San Javier, que se dividió en suertes de estancia de dos leguas cuadradas entre las trece familias involucradas. La posterior disgregación, y el abandono de las colonias galesa, francesa y norteamericana, en favor de la consolidación posterior de otras colonias del norte santafesino es un fenómeno apenas conocido¹²⁵. San Justo -notable por ser un emprendimiento privado del propio gobernador- debió abandonarse en 1871 a causa de la hostilidad permanente de los indios que asediaron a sus escasos 250 colonos¹²⁶.

La fundación y poblamiento de la colonia Alejandra (1870) por la empresa londinense Thomson, Bonar & Co, en la que se trazó el pueblo Santa Catalina¹²⁷, fue el último

¹²⁴ Tessieres-Boisbertrand fue el primer juez de paz de la colonia San Carlos. Dimitió por una disputa suscitada en torno a la creación del Tiro Suizo, en el que supuso la intención de conformar una milicia. (Kaufmann, 1982 p.9)

¹²⁵ La secuencia aquí descrita se reconstruye a partir del fichaje realizado por Djenderedjian, Bearzotti, Martiren (2010), la comparación de registros catastrales y textos de memorialistas locales.

¹²⁶ San Justo fue refundada en 1881, y aunque esta debería ser considerada la fecha efectiva de la creación de la localidad los registros oficiales sostienen la de la empresa fallida.

¹²⁷ Hoy, localidad de Alejandra, departamento San Javier. El nombre original de la colonia, "Alexandra" se debe a Alejandra de Dinamarca, esposa de Eduardo VII. Una característica diferencial de la colonia es que las concesiones trazadas eran de 100 acres, o 25 cuadradas cuadradas (41,25 hectáreas)

emprendimiento de la década sobre el eje de la costa norte constituyéndose en una avanzada más allá de la línea de frontera, en espacios que para entonces estaban en el espacio del Gran Chaco.

Aunque Helvecia y Cayastá¹²⁸ consideraban en su distribución espacial la reserva para levantar un centro poblado, no se ha podido ubicar planimetrías originales de la Colonia Francesa. En el caso de la Colonia Galesa, nunca se llegó a mensurar y sólo en 1878 se fraccionaron los terrenos a los colonos que permanecían en el sitio. California, en cambio, ni siquiera reunía las características de una colonia agrícola, siendo el reparto del área adquirida en suertes de estancia, de unas 5.000 hectáreas cada una, repartidas entre los participantes de la expedición fundadora.

Para 1865, la intención de extender la colonización a la vera de ríos que se suponían eras factibles de ser empleados para la navegación, dio lugar a la firma de un contrato de colonización entre el gobierno provincial y el empresario Esteban Rams y Rubert, quien propuso avanzar en la exploración del Salado, y establecer colonias con dos mil familias, incluyendo la posibilidad de ubicar familias de indígenas reducidos. Evidentemente el gobierno provincial reconoció la dificultad de la empresa, puesto que le otorgó un plazo de ocho años para completar el poblamiento, un término inusualmente largo¹²⁹.

En junio de 1866 el gobernador Oroño logró la sanción por la Cámara de representantes de la provincia de la ley que disponía destinar una amplia lonja de la costa del Paraná para recibir colonización espontánea. La ley ya no hablaba de colonias agrícolas, sino que explicitaba que se crearían pueblos, asignando a cada uno 16 leguas cuadradas, dentro de los que se trazaría el sector poblado con lotes de 50 x 50 varas, y en torno a este, primero suertes de chacra de veinte cuerdas cuadradas y luego suertes de estancia de 5000 varas por lado. Notablemente, los terrenos urbanos como las chacras se debían entregar gratis, y sólo se venderían las suertes de estancia, a un plazo de un año.

Para entonces, la radicación en la provincia de un número importante de inmigrantes protestantes había dado lugar a un problema que pareció presentar un escollo al desarrollo futuro de la población de las colonias, en razón de la oposición de los curas católicos a bendecir matrimonios mixtos. A raíz de esta situación, ya en 1867 la legislatura provincial aprobó la ley de matrimonio civil, que fue una iniciativa pionera en el país¹³⁰, a la que el

¹²⁸ En el caso de Cayastá la ubicación del pueblo era separado de las concesiones, un kilómetro al norte.

¹²⁹ CDLTP, 1867 p. 69

¹³⁰ A nivel nacional el matrimonio civil se instituyó por ley 2.393, sancionada el 12 de noviembre de 1889. Así, el régimen provincial lo antecedió 22 años.

gobernador Oroño defendió como necesaria para asegurar el progreso de las colonias. (Gianello, 1966). La ley declaró indisoluble, y válido aún sin consagración religiosa, el casamiento celebrado por jueces civiles o presidentes de municipios.

Un factor ajeno a la realidad provincial produjo, entretanto, un cambio notable para la economía santafesina en general y la producción de las colonias en particular. En abril de 1865 Paraguay inició hostilidades contra la República Argentina, dando lugar a una prolongada campaña que se extendió -para las fuerzas nacionales- hasta la toma de Asunción ocurrida en enero de 1869.

Tomando partido de la sólida red de transporte operando servicios de carretas y galeras desarrollada desde tiempos de la Confederación, Rosario se constituyó en base logística¹³¹ para abastecer las operaciones militares, y a través de su puerto se embarcaron tropas, ganado y provisiones necesarias para mantener la línea de suministros, vinculando la demanda extraordinaria del ejército con la creciente oferta de producción de las colonias (Hora 2010). Como resultado, para 1870 el puerto rosarino, a pesar de la precariedad de sus muelles, quintuplicó su volumen de operación.

DEPARTAMENTO	C. CONFEDERAL 1857	C. NACIONAL 1869	INC. INTERCENSAL
La Capital	11.209	21.392	89,48%
Rosario	22.751	49.492	117,53%
San Gerónimo	4.838	11.448	136,62%
San José	2.463	6.785	175,39%
Total provincial	41.261	89.117	115,98%

Elaboración propia a partir de datos del Censo Confederal de 1857 y del Censo Nacional de 1869

La inmigración entre tanto, gracias a la tarea de los agentes en el exterior, se había convertido en un fenómeno constante. Aún no significaba grandes cantidades en términos absolutos, pero dada la exigua condición inicial de población santafesina comenzaba a tener impacto en términos relativos. Las cifras del Primer Censo Nacional reflejan este cambio poblacional, que por primera vez puede referenciarse con un recuento previo realizado sistemáticamente, tal el relevamiento del Censo Confederal de 1857. En 12 años la población provincial se duplicó, aunque en este cambio sorprende comprobar que el peso de la migración interna fue prácticamente dos veces el de la inmigración extranjera, con el 29.80% contra el 16.88% del total.

La observación detallada de los números por departamento vertidos en las planillas del Primer Censo Nacional, no obstante, evidencian que en el entonces departamento La Capital

¹³¹ Debe tenerse en cuenta en este sentido que el gobierno nacional contrató en abril de 1869 el tendido telegráfico entre Rosario y Corrientes precisamente para asistir a las comunicaciones militares. (Regini, 2011 p.82)

donde al momento del censo se desarrollan las colonias fundacionales y los distritos agrícolas, el porcentaje de inmigrantes extranjeros (26.37%) superaba largamente a los migrantes internos (18.32%).

DEPARTAMENTO	Total Censo 1869	Santafesinos	%	Otras provincias	%	Extranjeros	%
La Capital	21.392	11.817	55,30	3.924	18,32	5.641	26,37
Rosario	49.492	24.333	49,17	18.042	35,45	7.117	15,38
San Gerónimo	11.448	6.876	60,06	3.822	33,38	750	6,56
San José	6.785	5.381	79,31	760	11,20	644	9,49
Total provincial	89.117	48.407	53,32	26.558	29,80	14.152	16,88

Elaboración propia a partir de datos del Censo Nacional de 1869

El departamento Rosario, con un 18.32% de extranjeros reflejó el crecimiento de la ciudad portuaria y mercantil, donde se había radicado además el grueso del personal extranjero arribado al país para emplearse en las obras ferroviarias del Central Argentino.

Observando el detalle de la composición demográfica de las colonias para la época, a partir de la descripción de la población realizada por el inspector Wilcken en 1872, en base a datos de 1869, 1870 y 1871, se puede verificar que la importante migración interna recibida por Santa Fe en la década previa no se había asentado en estos nuevos emprendimientos:

Colonia	Total habitantes	Argentinos	%	Extranjeros	%
Candelaria	332	31	9,35	301	90,65
Cavour	169	67	39,65	102	60,35
Cayastá	302	27	9,00	275	91,00
Esperanza	1.856	243	13,00	1.613	87,00
Franck	162	0	0,00	162	100,00
Grütly	49	0	0,00	49	100,00
Helvecia	800	131	16,35	669	83,65
Humbolt	685	7	1,00	678	99,00
Las Tunas	244	4	1,63	240	98,37
San Agustín	437	156	35,00	281	65,00
San Carlos	1.992	305	15,30	1.687	84,70
San Gerónimo	958	16	1,67	942	98,33

Elaboración propia a partir del Informe Wilcken (1872)

Si bien el inspector no aportó datos completos ni homogéneos de todas las colonias visitadas, puede observarse que sólo en dos casos la presencia de colonos argentinos era significativa con valores superiores al 35%. Uno es Colonia Cavour, con casi el 40% y el otro es San Agustín con el 35%.

En Esperanza, donde ya para 1869 debían registrarse un buen número de niños y adolescentes nacidos en estas colonias, el porcentaje de argentinos apenas alcanzaba el 13%.

Al contrario, había dos emprendimientos sin ningún ciudadano nativo, y tres donde apenas llegaban al 1 o 2%. Las colonias del FCCA, donde Wilcken dio el número de familias en lugar de habitantes, los resultados fueron análogos:

Colonia	Total familias	Argentinas	%	Extranjeras	%
Bernstadt	269	36	13,32	233	86,68
Cañada de Gómez	67	30	44,77	37	55,23
Carcarañá	85	6	7,97	79	92,03

Elaboración propia a partir del Informe Wilcken (1872)

Los migrantes internos, en tanto se destacan porcentualmente en los departamentos Rosario y San Gerónimo, donde para entonces, se habían sumado al trabajo rural en los establecimientos de la zona de Coronda, Rosario, y en el sur provincial, particularmente a partir de la expansión de la cría de ovinos con su mayor demanda de mano de obra (Cortes Conde, 1998; Frid, 2010).

Para mediados de la década de 1860, la combinación de la continua llegada de inmigrantes en busca de tierras para establecerse, y la demanda sostenida para los productos agrícolas resultaron en que, mientras al sur se fraccionaba la lonja del FCCA, en el centro provincial se amplió aceleradamente el proceso de colonización, en torno a las tres colonias fundacionales. [Ver Mapa C2]

A pesar de la ausencia de medios de transporte adecuados, de caminos establecidos, y con la posibilidad de navegar el salado constituyendo todavía una incógnita, se establecieron las colonias Las Tunas, Emilia (1868); Cavour, Franck, Grütly, Humboldt¹³², Santa María, (1869); San Agustín y Sauce (1870).

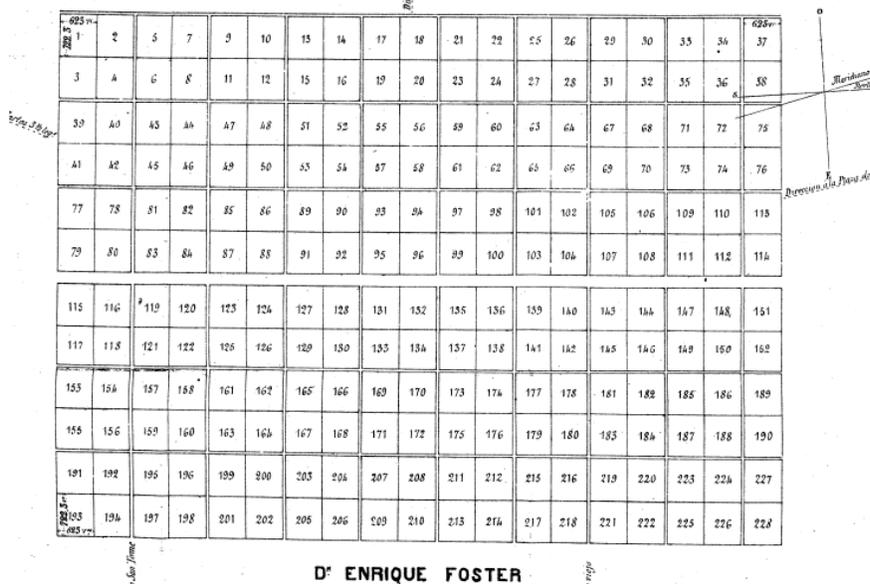
Estos nuevos emprendimientos constituyen los primeros ejemplos de colonización completamente privada, puesto que todos ellos se organizaron a partir de terrenos de propiedad de particulares adquiridos *ad hoc*, subdivididos y vendidos como concesiones¹³³ a través de un esquema de pagos prefijado o al mejor postor, un esquema que hizo innecesaria la existencia de una Administración Centralizada, aunque en estos casos se constituyó una administración dedicada a comercializar las cosechas. (Williams, 1998).

¹³² En el mismo año que Humboldt se agregó una extensión a la colonia, conocida como Humboldt Chico. A los efectos del proceso estudiado en el presente y dada la proximidad temporal entre ambos tramos se las considera como una unidad.

¹³³ En este momento el uso del término “concesión” pierde sentido, por cuanto el lote ya no se concede al colono, sino que en todas las operaciones media una compraventa.

PLANO DE LA COLONIA FRANCK

COLONIA CULLEN



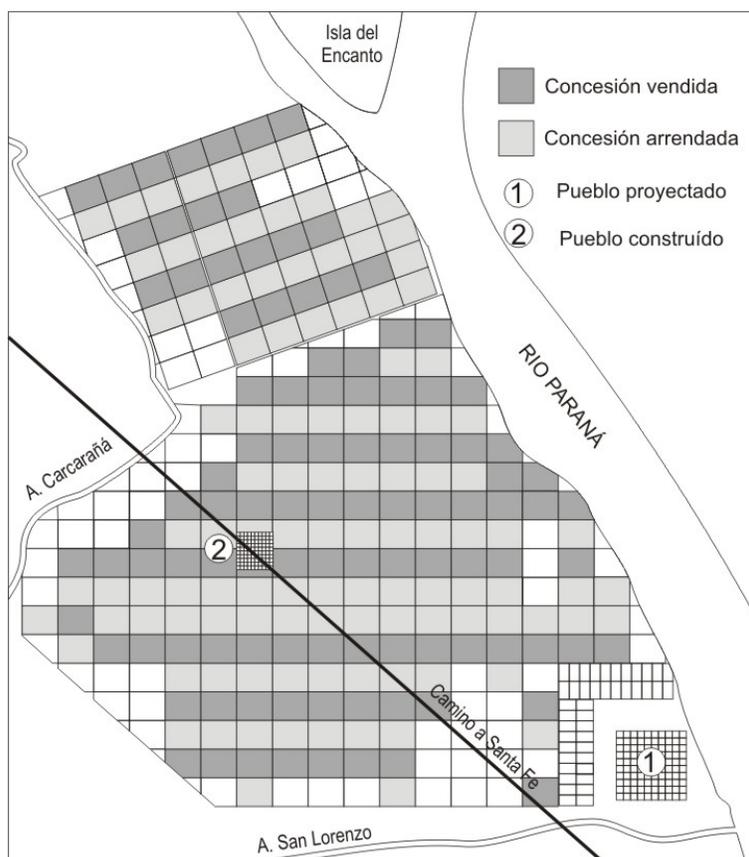
Croquis de Colonia Franck (1869)
Distribución de concesiones. En Wilcken (1872) p. 64

Emilia es un ejemplo claro de este destino completamente agrícola: el área total de la colonia, próxima a las 10.000 hectáreas en un predio rectangular, se subdividió en las usuales concesiones de 20 cuadras cuadradas agrupadas de a 4, con calles perimetrales entre estos grupos y sin ningún espacio de reserva. Franck repitió el mismo esquema, con apenas un esbozo de “calle ancha” dividiendo dos secciones, sin la menor traza de manzanero urbano o reserva de espacio para conformar un pueblo. Humboldt aportó una innovación, por cuanto presentó no una sino dos “calles anchas” que separaban cuatro secciones.

Aisladas de estos núcleos descriptos, en el sur del departamento San Jerónimo aparecieron dos colonias que merecen observarse, aunque por muy diferentes motivos. Una era la Colonia Germania (1870) impulsada por el Cónsul alemán en Buenos Aires, Frederick Nordenholz. Dividida en 60 concesiones de inusuales 50 cuadras cuadradas, presentaba una característica singular, ya que en la misma se admitía únicamente a colonos del norte de Europa¹³⁴ (Wilcken, p 185).

¹³⁴ Al momento del informe Wilcken, los colonos eran mayormente de nacionalidad dinamarquesa y alemana, además de una familia sueca, una inglesa y una suiza

La otra, creada también en 1870 y en el mismo departamento, fue Jesús María¹³⁵. El emprendimiento impulsado por José María Cullen, abarcaba casi 12.000 hectáreas, sobre la ribera del río Paraná y propuso una novedad en cuanto al acceso a la tierra: de las 500 concesiones, una mitad se ofreció para la venta y la otra se ofreció en arriendo a los compradores de las primeras. Así, las ventas se realizaron del modo usual, pero se le reservó al colono el lote contiguo para alquilar, y además se le aseguró la prioridad en caso de optar por su compra. El sistema facilitó a los colonos trabajar inmediatamente una superficie superior a las usuales 20 cuadras cuadradas, y les permitió aumentar la inversión a medida que mejoraran sus ingresos.



Croquis de Colonia Jesús María (1870)

Ocupación de concesiones a 1874. Redibujo propio de original en Dócola (1987)

Otra disposición innovadora en Jesús María fue que se obligaba a los colonos a aportar un porcentaje para asegurar la construcción de los edificios públicos del pueblo proyectado,

¹³⁵ La creación de Jesús María refleja el problema de datación de emprendimientos de colonización ejecutados sin presentación de planos ni habilitación oficial. Si bien los registros oficiales actuales señalan que la misma se inició en 1868, el reconocimiento de la misma y del pueblo proyectado recién es de 1871. El inspector Wilken, en tanto la señala como creada en 1870. Parece razonable adoptar 1870 como fecha de creación de la colonia, en tanto como se expone en el texto, el pueblo actual -Timbúes- no se constituyó hasta 1875.

al que se le reservó un espacio en el extremo sur de la Colonia. Sin embargo, este no progresó en el sitio previsto y en cambio se desarrolló en una concesión cuyo propietario compitió con el empresario colonizador fraccionando su propio lote agrícola como lotes urbanos, lo que sucedió alrededor de 1875 dando origen a Timbúes (Dóccola, 1987)¹³⁶.

Para 1870, aunque el total de las colonias santafesinas había superado las treinta, y se habían trazado además cuatro distritos agrícolas próximos a los pueblos existentes, el número de núcleos urbanos oficialmente contabilizados en el Primer Censo Nacional, apenas alcanzaba a seis: Santa Fe, Esperanza, Coronda, Rosario, San Lorenzo y Villa Constitución, los que en el informe censal aparecen agrupados como “ciudades, villas y pueblos”. En esta categorización aparecen sitios con poblaciones tan exiguas como la de Esperanza que totalizaba entonces 344 habitantes¹³⁷. Se hace evidente que todos los otros pueblos mencionados en la creación de colonias, como en las iniciativas de poblamiento de frontera impulsadas por la provincia existían únicamente en las intenciones. Resulta que, durante años,

los pueblos son nombrados tanto a nivel del discurso institucional, como en el discurso gráfico, pero salvo excepciones no se verifican acciones para verificar dicha construcción. Nombrándolos en cierto modo se garante su existencia, se los hace presentes (Dócola, 1897).

Esta dualidad entre existencia real y existencia virtual explica que, paradójicamente, los actuales registros provinciales indiquen que entre 1853 y 1870 los pueblos fundados en la provincia alcanzan los 29, un número próximo al de las colonias creadas en ese lapso, que fueron 32. A partir de estos registros, se hace evidente que la mayor parte de las localidades surgidas en el período -más allá de su fecha real de consolidación, que en este lapso es a todas luces muy difícil de precisar- tienen origen en el fenómeno de colonización agrícola, ya sea a través de emprendimientos de gestión pública provincial o nacional, de gestión privada, o por iniciativa del FCCA.

¹³⁶ En el emplazamiento original previsto para Jesús María, se trazó en 1889 el pueblo Linda Vista o Kirktown, actual Puerto General San Marín.

¹³⁷ Según el censo la población de estas localidades era: Santa Fe (10.670 habitantes), Esperanza (344), Coronda (1.245) Rosario (23.169) San Lorenzo 1.367) y Villa Constitución (610 habitantes), con lo que totalizaba 37.405 personas, o el 42% del total provincial.

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC (*)	INICIO SERVICIO
Santa Fe	1573	FO	FCPaC	1885
Coronda	1664	FO	PCPSF	1892
Rosario	1750	A	FCCA	1866
San José del Rincón	1750	FO	FCPSF	1892
San Lorenzo	1750	A	FCBAR	1886
Santo Tomé	1770	A	FCPSF	1892
San Jerónimo del Sauce	1825	FO	S/S	--
Esperanza	1853	C	FCPaC	1885
San Carlos Centro	1858	C	FCPSF	1891
San Carlos Sud	1858	C	FCPSF	1891
San Jerónimo Norte	1858	C	S/S	--
Villa Constitución	1858	FP	FCGSSF&C	1890
Santa Rosa de Calchines	1861	A	S/S	--
Helvecia	1864	C	S/S	--
San José de la Esquina	1864	F	FCBAR	1887
Cañada de Gómez	1866	CFCA	FCCA	1866
Cululú	1866	C	FCCN	1910
San Javier	1866	C	S/S	--
Cayastá	1867	C	S/S	--
Esteban Rams	1867	C	FCCN	1891
Las Tunas	1867	C	FCPSF	1886
San Carlos Norte	1868	C	FCPSF	1886
Humboldt	1868	C	FCPSF	1885
San Justo	1868	C	FCPSF	1885
Colonia Cavour	1869	C	S/S	--
Grutly	1869	C	FCPSF	1885
Santa María Centro	1869	C	S/S	--
Santa María Norte	1869	C	S/S	--
Alejandra	1870	C	S/S	--
Carcarañá	1870	CFCA	FCCA	1871
Emilia	1870	C	FCPSF	1885
Franck	1870	C	FCPaC	1885
Roldán	1870	CFCA	FCCA	1866
San Agustín	1870	C	FCBAR	1890
San Martín Norte	1870	C	S/S	--
Tortugas	1870	CFCA	FCCA	1866

A: Acreción	FCCA Central Argentino
C: Colonia Agrícola	FCPaC Provincial a las Colonias
CFCA: Colonia del FCCA	FCPSF Provincial de Santa Fe
CN: Colonia Nacional	FCBAR I Buenos Aires y Rosario
FO: Fundación Oficial	FCGSSF&C Gran Sur de Santa Fe & Córdoba
FP: Fundación Privada	FCCN Central Norte
PFEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	
En negrita, las localidades identificadas en el Primer Censo Nacional	

Fundación de localidades 1573/1870

Elaboración propia, en base a registros de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

También, se aprecia -aún en esta pequeña muestra- que no todas las colonias evolucionaron con la cristalización de un pueblo. Y, aún más, contrastando los núcleos poblados surgidos en etapa con la información sobre la instalación de los ferrocarriles, que se desarrollará más adelante, surge un detalle de interés en el hecho que, de las 29 localidades

surgidas en el período, buena parte será luego alcanzados por el tren, aunque un tercio de estos nuevos pueblos evolucionará a pesar de no contar nunca con servicios ferroviarios.

El proceso en que se basó la expansión de la colonización en este período, fue principalmente la enajenación de tierras públicas. En efecto, para el gobierno santafesino, permanentemente carente de fondos la venta de tierras se transformó en fuente de recursos para la administración. En mayo y octubre de 1855 se llamó a subasta de terrenos para “atender urgencias del erario público”; en tanto en repetidas ocasiones se autorizó la venta de tierras para destinar los fondos a obras o deudas específicas o para reunir determinada suma de dinero¹³⁸.

Indirectamente, fue también el método empleado para solventar la expropiación de terrenos afectados a la lonja concedida al FCCA, ya que en marzo de 1863 se autorizó por ley a la provincia a ceder al estado nacional los terrenos necesarios para compensar a los propietarios afectados, los que comprendieron 183.5 leguas cuadradas (450.000 hectáreas, aproximadamente) ubicadas al oeste del entonces departamento La Capital y sobre la frontera norte, terrenos que se vendieron en remate público por cuenta del Comisionado Nacional para la Expropiación de Tierras del Ferrocarril Central¹³⁹.

Con la venta de terrenos fiscales convertida en habitual, una ley sancionada el 27 de septiembre de 1865 dispuso que toda venta de tierra pública debía hacerse a condición de poblarla¹⁴⁰. La enajenación de tierras fiscales fue evidentemente un proceso poco prolijo, a la luz de la gran cantidad de leyes y decretos dictados sobre el tema a partir de 1853, entre las que se observan frecuentes anulaciones, revocatorias y repetidos llamados a acreditar títulos¹⁴¹, donde no faltó la venta de tierras ajenas, o incluso el falseamiento de operaciones

¹³⁸ Una ley del 24 de julio de 1863 autorizó la venta de 4 leguas cuadradas para mejoras al colegio de la Concepción (CLDTP 1867, p 33). El 15 de septiembre de 1864 se autorizó el remate de tierras públicas hasta 70.000 pesos bolivianos (Ibid. P.38). La ley autorizando la construcción del edificio para la Municipalidad de Coronda estableció la venta en remate público de un “área que fuera lo bastante a completar la suma” requerida. (Ibid. P.47), en tanto en septiembre de 1865 se dispuso la venta de solares en San Lorenzo para solventar la reforma de la escuela. Por el mismo camino se financió la construcción de edificios públicos en Esperanza (ibid. P.78)

¹³⁹ Subasta realizada en Rosario el 20, 21 y 22/12/1866 (El Ferrocarril, 15/12/1866)

¹⁴⁰ Véase CLDTP, 1867 p. 51.

¹⁴¹ Las sucesivas normas provinciales para la venta o cesión de tierras a partir de 1853 constituyen un tema de interés que merece un estudio específico que permita dilucidar el proceso de transferencia de tierras públicas. Para el presente trabajo se han consultado los registros oficiales de leyes y decretos del período y la compilación de leyes ordenada por la Provincia en 1867 sobre el tema, probablemente con el propósito de clarificar el marco legal en la materia. El propósito específico de rastrear las transacciones requeriría complementarse por el pormenorizado estudio de los cambios de dominio de las fracciones transferidas, lo que puede realizarse sólo a partir de julio de 1863 cuando se reglamentó la creación del Registro General, tarea que excede largamente el propósito del presente trabajo.

de colonización, a juzgar por la imposición a los escribanos intervinientes en las transacciones de tierras estatales, de la exigencia de verificar el poblamiento mediante una certificación emitida por el juez de paz del sitio¹⁴².

El acelerado pasaje de la condición de tierras públicas a manos privadas y, casi inmediatamente a colonia agrícola, resultó así desde 1865 una condición impuesta por ley, a la vez que la proliferación de interesados en la adquisición de estos terrenos prefigura un fuerte interés en desarrollar la actividad de la colonización como un negocio de tierras, basado en la adquisición de terrenos de propiedad fiscal, para fraccionarlos y venderlos a plazos como concesiones agrícolas.

Merece observarse quienes aparecen promoviendo estas nuevas colonias del centro provincial: Gessler había sido empleado y representante de Carlos Beck, en tanto Wollenweider era el agrónomo que la Sociedad de Colonización Suiza Santa Fe había puesto a cargo de la granja Modelo en San Carlos. En conjunto administraron la colonia de Beck & Herzog, en tanto Vollenweider actuó como liquidador de la compañía hasta 1873 (Gschwind, 1989).

La colonia Grütly fue iniciativa de Gessler, en terrenos adquiridos a José María Cullen, quien la sazón había ocupado el cargo de gobernador de la Provincia 1854-56, y era integrante de una de las familias tradicionales de la minúscula elite santafesina. Cabal, como se ha dicho, fue gobernador de la Provincia, entre 1868 y 1871 con lo cual sus emprendimientos de colonización se iniciaron mientras se encontraba en ejercicio del cargo. En tanto, las tierras propiedad de Foster, donde se fraccionaron las colonias Franck y Las Tunas habían sido adquiridas al fisco a bajo precio poco antes de la fundación de San Jerónimo.

La repetida aparición de figuras de la política local - Cullen o Cabal, ambos gobernadores; e incluso el propio Foster, miembro de la Comisión de Inmigración- como primeros propietarios de las fracciones, parecen sugerir ciertas facilidades obtenidas para la adquisición de tierras para poblamiento, las que sólo recientemente habían sido agregadas a la soberanía provincial en el proceso de expansión de fronteras.

La dinámica de transformación de tierras públicas a colonias, y especialmente la naturaleza de los creadores de las colonias de este período, mayormente ajenos a la sociedad santafesina, algunos de ellos inmigrantes recientes y varios vinculados a las colonias iniciales, permite observar que en el período de la expansión de la colonización agrícola santafesina - en lo que denomino aquí la Segunda Generación de Colonias- esta no tiene vinculación con la producción ganadera, ni con terratenientes que desplazan la producción de ganado para dar

¹⁴² Ley del 15 de octubre de 1857 (CLDTP 1867, p 22)

lugar a los colonos, sino que más bien se presenta como una oportunidad de lucrar con el parcelamiento del suelo, que se adquiere a la Provincia y se vende a plazos a los nuevos ocupantes; mientras tanto y una vez orientado el caudal migratorio por los agentes contratados en el exterior, continuaban llegando a Santa Fe un flujo continuo -aunque no siempre regular- de migrantes europeos, que mantuvieron sostenida la demanda para adquirir pequeñas fracciones agrícolas.

3.3. Nuevo impulso colonizador. Incentivo impositivo y Colonias Nacionales

En las postrimerías de la guerra de la Triple Alianza, el brote de fiebre amarilla que golpeó con dureza a Rosario en 1870 y a Buenos Aires en 1871 ocasionó el cierre temporal de los puertos de ultramar y con esto un estancamiento en el ingreso de inmigrantes. Las cifras del movimiento migratorio total compiladas por Devoto (2009) permiten observar que entre 1869 y 1871 los totales cayeron a valores similares a los de la década previa.

Luego de una ligera recuperación en los dos años siguientes, la crisis de 1873 ocasionó un nuevo descenso en la llegada de migrantes europeos. El proceso retomó una curva creciente a partir de la sanción de la Ley Nacional de Inmigración y Colonización, que reemplazó las Comisiones de Inmigración locales con la creación del Departamento General de Inmigración, dependencia que sistematizó y centralizó la recepción de los recién llegados, su alojamiento temporario, organizó oficinas de trabajo y gestionó pasajes gratuitos para desplazarlos al interior, convirtiendo lo que antes eran esfuerzos dispersos en “un conjunto orgánico bajo control del Estado” (Devoto, 2009).

La evolución poblacional de las colonias permite suponer que, a pesar de la reducción global del flujo migratorio, las mismas continuaron siendo un punto focal para el arribo de los recién llegados. Así en 1871, quizás para mantener el *pull* migratorio y contrarrestar el descenso del número de inmigrantes, la provincia agregó un nuevo estímulo, mediante la ley sancionada el 9 de agosto que dispuso para las colonias a establecerse la excepción del pago de contribución directa por cinco años - beneficio reducido a tres años en sectores definidos de los departamentos Rosario, Capital y San José – a la vez que extendió la exención de impuestos a las colonias existentes que no hubieran tenido un beneficio similar al momento de su constitución.

Al mantenerse la disposición que permitía la venta de terrenos públicos con la condición de poblarlos¹⁴³ se reforzaba el impulso para el proceso de enajenación de tierras fiscales, agregando el beneficio adicional de que las parcelas a vender no serían gravadas por impuestos provinciales.

Los años que siguen, hasta 1880, además de completarse la organización de las colonias en la franja del FCCA, que consolidó el proceso de ocupación y de conformación de los pueblos previstos en torno a cada estación de la línea, se produjo la expansión de los emprendimientos colonizadores básicamente en los mismos sectores que en la década previa: el centro del departamento la Capital, multiplicando la colonización en torno al núcleo original y el eje costero norte hacia el chaco santafesino. En tanto, comenzó a esbozarse un nuevo foco en el centro sur del departamento San Jerónimo; en el todavía extenso departamento Rosario, se concretaron dos nuevas colonias próximas a Candelaria. En el sur provincial, sólo se agregó la aislada colonia Teodelina¹⁴⁴, sobre el límite con Buenos Aires, impulsada por Diego de Alvear en 1875. [Ver mapa C3]

Teodelina se trazó prácticamente sobre el límite sur santafesino de 1869, en el extremo oeste de una fracción de 108 leguas cuadradas de tierras fiscales que Alvear adquirió al gobierno con la condición de reservar una fracción para la colonización. De acuerdo a la fecha de fundación, esta colonia es quizás el primer emprendimiento en que se advierte el involucramiento directo de un actor con fuertes vínculos en la sociedad porteña.

Notablemente, en momentos en que en las tierras del sur provincial se expandía la floreciente explotación ovina, el contrato que suscribió con la provincia determinaba la obligación para Alvear de dedicar las tierras no colonizadas a la “industria pastoril”. En la siguiente década, tras la muerte de Diego, sus herederos expandieron la colonización fraccionando esta propiedad con diversos emprendimientos.

En las colonias establecidas en el eje costero norte se evidenció el involucramiento directo del Gobierno Nacional en la expansión de fronteras, a través de la fundación de dos emprendimientos: Reconquista (1872) y Avellaneda (1879), ubicadas más allá del límite provincial de entonces. Estas “Colonias Nacionales” fueron consecuencia de la campaña militar iniciada en 1870 por el Ejército para consolidar el territorio al norte de la provincia.

El Estado Nacional además impulsó la ocupación del noreste mediante la cesión de tierras para nuevos emprendimientos privados, tales como Colonia Ocampo (1879, 44.000 ha)

¹⁴³ ley del 22/9/1865 - CLDTP, 1867 p. 51

¹⁴⁴ Teodelina o Teodolina, en documentos de época. La colonia fue bautizada en homenaje a Teodelina Fernandez Coronel (1832-1909), esposa de Diego de Alvear. La operación se formalizó por contrato entre Diego de Alvear y el gobierno provincial el 1/10/68, y la escritura se inscribió el 7/5/1869

encarada por el cónsul peruano en Buenos Aires, y la extensa Colonia Florencia (1876, 51.000ha) creada por el extravagante y acaudalado británico Edward Martin Langworthy sobre el paralelo que resultó luego en frontera definitiva entre la provincia y el Chaco.

En el centro del departamento La Capital, en lo que todavía podía leerse como un anillo exterior respecto al núcleo original, se constituyeron las colonias Gessler, Oroño (1871); Pujato (1872), Carlota, Larrechea, Lubary, Nueva Italia, Matilde, Pujol, Rivadavia, (1875); Pilar, Nuevo Torino y San José (1876). Nuevamente los fundadores de estos emprendimientos fueron funcionarios de la política provincial -como Nicasio Oroño- o emprendedores que asumieron directamente la colonización como negocio, tal como sucedió con el agrimensor Julian Bustinza o el suizo Santiago Denner, quien ya había intervenido en el trazado de Humboldt y Grütly. Un caso peculiar es el de Carlota, mencionado previamente, que surgió como expansión hacia el norte de la exitosa colonia San Carlos y donde se ubicó el tercer núcleo urbano surgido de esta colonia.

En el mismo período se dio la creación de un grupo de nuevas colonias, en una ubicación satélite respecto al núcleo inicial, tal el caso de Sol de Mayo y Providencia al norte, y San Martín (1874) y Colonia Argentina (1878) algo más al oeste. Mientras la Compañía de Tierras del Central Argentino impulsó las colonias de Cañada de Gómez, Armstrong y Tortugas, en la misma lonja Bustinza promovió la colonia Wheelwright, ya mencionada.

Delineando un nuevo espacio de colonización inmediatamente al norte de la lonja del FCCA, probablemente tomando partido de la facilidad de fletes que significó la proximidad al servicio ferroviario, en el departamento San Jerónimo aparecieron las colonias Aldao, San Genaro -originalmente Caridad- (1873); Bustinza (1874); Amistad, Santa Teresa (1875); Germania (s/d)¹⁴⁵, Largaña, y Constanza o Caracciolo (1880).

En esta década se puede observar por primera vez, incluso en los equívocos registros oficiales, un desfase entre fundación de pueblos y fundación de colonias: mientras en algunas de las nuevas colonias los pueblos se fechan como contemporáneos (San Martín de las Escobas, Gessler, Pujato Norte, Pilar Nuevo Torino, Florencia), en la realidad recién comenzaban a cristalizar los pueblos de las colonias del FCCA fundadas en la década previa, lo mismo que en los casos examinados de Candelaria, Jesús María, o Emilia en el centro provincial.

Mientras algunas de las nuevas colonias no dieron lugar a pueblo alguno, y otras debieron esperar hasta la llegada del ferrocarril para aglutinar un núcleo poblado, se observa por primera vez desde 1853 la fundación de pueblos surgidos sin una colonia previa, como

¹⁴⁵ En el caso de Germania no se ha podido ubicar la fecha precisa de colonización, sin embargo aparece trazada en los diagramas del Informe del Inspector Wilcken

los casos de Gobernador Crespo, o Las Toscas, que como puestos militares antecedieron a las colonias homónimas; o aún el caso de Funes, que fue fundado por un particular aprovechando la proximidad de la Estación Ávila del FCCA establecida 12 años antes, un esquema que antecede a decena de casos análogos que se multiplicarán en la siguiente década.

El cuadro siguiente, que muestra las localidades con fecha de fundación oficial establecida entre 1871 y 1880, permite observar que, de este grupo de 25 núcleos urbanos, prácticamente el 80% será alcanzado luego por el ferrocarril, marcando una diferencia notable con los pueblos de la década anterior, a pesar que en el caso de tres localidades norteñas llegará recién en 1930 más allá del término temporal propuesto para este trabajo.

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC (*)	INICIO SERVICIO
San Jerónimo Sud	1871	CFCA	FCCA	1871
Gessler	1872	C	PCFSF	1891
Pujato Norte	1872	C	S/S	--
Reconquista	1872	CN	FCPSF	1913
Casilda	1873	C	FCOS	1883
Romang	1873	C	S/S	--
San Genaro / San Jenaro Norte	1873	C	FCCC	1890
Timbúes	1874	C	FCPSF	1892
Avellaneda	1875	CN	FCPSF	1913
Correa	1875	CFCA	FCCA	1871
Funes	1875	FPEF	FCCA	1863
Nuevo Torino	1875	C	S/S	--
Pilar	1875	C	FCPSF	1886
Teodelina	1875	C	BAP	1900
Totoras	1875	C	FCCC	1886
Felicia	1877	C	S/S	--
Colonia Durán	1878	C	S/S	--
Villa Ocampo	1878	C	FCPSF	1930
Bustinza	1879	C	S/S	--
Matilde	1879	C	FCBAR	1883
Pujato	1879	C	FCOS	1883
El Sombrero	1880	C	FCPSF	1930
Gobernador Crespo	1880	FF	FCPSF	1889
Las Toscas	1880	FF	FCPSF	1930
San Martín de las Escobas	1880	C	FCBAR	1890

A: Acreción	FCCA Central Argentino
C: Colonia Agrícola	FCPaC Provincial a las Colonias
CFCA: Colonia del FCCA	FCPSF Provincial de Santa Fe
CN: Colonia Nacional	FCBAR I Buenos Aires y Rosario
FO: Fundación Oficial	FCGSSF&C Gran Sur de Santa Fe &
FP: Fundación Privada	Córdoba
FF: Fortín	FCCN Central Norte
FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	

Fundación de localidades 1871/1880

Elaboración propia, en base a registros de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

En los casos de localidades impulsadas por el FCCA, la creación de la estación fue anterior o simultánea a la del pueblo, ratificando -como en el caso de Funes- que el FCCA fue el agente precursor a la creación de localidades dentro de su corredor. En todos los otros casos de pueblos servidos por el tren surgidos en esta década, el ferrocarril se instaló cuando los poblados estaban empezando a condensar, con lo cual la estación y su cuadro actuó como elemento de peso para acelerar el proceso de conformación de un núcleo urbano. Para aclarar este concepto, merece observarse en este período en particular no se aprecia ningún caso de acreción poblacional que, en torno a una estación ferroviaria, diera lugar en forma espontánea a la formación de un pueblo.

La dinámica poblacional y productiva de las colonias en estos años no está suficientemente documentada, sin embargo, el informe del inspector de colonias Victor Bouchard, elevado al Ministerio de Gobierno provincial en 1882 brinda datos útiles para corroborar la evolución de los mismos en los años inmediatamente anteriores. Particularmente es de interés para observar que, salvo casos particulares¹⁴⁶, sigue predominando abrumadoramente la población extranjera. Sólo la Colonia Argentina tiene todos sus colonos nativos, en cambio trece de las colonias tienen su población integrada por un 100% de inmigrantes. El cuadro siguiente, elaborado a partir del informe Bouchard permite no solo observar el aumento de colonias¹⁴⁷ sino apreciar la evolución de aquellas mencionadas en el informe Wilcken diez años antes.

Bouchard, quien remarcó que en su informe se dedicó particular atención en corregir datos exagerados o erróneos de informes anteriores, aportó un dato de particular interés sobre la producción de trigo de las colonias, cuantificándola en 156.000 toneladas, con un rinde promedio de 8 ½ fanegas por cuadra cuadrada. Con ese dato, estimó que para 1883 descontando el consumo local, el excedente exportable era de 116.000 toneladas (674.213 fanegas). El trabajo de las colonias estaba convirtiendo a la Provincia en prominente productora de cereales.

¹⁴⁶ Cayastacito y San Javier con 87. 96% y 90% de argentinos respectivamente son inicialmente colonias indígenas. Teodelina (78%) probablemente refleja la composición original de su población, por peones de la cría ovina.

¹⁴⁷ El informe advierte que falta completar datos sobre colonias que no respondieron a su requerimiento. Se mencionan si en el informe distritos agrícolas próximos a localidades, los que no se volcaron al cuadro por cuanto estos terminaron incluidos en áreas urbana y son ajenos al fenómeno de creación de nuevos centros poblados.

Colonia	Total habitantes	Familias	Argentinos	%	Extranjeros	%
Alejandra	274	68	7	10,29	61	89,71
Aurelia	109	20	1	5,00	19	95,00
Argentina	296	44	44	100,00	0	0,00
Aurelia	312	43	0	0,00	43	100,00
Bella Italia	65	9	0	0,00	9	100,00
Bustinza	593	112	13	11,61	99	88,39
California	110	22	1	4,55	21	95,45
Candelaria	1.044	247	38	15,38	209	84,62
Cañada de Gómez	952	133	7	5,26	126	94,74
Carcarañá	716	160	20	12,50	140	87,50
Cavour	473	104	10	10,00	94	90,00
Cayastá	305	47	4	8,51	43	91,49
Cayastacito	497	108	95	87,96	13	12,04
Clodomira	728	81	16	19,75	65	80,25
Corondina	312	52	10	19,23	42	80,77
Emilia	551	90	15	16,67	75	83,33
Esperanza	4.000	665	2.000	50,00	2.000	50,00
Francesa	165	33	0	0,00	33	100,00
Franck	596	87	0	0,00	87	100,00
Felicia	459	77	1	1,30	76	98,70
General Sarmiento	15	3	0	0,00	3	100,00
Germania	130	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Gesseler	533	60	0	0,00	60	100,00
Grütly	236	30	2	6,67	28	93,33
Guadalupe	522	69	8	11,59	61	88,41
Helvecia	1.413	415	292	70,36	123	29,64
Humbolt	776	174	18	10,34	156	89,66
Humbolt Chico	109	20	1	5,00	19	95,00
Iriondo	461	108	29	26,85	79	73,15
Jesus María	1.071	149	34	22,82	115	77,18
Larrechea	164	36	3	8,33	33	91,67
Larguía	356	53	1	1,89	52	98,11
Las Tunas	529	88	0	0,00	88	100,00
Matilde	828	92	4	4,35	88	95,65
Nueva	246	38	0	0,00	38	100,00
Nuevo Torino	490	65	0	0,00	65	100,00
Oroño	433	47	5	10,64	42	89,36
Piquete	230	38	9	23,68	29	76,32
Pilar	s/d	214	6	2,80	208	97,20
Pujato	324	56	3	5,30	53	94,70
Pujol	206	34	8	23,53	26	76,47
Progreso	287	53	6	11,32	47	88,68
Rafaela	63	11	0	0,00	11	100,00
Reconquista	543	91	10	10,99	81	89,01
Rivadavia	125	30	0	0,00	100	100,00
Roldán	1.000	180	77	42,78	103	57,22
Romang	555	158	28	17,72	130	82,28
San Agustín	1.073	s/d	340	31,70	733	68,30
San Carlos	3.785	756	95	12,57	661	87,43
San Genaro	146	30	10	33,33	20	66,67
San Javier	1.203	240	217	90,42	23	9,58
San José	312	46	0	0,00	46	100,00
San Justo	90	19	6	31,58	13	68,42
San Jerónimo Norte	800	136	4	2,94	132	97,06
San Jerónimo Sud	484	76	13	17,11	63	82,89
S. Martín de las Esc	452	93	23	24,73	70	75,27
Santa María	1.550	310	6	1,94	304	98,06
Santa Teresa	457	70	4	5,71	66	94,29
Sauce y Lubary	507	89	16	17,98	73	82,02
Sol de Mayo	71	17	0	0,00	17	100,00
Susana	538	90	0	0,00	90	100,00
Teodelina	563	132	103	78,03	29	21,97

Elaboración propia a partir del Informe Bouchard (1882)

Los porcentajes se calculan sobre el número de familias salvo en los grisados, que es sobre el total de habitantes

3.4. Colonia, ferrocarril y exportación: Carlos Casado y el FCOS.

Con el FCCA en etapa de construcción, y sus colonias ya en proceso de venta y arriendo, el español Carlos Casado del Alisal inició uno de los emprendimientos particulares más ambiciosos de los acometidos en el territorio santafesino. Aunque su colonia Candelaria fue similar en su origen a las colonias privadas del centro provincial, su evolución posterior permite observar una analogía con las del Central Argentino, en razón de la concepción de la misma como una operación integrada de colonización, poblamiento y fomento agrícola. La habilidad comercial de Casado, dio lugar a que su colonia tomara ventaja respecto a las del FCCA en instrumentar la primera exportación de trigo de la Argentina, realizada en 1878.

Llegado a Rosario en 1857, Casado estableció una casa bancaria que progresó aceleradamente en los años de la Guerra del Paraguay, otorgando préstamos y financiando a los proveedores del Ejército, un negocio que vendió al Banco de Londres en 1867. Designado tesorero del directorio provisional del Ferrocarril Central Argentino en 1864, Casado logró, además, posicionamiento social por casamiento en 1865 con Ramona Sastre, hija de Marcos Sastre (Dalla Corte, 2009)

Poco después de la venta de su banco, adquirió acciones y derechos sobre una propiedad de Mariano Grandoli, una fracción de 10.000 hectáreas próxima a la lonja concedida al FCCA, que adquirió definitivamente en 1869 donde inició una colonia que denominó Candelaria. Aunque la fecha exacta de creación de esta no está documentada, la colonia Candelaria aparece descrita en el informe del inspector Wilcken, quien dató la fundación en 1870 con la llegada de colonos ingleses¹⁴⁸. Su superficie se subdividió en concesiones agrícolas de 25 hectáreas (lados de 500m), agrupadas de a cuatro, y para el momento del informe, estaba poblada por 95 familias que ocupaban 324 concesiones. Wilcken describió a Candelaria como “cosmopolita por excelencia”, dado que registraba colonos italianos, franceses, españoles, alemanes, suizos, ingleses, belgas, y argentinos.

En julio 1872 Casado adquirió una fracción contigua de unas 5.000 hectáreas, ampliando un 30% la superficie del emprendimiento. El acelerado crecimiento de Candelaria y el hábil manejo comercial de su creador se refleja en que en septiembre del mismo año se exportó a España un cargamento de 152 toneladas de harina, obtenida de trigo cultivado en el

¹⁴⁸ El informe del Inspector de Colonias señala que debido al cierre del puerto de Rosario por la epidemia de fiebre amarilla de 1870 se postergó la llegada de colonos “de manera que puede decirse con propiedad que la verdadera fecha de fundación data de 1871” (Wilcken, p. 195)

sitio. En noviembre la colonia quedó enlazada con Rosario por un servicio diario de diligencias, que daba servicio de pasajeros y correspondencia.

Entre tanto el propietario había sido designado por el gobernador Servando Bayo para organizar y presidir el Banco Provincial¹⁴⁹, a pesar de lo cual mantenía el manejo de sus emprendimientos privados. Así, aprovechando la recalada en el puerto de Rosario de seis barcos que habían llegado con un cargamento de azúcar cubana, negoció que los mismos transportaran hasta el Reino Unido una carga de trigo cosechado en Candelaria, a su cuenta y riesgo. El transporte de la carga desde el sitio de producción se hizo por carretas hasta la estación Carcarañá del FCCA, y desde allí a los muelles que el propio Casado operaba en el puerto de Rosario, en sociedad con su primo José Chávarri. El trigo, que se despachó de Rosario sin tener comprador, fue finalmente colocado en Liverpool por el agente del empresario, constituyéndose en la primera exportación de trigo argentino.

La operación dio lugar a otro de los innovadores emprendimientos de Casado. En 1881 fundó con Robert Hope, Henry Coffin, Tomas Thomas y otros, la Sociedad Graneros del Rosario, que construyó y puso en marcha el primer elevador de puerto de todo el país, instalación que contaba con operación enteramente mecanizada¹⁵⁰. El elevador de la empresa no solo significó un salto tecnológico en el proceso de recepción, acopio, embolsado y embarque de cereal¹⁵¹, sino que como señalan Djenderedjian, Bearzotti y Martirén (2010) inauguró una nueva forma de negocio a partir del empleo del cereal almacenado como garantía crediticia.

La colonia Candelaria presentó un cambio significativo en su organización espacial respecto a todos los casos anteriores. Aunque la subdivisión en sí presentaba como siempre la división del suelo en parcelas idénticas, el plano trazado por el agrimensor Julián Bustinza se dividía en tres secciones diferenciadas.

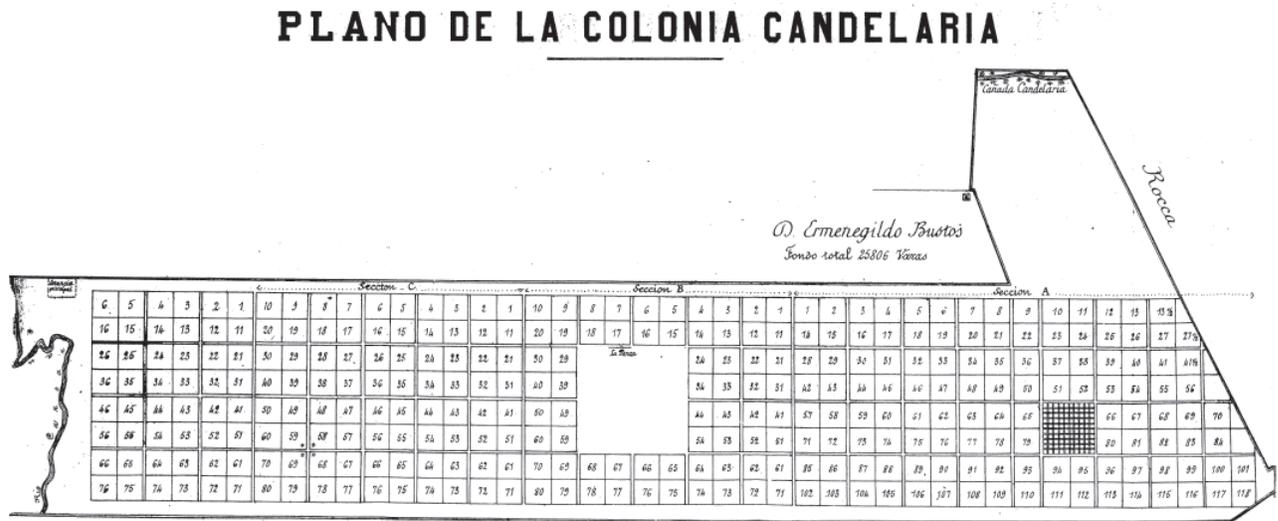
En la sección A, ubicada más al sur (a la derecha en el croquis reproducido más abajo), se reservaba espacio para el manzanero de un pueblo destinándole unas 100 hectáreas. La sección B presentaba en el centro un espacio sin subdivisiones de 400 hectáreas, identificado como La Penca, donde funcionó la administración de la colonia, y donde - según historiadores locales- además de los depósitos de la misma, se establecieron ranchadas de peones y arrieros

¹⁴⁹ Paradójicamente, cuando se produjo la disputa entre el gobierno provincial y el Banco de Londres por la prohibición de emitir billetes en 1876, Casado presidía el Banco Provincial que se enfrentó a la casa bancaria a la que había vendido su anterior empresa.

¹⁵⁰ Accurso et Alt. 2013 p.4

¹⁵¹ Según la descripción de Carrasco, las instalaciones podían “almacenar hasta 6.000 toneladas de trigo y “recibir, pesar, clasificar, limpiar y poner en bodega de un buque, sesenta toneladas por hora” (Carrasco, 1884 p. 230)

desplazados al ocuparse las concesiones, pero que fueron empleados como mano de obra en la explotación de las mismas. Sobre la sección C, Bustinza identificó un sector para un segundo pueblo, que nunca llegó a conformarse.



Croquis de Colonia Candelaria (1870)
Distribución de concesiones. En Wilcken (1872) p. 242

El centro urbano, finalmente, no se levantó en el lugar prefijado, sino que se reubicó en una posición unos dos kilómetros más al norte, iniciándose la construcción de los edificios públicos el 11 de noviembre de 1873, fecha que se adoptó como fundacional de Villa Santa Casilda¹⁵².

Once años después de iniciada la colonia Candelaria, y ocho después de la creación del pueblo, Casado propuso al gobierno provincial que se lo habilitara para el paso más significativo de su empresa: construir un ferrocarril que vinculara la colonia con sus propias instalaciones portuarias:

El ferro-carril arrancará de la barranca Sur de la ciudad del Rosario, si es posible del bajo del río o de una de las estaciones del Ferro-Carril Central Argentino, y terminará por ahora en las inmediaciones de la plaza de colonia Candelaria; y tendrá un ramal que, partiendo de un punto adecuado de la vía,

¹⁵² Actualmente Casilda, cabecera del departamento Caseros. El nombre de la localidad, conforme la costumbre generalizada de los nuevos emprendimientos santafesinos corresponde al de la hija de Casado.

termine en los Graneros y Muelles del Rosario, todo lo que se presentará para aprobación del Gobierno. (Fernández Priotti, 2006 p.59)

El pedido además establecía como extensiones factibles, al oeste la Colonia Iriondo, creada por Alfredo Arteaga en 1876, y al suroeste el pueblo de Melincué. Pero el empresario incorporó a su pedido una amplia lista de exigencias: la habilitación de un nuevo muelle en un punto a definir, la donación de todos los terrenos necesarios para vías, estaciones y depósitos por parte del gobierno, incluyendo dos cuadras cuadradas para la cabecera en Rosario, el derecho a extender otros ramales, veinte años libre de impuestos nacionales para la importación de bienes y otro tanto de exención de contribuciones provinciales, uso de agua sin cargo, entrega de 150 leguas de tierras fiscales, y por parte de la Nación, una garantía anual del 7% sobre el costo de explotación por veinte años. Casado, además, exigía a la provincia que no se permitiera otro ferrocarril en una franja de 10 leguas a cada lado de su vía, en los veinte años posteriores a la habilitación del suyo

A pesar de las exageradas demandas de Casado, la propuesta fue aprobada por ley del 7 de octubre de 1881, aunque se le recortaron algunas de sus pretensiones¹⁵³. La solicitud de 150 leguas cuadradas y la garantía -que el Gobierno Nacional no convalidó- fueron consideradas escandalosas y motivo de debate en la prensa de la época. En agosto de 1882 la empresa presentó a la Provincia su plan de obras¹⁵⁴, dando inicio a los trabajos en el terreno en el mes de septiembre. El tendido inicial propuesto, es decir tramo entre Rosario y Casilda se inauguró el 4 de noviembre de 1883 con la presencia del presidente Julio Roca, y se libró al servicio dos días más tarde. La trocha seleccionada por el FCOS era la de 5'6" (1.676m), misma que había adoptado el FCCA, una decisión que permite suponer que Casado tuvo siempre en vista la posibilidad de interoperar con la red de la empresa inglesa¹⁵⁵.

Es destacable que, tras la inauguración de la línea, la empresa de Casado puso énfasis en la venta de terrenos en Villa Casilda, instrumentando remates con amplias facilidades de pago. Las publicidades mencionaban la posibilidad de emplearlos “para casa de negocio y

¹⁵³ La Ley recortó a 15 años la exención de impuestos, no se le concedieron los terrenos en Rosario, se le exigió a la empresa establecer colonias a cambio las 150 leguas cuadradas a entregarle, y se redujo la franja de exclusividad a 6 leguas a cada lado de la vía. (Fernández Priotti, 2006 p.62)

¹⁵⁴ El expediente por el cual el FCOS informa los detalles de la traza propuesta caracterizando de “cómodas” las características del mismo en virtud de “lo poco accidentado del trayecto”. (AGPSF, T° 70, Año 1882 Expte. 4, F° 55). El plano que la empresa adjuntara al informe fue desglosado del mismo y no se conserva.

¹⁵⁵ La trocha adoptada permitió la posterior anexión de la red del FCOS a la del FCCA, sin mayores problemas de ingeniería.

recreo”, a la vez, se hacía hincapié en que la ley de concesión del servicio ferroviario liberaba de contribuciones por diez años a los pueblos ubicados en la línea¹⁵⁶.

La extensión del Ferro Carril Oeste Santafesino a Colonia Iriondo (estación Arteaga) se completó en 1888 -ya durante el boom ferroviario- con las estaciones intermedias habilitadas en 1887 (Los Molinos, Arequito, y San José de la Esquina) siguiendo prácticamente el recorrido del antiguo camino a Córdoba. La sección a San Urbano/Melincué, con todas sus estaciones (Sanford, Chabás, Villada, Firmat) se ejecutó y habilitó también en 1888.

Aunque el FCOS apenas comprendió 200 kilómetros de tendido, lo que le merece apenas una mención menor en la historia ferroviaria argentina¹⁵⁷ el “ferrocarril de Casado” visto en clave territorial abrió el acceso al centro sur provincial y fue la única empresa ferroviaria de capital local que tuvo relativo éxito, ya que operó en forma independiente hasta 1900 cuando fue adquirido por el FCCA¹⁵⁸. En su recorrido atravesó las nuevas colonias Paraíso, Los Nogales, e Iriondo; Arequito, Chabás y La Pampa, dando lugar a la formación de pueblos en cada una de sus estaciones, tanto por intervención del mismo Casado, como por la iniciativa de los propietarios de las tierras atravesadas por el ferrocarril. La excepción fue el caso de San José de la Esquina, donde existía un núcleo urbano anterior y donde la expansión de la traza urbana proyectada por iniciativa de la empresa ferroviaria no fue del todo bienvenida por los vecinos¹⁵⁹.

Mientras el FCOS permitió vincular a la colonia a Villa Casilda y Colonia Candelaria -a trece años de su creación- con el puerto de Rosario, Esperanza, y sus colonias próximas

¹⁵⁶ Las publicidades ofrecían lotes urbanos de 50 x50m “o manzanas completas, para quien así lo requiriera”. (Fernández Priotti, 2006 p 113)

¹⁵⁷ López, Wadell y Martínez, 2016 p.49

¹⁵⁸ A partir de 1891 si bien los resultados no implicaban déficit, el FCOS incumplió los pagos de su deuda, en tanto la empresa y Casado hasta su muerte, mantuvo litigios con la Provincia por derechos por cesión de tierras en los departamentos General López y en el Chaco santafesino. En 1894 en arreglo de la deuda el FCOS emitió bonos hipotecarios y transfirió el material rodante a Baring Brothers. Luego de la muerte de Casado el banco británico transfirió la sociedad al FCCA. La transferencia de la operación ferroviaria fue aprobada por el Gobierno nacional en diciembre de 1900. (Dalla Corte, pp 287-289)

¹⁵⁹ Existe constancia en el Archivo General de la Provincia de un reclamo formulado por la Comisión local protestando porque la empresa de Carlos Casado había trazado un nuevo pueblo dentro del ejido de San José de la Esquina, pueblo que había sido fundado por gestión oficial en el sitio de la antigua Guardia de la Esquina. La protesta expresa que la comisión “cree que estando estos terrenos adyacentes al Ejido de este pueblo deben de someterse su traza a la prolongación del plano general para evitar que en lo sucesivo no se obstaculicen tráfico y que las calles queden rectas” (AGPSF, Tomo 123 Año 1889 expediente 21). A propósito de este pueblo, existe un expediente anterior iniciado por Alfredo de Arteaga, solicitando al gobierno provincial la autorización para constituir un pueblo (el actual Arteaga) entre sus colonias Iriondo y Arteaga, fundación que también habría tenido la oposición de los habitantes de San José de la Esquina, del cual afirma “jamás dejará de ser insignificante”. El solicitante alude a “La necesidad que tenemos de formar nuevos pueblos en los centros de cada una de las referidas colonias” Y ofrece la entrega gratuita de terrenos “a todo el que quiera poblarse en él”. (AGPSF, Tomo 70 Año 1882 expediente 1).

carecían todavía de un medio de transporte que facilitara el traslado de su producción, lo que ocurrió cuando la primera colonia santafesina ya había cumplido tres décadas de existencia. Pero la multiplicación de las vías en la provincia, que ya se evaluaba como indispensable para permitir el progreso agrícola, estaba a un paso de desencadenarse.

4. LA GRAN EXPANSIÓN (1881 a 1890)

4.1. Completamiento y Reorganización del territorio. El Boom ferroviario

A partir de 1881 el flujo de la inmigración hacia la Argentina trazó una curva ascendente que se mantuvo sostenidamente hasta 1890, fenómeno impulsado por un *pull* migratorio integrado por la expansión de la economía nacional en conjunto, la ampliación de la frontera agropecuaria y en menor medida por las políticas oficiales de estímulo (Devoto, 2006). Santa Fe, fue en gran medida receptora de este caudal, impulsor del acelerado cambio poblacional, que justificó que en 1884 Carrasco estimara que total de habitantes se había decuplicado desde 1849, a pesar lo cual los centros poblados que consideraba en su estudio estadístico sobre la provincia eran todavía sólo seis¹⁶⁰.

Confirmando estas estimaciones, el Censo provincial de 1887 reflejó que la población de la provincia había alcanzado un total de 220.332 habitantes, de los cuales un 38.2% eran extranjeros; de estos a su vez el 68.5% eran italianos, con lo que constituían el 26% del total de la población. Así, el arribo de nuevos inmigrantes al territorio santafesino parece haberse mantenido relativamente firme, a pesar de las oscilaciones en el total de los desembarcados en la Argentina, una circunstancia que a la luz de las expresiones de la prensa, y a las políticas oficiales de la época hizo que el caudal de la migración extranjera se asumiera localmente como un fenómeno continuo e inagotable.

El proceso de colonización, a pesar del usualmente demorado trámite de inscripción de dominio, había elevado en la provincia el total de propietarios de tierras a 37.115, dando lugar a un proceso de parcelamiento que determinó que la superficie promedio de las propiedades rurales se redujera a 355 hectáreas (Carrasco, 1884).

En 1881 el presidente Julio Roca, en mensaje al Congreso, ponía a la provincia como referencia del éxito de la colonización privada:

Mientras las colonias particulares de la provincia de Santa Fe que este año han producido en trigo solamente, un valor de cinco millones de pesos fuertes, dan los más brillantes resultados, no puede desconocerse que los de la colonización oficial han sido hasta ahora muy poco halagüeños” (Citado en Dalla Corte, 2009, p 164).

¹⁶⁰ Carrasco, 1884 p. 97. En el listado que presenta en p. 103 considera a Santa Fe, Esperanza, Coronda, Rosario, San Lorenzo y Villa Constitución.

Con el modelo de colonización pública virtualmente extinto, y reemplazado por la colonización por gestión privada, para 1882 el total de colonias establecidas alcanzaba a 82, abarcando 892.000 hectáreas. Ese año se anunciaron otras dieciocho, con casi 200.000 hectáreas más¹⁶¹, con lo que parecía cumplirse el ideal utópico de la “subdivisión de la propiedad” enunciado en el proyecto de Esperanza. El socialista francés Alejo Peyret, designado Inspector de Colonias por el presidente Juárez Celman, pintó para las colonias santafesinas un panorama de utopía realizada

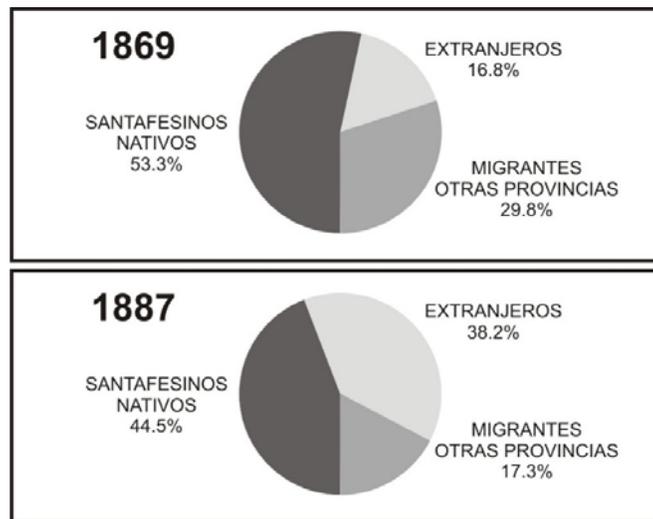
Los latifundios, los desiertos poblados por excepción, han desaparecido para dar lugar a la subdivisión de la propiedad, y de allí están millares de propietarios, soberanos cada uno en su pedazo de tierra, libres como el pampero que viene a azotar su frente, los cuales hubiesen vegetado eternamente en el vasallaje de las sociedades europeas, porque hasta ahora los derechos del hombre y del ciudadano, proclamados por tantas revoluciones, se reducen a puras abstracciones, y no han podido penetrar todavía en la esfera de la realidad práctica. (Peyret, 1889 p.197)

El Censo de 1887 permite conocer detalles de la sostenida modificación poblacional y demográfica experimentada en la Provincia, evidenciando que el continuado arribo de europeos hizo para entonces que la moderada migración interna que se advertía en Santa Fe en oportunidad del censo de 1869 perdiera importancia relativa. Ahora, no solo los migrantes externos superaban a los migrantes internos, sino que los duplicaban en cantidad¹⁶².

En las consideraciones sobre los resultados del censo, el director Carrasco destacó el acelerado incremento de la población en la provincia, observando que Santa Fe superaba a Nueva Zelanda y a los distritos australianos de mayor crecimiento como Nueva Gales del Sur y Queensland. A la vez, tomando como referencias informes contemporáneos sostuvo que sólo el estado de Nevada había experimentado un flujo de inmigrantes comparable, lo que ponía a Santa Fe -en proporción- por delante de los estados norteamericanos de Minnesota y California.

¹⁶¹ Al contrastar los registros catastrales, se verifica que en 1882 se concretaron efectivamente 12 nuevas colonias, lo que evidencia que muchos proyectos de colonización quedaron en papel y explica las grandes discrepancias en el número de colonias según las diversas fuentes, una circunstancia que ya en la época fue observada por el inspector Bouchard en su informe de 1882.

¹⁶² Según los totales del Censo, los santafesinos nativos eran 97.932 (44.5%), los migrantes internos 38.187 (17.3%) y los extranjeros 84.215 (38.2%). El total de habitantes había pasado de 89.117 a 220.332, un crecimiento del 247% en 18 años.



Composición de la población provincial 1869-1887

Elaboración propia en base a datos del Primer Censo Nacional y Primer Censo Provincial

Con estas comparaciones, Carrasco sostuvo que Santa Fe era “uno de los territorios que tienen mayor población relativa extranjera, entre todos los del globo”, destacando que en número absoluto de extranjeros la Provincia superaba a Italia, España o Dinamarca¹⁶³.

En tanto los inmigrantes, que en los informes de dos décadas antes se cuantificaban en “remesas”, como si se tratara de elementos inanimados, apenas insumo necesario para la proyectada colonización, habían adquirido evidente participación en el contexto de la sociedad local. Rosario, en 1884, contaba con 17 consulados y se habían establecido en toda la provincia clubes y asociaciones para estrechar lazos sociales o para establecer mecanismos de ayuda mutua (Carrasco, 1884). Desde 1860 la ley orgánica de municipios había puesto a extranjeros y argentinos en pie de igualdad para participar en las elecciones municipales, lo que se reflejó primero en la carta orgánica de Esperanza, de mayo de 1861, y más tarde en la Constitución Provincial de 1872.

En 1877, la participación de colonos extranjeros establecidos en el norte provincial, y la de agricultores suizos radicados en Helvecia y Esperanza en el levantamiento liderado por Patricio Cullen contra el gobernador Servando Bayo, condujo a un giro extremo en alguna prensa provincial: los colonos ya no eran vistos como artífices de un progreso idílico sino “unos extranjeros enganchados y filibusteros a quienes el Gobierno y el país brindaban con toda clase de franquicias y garantías” (Ensinck 1979). A pesar de esta circunstancia, en estos años de acelerado crecimiento de la población extranjera, los nuevos pobladores se

¹⁶³ Santa Fe, 1888 p. LI

mantuvieron mayormente aislados de las pugnas políticas locales y ajenos a los procesos eleccionarios llamados para elegir autoridades nacionales y provinciales, principalmente por el bajo porcentaje que había adoptado la ciudadanía argentina.

Con el voto municipal asegurado, que les otorgó participación en las decisiones de su entorno próximo, muy pocos optaron por abandonar su ciudadanía de origen a pesar de las facilidades que se otorgaron para hacerlo por trámite acelerado, a partir de la intención del Gobierno Nacional de aportar a la consolidación de una “sólida nacionalidad argentina” (Bertoni, 1992). Es probable que muchos inicialmente tuvieran en mente la posibilidad de que su estadía en la Argentina fuera sólo pasajera, pero también es muy factible que no quisieran resignar la protección que su Estado de origen pudiera darles, y que en tierras santafesinas confiaran más en las autoridades consulares que en los funcionarios locales.

A partir de 1870 se produjo el involucramiento directo las fuerzas militares del Estado Nacional, bajo el comando del coronel Manuel Obligado, en una campaña sistemática para ampliar el control estatal en el norte del territorio provincial. La intervención armada tuvo un primer corolario con la creación del Territorio Nacional del Chaco, en 1872 y luego, con el rápido desplazamiento de la frontera norte provincial, reflejada primero en los límites fijados por el gobernador Iriondo en 1878, y luego con la acelerada progresión que se refleja en los nuevos trazados realizados durante el gobierno de Manuel Zavalla, en 1883 y 1884 hasta los paralelos conocidos como línea de Reconquista, al norte, y línea de San Pedro Grande al sur (Maeder, 2006)¹⁶⁴.

Los esfuerzos militares que colaboraron a consolidar las colonias fundadas en el eje fluvial norte (Romang, Reconquista, Avellaneda) implicaron además el establecimiento de fortines como los que integraron la línea Reconquista-Tostado, que posteriormente sirvieron de germen para la fundación de nuevas colonias y pueblos, aunque en los años inmediatos a su creación significaron un muy escaso poblamiento. Más allá de los puestos militares, en los que se desplegaron unidades de línea, el territorio continuó sin ocupación definitiva (Spota, 2009). A pesar de esta realidad, con el centro de la provincia como foco del proceso de colonización, se imaginaba que los territorios al norte del río Salado tendrían un destino agrícola similar al que por entonces se desarrollaba en el centro de la provincia lo que se refleja en las optimistas previsiones de Estanislao Zeballos:

El capital y el arado han de enseñorearse de aquel inmenso valle, que en forma triangular tiene por vértice la ciudad de Santa Fe, por los lados los ríos Salado al poniente y el Paraná al naciente, y por base el arroyo El Rey al norte. Es

¹⁶⁴ Puede observarse la acelerada progresión de la frontera norte en los mapas AF 6, AF 7 y AF8 anexos.

aquí, a mi juicio, donde se abre una nueva era de engrandecimiento colonial para Santa Fe, que solamente la presencia del indio ha podido retardar, y que servirá de base a la transformación agrícola del Gran Chaco (Zeballos, 1984, p. 263)

El empuje militar para la consolidación del territorio tuvo también el aporte de la Marina de Guerra que primero destinó un vapor a Resistencia, y más tarde se abocó a la exploración de los ríos Pilcomayo y Juramento estudiando la posibilidad de vincular el norte chaqueño, e incluso Bolivia con los puertos santafesinos ubicados sobre el Paraná¹⁶⁵ (Furlán, 2005). Los esfuerzos castrenses iniciados en 1870 fueron acompañados por el proceso de relevamiento topográfico de los nuevos territorios ocupados, que se volcaron en el mapa compilado por Carlos de Chapeaurouge en 1872¹⁶⁶, obra base de su propia actualización de 1883 y esta a su vez base para cartografías posteriores como los trabajos de Carrasco (1888) y Ludwig (1891).

Mientras en la frontera norte se avanzaba hacia el territorio del Chaco, al sur la provincia mantenía su demarcación indefinida por causas diferentes. El límite con Buenos Aires estaba establecido sólo en el sector costero del Paraná, con el Arroyo del Medio como divisoria natural. La expansión del control territorial hacia el oeste por parte de ambas provincias había generado un sector de soberanía indefinida, dando lugar a una disputa que se saldó en 1882 por un laudo arbitral de la Corte Suprema, que adjudicó a Santa Fe los terrenos en disputa aplicando la doctrina del *uti possidetis*. [Ver Mapa AF8]

Durante el período 1882-1886¹⁶⁷ además de fijarse los nuevos límites de la provincia, por ley sancionada el 5 de octubre de 1883 se reformó el sistema de administración de las localidades o colonias que carecían de municipio¹⁶⁸, dando lugar a la formación de

¹⁶⁵ De las exploraciones navales las más destacadas son las del Tte. Cnel Luis Fontana (1882) hasta la bifurcación del Pilcomayo y luego a la costa formoseña; la del Sargento Mayor de Marina Valentin Feilberg (1884) que dio lugar a la fundación de Fortín Fotheringham (hoy Clorinda) y que se desarrolló durante la campaña al Chaco comandada por Benjamín Victorica, y la que llevó a cabo el Capitán Juan Page que confirmó las pésimas condiciones de navegabilidad del Pilcomayo.

¹⁶⁶ Chapeaurouge topógrafo con título reconocido por el Departamento Topográfico de Buenos Aires, fue contratado por el gobierno de Nicasio Oroño para realizar el relevamiento de la tierras fiscales y colonias en la expedición Obligado. Entre 1888 realizó el relevamiento cartográfico publicado en su conocido Atlas del Plano catastral de la República Argentina, publicado en 1901 Elgendorf & Lesser (Thill, J. Ficha biográfica de C. Chapeaurouge – Colegio Profesional de la Agrimensura de Buenos Aires, s/d)

¹⁶⁷ En marzo de 1882 resulto ganadora la fórmula Zavalla-Pujato. Por enfermedad del gobernador, la mayor parte del período el ejecutivo estuvo a cargo del vicegobernador Cándido Pujato.

¹⁶⁸ La constitución de 1883 establecía la creación de municipalidades para “pueblos y villas” que superaran los 1.500 habitantes. (Carrasco, 1884 p. 175)

Comisiones de Progreso Local, quitándole funciones de gobierno a los jueces de paz que hasta entonces eran la única autoridad reconocida en las colonias. Dos meses más tarde se volvió a modificar el sistema con la introducción de las Comisiones de Fomento, cuya actividad quedó bajo la supervisión de la Inspección de Colonias. Con la creación de estos nuevos instrumentos la Provincia intentaba dar una respuesta parcial al postergado reclamo participación política de los colonos, que a pesar de estar incluido en la Constitución Provincial de 1872¹⁶⁹ no había tenido reflejo concreto en la práctica. A la vez, se modificó sustancialmente la división administrativa del territorio provincial que hasta entonces comprendía cuatro departamentos, los que se elevaron a nueve. En territorio del anterior departamento La Capital se creó el de Las Colonias, de San José se fraccionó al norte San Javier y de San Jerónimo se fraccionó al sur el departamento Iriondo. En tanto, el departamento Rosario se partió en tres: Rosario, San Lorenzo y General López. [Ver mapa D2]

La modificación de jurisdicciones intentó reflejar el cambio poblacional de las tres décadas previas, en especial el ocurrido en los departamentos Las Colonias, San Lorenzo e Iriondo, y a la vez dio pie al rediseño de la representación legislativa en oportunidad de la reforma constitucional del mismo año. En 1889 la Provincia estableció las fronteras definitivas de su territorio, con la incorporación de un último sector al norte de las colonias nacionales, que se mantenía en jurisdicción del Territorio del Chaco. [Ver mapa AF 9]

El acelerado cambio poblacional de este período, y el establecimiento de los nuevos límites dio lugar a una nueva reforma departamental a siete años de la anterior. Con la reasignación de algunos distritos, en 1890 la provincia quedó dividida en dieciocho departamentos¹⁷⁰. [Ver mapa D3]

Acompañando la consolidación de su territorio, la provincia atravesaba un proceso de transformación de su economía que tuvo también un temprano esquioc de desarrollo industrial descrito tempranamente por Carrasco (1886), quien en su recuento de actividades productivas observó que Rosario contaba con una cervecería, una fábrica de chocolate, dos

¹⁶⁹ “El extranjero es elector y elegible para los cargos de municipales y concejales en el modo y forma que la ley determine” Sec. II, Art. 35, Constitución provincial. (Citado en Ensínck 1979)

¹⁷⁰ La modificación implicó dividir La Capital en La Capital, San Justo y Vera; Las Colonias en Las Colonias, Castellanos y San Cristóbal; San Jerónimo se dividió en San Jerónimo y San Martín; San Lorenzo en San Lorenzo y Caseros; Iriondo en Belgrano e Iriondo y General López en Gral. López y Constitución. El Departamento San José se redujo y se renombró Garay cediendo superficie a San Javier, y al norte de éste se creó el Departamento Reconquista. (Gianello, 1966 p.357). Todos los departamentos del sur tuvieron además modificaciones en sus trazas de límites, tal el caso del departamento Rosario que creció ligeramente en superficie. En 1907 con la división del departamento 9 de Julio en el extremo noroeste, a partir de la división del departamento Vera, y la re-designación del departamento reconquista como General Obligado se realizó la última modificación de la división departamental de la provincia. La modificación de las particiones, las designaciones, e incluso la reasignación de distritos de un departamento a otro hacen muy dificultoso establecer comparaciones departamento por departamento de cifras de producción, poblacionales, etc.

fábricas mecanizadas de ladrillos y tejas, además de talleres de fabricación de muebles, carruajes, y balanzas; Esperanza una cervecería y una fábrica de aguardiente, y en Santa Fe una aceitera que procesaba maní. Especialmente en Rosario y su región la actividad agrícola y la industria molinera habían impulsado la producción de herramientas, útiles y bolsas para el despacho de cereal y harinas. En consonancia con la expansión agraria, la industria molinera fue la más difundida: además de un molino a vapor en Rosario – al que Carrasco calificó de “notable fábrica”, y que probablemente fuera el Molino Harinero de Rosario, propiedad de Henry Coffin- existían dos en Jesús María, dos en Candelaria y un tercero en el distrito Desmochados. Dentro de la franja del FCCA, Carrasco registró la existencia de un molino en Carcarañá y otro en Bernstadt¹⁷¹.

Particularmente destacable es que tanto en Santa Fe como en Rosario¹⁷² existían talleres de fundición abocados a la fabricación de maquinarias de diverso tipo. La imprenta tuvo un rápido desarrollo con cinco establecimientos tipográficos y dos litográficos, uno de los cuales estaba en condiciones de imprimir billetes de banco. Paradójicamente, el progreso del vínculo ferroviario con Buenos Aires establecido el mismo año que Carrasco publicaba su relevamiento de industrias resultaría en un freno al desarrollo de industrias ajenas a la actividad agropecuaria (Rocchi, 2005).

Justamente el transporte ferroviario fue la actividad que experimentó el cambio más significativo a lo largo de esta década. Desde su completamiento la ruta a Córdoba del Central Argentino se había mantenido sin mayores modificaciones ni ampliaciones, con lo que los 115 kilómetros entre Rosario y Tortugas fueron el único troncal ferroviario explotado en la provincia hasta que en 1883 se sumó el Ferrocarril Oeste Santafesino con sus magros 53 km iniciales, y en 1885 el Ferrocarril Provincial a las Colonias -del que se tratará más adelante- ambos por concesiones otorgadas por el gobierno provincial.

En 1886, comenzó a operar el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAyR). La empresa, de capital británico como el FCCA, proponía una estrategia diferente a éste, expandiendo su red desde Buenos Aires a partir de una concesión nacional otorgada en 1883¹⁷³. Si la inauguración del FCBAyR marcó un antes y un después en la lógica de

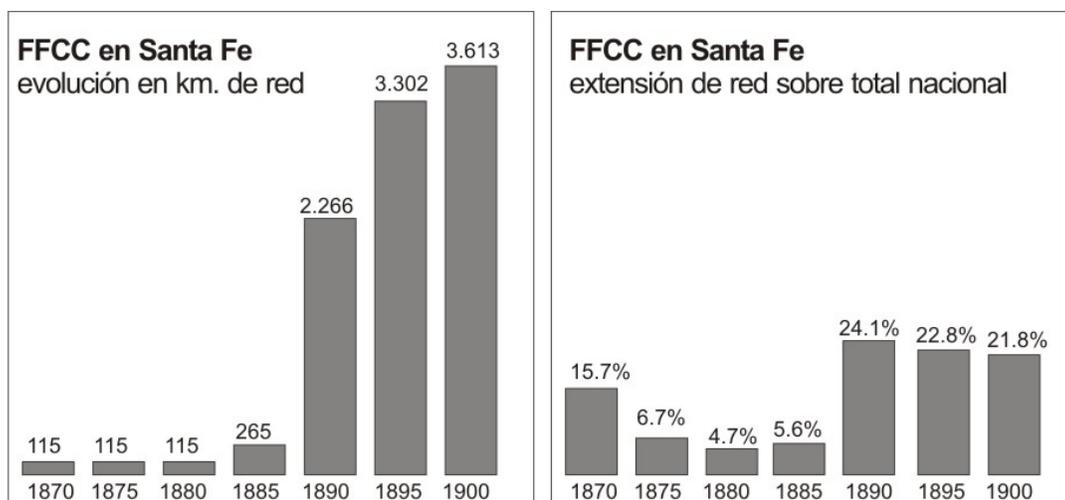
¹⁷¹ El molino de Bernstadt, propiedad de Samuel Amsler es un interesante ejemplo de la evolución del circuito comercial en las colonias. Véase De Marco, Miguel (h) 2007

¹⁷² La fundición rosarina que menciona Carrasco es la del norteamericano Roderic Malcolm Ross, “Mister Ross”, un pionero de la industria y del transporte urbano rosarino sobre quien, a pesar de la magnitud de su aporte al desarrollo de la industria y el transporte local no se han realizado estudios pormenorizados.

¹⁷³ La concesión se otorgó al Ferro Carril Buenos Aires y Campana, que al recibir la misma transfirió sus acciones a una nueva empresa, el FCBAR.

transporte ferroviario al establecer una vinculación terrestre con la capital, más trascendente para la actividad de los ferrocarriles fue, también en 1886, la asunción de Miguel Juárez Celman a la presidencia de la Nación. En efecto, el sucesor de Roca introdujo un cambio radical en la política ferroviaria del Estado Nacional, determinando el retiro del mismo del rol de empresario y el fomento de la competencia entre empresas ferroviarias (López, Wadell y Martínez, 2016).

La redefinición del marco normativo para la actividad se reflejó en que entre 1887 y 1890 el Estado otorgó 69 nuevas concesiones, abriendo el período de la fiebre ferroviaria o de los “trenes a la luna”¹⁷⁴. En territorio santafesino, además de la expansión de las redes existentes, la concesión de nuevas rutas implicó la aparición de nuevos operadores, como el Ferrocarril del Gran Sur de Santa Fe y Córdoba (FCGSSF&C), el Ferrocarril Córdoba y Rosario (FCC&R) y el Ferrocarril San Carlos a Tucumán (FCSCT), los que completaron sus trazados después de 1890. En 1888 la provincia concedió autorización para la construcción de un emprendimiento que a pesar de su reducido tendido resulta de interés por su impacto zonal, el Tranvía a Vapor de Rafaela (TVR)¹⁷⁵. Surgido de una iniciativa local y generalmente poco considerado, vinculó con una vía métrica a esta localidad con colonias y pueblos sobre el extremo centro este provincial.



Evolución de la red ferroviaria en Santa Fe, y relación con la red total nacional 1870-1900
Elaboración propia en base a datos de Zalduendo (1975 p.575)

¹⁷⁴ A modo de comparación, entre 1862 y 1886 se habían autorizado sólo 22 concesiones nacionales. (Zalduendo, p. 577)

¹⁷⁵ A pesar de su denominación se trataba de un sistema ferroviario, con locomotoras y vagones, sin embargo, se lo denominó “tranvía” por circular a la par de caminos públicos. A partir de 1908 fue administrado por el Ferrocarril Central Córdoba.

El gráfico anterior representa la evolución de la traza ferroviaria en Santa Fe, a partir del cambio de condiciones para la actividad introducido por la administración Juárez Celman. Luego de un virtual estancamiento de una década y media, las redes ferroviarias se incrementaron en tal forma que para 1890 prácticamente uno de cada cuatro kilómetros de rieles tendidos en Argentina se ubicaba en el territorio santafesino.

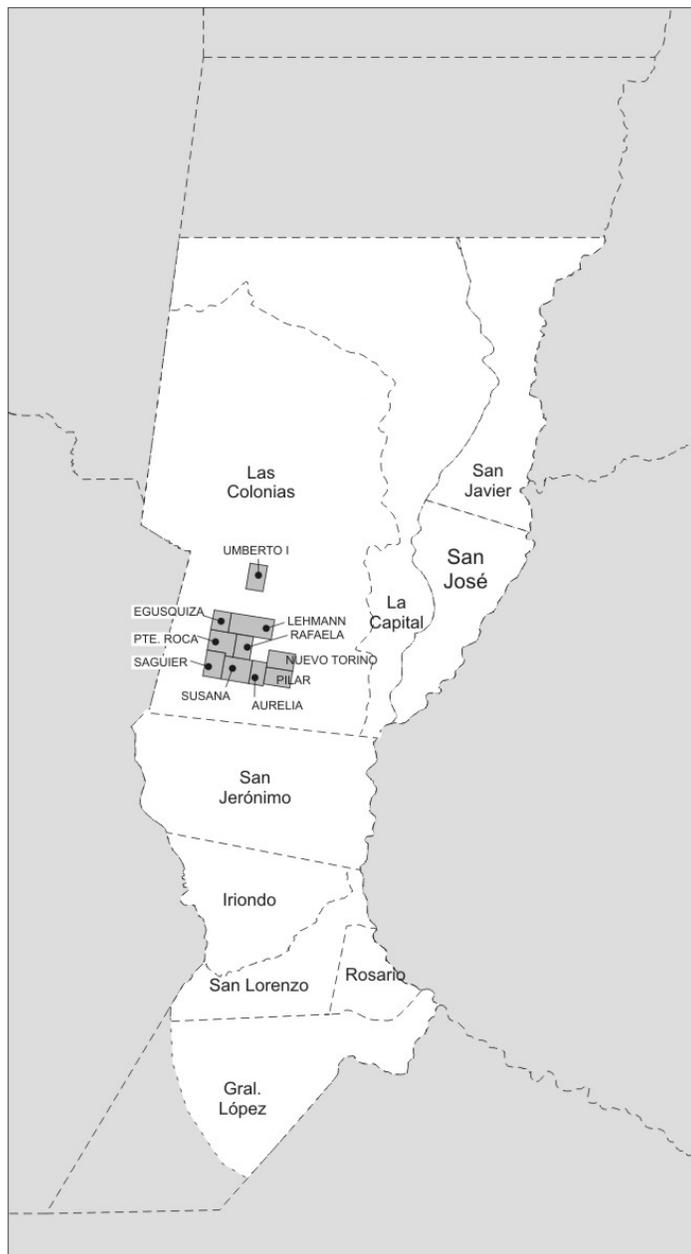
4.2. Un ferrocarril para las colonias. Eclósión en el centro oeste, y nuevos actores en la colonización

En la primera mitad de la década iniciada en 1881, al oeste de la capital provincial, en el recientemente delineado departamento Las Colonias, casi cuarenta colonias agrícolas permitían acceder a fracciones agrícolas al sostenido flujo de inmigrantes, impulsando una creciente producción en la que prevaleció el trigo, pero que incluyó maíz, lino, cebada y la molienda de harinas.

Uno de los actores más notables de esta expansión fue el alemán Guillermo Lehmann. Radicado en Esperanza alrededor de 1865, participó en el fraccionamiento y administración de emprendimientos ajenos, para luego abocarse al negocio de colonización en forma privada. Con su empresa llevó adelante al menos diez nuevas colonias en forma individual o asociado a terceros en la adquisición de campos. Si bien se le atribuye la fundación de un número mayor de colonias, el estudio de Stoffel (1997) permite establecer la participación efectiva de Lehmann en la fundación de Umberto I° (1874); Pilar y Nuevo Torino (1875); Aurelia, Rafaela, Susana (1881); Saguier, Lehmann, Presidente Roca (1882) y Egusquiza (1884), todas en el entonces departamento Las Colonias.

Entre los emprendimientos en los que participó en la administración o en la venta de parcelas, aunque no en la formación, pueden nombrarse las colonias Reina Margarita, Ataliva, Virginia, Santa Clara de Saguier, Felicia y Nueva Roma. En gran medida la dificultad para establecer el alcance de la gestión de Lehmann radica en la manera en que se trazaron y vendieron las colonias en este período, muchas veces sin inscripción y sin planos catastrales oficiales, los que en la mayoría de los casos se presentaron años -si no décadas- más tarde¹⁷⁶.

¹⁷⁶ A propósito, es de interés observar las diferentes fechas y fundadores que aparecen en el listado compilado por Djenderendjian, Bearzotti y Martirén (2010) para las propias colonias de Lehmann



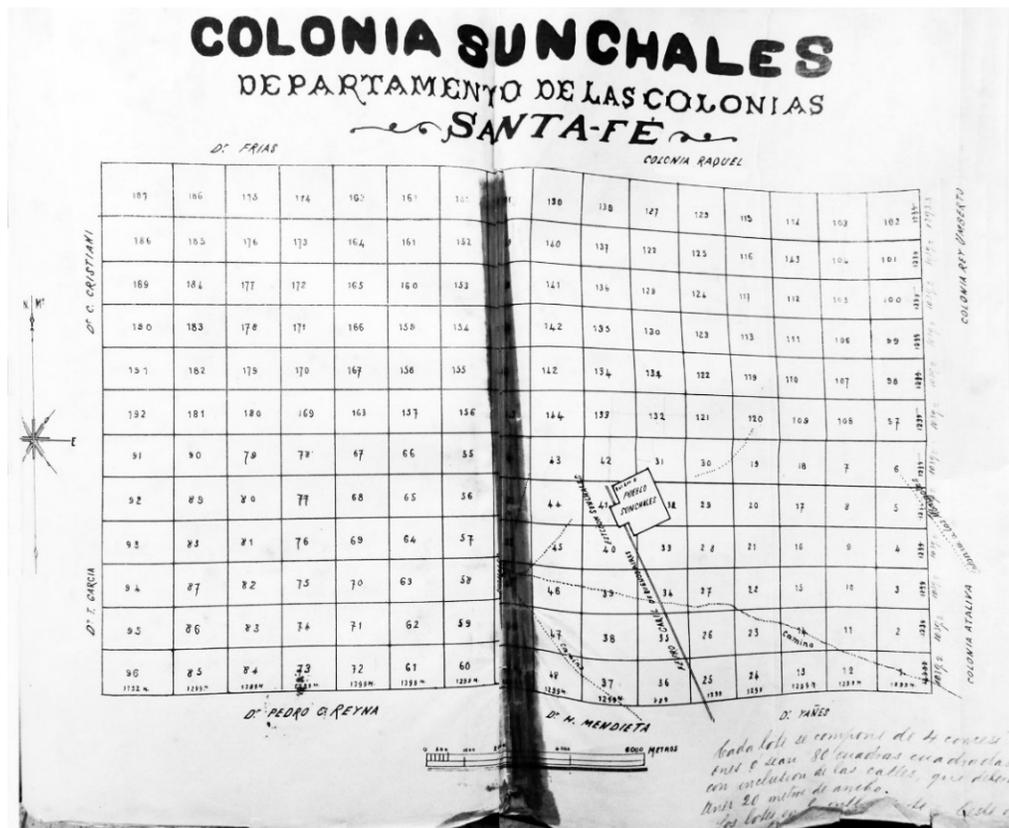
Las colonias de Lehmann en relación al territorio provincial de 1884
 Elaboración propia sobre información de relevamiento catastral y datos de Stoffel (1997)

El geógrafo y estadístico Gabriel Carrasco, en una conferencia dictada en el Instituto Geográfico Argentino en 1887, describió de qué manera se estaba desarrollado el proceso:

En Santa Fe la colonización se opera de este modo: cualquier poseedor de unas leguas de tierra, pone un aviso en un diario, diciendo que tal pedazo de terreno, cuyo plano de publica –y fija en las esquinas– es colonia; se le llama la Colonia Tal, y los que quieran poblarla ahí la tienen. Se presenta un colono que no tiene más que sus dos brazos y el buen deseo de trabajar; llega a aquel pedazo de

campo (en cualquier punto que esté situado, desde Reconquista hasta la Teodolina se reproduce el fenómeno) y el colonizador le entrega 20 cuadras cuadradas de tierra, diciéndole: dentro de cuatro años me pagarás el valor por cuartas partes anuales. (transcripto en Alvares Gila y Ruiz de Gordejuela, p.253)

El alcance de la gestión colonizadora de Lehman impacta al observarse en el terreno la traza de sus emprendimientos, que suman más de 160.000 hectáreas, quintuplicando la superficie de las tres colonias fundacionales. Sin embargo, el aporte de este empresario no ha sido objeto de estudios pormenorizados, probablemente porque el mismo quedó disimulado ante la magnitud del proceso de creación de colonias que tuvo lugar en los años comprendidos entre 1881 y 1890, cuando el centro oeste provincial quedó tapizado por nuevas colonias agrícolas, al punto que al observar los planos catastrales del departamento Las Colonias al final de la década, va a resultar que lo que destacan son los espacios no destinados a colonización, como espacios en blanco, en un territorio que parece enteramente parcelado en concesiones. [Ver Mapa C4]



Croquis presentado para la aprobación de la Colonia Sunchales

Pliego impreso, con anotaciones manuscritas de las características de calles obrante en el Archivo General de la Provincia de Santa Fe (Sec. Gobierno T°28 Expte. 22)

En 1886 Lehman colaboró en el proceso de trazado de Sunchales, una colonia que resulta de particular interés ya que en el mismo sitio -donde se emplazaba un fuerte de frontera- había habido previamente dos intentos fallidos de colonización, el primero en 1867 y el segundo en 1868 (Donato, 1974).

La nueva creación, tercera y definitiva, fue impulsada por Carlos Christiani, en tierras adquiridas al propio Lehmann. Como circunstancia de éxito no puede soslayarse la promesa de un inminente enlace ferroviario que vincularía este nuevo intento, enlace que cambiaría la relación entre la colonia y su territorio: el avance acelerado del tendido del Ferro Carril Buenos Aires y Rosario convirtió a la estación Sunchales, habilitada en 1887, en un punto de paso de la línea que alcanzaba a Tucumán vía Selva, terminando con la condición de frontera del antiguo fuerte¹⁷⁷.

El expediente por el que el propietario solicitó la aprobación de la colonia, fue iniciado por el agrimensor Carlos Steigleder en representación de Christiani y es de los pocos que mantienen adjunto el plano acompañado por el proponente. Este no es un trabajo topográfico sino apenas un croquis impreso, probablemente destinado a promoción de la venta de terrenos, reflejando la informalidad de lo que era hasta entonces el proceso de creación de colonias y pueblos, al que el trámite administrativo pugnaba por ordenar. Esta informalidad dio lugar a un agrio dictamen del Departamento Topográfico, exigiendo al solicitante

Se sirva disponer se haga constar en el plano adjunto de la colonia Sunchales a la que se pretende fundar si las calles circundan cada lote, sí se ha dejado o no calle sobre sus límites exteriores y las dimensiones que estas tengan así como los rumbos adoptados. (AGPSF, Tomo 28 Año 1886 expediente 22)

Para mayor informalidad, el impreso acompañado por Steigleder se presentó sin firma alguna, e incluyó además el contorno de un centro urbano, identificado como “Pueblo Sunchales” contiguo a la futura estación ferroviaria, sin dar mayores precisiones sobre el mismo. Esto mereció que el Departamento Topográfico expresara también que

¹⁷⁷ El croquis impreso denomina al ferrocarril como “Ferro Carril de Buenos Aires”, y presenta al conjunto pueblo-estación como un bloque sin mayores detalles. En el margen inferior derecho contiene una anotación manuscrita sobre el tamaño de los lotes y el ancho de calles, sin que ninguno de estos datos aparezca en el plano. En relación a la denominación empleada para el FCBAyR, el texto citado del historiador local Donato pone en evidencia la confusión generalizada sobre las redes ferroviarias que se desarrollaron en el territorio provincial. Así menciona que en la traza de la se había hecho reserva de espacio “para la construcción del ferrocarril Central Argentino, proyectado en Buenos Aires” (Donato, 1974 p. 53). Como se verá luego, el FCBAR recién se integró al FCCA a partir de 1908, 22 años después de la mensura y partición del pueblo.

Sí se ha de formar desde ya el pueblo que en el plano aparece demarcado es también indispensable que en plano por separado y con la escala conveniente sean demostrados los detalles de la delineación del mismo. Se permite esta oficina indicar (...) que los planos que aquí se presenten sean firmados por el propietario fundador o persona que lo represente. (AGPSF, Tomo 28 Año 1886 expediente 22)

Hasta poco antes que el Ferro Carril Buenos Aires y Rosario emprendiera su expansión desde el norte bonaerense, la eclosión de nuevas colonias en el centro provincial había tenido lugar cuando los beneficios del transporte ferroviario se mantenían limitados al corredor Rosario-Córdoba, servido por el FCCA, y al territorio alcanzado por la pequeña traza inicial del FCOS, entonces en construcción.

En el recién delimitado departamento Las Colonias, en particular, el movimiento de personas y mercaderías se realizaba igual que treinta años antes, mediante carros tirados por bueyes y coches de mensajerías. La única mejora desde el inicio del proceso de colonización había sido la construcción de precarios puentes ejecutada por emprendedores privados¹⁷⁸, y la reducción sensible de los ataques de indios, como resultado del corrimiento de la frontera al norte.

Con el aumento del volumen de cargas generadas en las colonias del centro provincial el tránsito hacia Santa Fe, punto principal de consumo y de embarque de sus saldos exportables, se hacía cada vez más engorroso. En 1879 se informó que el puerto santafesino movía unas 60.000 toneladas, de las cuales el trigo y la harina sumaban 28.000. El movimiento de tal cantidad de carretas de carga se hacía inmanejable, en especial en temporadas de crecientes del salado (Casco y Donet, 2006), una situación que ponía a las colonias en riesgo de bloquear su crecimiento por hipertrofia, tal como lo describió en 1882 el propio gobernador Simón de Iriondo en un mensaje a la Legislatura:

Nuestros colonos del extremo oeste principiaban a emigrar en busca de tierras más accesibles a los centros consumidores y un dilema fatal se había apoderado de los ánimos: o se construye el ferrocarril antes de la próxima cosecha, o se

¹⁷⁸ Los puentes fueron ejecutados con la expectativa de recaudar una retribución a través del peaje que se cobraba por su uso. Consta en el Archivo General de la Provincia un expediente que registra un reclamo iniciado por Teófilo Romang por la exclusividad de la explotación de un puente sobre el río San Javier. (AGPSF, Tomo 28 Año 1886 expediente 28, Fº 563)

despueblan las colonias y la colonización santafesina quedará desprestigiada por un término ilimitado. (citado en Ensinck, 1986, p. 280)

La falta de medios adecuados para trasladar este creciente volumen de bienes dio pie a que la Provincia viera la necesidad de afrontar por sí misma la construcción de un vínculo ferroviario que uniera las colonias centrales con el puerto de la capital, lo que se autorizó por ley promulgada el 3 de noviembre de 1882. La misma autorizó al gobierno provincial a contratar a la empresa John Meiggs & Son, con sede en Londres, para que ésta encarara la ejecución de una línea de trocha métrica hacia las colonias del centro oeste provincial. El emprendimiento se denominaría Ferro Carril de Santa Fe a las Colonias (FCSFaC), y si bien se ejecutaría por cuenta del estado santafesino, el financiamiento sería mediante un empréstito contraído con la casa bancaria Murrieta & Co. también con sede en Londres¹⁷⁹, que quedaba a cargo de la explotación afectándose los cobros percibidos al pago de la deuda.

Murrieta & Co. no era un actor nuevo en los negocios con la provincia. Una década antes, en 1872, la misma casa bancaria había sido seleccionada por Carlos Casado para tramitar el empréstito que respaldó la formación del Banco Provincial (Dalla Corte, 2009), operación que dio lugar a que, en 1880, ante la imposibilidad de la Provincia de cumplir con sus obligaciones, le entregara a Murrieta en dación de pago por dos tercios de la deuda 668 leguas cuadradas (1.720.000 Ha.) en el centro norte provincial, en el distrito entonces conocido como Monte Aguará. (Álvarez Gila y Ruiz de Gordejuela, 2002 y Rausch, 2011), sector donde más tarde la casa bancaria intentó su propia iniciativa colonizadora.

La empresa constructora contratada inició las obras en 1884 y aceleradamente completó el primer ramal, atravesando el núcleo de las colonias originales en 1885. El mismo año, el gobierno provincial aprobó la extensión hasta el puerto de Colastiné¹⁸⁰, e inmediatamente dispuso una notable expansión de la flamante red, agregando un ramal desde Santa Fe a San Cristóbal y un desvío a San Carlos. Aún bajo la órbita provincial, al año siguiente se completó la variante Aurelia-San Cristobal y una extensión hacia el sur con la construcción de un ramal hasta Gálvez. [Ver Mapa FC3]

¹⁷⁹ La empresa había sido fundada por el vizcaíno Cristobal de Murrieta y Melo, y había operado en México hasta su independencia. Desde entonces la firma operaba comercialmente en las principales plazas del comercio ultramarino español, política que mantuvo luego de restablecerse en Londres, donde se concentró en actividades financieras especializándose en inversiones en América del Sur, secundando en este rubro a Baring Brothers & Co. (Álvarez Gila Oscar y Ruiz de Gordejuela, 2002, p. 252-253)

¹⁸⁰ Los muelles de Colastiné fueron inaugurados el mismo año por iniciativa del gobernador Gálvez. Permitían operar con cierta independencia de las bajantes del río (Rausch, 2011) con lo que se superaba una histórica limitación del puerto santafesino.

Así, para 1887, el proyecto original que comprendía una traza de escasos 100 kilómetros se había expandido de forma acelerada alcanzando los 500 kilómetros de vías, con lo que la empresa se constituyó en un sistema regional, que con foco en el puerto santafesino se extendía al noroeste de la capital, hasta alcanzar justamente las tierras propiedad de Murrieta, que a la sazón continuaba a cargo de la administración del sistema. Entonces, en pleno proceso de expansión de la red, el gobierno provincial decidió el arriendo en bloque de la compañía a la empresa siderúrgica francesa Fives-Lille¹⁸¹, que se hizo cargo del ferrocarril con el financiamiento de la Banque de Paris et Pays Bas, operación que cobró impulso gracias a la extensión del régimen de beneficios garantidos implementado por el gobierno del presidente Juárez Celman (Regalsky,1990).

La empresa luego de arrendar por un breve período el ferrocarril optó por la adquisición del sistema que entonces llevaba poco más de dos años de operación constituyendo la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe, que operó el Ferro Carril Provincial de Santa Fe (FCPSF). La operación fue facilitada por el cambio de intereses del grupo Meiggs-Murrieta que entonces se había enfocado en el trazado del Ferrocarril Central Córdoba, que le ofrecía mejores perspectivas y por el escaso interés del Estado santafesino de sostener el rol de empresario de transporte.

Bajo la nueva administración, la red del FCPSF continuó el proceso de rápida expansión, de manera que para 1890 y siempre con las operaciones focalizadas en su cabecera en la ciudad de Santa Fe, completó un anillo en torno al núcleo de colonias, y se extendió hacia el norte sobre la costa, hasta la estación Jobson¹⁸² en los límites del Chaco Austral. [Ver Mapa FC 4]

Con la rápida ampliación de la traza se produjo a nivel territorial un proceso radicalmente diferente al progresivo fraccionamiento y colonización del período anterior. En el recorrido del FCPSF, con las vías tendidas en campo raso las estaciones anticiparon el sitio de las nuevas localidades. A la vez la disponibilidad del vínculo ferroviario, en tanto transporte y enlace con el puerto, impulsó la creación de nuevas colonias en los terrenos atravesados por las vías, un proceso que se apalancó en la ley de Tierras Públicas, del 28 de octubre de 1884 que reencausó la creación de colonias en tierras adquiridas al fisco.

¹⁸¹ La empresa había sido creada en 1865 adoptando en 1868 el nombre de *Compagnie de Fives-Lille pour constructions mécaniques et entreprises*, dedicándose centralmente a la construcción de ferrocarriles, locomotoras y vagones. (Francia, Archivos Nacionales, Archives du mond du travail, fondo Fives-Lille-Babcock)

¹⁸² Estación Jobson dio lugar dos años después al trazado de un pueblo llamado originalmente La Curva, luego rebautizado como la estación. En 1964 la provincia designó a la localidad con el nombre actual de Vera.

Esta ley, por un lado, facultaba al Estado a crear colonias por sí mismo, disponiendo una superficie máxima por colonia de cuatro leguas cuadradas (10.000 ha) subdivididas en concesiones de veinte cuadras cuadradas. A la vez, estableció la obligación de presentar planos para la colonización privada, y fijó la obligación de dejar libre a título gratuito espacio para futuros ferrocarriles y caminos, manteniendo la obligación de poblar en un plazo de un año.

La nueva norma, exigió que en las colonias a crearse debían reservarse cuatro concesiones para el desarrollo de un pueblo, con lo cual se eliminó la posibilidad de que los nuevos emprendimientos de colonización se concretaran sin considerar la formación de un centro poblado.

La ley, a la vez, introdujo un cambio significativo al incorporar la posibilidad de que las tierras fiscales se vendieran a privados para ser dedicadas a la agricultura y a condición de poblarlas, pero sin la necesidad de establecer colonias, con lo que -sin especificarlo taxativamente- se permitía que las tierras públicas se transfirieran a propietarios privados que las explotaran por arriendo. El articulado de la ley fijaba la exención impositiva para las nuevas colonias, por un plazo inversamente proporcional a la proximidad a redes ferroviarias o vías navegables; pero cancelaba todo beneficio para el caso que la explotación de las tierras se realizara arrendándolas¹⁸³.

Con la ampliación de la disponibilidad de transporte, y tomando partido de los beneficios fijados por la Ley de Tierras, en el nuevo departamento Las Colonias especialmente, se consolidó el proceso por el que todas las fracciones que aparecían catastradas a nombre de particulares en los relevamientos de inicio de la década se convirtieron en nuevas colonias, previo trámite de aprobación, incluyendo la presentación de planos y la obligatoria reserva de un espacio para el pueblo.

El breve recorrido administrativo de los expedientes de solicitud de reconocimiento realizados en base a los beneficios concedidos por la nueva ley -tal como el de Sunchales, antes mencionado- demuestra la voluntad del estado santafesino en lograr una amplia difusión del régimen, con un trámite que solía avanzar a paso acelerado¹⁸⁴. Una vez presentada la

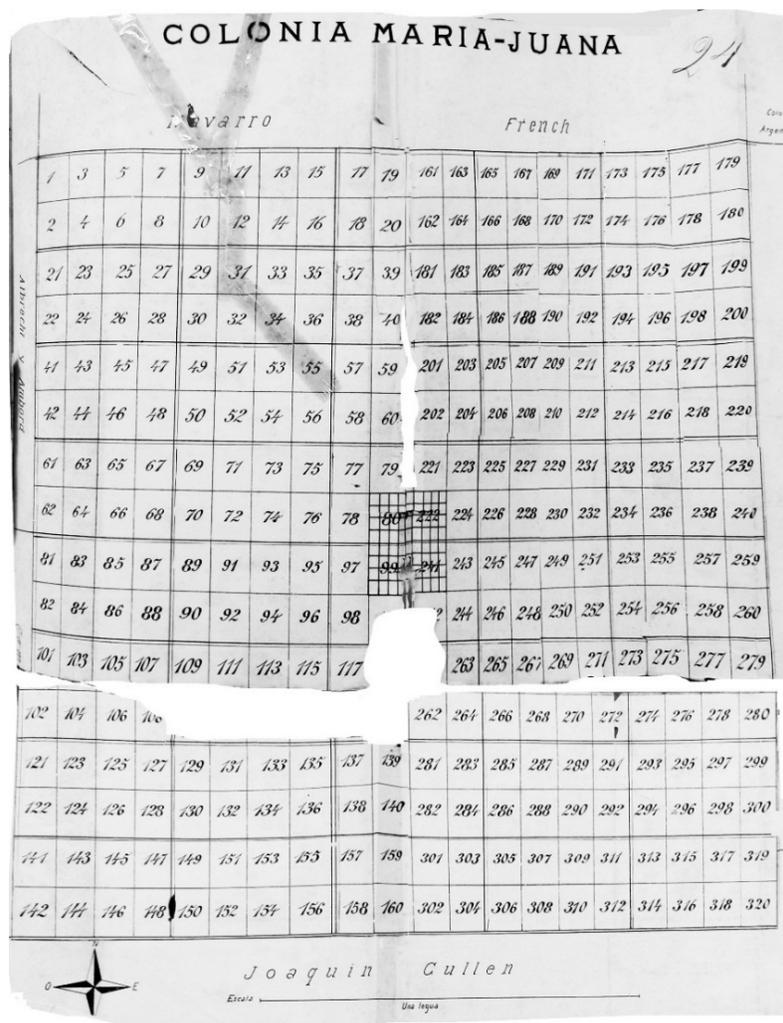
¹⁸³ Se fijaban dos años de exención impositiva a las colonias ubicadas a más de diez y menos de quince leguas de vías férreas o navegables; tres años para las ubicadas entre quince y veinte leguas, y seis años para las distantes más de veinte leguas. (Art.83).

Mientras el art. 84 liberaba de contribuciones a las industrias que se radicaran en los primeros diez años de la colonia, el art. 85 establecía que este beneficio “no es extensivo a los campos que se arrendasen, aun cuando fueren destinados a la agricultura”.

En el título X, se diferencia específicamente a la agricultura como una actividad diferente a la colonización, facultando al Ejecutivo también a vender terrenos “con destino a la agricultura”. En este caso la obligación de poblar se redujo a diez familiares por legua (art. 96) lo que se traduce en 250 hectáreas por familia, una superficie equivalente a algo más de siete de las habituales concesiones de 20 cuadras cuadradas.

¹⁸⁴ El expediente de la colonia Bigand constituye un ejemplo de la celeridad del trámite. Presentada la solicitud el 10 de septiembre de 1886, y luego de un dictamen del departamento Topográfico solicitando la corrección de

solicitud, en la que los peticionantes formulaban el expreso pedido de recibir los beneficios impositivos estipulados en la ley de 1884, prácticamente en forma inmediata se la giraba al Departamento Topográfico para su verificación. Este raras veces formulaba observaciones, las que de existir en general correspondieron a formalidades de presentación, o discrepancia en la interpretación de los croquis, tras el pase de rigor, las solicitudes obtuvieron casi sistemáticamente el visto bueno del Fiscal de Estado y la aprobación posterior del Ejecutivo.



Plano presentado para la aprobación de la Colonia María Juana
Plano obrante en el Archivo General de la Provincia de Santa Fe (Sec. Gobierno T°82 Expte. 24)

A raíz de la aplicación de la nueva ley, se produjo no solo el pedido de aprobación de colonias trazadas *ex novo*, sino que los fundadores de otras colonias de fundación reciente se presentaron solicitando acogerse a los nuevos beneficios impositivos establecidos. Uno de

los planos, luego de la intervención del del Fiscal de Estado, tras acompañar la corrección solicitada el Gobernador Cafferata dictaminó la aprobación el 14 de diciembre del mismo año (AGPSF, T°28, Año 1886, Expte. 25, F°383)

estos casos fue la presentación realizada por los apoderados de Melitón Espinoza solicitando que la Colonia Maria Juana, fundada en 1883 “fraccionada en lotes de ocho concesiones de veinte cuadras cada una, dejando entre ellos calles de veinte varas” recibiera también los beneficios de la ley de 1884. Aunque se deja aclarado en el expediente que la colonia había sido “fraccionada en lotes de ocho concesiones de veinte cuadras cada una, dejando entre ellos calles de veinte varas”, configurando un reparto de solares y calles diferentes al esquema establecido por la ley, el pedido no recibió objeción del Departamento Topográfico para que se le otorgara la aprobación y los beneficios impositivos de la misma¹⁸⁵.

Resulta notable que en algunos casos las presentaciones se realizaron por varias colonias en conjunto, tal la que elevó Enrique Mills en relación a los pueblos y colonias de Díaz, Sa Pereira, Aurelia, Lehmann y Rafaela, todas ubicadas en la traza del Ferro Carril Buenos Aires y Rosario. En este caso el Departamento Topográfico se despachó contra el material cartográfico presentado señalando que “es indispensable que consten las dimensiones de sus subdivisiones”, y recomendó se rechazara la solicitud dejando explícito que la información presentada debía suministrar

el exacto convencimiento de los hechos, tanto en las subdivisiones como en la ubicación del área dividida, con referencia a puntos conocidos de la propiedad de que proceden es indispensable para la formación del catastro de esas nuevas poblaciones, y de la provincia en general. Su demostración en el plano es de necesidad porque éste es el que queda archivado en esta repartición. (AGPSF, Sec. Gobierno, T°28, Año 1886, Expte 23, F°368)

Tras la presentación de nuevos planos firmados por Cristóbal Woodgate¹⁸⁶ - a quien el expediente menciona como fundador de estos pueblos - el Ejecutivo aprobó las solicitudes completándose el trámite en un periodo sorprendentemente breve¹⁸⁷.

¹⁸⁵ El trámite de reconocimiento de María Juana es particularmente interesante por cuanto los solicitantes aceptan expresamente no cumplir con las condiciones de ley, pero señalan la intervención del agrimensor Emilio Goupillart en la mensura de la misma. El pase del expediente del Departamento Topográfico lleva entre otras la firma del propio Goupillart, funcionario de esta oficina. Tras la aprobación del Fiscal de Estado, el Ministro de Gobierno giró las actuaciones al Juez de Paz a efectos que informara el número de familias establecidas en el sitio. Tras este informe, confirmando la presencia de sesenta familias de colonos, el gobernador Zavalla se expidió otorgando la aprobación. (AGPSF Sec. Gobierno T°82 Expte. 24, F° 373)

¹⁸⁶ Debe tenerse en consideración que, como se señala más adelante en este capítulo, Woodgate será titular de la concesión del FCGSSF&C, mostrando la multiplicidad de roles en que aparecen los gestores de los pueblos y colonias de este período.

¹⁸⁷ La solicitud original tiene fecha agosto 19 de 1886, obteniendo la aprobación definitiva del Ejecutivo el 15 de octubre del mismo año, poco menos de sesenta días más tarde. En el mismo expediente se ordena separar el material gráfico agregado para su archivo en el Departamento Topográfico, por lo que el mismo no se conserva.

Los datos catastrales muestran que en esta década las nuevas colonias fueron 123 contra 37 creadas en los diez años anteriores. Para este momento, resulta notable observar a los nuevos actores que aparecieron impulsando el proceso de creación de emprendimientos de colonización agrícola. Mientras el Estado Nacional se involucró impulsando sólo una colonia (San Antonio de Obligado) y se mantuvo una fuerte presencia de personajes de la élite santafesina como Camilo Aldao o José Bernardo Iturraspe, se sumaron nombres de trascendencia en la política nacional: en 1881 Domingo F. Sarmiento intervino impulsando una colonia con su nombre; en 1882 Bernardo de Irigoyen - entonces ministro del Interior del gobierno de Roca- también aparece como fundador de una colonia identificada con su apellido. En 1883 y 1884 el hermano del presidente, Ataliva Roca, intervino junto a otros socios en la creación de las colonias Ataliva y Santa Clara de Saguier.

En el sur de la provincia, destaca la aparición de Thomas Armstrong, apoderado local de la Central Argentine Railway Co., empresa madre del FCCA, quien a través de las subastas de tierras públicas emprendidas por el gobierno de la provincia había adquirido 32 leguas cuadradas (80.000 ha.) que lo convirtieron en el mayor propietario de la provincia (Míguez, 1985). Pero Armstrong no fue el único inversor extranjero que apareció en el período. La lectura de los datos catastrales muestra la aparición de numerosas fracciones inscriptas a nombre de apellidos británicos¹⁸⁸, en tanto aparecen también nuevos actores vinculados a la sociedad porteña como Ernesto Tornquist, Martín Gainza, Amancio Alcorta, o Marcos Paz, de quienes previamente no se registran intereses en la provincia.

En tanto, se mantuvieron en el negocio los empresarios extranjeros surgidos de las propias colonias como el mismo Lehmann, Wildermuth o Gödeken, destaca sobre el final de la década la aparición en el negocio de la colonización de empresas creadas al efecto, como el Banco Colonizador Nacional -en algunos casos asociado a la Sociedad Colonizadora de Córdoba- impulsando nueve colonias en el centro norte provincial¹⁸⁹; la Compañía Anónima de Colonización, que promovió otras tantas en los departamentos Caseros y General López¹⁹⁰;

Tampoco se mantiene el gráfico que evidentemente acompañó la presentación original. (AGPSF Sec. Gobierno T°82 Expte. 23, F° 368). En algunos casos relevados el croquis cuestionado por el Departamento Topográfico - en los que casi siempre las observaciones corresponden a defectos formales de la presentación, o a defectos debidos a la agrupación de concesiones- se mantienen agregados los planos rechazados.

¹⁸⁸ En el Plano Topográfico de 1883 destacan los apellidos Thomas, Browne, Murphy, Gahan, Smith, Kelly, Treacher, Richard, Simpson, Wentthrop, Jewell, Sword, entre otros generalmente vinculados a las empresas ferroviarias.

¹⁸⁹ Estas son Alvaro Istueta, Santa Elena, Lorenzo Torres, Elisa, Clara, Luis Viale y Enrique Sanchez, Jacinto Arauz, (1888) y Adolfo Alsina y Luis D'Abreu (1889).

¹⁹⁰ Según el relevamiento de Djenderedjian, Bearzotti y Martiren (2010) las colonias propuestas por la compañía fueron nueve, sin embargo, sólo se pudo verificar en los registros catastrales la conformación de Cafferata, El Cantor, Los Aromos, Los Nogales, Paraíso y Siete Árboles

y la Compañía de Tierras de Santa Fe a través de la cual la banca Murrieta encaró el intento de establecer colonias agrícolas en las tierras que había obtenido del Estado provincial.

4.3. Los nuevos ferrocarriles, impulsores de pueblos y colonias

Una característica de las empresas ferroviarias que aparecieron en la segunda mitad de la década de 1880 fue el veloz progreso de sus tendidos, en tanto la característica principal del sistema ferroviario en conjunto fue la proliferación de redes, con tendidos paralelos suficientemente próximos para entrar en abierta competencia (López, Waddell y Martínez, 2016)

Si al FCCA le tomó siete años completar los 400 kilómetros de vía entre Rosario y Córdoba, al Ferro Carril Buenos Aires y Rosario que irrumpió como su principal competidor le llevó poco más de un año concretar el atravesamiento sureste-noroeste de la provincia, entre la estación Theobald en 1886 y Ceres en 1887, desde donde prosiguió a Tucumán, a través de Santiago del Estero. [Mapa FC5]

Mientras esta empresa pugnaba por adquirir la red del Ferro Carril Central Norte (FCCN) del cual el Estado estaba desprendiéndose, consiguió la autorización para construir una línea propia hasta Tucumán, al mismo tiempo que a instancias del gobierno provincial, el gobierno nacional autorizó a construir una línea que vinculara a Tucumán con San Cristóbal, que sería operada por la empresa francesa propietaria del FCPSF, pero en forma independiente a éste¹⁹¹. [Mapa FC10]

En 1890, a partir de la localidad de Gálvez el FCBAyR completó otro ramal hacia el centro de Córdoba, ingresando por Brinkman. Este tendido a la vez, atravesaba el sur del núcleo de la colonización en los departamentos Castellanos y las Colonias, permitiendo que las cargas se dirigieran directamente al puerto de Rosario o eventualmente a Buenos Aires, eludiendo el puerto de Santa Fe hasta ahora punto natural de salida de las mismas. Dos años después, a partir de Bernardo de Irigoyen, el FCBAyR planteó un ramal hacia Santa Fe con una vía paralela a la del FCPSF¹⁹², entrando en abierta competencia con la empresa francesa.

¹⁹¹ La concesión original, de octubre de 1887 fue a la empresa francesa Portalis frères, Charbonier, & Co. Que en 1888 la transfirió a Fives-Lille. A pesar de ser la misma empresa y trocha que el FCPSF, la línea se conoció como Ferrocarril San Cristóbal a Tucumán (FCSCT)

¹⁹² El ramal Bernardo de Irigoyen-San Agustín del FCBAR, inaugurado en 1892 corría unos 10 km al este del Gálvez- Empalme-San Carlos del FCPSF que se completó parcialmente en 1890. Debe tenerse en cuenta que mientras el FCBAR operaba en trocha de 5'6" el FCPSF era métrico. La imposibilidad de interoperar pone en evidencia que las dos líneas competían en la toma de cargas de la zona de colonias.

En 1889, además, el FCBAR inauguró un desvío desde San Lorenzo hacia Puerto Cerana-Kirktown¹⁹³ donde había levantado un embarcadero de cereales. [Mapa FC9]

Para 1888 el Ferro Carril Oeste Santafesino completó toda su extensión. Más allá de Casilda, su terminal inicial, contaba con un ramal que describiendo un amplio arco alcanzó Melincué, mientras al oeste llegó al borde del territorio provincial en Arteaga, para desde allí continuar hacia Córdoba por Cruz Alta. [Mapa FC2]

En tanto, luego de casi 20 años sin ampliar su red, tiempo que la compañía había dedicado particularmente a mejorar su infraestructura portuaria, sus estaciones y puntos de intercambio, el FCCA inauguró en 1889 la operación de ramales entre Sastre y Cañada de Gómez y, entre ésta y Peyrano. Desde este punto al sur de la provincia, la red se vinculaba con la línea San Nicolás-Junín penetrando en territorio bonaerense. [Mapa FC8]

En 1890 inició sus operaciones el Gran Ferrocarril del Sur de Santa Fe y Córdoba (GFCSSF&C), que con una estrategia similar a la que treinta años antes había planteado Wheelwright, partía de un puerto sobre el Paraná para adentrarse en la porción cordobesa de la pampa. La línea, tendida en trocha de 5'6" arrancando en Villa Constitución, alcanzó el mismo año Venado Tuerto, desde donde al año siguiente continuó hacia Arias, en Córdoba y hacia Rufino en el extremo suroeste santafesino. [Mapa FC7]

El inicio de las operaciones del FCBAyR, significó respecto al territorio provincial, la aparición de nuevos ejes de desarrollo, el más notable sobre el corredor costero entre Buenos Aires y Rosario, reconstruyendo un vínculo terrestre que en las décadas previas había perdido importancia gracias al auge del transporte fluvial. Hacia el noroeste, este ferrocarril planteó una nueva relación con el territorio de las provincias mediterráneas, cuya consecuencia más notable fue la instalación en Rosario de la Refinería Argentina, un emprendimiento de Ernesto Tornquist inaugurado en 1889 con el objetivo de producir grandes volúmenes de azúcar refinada que apuntaban a satisfacer la creciente demanda doméstica. (Guy, 1988) y que en significó la radicación de la primera industria de gran escala en la ciudad.

En los espacios dedicados a la colonización agrícola, la multiplicación del transporte ferroviario, significó un cambio radical en la valorización de las tierras. El acceso al ferrocarril, que era solo posible en el corredor próximo al FCCA en las décadas previas, ahora se multiplicó. A diferencia de lo acontecido con aquel, que contó con tierras concedidas por el estado, las nuevas compañías debieron negociar el suelo que pisaban, obteniéndolo de la provincia, a través de la donación de privados o adquiriendo la franja necesaria para vías, cuadros y estaciones.

¹⁹³ Actualmente Puerto San Martín

La expansión ferroviaria ahora quedó subordinada a la disponibilidad de tierras para su implantación y a la inversa, la proximidad del ferrocarril significó la valorización del suelo contiguo, reduciendo las posibilidades comerciales de las colonias impulsadas en sectores sin servicio ferroviario. Contrastando la “fecha oficial” de fundación de los pueblos con los datos correspondientes al relevamiento de los tendidos ferroviarios (empresa y año de primer servicio),¹⁹⁴ puede observarse un buen número de colonias que, si bien dieron lugar a un pueblo, no prosperaron más que para reunir unos centenares de habitantes¹⁹⁵. Significativamente todas estas mayormente corresponden a emprendimientos generados a partir de 1880, que no tuvieron nunca servicio ferroviario.

Evidentemente, la multiplicación de redes significó un notable cambio en la manera en que se colocó en el mercado la creciente oferta de concesiones agrícolas. Si hasta este momento -salvo las colonias el FCCA- todos los emprendimientos colonizadores habían dependido para su progreso de la calidad del suelo y las condiciones de la administración, desde ahora la disponibilidad de acceso al ferrocarril resultará crítica para el desarrollo de la colonia, o, mejor dicho, para su evolución hasta cristalizar un núcleo urbano significativo.

Puede observarse que, en las décadas previas, prácticamente todas las colonias evolucionaron dando lugar a un poblado con las estaciones ferroviarias instaladas *a posteriori* sirviendo como semilla para la cristalización del núcleo urbano. En cambio, entre 1880 y 1890, dada la proliferación de emprendimientos no todas las colonias y pueblos creados en las mismas se beneficiaron con el acceso al ferrocarril a pesar de la profusión de líneas. Esta nueva realidad se hace tangible en solicitudes elevadas al gobierno provincial, por los impulsores de algunas colonias o vecinos de estos pueblos solicitando que se los beneficiara con la instalación de estaciones ferroviarias¹⁹⁶.

En el territorio, la evolución de centros poblados todavía ajenos al avance ferroviario, condensados como núcleos de las colonias se refleja en la particular disposición de las localidades de los departamentos Las Colonias y Castellanos. Estos aparecen como los nodos

¹⁹⁴ Por comodidad, dada la extensión del cuadro correspondiente a esta década el mismo se agrega al final de la presente sección, y a su vez, se lo dispone separado en los años 1881-1884; 1885-1886; 1887-1888 y 1889-1890.

¹⁹⁵ Es significativo en este sentido que de las 20 localidades que mantienen en su nombre la designación de “Colonia”, prácticamente todas -16- carecieron de servicio ferroviario, y a pesar de haber sido fundadas en la década 1881/90 sólo tres de ellas superan los 1000 habitantes. De las tres que superan el millar, sólo una (Colonia Mascías) no tuvo servicio ferroviario, evidenciando la importancia del transporte ferroviario para el éxito de las colonias creadas después de 1880.

¹⁹⁶ Tan temprano como en 1886 se registra el pedido de ubicar una estación del entonces FCSFaC en el lote 16 de Colonia Crespo “por haberse allí un pueblo” (AGPSF Sec. Gobierno T°112, Año 1886 Expte. 57); dos años más tarde consta la solicitud de Ángel Angeloni y Tiburcio Reyes para la instalación de una estación del FCPSF en la colonia Angeloni. (AGPSF Sec. Gobierno T°119, Año 1888, Expte. 51). En esta los solicitantes expresan su voluntad de “ceder gratuitamente a favor del gobierno el terreno necesario para dicha obra”.

de una malla más o menos regular, consecuencia de la previa delimitación de las colonias que les dieron origen, caracterizadas por efectuarse en fracciones rectangulares [Ver mapas C4 y L5]. Con el auge de nuevas rutas ferroviarias, la distribución de los pueblos acompañará a estas, y su ordenamiento en el terreno acompañará la lógica del tendido.

El acelerado auge ferroviario, dio lugar a que algunas de las localidades recién conformadas cobraran particular importancia al convertirse en puntos de enlace de las vías férreas. Tal es caso de Gálvez, donde se ubicaban estaciones del FCPSF y del FCBAyR; de Villa Casilda, en la que desde 1883 operaba el FCOS y al que en 1890 se sumó el FCCA duplicando estación e instalaciones auxiliares; o Cañada de Gómez, punto de empalme de dos líneas del FCCA que cobró importancia como nodo regional al enlazar la ruta Rosario-Córdoba con la que desde Sastre permitía alcanzar el territorio bonaerense desde Peyrano. El inicio de las operaciones de este ramal norte-sur del FCCA en 1890 le dio un nuevo impulso a Sastre, donde 1888 existía una estación en la ruta a Tucumán del FCC&R, convirtiendo al pueblo en estación de transferencia de carga entre los sistemas de trocha métrica y trocha ancha.

Rafaela, muy especialmente, fue potenciada por la condición de nodo de transporte. Alcanzada por el FCPSF en 1886, apenas cinco años después de la fundación de la colonia, al año siguiente en 1887 dio lugar a la estación del FCBAyR y a partir de 1888 se constituyó en punto terminal del Tranvía a Vapor de Rafaela (TVR). De esta manera, en apenas tres años la localidad, servida por tres empresas diferentes quedó vinculada a Rosario y a Santa Fe, mientras que el servicio de cercanía del TVR la convirtió en cabecera de un pequeño sistema local que la consolidó como el núcleo de las colonias formadas sobre el extremo oeste del territorio.

Al finalizar la década, mientras en la ciudad de Santa Fe operaba únicamente como cabecera de Ferro Carril Provincial operado por la Compañía Francesa, Rosario era terminal y puerto de embarque del Central Argentino, terminal del Oeste Santafesino y la alcanzaban también el Buenos Aires y Rosario, y el Córdoba y Rosario -los tres primeros en trocha de 5'6" y el último en trocha métrica- afianzando a la ciudad y a su puerto como el principal núcleo ferro portuario de la provincia.

Con los procesos de creación por empresarios privados y de acreción espontánea de nuevos pueblos alimentados en forma sostenida por la expansión de los servicios ferroviarios, los registros provinciales van a mostrar para este período datos poco consistentes como "fecha de fundación" de los pueblos. A falta de documentación, o de trámite oficial de aprobación, se fijó en algunos casos la de inscripción de la colonia previa, en otros la habilitación de la estación ferroviaria e incluso la fecha del inicio del servicio de trenes. Aun tomando amplias

reservas sobre la precisión de las fechas establecidas, estas evidencian que durante la gran expansión del ferrocarril, el número de centros poblados registrados creció a la par de la expansión de las comunicaciones ferroviarias¹⁹⁷. [Ver mapas FC 24 y L5]

Conforme las fechas “oficiales” establecidas para datar la creación de localidades actualmente compiladas en los registros provinciales¹⁹⁸, los nuevos pueblos fueron siete en 1881, nueve en 1882; once en 1883; ocho en 1884, y seis en 1885 casi todos con su origen atribuido a la preexistencia de una colonia agrícola. Sin embargo, en estos años aparecen ya tres casos de poblados creados por gestión privada y en uno de ellos – el antes mencionado de María Juana- la fundación coincide con el momento en que se inició el servicio ferroviario a la estación que sirvió de núcleo a un pueblo, impulsado por iniciativa de un privado.

El año siguiente, 1886, aparece como el año fundacional de veintidós nuevos pueblos. De estos, quince tuvieron origen en fundación por iniciativa de promotores privados, contiguos a una estación de ferrocarril, o se debieron a acreción poblacional espontánea en torno a una estación. En el 50% de estos casos, es decir en once localidades, el año de fundación coincide con la llegada del tren, lo que ocurre particularmente sobre el tendido del FCBAyR, hecho particularmente llamativo a raíz de la velocidad con que progresaron sus obras, evidenciando que con el acelerado progreso de las vías estas se convirtieron en factor determinante para que los privados parcelaran una porción de tierra agrícola y la ofrecieran como lotes urbanos.

Para 1887 los registros oficiales reflejan la creación de sólo siete pueblos nuevos, pero de éstos sólo uno se corresponde con una colonia previa, y otro a una misión franciscana. Ninguno de los dos tuvo nunca servicio ferroviario. Los otros cinco, por el contrario, están vinculados a una estación ferroviaria, cuatro por fundación privada y uno por acreción¹⁹⁹.

Gabriel Carrasco, en la misma conferencia en que describió el proceso de formación de colonias, explicó la mecánica de creación de pueblos, en relación al avance ferroviario:

¹⁹⁷ Ver cuadros insertos al final de la presente sección. Debe tenerse en cuenta que a pesar de lo inexactas que pudieran ser las fechas aludidas, el entorno de error se encuentra en un rango que difícilmente pueda superar los 12 meses.

¹⁹⁸ En gran medida, encontrándose perdidos los archivos del departamento Topográfico, en caso de haber intervenido este en la aprobación de colonias preexistentes a los pueblos, las fechas surgen del copiador del registro de expedientes, único registro que se mantiene íntegro en el Archivo General de la Provincia.

¹⁹⁹ El caso de localidad formada espontáneamente corresponde a la localidad de Monigotes, donde se dio una experiencia de colonización judía independiente, emprendida por ocho familias francesas, que llegaron con sus pasajes financiados por la Alliance Israélite Universelle. El emprendimiento fracasó y los colonos se dispersaron entre otras localidades. En 1904 la Jewish Colonization Association dispuso un nuevo contingente de colonos (Comuna de Monigotes, Reseña del Centenario, 1990)

Un día, señores, se anuncia, por ejemplo, que el ferrocarril del Rosario a Sunchales va a pasar por tal o cual punto; el dueño de aquel terreno empieza por declarar colonia el sitio o paraje donde estará la estación, vendiendo lotes para chacras y para pueblo. El primero que llega, pone una fonda que ha de proveer de alimento a los trabajadores. Antes de que se aproxime la locomotora, llegan una o dos docenas de carpas, cada cual con cuatro o cinco hombres, que van a hacer los trabajos de la vía. Inmediatamente la noticia circula. Todos los colonos de los alrededores empiezan a llevar allí sus trigos, sus cereales de todo género. Se forma ya un pequeño núcleo; al poco tiempo llega el herrero infaltable, porque tiene trabajo; llega el carpintero que va a hacer las puertas de las casas y llegan cientos de hombres que empiezan a cavar la tierra y pisarla para hacer ladrillos. A la primera población, que es de carpas, sucede la segunda, que es de hornos de ladrillos; llegan carros de madera, si no las hay allí cerca, y con zinc; se levantan sobre cuatro postes las chapas de zinc, y ya están las casas donde se ponen los primeros establecimientos mercantiles. (transcripto en Alcaraz, 2005; p. 4)

Ante este caótico proceso de creación de pueblos por actores privados, que simplemente ponían en venta lotes destinados a vivienda en proximidad de las estaciones, repitiendo el desordenado proceso de creación de colonias del inicio de la década, la provincia dictó una nueva ley apuntando al ordenamiento de la gestión, basándose nuevamente en el ofrecimiento de beneficios impositivos similares a los otorgados en la Ley de Tierras Públicas de 1884. Así, el 25 de noviembre de 1887 se dictó la Ley de Excepción de Contribuciones, que en primer término equiparó los derechos de las nuevas colonias que se crearan, sin importar ni su lugar de ubicación ni la distancia a las vías, otorgándoles a todas la excepción del pago de contribución directa y patentes por tres años. La ley ahora incluyó un beneficio aplicable a “todos los pueblos que se fundaren en las estaciones del ferrocarril”, siempre que la extensión de los mismos superara las 130 hectáreas.

Para acceder a la excepción impositiva los fundadores debían destinar espacios para “templo, escuela, juzgado de paz, hospitales, lazaretos, y plazas públicas”, además de trazar manzanas de al menos 100m de lado, separadas por calles de 20m de ancho. Para obtener la aprobación del pueblo debía realizarse la presentación de planos, especificando taxativamente los espacios requeridos para uso público, que se debían donar por escritura pública al gobierno provincial, trámites previos indispensable para obtener la aprobación del pueblo.

El proceso administrativo correspondiente al trámite de aprobación de las solicitudes, según se refleja en los expedientes del Ministerio de Gobierno, fue tan expeditivo como había sido en los años anteriores el de creación de nuevas colonias. Las observaciones formuladas por el Departamento Topográfico, en general se circunscribieron a la pertinencia de los terrenos ofrecidos, a la necesidad de escriturar los mismo, o a observaciones por la calidad de los planos presentados. En todos los casos, una vez informada que se había concretado la donación de solares, realizada ante escribano público, el Poder ejecutivo dispuso la aprobación solicitada.

Tal como en el caso de las colonias, el nuevo régimen dio lugar a que pueblos creados con anterioridad a la nueva ley, e incluso en clara discrepancia con las condiciones espaciales establecidas en la misma, se presentaran para acceder a sus beneficios. Tal el caso del pueblo de Clucellas, que según reza en el expediente de solicitud de aprobación, antecedió cinco años a la ley, a pesar de lo cual sus fundadores solicitaron se le concedieran los beneficios impositivos previa donación de terrenos a la provincia. Esto fue aceptado por el Departamento Topográfico a pesar que la traza del pueblo no reunía los requisitos formales de la ley de 1887.²⁰⁰

El año siguiente a la sanción de la nueva ley, conforme los registros oficiales, se fundaron diecinueve nuevos pueblos, once de los cuales corresponden al proceso de fundación privada en torno a una estación ferroviaria -con presentación de planos y cesión de los espacios requeridos por la ley- además de un nuevo pueblo que se atribuye a acreción espontánea en torno a una estación del FCPSF. Se agregan dos pueblos de fundación privada, uno de fundación oficial y cuatro originados en colonias, todos estos sin ferrocarril.

En 1889 se registran dieciocho nuevos pueblos, de los cuales seis corresponden a fundación privada junto a nuevas estaciones de tren -cuatro vinculadas al nuevo tendido del FCGSSF&C- y otros cuatro corresponden a fundación por gestión privada, pero sin servicio ferroviario en el momento de su creación, de los cuales dos serán alcanzados por el tren en los años posteriores. Las restantes ocho localidades tuvieron origen en colonias, de las cuales

²⁰⁰ Los solicitantes, Francisco y José Clucellas reconocen en su solicitud que las dimensiones del pueblo existente no son las pertinentes “teniendo las calles principales que dan a la plaza 30 varas de ancho y las demás 20 varas”. En su nota informan que la iglesia católica ya se ha construido y ofrecen los espacios necesarios para cementerio y los otros edificios públicos requeridos. El Departamento Topográfico ratifica que las calles tienen 20 varas en lugar de 20 metros, y que las manzanas son de 100 varas por lado, en lugar de 100 metros. Así y todo, expresa “que los terrenos ofrecidos son adecuados y suficientes para el objeto que se propone”. El trámite inició el 12 de septiembre de 1888 y concluyó con la aprobación el 29 de enero siguiente. (AGPSF Sec. Gobierno T°98, Año 1889, Expte. 10).

dos disponían desde el inicio ferrocarril, dos lo recibirán más tarde²⁰¹ y cuatro nunca tendrán acceso al tren.

En 1890 se registra la fundación veinticuatro nuevos pueblos. De estas, doce se corresponden al proceso de fundaciones privadas contiguas a estaciones ferroviarias, en tanto seis se corresponden a acreción en torno a una estación. Se agrega un pueblo de fundación oficial, emplazado junto a una estación del FCPSF y un pueblo surgido de una colonia agrícola que desde su inicio contaba con estación ferroviaria. Solo cuatro localidades no dispusieron de vinculación ferroviaria, con lo que la relación de pueblos vinculados al ferrocarril resulta de seis a uno respecto a los que no contaron con este servicio.

Los números reflejan así, que, a lo largo de esta década y principalmente a partir de 1885 el proceso de creación de centros poblados, sea por acreción o por fundación de un promotor privado estuvo vinculada preeminentemente al tendido y la habilitación de los nuevos servicios ferroviarios, independizándose del proceso de creación de nuevos establecimientos de colonización agrícola, que por otra parte durante la década parece desarrollarse en especial en el centro oeste de la provincia [Ver Mapa C4].

Al observar las ubicaciones de los nuevos pueblos se puede verificar que además del consolidarse las nuevas localidades en el foco de la colonización en los departamentos Castellanos y las Colonias, fuera de éste el fenómeno de creación privada de pueblos acompañó en el terreno el avance de la traza de los ferrocarriles [Mapa L5] . Esto se hace particularmente evidente en la sucesión de nuevas localidades establecidas sobre el espacio costero, entre Rosario y Theobald, como resultado del avance del FCBAyR.

El mismo ferrocarril impulsará otra tira de nuevas localidades en su prolongación hacia el norte, en tanto es identificable la consolidación de otro eje de nuevos pueblos acompañando la expansión de la frontera norte hasta Margarita, amojonando la expansión hacia el Chaco Austral del FCPSF. En tanto, se observa claramente que el progreso del anillo de la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y el inicio de operación del TVR, junto con la consolidación de pueblos en las colonias agrícolas creadas en la década anterior dio origen a un nuevo núcleo de centros poblados sobre el extremo oeste del territorio provincial.

²⁰¹ Un caso destacado de estas localidades es el de Moisés Ville. Denominada Kyriat Moshe por el Rabino Aarón Halevi Goldman, se inició a partir del contrato de colonización firmado por un contingente de colonos judíos, provenientes de Podolia (actual Ucrania) con Pedro Palacios en tierras de la colonia Palacios, suscripto luego de un frustrado intento de establecerse en la provincia de Buenos Aires. Habiéndose iniciado como una colonización independiente dentro de una colonia existente, tres años después los terrenos fueron adquiridos por la Jewish Colonization Association (JCA) del barón Maurice Hirsch. La localidad contó con servicio ferroviario en 1907, con la habilitación de un ramal del FCPSF desde la estación Virginia. (Ana Liebenbuk, Museo Histórico Comunal y de la Colonización Judía de Moisés Ville, comunicación personal, noviembre de 2015). Cabe la aclaración que a pesar que el sufijo francés empleado “ville” - empleado para traducir el nombre original- implica pueblo, también se aplicó el nombre a la colonia agrícola que se desarrolló en el sitio.

4.4. Pueblos para un ferrocarril nuevo: urbanización en serie, y fundación privada

El número de poblados con planos presentados en los años inmediatamente posteriores a la ley de 1887 refleja que el procedimiento administrativo de aprobación de planos y cesión de espacios para plaza y calles, como llave para obtener la eximición de impuestos, fue una herramienta efectiva para poner orden en el hasta ahora caótico proceso de creación de pueblos²⁰².

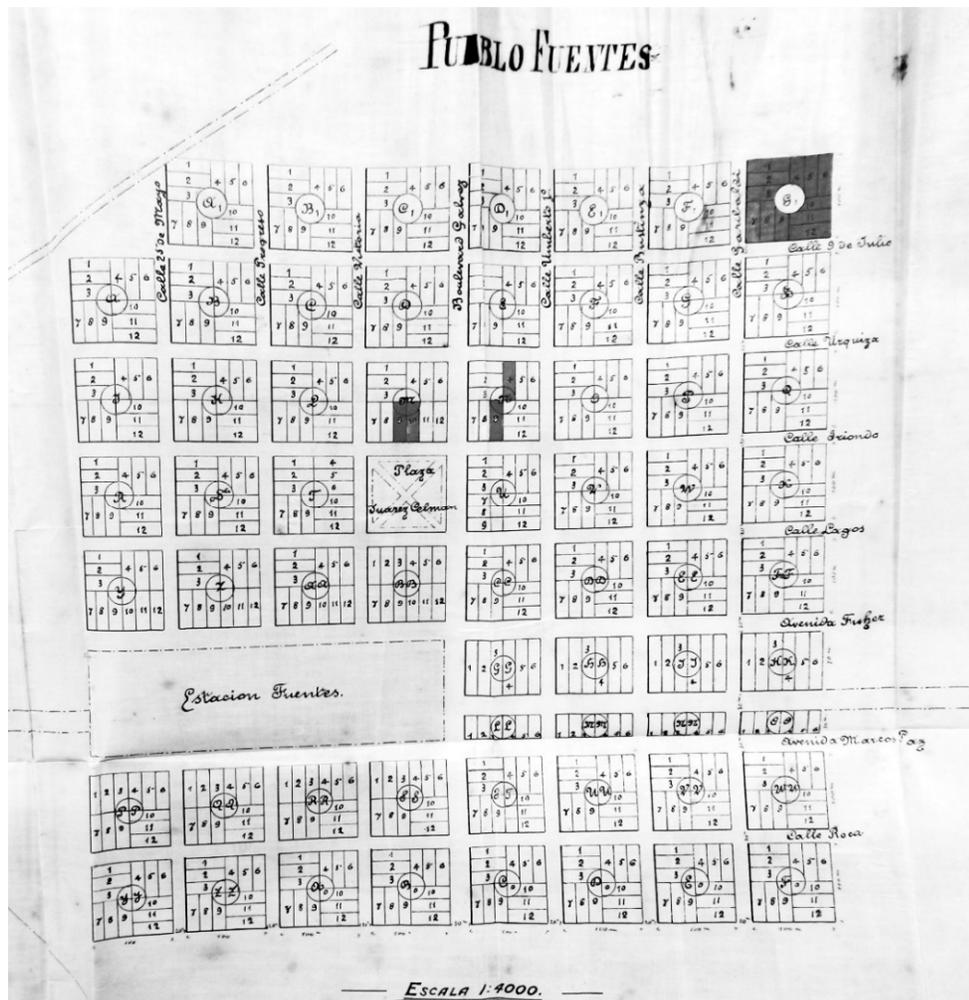
La necesidad de asignar lotes urbanos para uso público, y la cesión de los mismos como paso previo a la aprobación del pueblo por el Poder Ejecutivo, fijó la necesidad de trazar de antemano la subdivisión del pueblo y con esta determinar las características espaciales del nuevo centro urbano. Pero esta no fue una oportunidad aprovechada para aplicar principios urbanísticos avanzados ni del higienismo por entonces en boga. Mayormente, los planos de los pueblos propuestos fueron trazados a requerimiento de los propietarios de los terrenos contiguos a la estación por simples agrimensores, que se limitaron a delinear un damero que respetara las dimensiones establecidas por la norma provincial para manzanas y calles, y a asignar los espacios requeridos: templo, escuela, juzgado de paz, hospital, lazareto, y plaza pública; un esquema que con escasas variaciones caracterizó la disposición de todos los pueblos creados por esta vía.

El trámite de aprobación de la traza del pueblo Fuentes, uno de los raros ejemplos en el que se conserva el plano presentado para la solicitud, constituye un ejemplo claro del proceso. La nota inicial, firmada por el apoderado de los propietarios expresa

deseando mis poderdantes fundar un pueblo alrededor de la estación Fuentes, kilómetro 48.750 del ramal del Ferro Carril Central Argentino desde Cañada de Gómez al Pergamino, situado en el departamento San Lorenzo, según los dos planos adjuntos y queriendo dichos señores acogerse a la ley que declara a estos pueblos libres de todo impuesto por 3 años a condición de donar el terreno necesario para juzgado de paz, comisaría, escuela, hospital, capilla, lazareto y cementerio. (AGPSF, Sec. Gobierno T°93, Año 1888 Expte. 25)

²⁰² Tal como en el caso de la aprobación de colonias, el número de planos correspondientes a estos trámites que se ha podido ubicar es ínfimo, por cuanto al concederse la aprobación en el expediente se ordenó su desagregado y archivo en el Departamento Topográfico. De ésta dependencia se conserva para estas fechas únicamente el índice de trámites, que es el que permitió construir la base de datos de la dirección Provincial de Municipios y comunas, estando perdida toda la documentación gráfica.

El plano, que identifica en color los lotes a donar, presenta una llamativa falta de detalle en la representación de las instalaciones ferroviarias. Aunque el arreglo general del pueblo no es tan diferente del que implementara el propio FCCA, la traza de las vías no tiene la centralidad que presenta en estas. Aunque las manzanas son de dimensiones regulares para cumplir con los requisitos de la ley, el agrimensor introduce una curiosa disposición de loteo que parece ser la única licencia creativa de la propuesta²⁰³.



Plano presentado para la aprobación del Pueblo Fuentes

Archivo General de la Provincia de Santa Fe (Sec. Gobierno T°93, Año 1888 Expte. 25)

Se observan, sombreados (tinta carmín, en el original) los terrenos cedidos a la Provincia para uso público

Pero si existe un caso -o mejor dicho, un conjunto de casos- que sirven para ejemplificar el proceso de creación de pueblos como un acto repetitivo, sin ninguna

²⁰³ En Fuentes se observa que en general los lotes se distribuyen en mosaico o “tablero de damas”, es decir que las manzanas se dividen en cuartos y en cada cuarto los lotes se orientan perpendiculares, con el ancho múltiplo exacto del largo. El esquema se rompe en torno a la plaza, donde todos los lotes la enfrentan por su lado corto, lo mismo que frente al cuadro de estación que recibe idéntico tratamiento.

consideración especial sobre su futuro destino u ocupación, es la serie de pueblos fundados en la traza del Ferro Carril del Gran Sur de Santa Fe y Córdoba (FCGSSF&C), que ya se ha mencionado, y que a partir de Puerto Piedras (Villa Constitución) avanzó hacia Venado Tuerto, desde donde accedió al territorio cordobés a través de dos ramales, uno vía Maggiolo hacia Arias y otro hasta Rufino, desde donde continuó a Córdoba por Alejo Ledesma. [Mapa FC7]

A diferencia de otras empresas de capital británico que han merecido estudios extensos, como el FCCA, el FCBAyR y el FCCC, el caso del Ferrocarril Gran Sur de Santa Fe & Córdoba se mantiene mayormente inexplorado²⁰⁴. Tal como el caso del FCOS, a pesar de su trascendencia en cuanto vinculación y transporte para la región, la breve existencia del ferrocarril -sólo 12 años de vida la compañía, y 10 el ferrocarril operando independientemente- y su red de escasos 300km de desarrollo, no han dado pie a estudios específicos sobre la empresa²⁰⁵. Apenas mencionado en obras sobre la historia ferroviaria argentina, sorprende que ni siquiera Scalabrini Ortiz se detuviera en el GFCSSF&C, que en 1900 fue adquirido por el FCBAyR, con lo que en última instancia terminó integrando la red del Central Argentino.

Según Zalduendo (1975) la concesión inicial fue otorgada en 1886 por el Estado Nacional a Charles Pebble y Edward Ware, para tender una línea entre Villa Constitución, y La Carlota, en la provincia de Córdoba.

El proyecto, en principio fue autorizado para arrancar a partir de un punto de empalme con la línea del FCBAyR, que debía ubicarse entre Arroyo Seco y Puerto Piedras, una circunstancia que de hecho, reducía a la nueva línea a operar como un simple ramal de la empresa mayor.

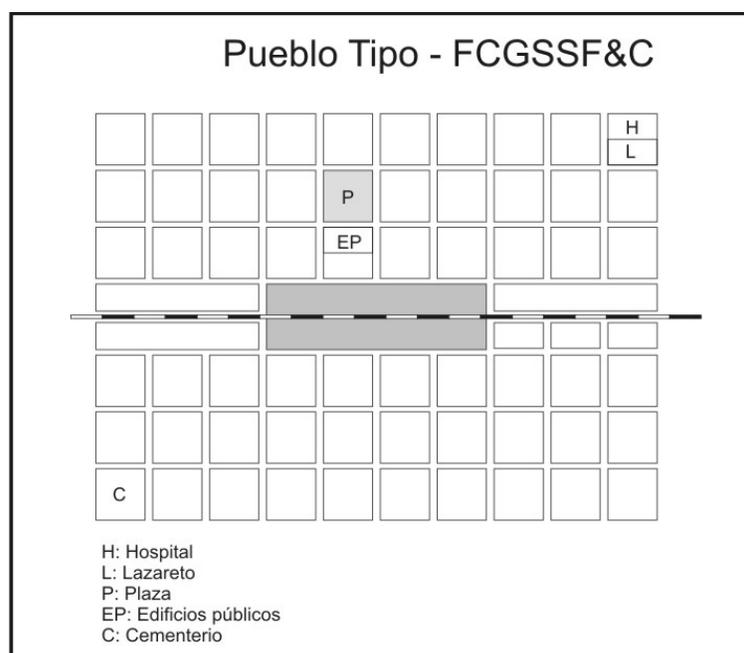
En 1887, junto con una extensión de plazos para presentar los planos, los empresarios lograron también que se les autorizara que el nuevo ferrocarril tuviera el punto terminal de su traza en Puerto Piedras (Villa Constitución), con lo que se convirtió en una línea totalmente independiente y con acceso propio a un puerto. Así, estableciendo una vinculación con el sur del territorio cordobés, el ferrocarril se tendió con una estrategia análoga a la inicial del FCCA aunque desplazada entre 60 y 90 kilómetros hacia el sur, atravesando un sector donde los inversores británicos que habían adquirido tierras en forma reciente comenzaban a dedicar las mismas a la colonización o a la explotación ganadera.

²⁰⁴ Zalduendo (1975) si bien presenta su traza en un croquis, apenas menciona al FCGSSF&C al detallar la concesión, y luego como una de las 19 empresas que cotizaban en Londres al terminar el siglo XIX. López, Wadell y Martínez (2018) mencionan únicamente su integración a la red del FCBAR.

²⁰⁵ Los datos más relevantes recabados sobre el FCGSSF&C provienen del trabajo Oscar Scenna, un historiador local que justamente se dedicó al proceso de creación de localidades por la Compañía de Tierras del ferrocarril.

Después de obtener autorización la autorización para reubicar el punto inicial de la línea, los titulares solicitaron transferir la concesión a Cristóbal Woodgate, quien inició la compra de los terrenos necesarios para las estaciones, además de la franja de 35m de ancho requerida para instalar las vías. Mientras tanto se constituyeron en Londres dos empresas gemelas: la Compañía del Ferro Carril del Gran Sud de Santa Fe y Córdoba y la Compañía de Tierras del Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, a las que Woodgate transfirió la concesión ferroviaria y las tierras adquiridas, respectivamente.

Una vez aprobada la operación de ambas compañías en la Argentina, la Compañía de Tierras inició por sí misma la gestión ante las autoridades provinciales para la creación de los pueblos contiguos a las estaciones. Pero a diferencia de lo que había realizado el FCCA, que había adaptado un tipo básico a diferentes propuestas para urbanizar, la empresa de tierras del Gran Sur empleó el exactamente el mismo plano para nueve localidades a ubicar sobre recorrido, mientras que con ligeras modificaciones lo aplicó a otros dos pueblos propuestos.



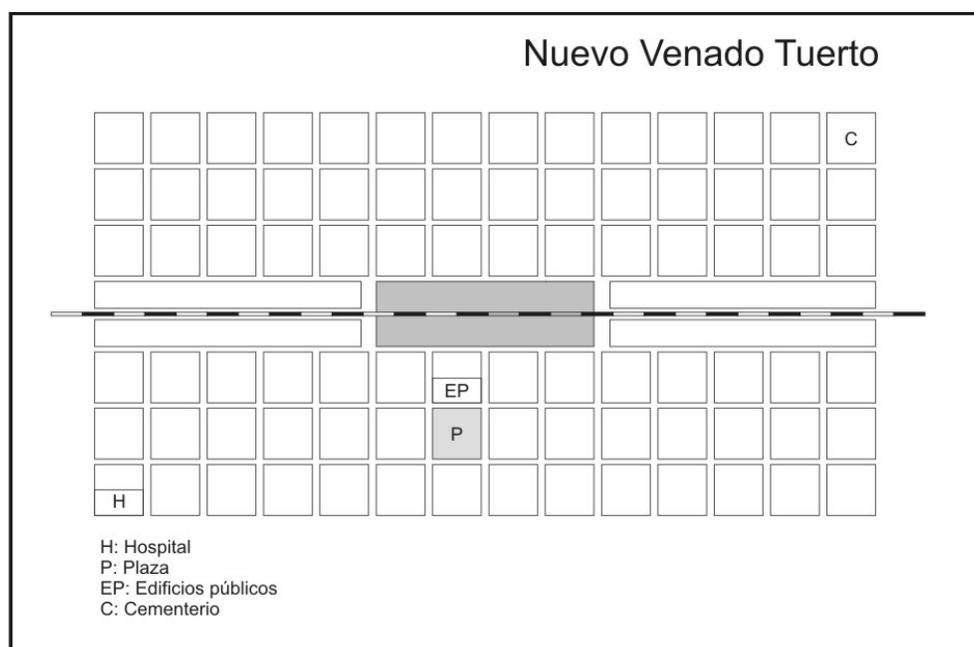
Planta tipo de pueblos de la Compañía de Tierras del Gran Sur de Santa fe & Córdoba
Redibujado de croquis en Scena (2014) p.14

Como resultado de este proceso de “fundación en serie”, cinco localidades santafesinas (Santa Teresa, San Urbano, Elortondo, San Jorge y Maggiolo) compartieron una misma traza, que además era idéntica a la de cuatro pueblos en terreno cordobés²⁰⁶. Producto del plano

²⁰⁶ Los pueblos “gemelos” en Córdoba son Arias, Alejo Ledesma, Canals y Olmos. A diferencia de lo que ocurría en terreno santafesino, en Córdoba los pueblos ferroviarios no contaban con beneficios impositivos lo que dio lugar a que la CTGSSF&C realizara un pedido de exención, que asimilara a los nuevos pueblos con el régimen

común, los pueblos virtualmente fueron clonados a lo largo del recorrido del ferrocarril: las nueve localidades no solo compartieron la traza física (posición del cuadro, partición de las manzanas, asignación de lotes para edificios públicos), sino que incluso tuvieron idéntica designación de las calles. Por lo demás, el esquema espacial propuesto por el FCGSSF&C y su compañía de tierras, terminó siendo una simplificación extrema del modelo de pueblo ferroviario, y quizás el esquema que por antonomasia caracteriza a este tipo urbano.

El cuadro de la estación definió a la vez el núcleo del pueblo, y su eje de simetría. En torno a este se organizó el damero, destinando frente a la estación el espacio para los edificios públicos, y luego la plaza. En los extremos opuestos de la traza se propusieron hacia el norte el espacio para el hospital y lazareto, y opuesto a este en el extremo sur oeste, el sitio destinado al cementerio. En el caso de Carreras, como el terreno adquirido para el pueblo configuraba un romboide, se modificó ligeramente el tazado para adaptarlo a esta circunstancia, sin mayores modificaciones.



Planta propuesta para Nuevo Venado Tuerto

Redibujo de plano obrante en el Archivo General de la Provincia de Santa Fe (T°123 Año 1889, Expte 4)

La repetición de estructuras urbanas, sin dar mayor atención a situaciones específicas del sitio se dio en Venado Tuerto, donde el FCGSSF&C estableció su estación próxima al núcleo urbano que ya se desarrollaba en la colonia preexistente. En este caso, los técnicos de

de las colonias agrícolas establecido desde 1886, pedido que le fue denegado. Consecuencia de este trámite, el pedido de aprobación de los pueblos cordobeses fue elevado cuando sus similares santafesinos ya lo tenían otorgado. (Scenna, 2014, p 19).

la compañía, en lugar de proponer un trazado que se adaptara al pueblo que ya estaba en desarrollo, solicitaron al gobierno de la provincia la creación de un pueblo totalmente nuevo al que propusieron designar como Nuevo Venado Tuerto con una estructura prácticamente idéntica a sus pueblos “clonados”, a la que sólo se le agregaron algunas manzanas en el eje longitudinal y al que se le modificó la ubicación de los lotes cedidos para uso público²⁰⁷. Es particularmente notable que en el expediente de solicitud de aprobación no se le formuló ninguna observación sobre la pertinencia de ubicar un pueblo nuevo contiguo a uno existente, y sólo se le requiera a la Compañía ampliar la cesión de lotes para incluir el lazareto, por faltar este en el primer plano presentado²⁰⁸.

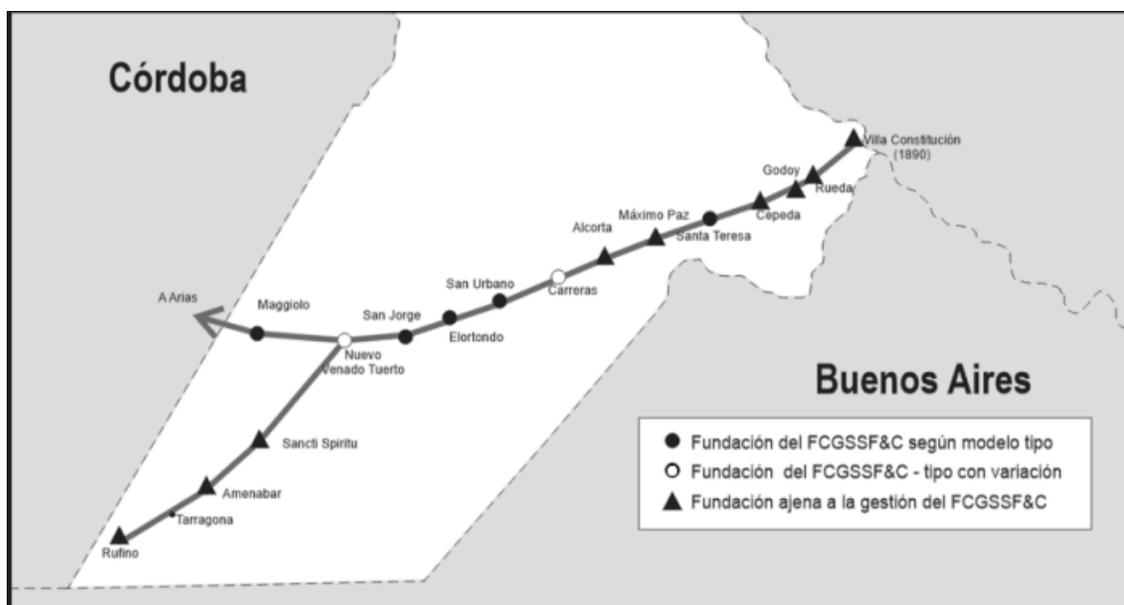
Para los pueblos del FCGSSF&C en suelo santafesino la fecha de aprobación de planos es el 29/07/1889 en los casos de San Urbano y Maggiolo y el 19/09/1889 para Santa Teresa, Elortondo, Carreras y Nuevo Venado Tuerto; en tanto no hay fecha conocida para la aprobación del plano de San Jorge. Aunque como resultado del trámite administrativo todos tienen fecha de fundación real en el año 1889, es notable que en las actuales “fechas oficiales” sólo Santa Teresa, Maggiolo y Carreras aparecen fundados ese año. A todos los demás se les atribuye una fecha anterior en virtud de la preexistencia de una colonia o poblado, lo que si bien es válido para el caso de San Urbano-Melincué, o Venado Tuerto, en los restantes parece reflejar una suerte de competencia por ser más antiguo que pueblo vecino, situación que probablemente tiene lugar en muchos otros sitios de la provincia, pero que en esta franja se hace evidente en virtud del origen común y la gestión prácticamente simultánea de los respectivos expedientes.

Fuera del caso específico de los pueblos creados por la Compañía de Tierras del Gran Sur de Santa Fe & Córdoba, los demás pueblos establecidos sobre la línea de este nuevo ferrocarril reflejan cabalmente cómo se produjo la fundación de nuevas poblaciones en momentos de la expansión de líneas, quiénes se involucraron impulsando el trazado de los mismos y a la vez, permite inferir que los propietarios que se reservaron los terrenos próximos a la nueva línea especularon con el inicio efectivo de los servicios ferroviarios antes de lanzarse a parcelar un pueblo en sus tierras. La observación de la traza de algunos de estos

²⁰⁷ Con el crecimiento de la localidad, el damero del FCGSSF&C, quedó con los años incorporado a la traza del pueblo preexistente, no obstante, su impronta es reconocible en la estructura urbana venadense.

²⁰⁸ El expediente de aprobación de la traza de Nuevo Venado Tuerto, suscripto por Rafael Escriñá en representación de la Compañía de Tierras de Sud de Santa Fe y Córdoba es otro de los pocos que conservan adjunto el plano requerido para el trámite de exención impositiva, probablemente por el hecho de precisar correcciones para su aprobación definitiva. El solicitante confunde la fecha de la ley que invoca para la aprobación del pueblo, un error que también se repite en todos los expedientes de pueblos del FCGSSF&C. (AGPSF, Sección Gobierno, T°123, Año 1889, expte. 4)

permite observar cómo el de por sí elemental planteo de organización espacial del FCGSSF&C encontró posibilidades de reducirse y simplificarse en trazados aún más mezquinos.



Red del FCGSSF&C y ubicación de los pueblos de la empresa

Elaboración propia sobre datos de redes ferroviarias y de la Secretaría de Municipios y Comunas

Puerto Piedras (luego Villa Constitución) punto terminal y cabecera del ferrocarril sobre la costa, corresponde a aquel pueblo que empresarios privados habían fundado en 1858 esperando una eventual extensión del FCCA. Tres décadas más tarde de esa iniciativa, finalmente el puerto propuesto para Villa Constitución conseguía vincularse al interior del territorio. Muy próximo a la costa, en el punto en que la nueva línea intersecó a la línea del FCBAyR, surgió por acreción un nuevo centro poblado, Empalme Villa Constitución.

Luego de este cruce, en las primeras estaciones próximas a la cabecera, es notable que no hubo “pueblos propios” del GSSF&C por cuanto los propietarios de las tierras atravesadas por el nuevo ferrocarril vendieron a la compañía estrictamente los espacios necesarios para la instalación de la línea, reservándose para sí la posibilidad de promover un pueblo contiguo a las nuevas estaciones.

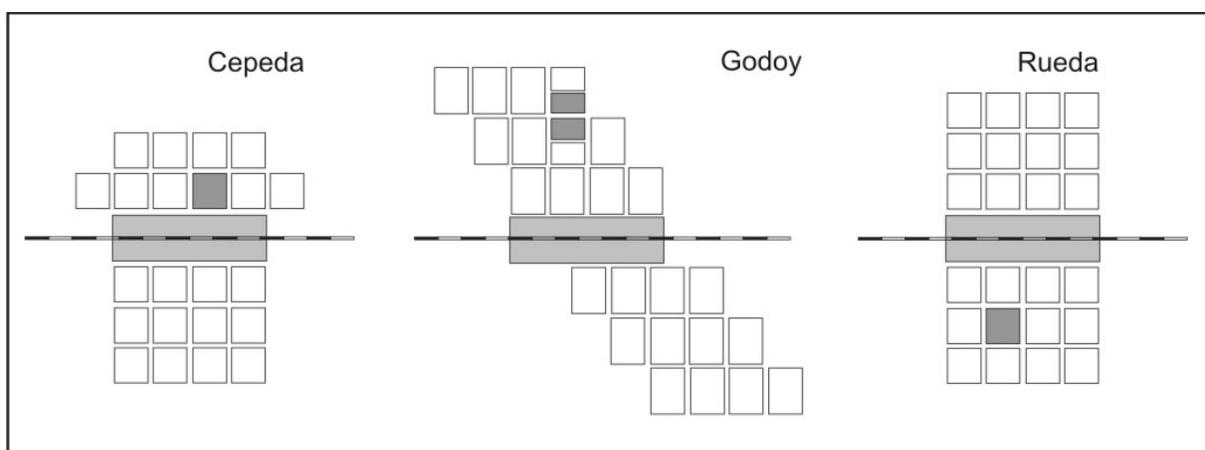
En el caso de Rueda los planos para el pueblo -originalmente designado Raquel- fueron presentados por Pedro Rueda, y aprobados el 8/6/1895; el siguiente pueblo fue fundado por Ramón Godoy, que lo nombró con su apellido. La fecha de fundación asentada es el 18/5/1890, en el mismo año que el ferrocarril inició el servicio²⁰⁹.

²⁰⁹ Cabe observar que entre estas dos nuevas localidades se encontraba el sitio del combate de Pavón, en un paraje que hasta la instalación del ferrocarril se mantenía mayormente deshabitado.

El tercer pueblo de la línea, Cepeda²¹⁰, fue iniciativa de Cándida Camino de Colazo en el sitio de la Estación Cepeda, habilitada también en 1890 cuando el FCGSSF&C ya había sido adquirido por el FCBAyR. La presentación de planos se hizo recién en 1902 aunque la aprobación debió esperar hasta julio de 1904. El pueblo propuesto llevó el nombre de Pueblo Colazo, como la propietaria de las tierras, hasta que la provincia lo rebautizó en 1906 con el nombre actual

Es interesante observar la traza de estos tres pueblos fundados por gestión privada para verificar que mantienen una fuerte similitud con los creados por la empresa ferroviaria, conservando la centralidad del cuadro, y la simetría general del trazado que desde la traza de los pueblos del FCCA caracterizó a la mayor parte de los pueblos delineados en torno a estaciones del ferrocarril²¹¹.

Cepeda y Rueda aparecen como la versión reducida y simplificada del trazado del GSSF&C, con el damero extendiéndose apenas el ancho del cuadro de estación. En Godoy en cambio ocurre una variante notable, que evidencia la estrechez especulativa del proyecto, al “encajar” al pueblo entre los límites de propiedades contiguas, con lo que el damero fue desfasado, para adaptarse al lote disponible, de límites oblicuos.



Disposición de pueblos de fundación privada en la línea del FCGSSF&C

Elaboración propia en base a relevamiento fotográfico satelital y base de datos cartográficos del SCIT

Cepeda, que como se ha dicho es el trazado de tramite más tardío, se diferencia al reservar el espacio para la plaza inmediatamente al norte del cuadro de estación. Sobre este

²¹⁰ El nombre elegido se presta a confusión, por cuanto los “campos de Cepeda” donde tuvieron lugar los combates de 1820 y 1859 se encuentran sobre la margen sur del Arroyo del Medio, en territorio bonaerense.

²¹¹ Resulta notable verificar las similitudes entre los esquemas espaciales de los pueblos aquí mencionados con los esquemas de pueblos ferroviarios establecidos en el noroeste argentino. Véase Ferrari (2011) pp. 31-33

lado del trazado, se agregó una manzana más, antes y después del cuadro, quizás en un intento de dar algún énfasis a la que debería ser la calle principal, enfrentada al cuadro.

Volviendo a los pueblos trazados por la Compañía de Tierras del GSSF&C resulta de interés el aviso con el que la misma promocionó durante el año 1889 la venta de terrenos, los que se ofrecían en forma genérica en “los pueblos formados alrededor de las estaciones del ferrocarril de Villa Constitución a Melincué, Venado Tuerto y Carlota”. El anuncio resalta que éstos contaban con plano aprobado y que tenían el beneficio de la excepción impositiva.



Aviso de la CTGSSF&C.
Diario La Capital, 8 de agosto de 1889

La publicidad transluce que el lote urbano se había constituido en un producto en sí mismo, sin vinculación directa con alguna colonia agrícola en particular y que el ferrocarril se había constituido en el elemento de interés para dar valor a los lotes ofrecidos.

El aviso aporta otro dato, al ofrecer una comisión del 5% a los eventuales corredores, dando evidencia de la aparición de numerosos intermediarios dedicados a la venta de parcelas promovidas por terceros, fueran estas en las colonias como en los nuevos pueblos, una actividad que se multiplicó en las dos décadas siguientes. El mismo día y en el mismo diario, un tal Alfonso De Roux que justamente firmaba el aviso como “sub-agente”, promocionaba la venta de fracciones agrícolas de 25 hectáreas contra pagos mensuales a tres años. El reclame del aviso con la frase “¡Todo el mundo propietario!” evidencia que, en los umbrales de la crisis de 1890, la venta a plazos de parcelas agrícolas, proceso por el cual miles de colonos había accedido a su propia tierra, continuaba vigente.

AVISOS VARIOS

Terrenos!! Terrenos!!
Á MENSUALIDADES FIJAS
TODO EL MUNDO PROPIETARIO

Por la ínfima suma de 9, 10 y 11 pesos por mes
se puede comprar un terreno de

25 HECTÁREAS

Por mas detalles y para comprar á la sub-
agencia de la Colonizadora Popular

CALLE MENDOZA 159

Condiciones ventajosas, á tres años de plazo
en mensualidades de 9 pesos sin interés.

El sud agente,

Alfonso De Roux.

3290 jl 16 ag 15.

Aviso de sub agente colonizador.
Diario La Capital, 8 de agosto de 1889

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC (*)	INICIO SERVICIO
Arteaga	1881	C	S/S	--
Aurelia	1881	C	FCBAR	1887
Bella Italia	1881	C	S/S	--
El Rabón (*)	1881	AEF	FCPSF	1881
Progreso	1881	C	S/S	--
Rafaela	1881	C	FCPSF	1887
Susana	1881	C	S/S	--
Armstrong	1882	CFC	FCCA	1866
Bauer y Siguel	1882	C	TVR	1893
Lehman	1882	C	FCBAR	1887
Plaza Clucellas	1882	C	S/S	--
Presidente Roca	1882	C	TVR	1888
Sagüer (Estación)	1882	C	FCCC	1890
Sarmiento (Colonia Sarmiento)	1882	C	S/S	--
Villa San José	1882	C	S/S	--
Zavalla	1882	AEF	FCOS	1882
Angeloni (Colonia)	1883	C	S/S	--
Chabás	1883	C	FCOS	1883
Colonia Belgrano	1883	C	FCBAR	1890
Colonia Iturraspe	1883	C	S/S	--
Florencia	1883	C	S/S	--
Gálvez	1883	C	FCPSF	1886
María Juana	1883	FP	FCCA	1883
María Luisa	1883	FP	FCBAR	1890
San Vicente	1883	C	S/S	--
Santa Clara de Sagüer	1883	C	FCCC	1890
Wildermuth	1883	AEF	FCBAR	1887
Ataliva	1884	FP	FCPSF	1886
Carmen	1884	FP	GFCSSF&C	1890
Colonia Cello	1884	C	PCPSF	1885
Colonia Margarita	1884	C	S/S	--
Egusquiza	1884	C	S/S	--
San Antonio de Obligado	1884	FO	S/S	--
Tacuarendí	1884	FP	S/S	--
Venado Tuerto	1884	C	GFCSSF&C	1890

A: Acreción	FCCA Central Argentino
AEF: Acreción junto a estación Ferroviaria	FCPaC Provincial a las Colonias
C: Colonia Agrícola	FCPSF Provincial de Santa Fe
CFC: Colonia del FCCA	FCBAR Buenos Aires y Rosario
CN: Colonia Nacional	FCGSSF&C Gran Sur de Santa Fe & Córdoba
FO: Fundación Oficial	FCCN Central Norte
FP: Fundación Privada	
FF: Fortín	
FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	(*) datos muy dudosos
MF: Misión Franciscana	(**) se trazó el pueblo, que no prosperó

Fundación de localidades 1881/1890 (I) - Período 1881/1884

Elaboración propia, en base a registros de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

Colonia Aldao (Casablanca)	1885	C	S/S	--
Colonia Maua	1885	C	S/S	--
Colonia Raquel	1885	C	S/S	--
Soutomayor	1885	C	S/S	--
Vila	1885	C- FP	TVR	1888
Virginia	1885	C	S/S	--
Sastre	1886	FP	FCCC	1888
Alvear	1886	FP	FBAR	1886
Angélica	1886	FP	FCPSF	1888
Bernardo de Irigoyen	1886	AEF	FCBAR	1886
Carrizales (Clarke)	1886	AEF	FCBAR	1886
Constanza	1886	C	S/S	--
Coronel Fraga	1886	FP	TVR	1893
Díaz	1886	FP	FCBAR	1886
Diego de Alvear	1886	FP	FCBAR	1886
Fighiera	1886	AEF	FCBAR	1886
Garibaldi	1886	FP	FCBAR	1886
Godoy	1886	C	GFCSSF&C	1890
Josefina	1886	C	TVR	1893
Las Garzas	1886	FO	S/S	--
Melincué	1886	FPEF	GFCSSF&C	1890
Pavón	1886	FP	FCBAR	1886
Pérez	1886	AEF	FCOS	1883
Piamonte	1886	C	FCCA	1911
Sa Pereira	1886	C	FCBAR	1886
San Jorge	1886	C	FCCA	1890
Santa clara de la Buena Vista	1886	C	FCBAR	1887
Sunchales	1886	FP	FCBAR	1886
Theobald	1886	AEF	FCBAR	1886

A: Acreción	FCCA Central Argentino
AEF: Acreción junto a estación Ferroviaria	FCPaC Provincial a las Colonias
C: Colonia Agrícola	FCPSF Provincial de Santa Fe
CFC: Colonia del FCCA	FCBAR I Buenos Aires y Rosario
CN: Colonia Nacional	FCGSSF&C Gran Sur de Santa Fe & Córdoba
FO: Fundación Oficial	FCCN Central Norte
FP: Fundación Privada	
FF: Fortín	
FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	(*) datos muy dudosos
MF: Misión Franciscana	(**) se trazó el pueblo, que no prosperó

Fundación de localidades 1881/1890 (II) - Período 1885/1886

Elaboración propia, en base a registros de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

Colonia Dolores	1887	MF	S/S	--
Hipatia	1887	FPEF	FCPSF	1885
Los Molinos	1887	FPEF	FCOS	1887
Miguel Torres	1887	FPEF	FCOS	1887
Monigotes	1887	AEF	FCBAR	1887
Recreo	1887	FPEF	FPSF	1886
Santurce	1887	C	S/S	--
Arroyo Seco	1888	FPEF	FCBAR	1888
Berna	1888	C	S/S	--
Clucellas (Estación)	1888	AEF	FCPSF	1888
Colonia Clara	1888	C	FCPSF	1885
Elortondo	1888	FPEF	GFCSSF&C	1888
Eustolia	1888	FP	S/S	--
Firmat	1888	FPEF	FCOS	1888
Fuentes	1888	FPEF	FCCC	1888
General Lagos	1888	FPEF	FCBAR	1888
Gödeken	1888	C	S/S	--
La Brava (colonia La Brava)	1888	FO	S/S	--
Marcelino Escalada	1888	FPEF	FCPSF	1888
Montes de Oca	1888	FP	S/S	--
San Bernardo	1888	C	S/S	--
Sanford	1888	FPEF	FCOS	1888
Serodino	1888	FPEF	FCBAR	1886
Stephenson	1888	FPEF	FCCC	1888
Villa Gobernador Gálvez	1888	FPEF	FCBAR	1888
Villada	1888	FPEF	FCOS	1888

A: Acreción	FCCA Central Argentino
AEF: Acreción junto a estación Ferroviaria	FCPaC Provincial a las Colonias
C: Colonia Agrícola	FCPSF Provincial de Santa Fe
CFC: Colonia del FCCA	FCBAR I Buenos Aires y Rosario
CN: Colonia Nacional	FCGSSF&C Gran Sur de Santa Fe & Córdoba
FO: Fundación Oficial	FCCN Central Norte
FP: Fundación Privada	
FF: Fortín	
FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	(*) datos muy dudosos
MF: Misión Franciscana	(**) se trazó el pueblo, que no prosperó

Fundación de localidades 1881/1890 (III) - Período 1887/1888

Elaboración propia, en base a registros de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

Cafferata	1889	FP	S/S	--
Calchaquí	1889	C	FCOS	1885
Capitán Bermúdez	1889	C	FCPSF	1889
Capivara	1889	C	S/S	--
Carreras	1889	FPEF	GFCSSF&C	1889
Colonia Esther	1889	C	S/S	--
(Colonia) Fidela	1889	C	S/S	--
Esmeralda	1889	FP	FCCC	1891
Eusebia y Carolina	1889	C	FCCN	1899
Fidela	1889	C	S/S	--
Granadero Baigorria	1889	FPEF	BAR	1884
Maggiolo	1889	FPEF	GFCSSF&C	1889
Moisés Ville	1889	C	FCPSF	1907
Pedro Gómez Cello	1889	FPEF	FCPSF	1889
Rufino	1889	FP	BAP	1896
San Francisco de Santa Fe	1889	FP	S/S	--
Santa Teresa	1889	FPEF	GFCSSF&C	1889
Tarragona (**)	1889	FPEF	GFCSSF&C	1889
Acebal	1890	FPEF	FCCA	1890
Albarelos	1890	FPEF	FCCC	1890
Álvarez	1890	FPEF	FCCA	1891
Arrufó	1890	FPEF	FCBAR	1890
Carlos Pellegrini (Los Algarrobo)	1890	C	FCCA	1890
Castelar (colonia)	1890	C	S/S	--
Centeno	1890	FPEF	FCCC	1890
Chañar Ladeado	1890	FP	S/S	--
Curupaity	1890	AEF	FCBAR	1887
El Trébol	1890	AEF	FCCA	1890
Empalme Villa Constitución	1890	AEF	FCBAR	1890
La Rubia	1890	AEF	FCBAR	1890
Loma Alta	1890	FPEF	FCPSF	1887
Los Amores	1890	AEF	FCPSF	1890
Maizales (**)	1890	FPEF	FCCA	1890
Margarita	1890	FO	FPSF	1890
Máximo Paz	1890	FPEF	GFCSSF&C	1890
Nelson	1890	FPEF	FCPSF	1890
Palacios	1890	FPEF	FCBAR	1890
Portugalete	1890	C	S/S	--
Ramayon	1890	FPEF	FCPSF	1885
San Cristobal	1890	FPEF	FCPSF	1890
San Eugenio	1890	AEF	FCBAR	1890
Tacurales (colonia)	1890	C	S/S	--

A: Acreción	FCCA Central Argentino
AEF: Acreción junto a estación Ferroviaria	FCPaC Provincial a las Colonias
C: Colonia Agrícola	FCPSF Provincial de Santa Fe
CFC: Colonia del FCCA	FCBAR I Buenos Aires y Rosario
CN: Colonia Nacional	FCGSSF&C Gran Sur de Santa Fe & Córdoba
FO: Fundación Oficial	FCCN Central Norte
FP: Fundación Privada	
FF: Fortín	
FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	(*) datos muy dudosos
MF: Misión Franciscana	(**) se trazó el pueblo, que no prosperó

Fundación de localidades 1881/1890 (IV) - Período 1889/1890

Elaboración propia, en base a registros de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

PARTE DOS. DE COLONOS A CHACAREROS

5. TIEMPO DE CRISIS Y CAMBIOS (1891 A 1900)

5.1. Una década de transiciones

Los años posteriores a la crisis desatada en 1890 dieron lugar a cambios significativos en el devenir de la economía, la producción y los transportes en la provincia, mientras se consolidaba la transformación poblacional y ocurrían los primeros cimbronazos políticos auspiciados por esta.

La profunda crisis financiera impactó en la provincia a diferentes niveles; mientras el sector público sufrió las dificultades desatadas por la cesación de pagos y la depreciación de la moneda, las empresas ferroviarias, ubicadas en el centro de la tormenta resultaron fuertemente afectadas. Sin embargo, como señalan Barsky y Djenderedjian (2003), la actividad productiva apenas sintió el impacto, por cuanto el sector externo no redujo sus ventas, aunque a consecuencia de la baja de los precios internacionales resultaron fuertemente afectados quienes se habían enfocado en el negocio inmobiliario.

Siguiendo al abrupto freno al alza especulativa de precios que se había dado en los últimos años de la década anterior, se produjo una drástica caída en los valores de la tierra, la que Martirén (2015) cuantifica en torno al 40%, con un mayor impacto en términos absolutos en las colonias ubicadas en torno al núcleo original del departamento Las Colonias y en la franja del FCCA²¹². A pesar de esta significativa reducción en los valores de la tierra, las ventas de fracciones agrícolas se paralizaron.

Factores centrales del colapso bancario, disparador de la crisis, habían sido el desmesurado crecimiento del sistema ferroviario, sostenido a través del sistema de garantías estatales, y la evaluación equivocada de la capacidad del país para el repago de la deuda contraída, a raíz de un demorado crecimiento de las exportaciones respecto a la magnitud de las importaciones, por entonces lastradas por el cuantioso ingreso de bienes de capital. Tal como remarcan Gallo y Cortés Conde (2005) las inversiones realizadas para fortalecer la estructura productiva argentina habían sido de “lenta maduración”, lo que se reflejó en que

²¹² Martirén realiza su estudio de precios agrupando las colonias en cinco “series” que propone, que sin embargo no parecen reflejar la misma lógica de expansión sobre el territorio que la sostenida en el presente trabajo. Entre otras cosas, su lectura de Rosario y Santa Fe como “núcleos de colonización” no parece ajustada a la realidad del territorio, y si influida porque en estas ciudades se concentra aún hoy el grueso de la actividad notarial de la provincia.

aunque una parte significativa del endeudamiento dedicado a la construcción de nuevos ferrocarriles había tenido lugar durante el gobierno de Juárez Celman, los nuevos tendidos no operaron a pleno hasta entrada la década de los noventa, con lo que su aporte para facilitar la producción agraria, que se vio reflejado en la explosión de la producción cerealera no ocurrió hasta 1893-94, momento en que el escenario político había sido invadido por la discusión sobre librecambio y proteccionismo (Rock, 2006).

En relación a este desfase, la provincia de Santa Fe dio muestra clara de cómo se habían entrecruzado las sustantivas inversiones ferroviarias, con el estímulo a la producción agrícola. El incremento de la superficie cultivada destinada a trigo constituye un excelente indicador del proceso de expansión de la agricultura. Así, de 35.800 hectáreas cultivadas en 1875, se superaron las 400.000 en 1888, superficies que en ambos casos representaron algo más de la mitad del total de la superficie triguera total del país (Martirén y Reyes 2013), y aunque en estos trece años la superficie triguera santafesina se había decuplicado, aún distaba de la extensión que alcanzó en 1895 cuando superó el millón de hectáreas. Entretanto, en materia ferroviaria, las concesiones otorgadas antes del pico de la crisis, determinaron que durante 1890 y en los años inmediatamente posteriores continuara la extensión de las líneas férreas en el territorio provincial, las que como se ha dicho comprendían entre el 20 y el 25% del total nacional.

Durante 1890 el Ferro Carril Provincial de Santa Fe había concluido la extensión inicial de la red proyectada por la Compañía Francesa de Ferrocarriles, llegando a Jobson (Vera) y La Gallareta. En ese mismo año el Poder Ejecutivo provincial concedió autorización a la empresa para que implementara la línea Empalme San Carlos-Rosario, la que significó una importante expansión hacia el sur, agregando una ruta ubicada sobre la ribera del Paraná que multiplicó las posibilidades de despacho fluvial de las cargas transportadas por la compañía. (ver mapa FC18)

Aunque a consecuencia de las dificultades financieras que atravesaba la provincia la Compañía Francesa dejó de percibir los fondos que habían pactado en concepto de garantía de la explotación, y a la vez suspendió el pago de sus propios títulos de deuda, mantuvo la ejecución de las obras de expansión de la red, que se habilitaron en 1892²¹³. Esta extensión de las operaciones hacia el sur le permitió vincular en forma directa a las dos principales ciudades de la provincia, enlazando al puerto rosarino con el núcleo agrícola de las colonias

²¹³ Las fechas de habilitación de esta línea expresadas en la bibliografía son muy contradictorias. Según datos de la Asociación Rosarina de Amigos del riel (ARAR) suministrados por Carlos Fernández Priotti la 1ª sección (Empalme San Carlos- Maciel), 2ª sección (Maciel- San Lorenzo) y la 3ª Sección (San Lorenzo-Sorrento) se completaron durante 1891, en cambio la 4ª Sección (Sorrento-Rosario) se demoró hasta febrero de 1892.

centrales; una posibilidad que la puso en competencia directa con los servicios del FCBAyR que atravesaba el Departamento las Colonias desde 1887, y que en 1890 inauguró un tramo que lo vinculaba con el centro cordobés atravesando el departamento Castellanos.

El mismo año en que concretó el vínculo con Rosario, el FCPSF habilitó su principal extensión hacia el norte, con la línea Jobson-Charadai (Territorio Nacional del Chaco), desde la que se abrieron luego ramales secundarios a las nacientes explotaciones madereras del norte santafesino. En este sector del territorio, donde ninguna otra empresa le ofreció competencia, la empresa francesa se constituyó en el principal medio de transporte de pasajeros y carga articulando a través de las sucesivas expansiones de la traza el vínculo con el territorio chaqueño hasta bien entrado el siglo XX.

Sobre el noreste, la Compañía Francesa de Ferro Carriles habilitó el tramo santafesino del Ferro Carril San Cristóbal a Tucumán (FCSCCT), desde San Cristóbal a Fortín Inca, vía Tostado, un tendido que también se realizó en trocha métrica. [Ver mapa FC 10], con lo que estableció un nuevo frente de competencia con el FCBAyR, al implementar una alternativa para el transporte de cargas hasta Tucumán.²¹⁴

En el contexto de la crisis el Ferro Carril Central Argentino, que en los años anteriores había encarado la mejora general de la infraestructura y la construcción de un gran elevador en puerto de Rosario, aunque mantenía su traza prácticamente sin cambios desde 1870, resultó especialmente golpeado. La repercusión de la situación local en la plaza londinense significó una fuerte caída de las acciones de la empresa, que se vio obligada a informar a sus inversores sobre el “estado excepcional de los acontecimientos en la República Argentina”,²¹⁵ los que aunque sólo habían significado una merma del 2% en el transporte de pasajeros con respecto a los totales de 1889, habían determinado una abrupta caída del 15,2% en el movimiento de cargas, un fuerte cimbronazo que ocurrió en el momento en que la empresa afrontaba el compromiso financiero en que se había involucrado por la adquisición del Ferro Carril del Oeste en la Provincia de Buenos Aires. Para afrontar esta coyuntura el FCCA anunció reducciones de gastos, despido de personal y dispuso la rebaja de sueldos y jornales, además de una reestructuración administrativa que centralizó todas las operaciones de la compañía en un único gerenciamiento (Fernández Priotti, 2017).

A pesar de esta contingencia el Central Argentino prosiguió con las obras en ejecución, lo que le permitió en 1891 poner en servicio la sección entre Rosario y Peyrano que se había

²¹⁴ Tras alcanzar el puerto rosarino el FCPSF dispuso de su propio ramal hasta la Refinería Argentina de Azúcar que se habría habilitado en 1893, ofreciendo una alternativa para el transporte de caña desde Tucumán, combinando servicios con el recién habilitado FCSCCT, propiedad de la misma empresa francesa.

²¹⁵ Las acciones de la compañía se desplomaron de un valor de 219 pesos en marzo de 1889 a un valor de 47 en julio de 1891 (Barsky y Djenderedjian, 2003 p.446)

proyectado en años anteriores, la que con los tramos Sastre-Cañada de Gómez y Cañada de Gómez- Peyrano inaugurados durante el año anterior completaron la primera gran expansión de su traza, que le permitió cerrar una suerte de anillo sobre el sureste provincial y a la vez avanzar sobre el centro norte del territorio santafesino [Ver Mapa FC8]. Sin embargo, el estado de las finanzas de la empresa dio lugar a que optara por declinar la operación de otras rutas que se le habían adjudicado y cuyas obras no se habían iniciado²¹⁶.

En 1891 se produjo el ingreso de otro nuevo actor en el mercado de transportes ferroviarios en trocha métrica, con el inicio de operaciones de la ruta Sastre-Rosario. Esta se había proyectado en 1888 a partir de una concesión provincial otorgada al empresario Santiago Temple, quien en 1889 durante la construcción de la línea la transfirió a John Meiggs & Son, empresa constructora que como se ha dicho operaba con el respaldo de la casa Murrieta. Meiggs completó la ejecución del tendido, que mediante un enlace con la red del Ferrocarril Central Córdoba, permitió la primera vinculación directa entre el puerto rosarino y los ferrocarriles del norte²¹⁷. Poco antes de la finalización de las obras –y cuando Murrieta enfrentaba la situación que como resultado de la crisis la llevaría a la quiebra– Meiggs transfirió sus derechos a una nueva empresa constituida en Londres, el Ferrocarril Córdoba & Rosario (FCC&R) que inició la explotación de la línea.

En el sur provincial, el Ferrocarril Gran Sur de Santa Fe y Córdoba (FCGSSF&C) completó en 1891 los ramales desde Venado Tuerto a Maggiolo y a Rufino. A pesar de la concreción de esta expansión, las circunstancias forzaron a la compañía a repetidas modificaciones de horarios, con sucesivas reducciones de servicio (Fernández Priotti, 2017).

Todavía, a pesar del impacto de la crisis financiera en el sistema ferroviario, en el departamento Castellanos el Tranvía a Vapor de Rafaela (TVR) completó la ampliación de su traza en 1893. La compañía, de empresarios rafaelinos, concreto un ramal norte-sur entre Josefina y Fraga y entre Vila y Pueblo Marini, constituyendo un pequeño sistema regional de 86 km de vías que vincularon a las colonias establecidas en torno a Rafaela, la que fundada

²¹⁶ Las extensiones canceladas fueron Pergamino-Melincué y Las Yervas (san Jorge)- Santa Rosa del Rio Primero. (Fernandez Priotti, 2017 p. 400)

²¹⁷ Debe tenerse en consideración que el FCCC adquirió en 1887 los ramales Alta Córdoba-Tucumán y Frías-Santiago del Estero del Ferrocarril Central Norte. A pesar que en 1891 se aprobó la concesión para extender la conexión métrica entre Rosario y Buenos Aires, esta no se materializaría hasta entrado el siglo XX luego que el Ferrocarril Central Córdoba, adquiriera al FCC&R en 1913, con lo que la empresa se constituyó en la principal operadora de trocha angosta del país.

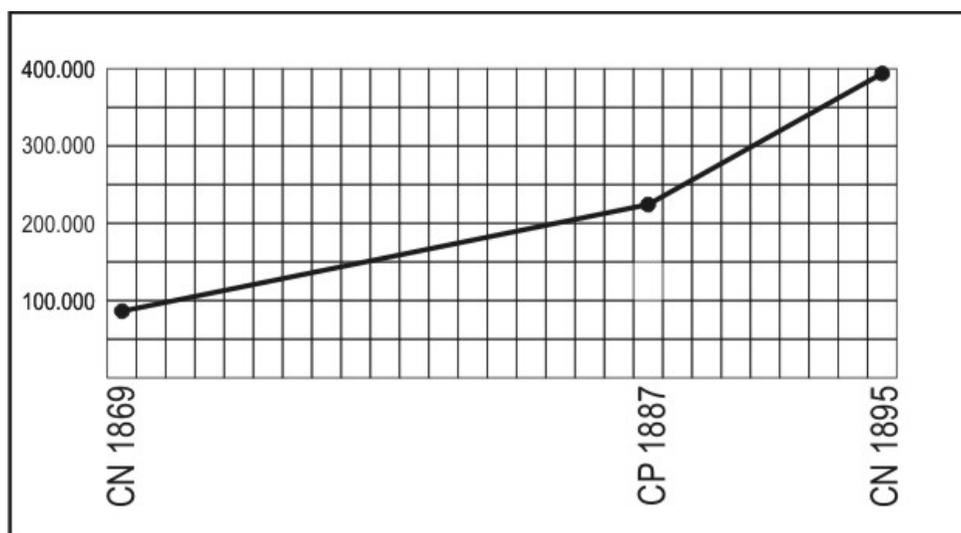
apenas diez años antes se constituyó en el principal nodo ferroviario del oeste provincial.²¹⁸ [Ver mapa FC 11]

Clausurando la “fiebre” de la década anterior, en octubre de 1891 se promulgó la ley que modificó el sistema de garantías ferroviarias, en tanto en noviembre se dictó la nueva ley de Ferrocarriles que modificó las reglas para el desarrollo de la actividad en todo el territorio nacional. La norma clausuró la etapa del desarrollo caótico fijando pautas mínimas básicas para el trazado de redes, la habilitación de material rodante y las condiciones generales de prestación de servicio. Además de establecer la obligación para las empresas de estar constituidas en el país, y fijar una amplia lista de obligaciones, entre los artículos que recortaron los grados de libertad de las empresas en relación al tendido de vías, y con estos las posibilidades de competencia salvaje respecto al acceso al territorio, se dispuso que las empresas no podían oponerse a que otra empalmara o cruzara sus vías mediante puente, trinchera o con cruce a nivel, aunque para este último caso se debía obtener el permiso correspondiente del Poder Ejecutivo. Las empresas tampoco pudieron oponerse al cruce de vías por caminos o calles públicas, ni cortar caminos existentes con vías nuevas. Más aún, la nueva ley dispuso que todos los ferrocarriles quedaban obligados a compartir estación con otras compañías con las que compartieran vía, con lo que no podían negar el paso de trenes ajenos en vías propias, los que en este caso quedaban obligados al pago de peaje; además la nueva ley estableció la obligación para todas las empresas de arreglar la combinación de servicios de pasajeros y carga, aún entre ferrocarriles de distintas trochas.²¹⁹

Aunque a partir de 1892 la situación económica de las empresas ferroviarias comenzó a mejorar progresivamente, hasta el final de la década la provincia no vio cambios mayores en sus ferrocarriles, aunque en 1896 se concretó el atravesamiento del extremo suroeste santafesino por las vías del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) con el tramo entre Diego de Alvear y Rufino, vinculando al primer pueblo con Iriarte en Buenos Aires y al segundo con La Carlota, en Córdoba. [ver Mapa FC14]

²¹⁸ Además del TVR -que funcionó de manera independiente hasta 1908 cuando pasó a ser administrado por el FCCC- en la localidad operaban desde 1886 el FCPSF, desde 1887 el FCBAR y en 1888 se anunció la llegada del FCC&R que se habilitó el año siguiente

²¹⁹ Ley Nacional de Ferrocarriles 2.873, artículos 16, 17 y 22 a 26

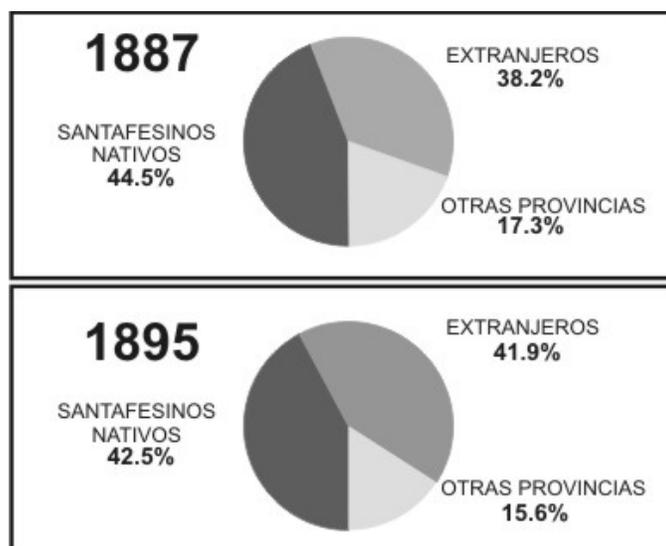


Crecimiento de la población de la Provincia de Santa Fe 1869-1895
 Elaboración propia en base a datos de censos nacionales y primer censo provincial

En relación a la población provincial, los números del Segundo Censo Nacional, levantado en 1895, comparados con el Censo Provincial levantado ocho años antes permiten observar que a pesar de la drástica caída del flujo migratorio neto que ocurrió en el país entre 1890-91 esta no parece haber afectado la continuidad del crecimiento poblacional santafesino, que incluso en el último intervalo intercensal se evidencia más acelerado.

A modo de comparación, mientras en el período entre 1869 y 1895 la ciudad de Buenos Aires experimentó un crecimiento del orden del 255%, la población de la provincia de Santa Fe aumentó un 346% alcanzando un total estimado de 397.188 habitantes.

Las cifras de 1895 comparadas con las del Primer Censo Nacional, permiten apreciar que el continuado arribo de europeos hizo que la moderada migración interna que se advertía en Santa Fe en 1869 perdiera importancia relativa, descendiendo porcentualmente a la mitad. Efectivamente, en 1895 los extranjeros alcanzaban el 41.9% de la población provincial, una proporción prácticamente idéntica a la de santafesinos nativos censados, que alcanzaban el 42.2%. Siendo que buena parte de estos eran hijos de los inmigrantes llegados desde 1853, es evidente el peso que la alteridad extranjera había adquirido en la sociedad santafesina.



Composición de la población provincial 1887-1895

Elaboración propia en base a datos del Primer Censo Provincial y segundo Censo Nacional

La comparación de los números del Segundo Censo Nacional con los del Censo Provincial de 1887, permiten apreciar el ímpetu de la transformación en un breve entorno de 8 años, con un aumento de la población extranjera cercano al 4% en apenas 8 años.

Con el aporte migratorio efectivizado en el último período intercensal la provincia experimentó un crecimiento anual promedio del 5.92%, un índice que resulta el más alto entre todas las provincias argentinas, algo más de un punto y medio por encima del promedio de las provincias del Litoral, que en esos años casi triplicaron el crecimiento del resto del país, e incluso prácticamente un punto porcentual por sobre la tasa de crecimiento anual registrada en la Capital Federal. (Gerchunoff y Torre, 2013).

La transformación poblacional experimentada revirtió la bajísima densidad de población que había caracterizado a Santa Fe, y que se había evidenciado todavía en el recuento de 1869: para 1895 el número de habitantes por kilómetro cuadrado prácticamente había igualado al de la provincia de Buenos Aires.

El aumento de la infraestructura de transporte, y el acelerado cambio poblacional se acompañaron de un proceso de transformación de la estructura de producción agrícola con el auge del modelo de arriendo, que a lo largo de la década se impuso progresivamente sobre el conocido modelo de venta de solares en cuotas con el que se había iniciado el proceso de la colonización. Aunque es improbable que en algún momento pueda determinarse un punto preciso de inflexión, es evidente que a lo largo de la década el actor principal de la agricultura santafesina dejó de ser el colono-propietario y pasó a ser el chacarero-arrendatario. Debe tenerse en cuenta que a pesar de este cambio, con el que el número de nuevas colonias

agrícolas inscriptas comenzó a declinar²²⁰ la oferta de fracciones de mayores áreas de suelo agrícola continuó por un tiempo denominándose colonias, aunque se negociaran como alquileres.

Como se ha mencionado, el arriendo de parcelas había sido el modelo preferido para la ocupación inicial de las colonias del Central Argentino, y había sido ensayado tempranamente en el esquema de fraccionamiento propuesto para la Colonia Jesús María (1870) que lo incorporó como una alternativa para facilitar la expansión de la producción de los colonos, a quienes se les brindó la oportunidad de adquirir una concesión y arrendar la contigua.

Gallo (1984) además del mencionado caso de las colonias del FCCA refiere como casos pioneros de arriendo el de las explotaciones lanares, aunque estas se circunscribieron principalmente al sur provincial. Sobre este aspecto, señala que en la provincia existió una brusca elevación del número de arrendatarios entre 1887 y 1895, la que afirma no tuvo relación con la emergencia de los cultivos combinados, con lo que establece una diferencia entre lo ocurrido en Santa Fe con el modelo de explotación que se difundió en la provincia de Buenos Aires, a partir de la alternancia de cultivos en campos destinados por sus propietarios primariamente a la ganadería.

A pesar de su análisis sobre de la difusión del arriendo, Gallo no consideró entre las causas de la transformación el dictado de la Ley de Tierras Públicas de 1884, que se ha mencionado anteriormente. Tal como se ha expresado, al mencionar por primera vez el arriendo con fines agrícolas entre los posibles destinos para el suelo que enajenara la Provincia, esta ley significó un nuevo impulso para la transformación de tierras fiscales en fracciones agrícolas, incorporando la posibilidad de permitir al comprador conservar la propiedad del suelo, que sería explotado por “colonos” arrendatarios.

Ricci (2018) en su estudio sobre la protesta de Alcorta presenta otro argumento que permite configurar las condiciones en que se generalizó el arriendo. Propone que con el significativo número de nuevas colonias creadas durante la “fiebre inmobiliaria” de los años anteriores a la crisis de 1890 y a pesar del sostenido flujo migratorio, no hubo demanda suficiente para la creciente oferta de parcelas. Así el mercado de concesiones agrícolas experimentó una sobreoferta que por un lado causó la baja el precio de las fracciones -baja por otra parte observada por Martirén (2015) en los valores de las transacciones escrituradas-

²²⁰ El relevamiento presentado en Djenderedjian, Bearzotti y Martirén (2010) muestra las últimas colonias en el año 1895. Como se ha expresado, el relevamiento catastral presenta importantes diferencias, con colonias que aparecen recién en los croquis del Atlas de Chapeaurrouge (1901). Sin embargo, a partir de estos trazados es imposible determinar si se trata de casos de inscripciones tardías -lo que es el caso más probable- o emprendimientos posteriores a los del trabajo mencionado en primer término.

complicando el negocio inmobiliario implícito en las mismas. Por otra parte, al desatarse la crisis, en el complejo escenario financiero posterior a la debacle de los bancos garantizados, los promotores de las nuevas colonias habrían optado por arrendar concesiones como solución para mantener un flujo de dinero suficiente que les permitiera pagar los compromisos generados por los propios emprendimientos de colonización.

Superada la coyuntura crítica, con la creciente inserción de la producción cerealera local en los mercados internacionales se produjo un aumento de precio del trigo y otros productos de la canasta agrícola santafesina, y a consecuencia de esto una revalorización sostenida del suelo agrícola, que en promedio y considerando el período 1887-1912 aumentó un 238% en los departamentos del sur, 157% en los del centro, y 85% en el norte (Ricci, 2018)²²¹. El alza en el valor de la tierra, por un lado, conspiró con la posibilidad de los colonos de acceder a su propia parcela en cuotas, pero principalmente desincentivó la venta de las mismas. Con el suelo agrícola más caro, los propietarios del mismo fueron asumiendo que el arriendo constituía un negocio superior a la simple venta a plazos de concesiones obtenidas del fraccionamiento de mayores superficies, transformándose de empresarios colonizadores a propietarios arrendadores, actividad que por otra parte presentaba menor riesgo.

Tal como lo describió Hora (2002), el nuevo escenario del negocio de tierras permitió a los propietarios mantener el capital representado por la propiedad del suelo, asegurándose una renta a través del arriendo, un esquema que resultó superador por cuanto dejó fuera de escena una actividad por la que se enajenaba el capital en cuotas “en pagos a plazos, morosos y a veces inseguros”²²².

Para los arrendatarios, la generalización del sistema permitió que incluso quienes contaban con menos recursos pudieran acceder a la explotación de una parcela, sin la obligación de comprometerse al pago de las cuotas por la adquisición del suelo. A los colonos establecidos, productores exitosos que contaban con mayor respaldo, les permitió ampliar significativamente la superficie de sus explotaciones dedicando su propio capital a mejorar las condiciones de explotación, por ejemplo, a través de la incorporación de maquinaria, una circunstancia que en Santa Fe fue muy temprana y a la vez tuvo un acelerado crecimiento.

Como observó tempranamente Gallo, resulta muy difícil a partir de la información disponible precisar la evolución de los contratos de alquileres de campos. Estas operaciones se llevaron a cabo generalmente con contratos sin protocolizar, a través de simples formularios

²²¹ Los valores que expone la autora significan una síntesis del proceso de apreciación del suelo, elaborados en base a cifras relevadas por Miatello (1905) y Gallo (1964).

²²² Hora, 2002 p. 197

impresos, o incluso a través de acuerdo de palabra. Resulta útil, en consecuencia, observar otros elementos para caracterizar el proceso de transición hacia el modelo de arriendo. Para el caso, es de interés observar de la estructura espacial propuesta en nuevas colonias, que incorporaron en su traza la posibilidad del arriendo de parcelas, o incluso la convivencia de venta y arriendo de concesiones.

Al efecto resulta de interés observar algunos de los emprendimientos impulsados por el colonizador Juan Gödeken. Este empresario alemán había llegado a la Argentina en 1880, en pleno auge del proceso de colonización privada, y su primera operación conocida la constituyó la compra de unas 800 hectáreas próximas a Arequito, que según historiadores locales inmediatamente destinó al arriendo²²³(Manfredi, 1991).

En 1888 se volcó de lleno al negocio de la colonización fundando Colonia Piamontesa y el pueblo Gödeken, actividad que sostuvo hasta 1893 con la creación de otras ocho colonias, tanto en territorio santafesino como de la provincia de Córdoba. Aunque no en todas incluyó la traza de un pueblo, es notable la propuesta de subdivisión que efectuó para dos colonias gemelas trazadas en 1890, Amistad y Chañar Ladeado, una en suelo cordobés y otra en suelo santafesino.

El hecho de que para entonces la exención impositiva para nuevos pueblos corría solo para el territorio santafesino debería explicar por qué de las dos localidades propuestas solamente progresó Chañar Ladeado, sin embargo, el empresario no realizó el trámite de inscripción pertinente quedando al margen de las excepciones impositivas de la ley de 1887 (Manfredi, 1991). Sin planos oficiales de creación, un aviso publicitario de época permite conocer la estrategia de organización del fraccionamiento de las dos colonias contiguas, que a primera vista no presentan mayores diferencias con los casos conocidos: estas son perfectamente idénticas, divididas en 32 fracciones rectangulares, de las cuales una se reserva para el desarrollo de un centro poblado.

Sin embargo, en el reparto propuesto para las concesiones aparece una primera diferencia respecto al fraccionamiento habitual, ya que los lotes son de 100 cuadras cuadradas (168,5 ha.), ampliando cinco veces la superficie ofrecida en los fraccionamientos tradicionales. En las dos colonias el lote 7 se reserva para el pueblo,²²⁴ pero mientras los lotes

²²³ No ha sido posible precisar el momento en que el empresario efectivamente adquirió esta propiedad. Manfredi (1991) da un entorno entre 1880 y 1886 para esta operación, sin embargo, a juzgar por el desarrollo del proceso de colonización privada es probable que si la compra hubiera sido en los años más próximos a 1880 el destino del campo hubiera sido el fraccionamiento y venta de concesiones y no el arriendo. Tampoco se pudo precisar si este campo originalmente adquirido por Gödeken no fue el que destinó a la creación de colonia Piamontesa y Pueblo Gödeken, que se encuentra a sólo 30km lineales de la localidad de Arequito.

²²⁴ En el caso de Amistad, en el desarrollo de la colonia el lote 7 fue enteramente agrícola y no hay ninguna traza de poblado. A poca distancia se encuentra Corral de Bustos (fundado como Pueblo Ifflinger, en 1901), alcanzada

1 a 16 - es decir los que conforman un cuadro en torno al futuro centro poblado- estaban destinados a la venta, los lotes 17 al 32 se destinaron para concederse en arriendo por 5 años. Así, mientras se diseñó un esquema que conformaba una estructura mixta entre propietarios y arrendatarios, se introdujo una sutil jerarquización ubicando a los propietarios en proximidad del pueblo y a los arrendatarios en las parcelas más alejadas.



Publicidad de la Empresa colonizadora Juan Gödeken

Fuente: Manfredi (1991)

Un detalle adicional que brinda información sobre el cliente al que apunta la publicidad de Gödeken, es que el aviso es bilingüe mostrando la misma descripción en castellano y en italiano.

A diferencia de la difusa gestión colonizadora de Guillermo Lehmann que se describió anteriormente, Gödeken informa en los avisos de su oficina establecida en Rosario la nómina de sus colonias y ofrece indistintamente terrenos en cualquiera de las mismas²²⁵.

por el ferrocarril en 1902. En el caso de Chañar Ladeado la estación del FCCA quedó ubicada por fuera del perímetro del emprendimiento de Gödeken, en una situación atípica para la organización de los pueblos ferroviarios, poniendo en evidencia la compleja relación entre los propietarios de los campos y las empresas ferroviarias.

²²⁵ Las colonias ofrecidas son Gödeken, República, Chañar Ladeado, Amistad, Italiana, Carlitos, Lago Di Como, María Gödeken, General Baldissera, Águila Cautiva y Bismarck. Como se ha indicado, el primer emprendimiento del empresario originalmente se designó Colonia Piamontesa, luego de la constitución del pueblo se la identificó como Gödeken. República aparece en otras ocasiones identificadas como "República

A través de los avisos publicados en los diarios de la época queda patente que avanzada la década de 1890 continuaba vigente la oferta de venta de terrenos en cuotas. Es más, estos se ofrecen de manera indiferenciada y en un mismo aviso en diversas colonias, tal como se muestra en la publicidad de la empresa colonizadora de Rodolfo Brühl²²⁶ de 1893. La empresa ofrece “solares y concesiones” en “venta en billetes de curso legal y a plazos” en diversos emprendimientos del centro y norte provincial. Al final, el aviso ofrece también “montes y campos para arrendar.”

Empresa de Colonizacion
DE
Rodolfo Brühl
EN SANTA - FÉ

Calle Comercio número 531 (Frente al Banco Territorial y Agrícola)

Solares y concesiones para vender en las siguientes colonias y pueblos:
San Jorge, Concepcion, Castro, El Injerto, San Vicente, Josefina, Sunchales, Frias, La Bicha, Ramona, Hercilia, Ceres, Selva, Victoria, Malbrán, El Tostado, La Pelada, Itzaingo, San Marino, Llambi Campbell, Ramayon, Escalada, Luxardo, Del Trabajo, Anita, El Inca, etc., etc.

¡Venta en billetes de curso legal y a plazos! - Montes y campos para arrendar.

Rodolfo Brühl y Cia., Molino Margarita, RAFAELA - Elaboracion diaria 300 bolsas harina 0.6 kilos cada una.

Antonio L. Agrelo y Cia., Molino Soc. ESTACION CERES, F. C. R. A. y R. - Elaboracion diaria 50.90 kilos cada una.

Fuente: Diario El Rosario 01/7/1893

Para este momento en cambio, son escasos y ofrecen poco detalle los avisos ofreciendo tierras en arriendo. Si aparecen, son pequeños sueltos y se menciona la posibilidad de contratos a largo plazo, de tres o cinco años. En cambio, aparecen numerosos avisos de lotes urbanos en los nuevos pueblos ferroviarios, tal como se mencionan en el aviso de Brühl, o como los de los pueblos del FCGSSF&C que se presentan en la sección anterior.

Los lotes urbanos, según las promociones de la época se ofrecen en cuotas, o se venden en subastas. Con el desarrollo de la opción por el arriendo, el chacarero ya no pudo establecer su vivienda definitiva en el lote que iba a trabajar, que no le pertenecía y donde no se le reconocía el valor de lo que construyera o levantara en el sitio. Así, su primera opción para establecerse fue el pueblo más próximo, que además de ofrecerle conexión ferroviaria, sumaba la conveniencia del no pago de impuestos por un plazo que duplicaba o triplicaba el de su contrato de arrendamiento.

Toscana”. Muy próxima a ésta se ubicaba la Colonia Toscana. Este cambio de designaciones hace complicado identificar efectivamente las colonias.

²²⁶ Bruhl mismo fue el promotor de la Colonia Las Garzas (1883), Josefina (1884), Anita (1891), Ceres, El Injerto y Hercilia (1892), además de impulsor de la aprobación de la localidad de Eustolia en 1888.

Avanzando en la década, se evidencia a través de los avisos publicados en diarios que se redujo el número de oportunidades de compra de parcelas agrícolas, ya que de aparecer, los lotes ofrecidos correspondieron a las colonias más recientes del Este de la provincia, en los departamentos San Martín, Belgrano y Caseros, e incluso en Córdoba, en el contiguo departamento Marcos Juárez. Llamativamente, apareció profusamente anunciada en la prensa la venta de maquinaria agrícola, atadoras, espigadoras, trilladoras, como así también la oferta de servicios de almacenaje, confirmando el temprano proceso de mecanización del agro santafesino, que facilitó a los agricultores la explotación de mayores áreas aún con poca disponibilidad de mano de obra.

Atención Colonos

COMPAÑIA DE TIERRAS

Gran Sud de Santa-Fe y Córdoba

Los campos son favorables para agricultura. Precios módicos y términos de pago lo mas fáciles
de las siguientes

Colonia Venado Tuerto	Colonia Arias, seccion A
Colonia Arias, seccion B	Colonia Arias, seccion C

Los interesados pueden inspeccionar los terrenos y mandando aviso al administrador de la colonia se
espera en la estacion con jardinera. Tambien hay dormitorio a la disposicion de las colonos.
Para planes y mas informes dirigirse a la—

Administracion: Buenos Aires 320, Rosario-Ernesto Lussenhoff: Venad. Tuerto
A. Martini Glud: Administrador, Colonia Arias

Fuente: Diario El Municipio 21/9/1895

Los avisos de la Compañía de Tierras del Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba especialmente, orientan también sobre la transición de la venta al arriendo. Un anuncio publicado en septiembre de 1895 promovía la venta de tierras en las Colonias Venado Tuerto y Arias (Córdoba). Ocho meses más tarde un anuncio prácticamente idéntico agregó la oferta en arriendo de chacras de 100 cuadras (168 Ha), mencionando plazos de alquiler de tres, cuatro y hasta cinco años.

Así, los indicios confirman que el momento de quiebre entre la venta y el arriendo se ubicó a mediados de la década 1891-1900, momento entonces en que operando como los “pequeños capitalistas” que mencionó tempranamente Solberg (1975), la conveniencia de explotar mayores superficies no sólo para lograr mayores producciones sino también obtener mayores ingresos, llevó a los agricultores radicados en la provincia a privilegiar el modelo de alquiler de parcelas, en un proceso favorecido por la crecientes posibilidades de inserción de la producción santafesina en los mercados internacionales.

Atención Colonos
 COMPAÑIA DE TIERRAS
Gran Sud de Santa-Fé y Córdoba

Venden campos inmejorables para agricultura, á precios módicos y términos de pago lo mas fáciles y siguientes:

Colonia Venado Tuerto	Colonia Arias, seccion A
Colonia Arias, seccion B	Colonia Arias, seccion C

Los interesados pueden inspeccionar los terrenos y mandando aviso al administrador de la compañía para en la estacion jardinera. Tambien hay dormitorio á la disposicion de los colonos.

Chacras para arrendar

Tres leguas de campo virgen para arrendar en chacras de cien cuadras y arriba.
 Terreno de primer orden para agricultura con agua rica.
 Desde el 1° de Mayo de 1896 se darán contratos por 3, 4, ó 5 años á precios muy módicos y en moneda nacional. Para planos y más informes dirijirse á la Administración:

Buenos Aires 320 - ROSARIO

Ernesto Lussenhoff—Venado Tuerto.
 A. Martini Glud—Administrador, Colonia Arias.

Fuente: Diario El Municipio 1/5/1896

Como subproducto de esta nueva realidad, con la transformación de las base de las explotaciones agrícolas ampliándose de fracciones propias de 33 hectáreas adquiridas a plazos hacia fracciones 5 veces mayores trabajadas por arriendo, el propio cambio del modo de explotación de la tierra forzó a la radicación familiar en terrenos propios adquiridos en los nuevos pueblos, mayormente constituidos en torno a las estaciones ferroviarias, alimentando el sostenido fenómeno de urbanización reflejado en las mediciones censales.

5.2. Los pueblos de la década de 1890

El período 1881/1890 había visto la acelerada proliferación de colonias, que según el informe del gobernador Cafferata, en 1891 totalizaban 226²²⁷. En la mayoría de los casos estas se articularon con la extensión de los tendidos ferroviarios, y con nuevas localidades trazadas y aprobadas *ex novo* dentro del contorno de las mismas.

²²⁷ Informe del gobernador Cafferata en la apertura de sesiones legislativas. Citado en Gianello (1966) p. 343. La cifra es útil por cuanto permite comprobar lo exagerado del recuento en memorias e informes de la época. El número mencionado contrasta por ejemplo con el relevamiento de Djenderedjian, Bearzotti y Martirén, que a 1890 refleja que se habían informado 294 colonias. En el relevamiento de registros catastrales realizados para este trabajo pudieron ubicarse sólo 134 para el período, confirmando que en muchos casos la inscripción de la subdivisión se realizó tardíamente, eventualmente entrado el siglo XX.

A partir de la crisis de 1890, que alteró la lógica de la expansión ferroviaria, pero sobre todo cambió las expectativas sobre el negocio de subdivisión y venta de concesiones, el proceso de creación de nuevos emprendimientos colonizadores se desaceleró drásticamente, en especial en los departamentos con mayor valorización de la tierra, y en cambio se desplazó al norte, donde surgían con fuerza nuevas actividades económicas y la tierra mantenía valores menores.

A consecuencia de la crisis del sistema financiero, de las empresas que se dedicaron a operar en el negocio de colonización en el último tercio de los ochenta ninguna volvió a aparecer con actividad en la década siguiente. Así se pierde el rastro del Banco Colonizador Nacional, que en algunos casos asociado a la Sociedad Colonizadora de Córdoba había impulsado en dos años la creación de nueve colonias en el centro norte²²⁸; o de la Compañía Anónima de Colonización que promovió otras tantas en los departamentos Caseros y General López²²⁹.

Aunque el impacto de la crisis en la plaza londinense ocasionó la quiebra de la Casa Murrieta, que operaba centralmente con deuda argentina, su filial local dedicada al negocio de tierras, la Compañía de Tierras de Santa Fe, logró sobrevivirla. A través de esta, la banca Murrieta había encarado el intento de establecer colonias agrícolas en las tierras que había obtenido del Estado provincial, aunque después de 1891 se reorientó a los negocios que para entonces surgieron con fuerza en el Chaco santafesino: primero la madera y luego el tanino (Ruiz de Gordejuela, 2008). Estas actividades fueron las impulsoras de un nuevo eje de creación de núcleos poblados, sobre la traza de la ruta al Chaco del FCPSF, tanto sobre la línea principal como sobre desvíos construidos a requerimiento de las nuevas explotaciones.

A pesar del cimbronazo sufrido por la economía provincial, y por la actividad de los inversores inmobiliarios en particular, en los años inmediatamente posteriores a la crisis, al menos numéricamente la dinámica de creación de nuevos centros poblados continuó la tendencia de la década previa. No obstante, una observación detallada de estas nuevas localidades va a reflejar cambios sustanciales en la lógica de las mismas en especial a partir de 1892.

Durante 1891 los registros provinciales reflejan 26 nuevos pueblos, incluso dos más que en el año anterior. Es remarcable que del entrecruzamiento de datos, volcados en el cuadro siguiente, surge que todas estas nuevas localidades estuvieron vinculadas a la existencia de

²²⁸ Alvaro Istueta, Santa Elena, Lorenzo Torres, Elisa, Clara, Luis Viale y Enrique Sanchez, Jacinto Arauz, (1888); Adolfo Alsina y Luis D'abreu (1889).

²²⁹ Según el relevamiento de Djenderedjian, Bearzotti y Martiren (2010) las colonias propuestas por la compañía fueron nueve, sin embargo, sólo se pudo verificar en los registros catastrales la conformación de seis: Cafferata, El Cantor, Los Aromos, Los Nogales, Paraíso y Siete Árboles

servicios ferroviarios, las que en 17 casos se iniciaron en ese mismo año o en el año inmediatamente anterior. Del total de estos nuevos centros de población, 21 fueron creados por iniciativa de fundadores privados en el sitio de las estaciones ferroviarias y sólo en dos casos se menciona la aprobación simultánea de una colonia agrícola, lo que sucede también en el único caso de fundación oficial -Tostado, en el sitio de un antiguo fortín de frontera- en tanto según los registros oficiales tres casos corresponden a pueblos formados por acreción espontánea en torno a las instalaciones del ferrocarril.

Para este año es particularmente notable la simultaneidad entre la aprobación de la traza y la inauguración del servicio ferroviario en el caso de los pueblos ubicados en la línea del Ferro Carril San Cristóbal a Tucumán (FCSCT), que evidentemente actuó como un elemento impulsor del desarrollo sobre el noroeste de la provincia, en momentos en que el interés productivo se reenfoaba hacia la actividad maderera y taninera.

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC	INICIO SERVICIO
Arequito	1891	FPEF	FCOS	1887
Cañada Rosquín	1891	FPEF	FCCC	1888
Frontera	1891	FPEF	FCCyR	1890
Huanqueros	1891	AEF	FCSCT	1891
Larrechea	1891	FPEF	FCBAR	1890
Las Avispas	1891	AEF	FCSCT	1891
Las Bandurrias	1891	FPEF	FCCyR	1891
Logroño	1891	FPEF	FCSCT	1891
López	1891	FPEF	FCBAR	1887
Luis Palacios	1891	FPEF	FCCyR	1886
Maciel	1891	AEF	FCPSF	1891
Monje	1891	FPEF	FCBAR	1891
Ñanducita	1891	FPEF	FCCN	1908
Pavon Arriba	1891	FPEF	FCCA	1891
Peyrano	1891	FPEF	FCCA	1890
Puerto Gaboto	1891	FPEF	FCPSF	1891
Salto Grande	1891	FPEF	FCCyR	1888
Santo Domingo	1891	FPEF	FCPSF	1885
Sauce Viejo	1891	FPEF	FCPSF	1891
Soldini	1891	FPEF	FCCA	1891
Soledad	1891	FPEF	FCPSF	1888
Tostado	1891	FO	FCSCT	1891
Traill	1891	FPEF	FCCyR	1888
Vera y Pintado	1891	FPEF	FCPSF	1885
Zenon Pereyra	1891	FPEF	FCBAR	1890

AEF: Acreción junto a estación Ferroviaria	FCCA Central Argentino
FO: Fundación Oficial	FCPSF Provincial de Santa Fe
FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	FCBAR Buenos Aires y Rosario
	FCSCT San Cristóbal a Tucumán
	FCCyR Córdoba y Rosario
	FCCN: Ferro Carril Central Norte

Fundación de localidades -1891

Elaboración propia, en base a registros de la Sec. de Regiones, Municipios y Comunas de la Prov.de Santa Fe

En tal sentido es para destacar lo ocurrido en el departamento San Cristobal, donde la propia terminal del FCSCT, y las estaciones La Cabral y Huanqueros²³⁰ se instalaron dentro de las propiedades de la Compañía de Tierras de Santa Fe. Únicamente Ñanducita - también en terrenos obtenidos por Murrieta a través de la cesión del gobierno provincial- debió esperar para contar con servicio ferroviario hasta 1908, cuando se instaló en el pueblo la estación del Ferro Carril Central Norte (FCCN).

En 1892 ocurrió una leve desaceleración del proceso de creación de nuevos centros poblados, que llegaron a veintiuno, aunque esta cifra es algo engañosa por cuanto ese año se dio curso al trámite de aprobación de planos de varias localidades que se habían propuesto en años anteriores, y que por razones administrativas se habían demorado.

Lo más notable este año fue el evidente desplazamiento del foco de creación de nuevas poblaciones hacia el norte, hacia los departamentos San Cristóbal, San Justo y Vera, donde se produjo la expansión de las actividades madereras primero y tanineras, después, apoyadas en la expansión de la red de “la francesa”. Así sobre la expansión de la traza del Ferrocarril Provincial de Santa Fe destaca la creación de las localidades de Vera²³¹, Intiyaco, Golondrina y Cañada Ombú (Ver Mapa L6).

Al observar el tipo de actividad que da origen a los nuevos centros poblados, se hace evidente otra circunstancia, esto es que, con el estancamiento experimentado en la expansión ferroviaria, las colonias agrícolas retomaron protagonismo en la condensación de nuevos poblados. Así ocho de las localidades de 1892 se deben a estos nuevos emprendimientos y significativamente siete de ellas nunca llegaron a tener servicio ferroviario²³².

²³⁰ Originalmente pueblo La Verde, establecido en torno a la Parada Km 235 del FCSCT. Se cambió la designación de la estación a Huanqueros en 1912. La venta de solares urbanos no se produjo sino hasta 1941.

²³¹ El caso de Vera, fundada por Eugenio Aleman junto a la estación Jobson del FCPSF, donde se había nucleado espontáneamente un poblado conocido como La Curva constituye el caso más exitoso de estas localidades. Cabecera del departamento homónimo, fue promovida a ciudad en 1954. En el censo 2010 alcanzó 19.185 habitantes.

²³² Al contrastar los datos poblacionales actuales, se observa que estas colonias tardías que no contaron con servicios ferroviarios en sus instancias fundacionales no progresaron más allá un pequeño núcleo poblacional que en general no supera algunos cientos de habitantes. Significativamente, muchos conservan el término “Colonia” en su designación, la que se perdió en prácticamente todas las colonias anteriores que evolucionaron con centros poblados de importancia.

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC	INICIO SERVICIO
Alcorta	1892	FPEF	FCGSSF&C	1890
Ambrosetti	1892	C	S/S	--
Campo Andino	1892	A	S/S	--
Campo Piaggio	1892	C	S/S	--
Ceres	1892	FPEF	FCBAR	1887
Clason	1892	FPEF	FCCyR	1891
Colonia Ana	1892	C	S/S	--
Colonia Bossi	1892	C	S/S	--
Colonia Dos Rosas y la Legua	1892	C	S/S	--
Crispi	1892	C	S/S	--
El Toba (Toba)	1892	AEF	FCPSF	1892
Elisa	1892	C	FCPSF	1891
Fray Luis Beltrán	1892	FPEF	FCPSF	1888
Golondrina	1892	FPEF	FCPSF	1892
Hersilia	1892	FPEF	FCBAR	1890
Hugentobler	1892	C	S/S	--
Intiyaco	1892	FPEF	FCPSF	1890
La Pelada	1892	FPEF	FCPSF	1885
Las Rosas	1892	FPEF	FCCA	1889
Tacural	1892	C	FCBAR	1887
Vera	1892	FPEF	FCPSF	1890
Videla	1892	FPEF	FCPSF	1885

A: Acreción AEF: Acreción junto a estación Ferroviaria FO: Fundación Oficial FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	FCCA Central Argentino FCPSF Provincial de Santa Fe FCBAR Buenos Aires y Rosario FCST San Cristóbal a Tucumán FCCyR Córdoba y Rosario
--	---

Fundación de localidades - 1892

Elaboración propia, en base a registros de la Sec. de Regiones, Municipios y Comunas de la Prov.de Santa Fe

De las nuevas localidades merecen observarse dos casos particulares, por una parte, Las Rosas²³³ fundada sobre la expansión de la traza del FCCA habilitada en 1889 como resultado de la negociación entre los promotores de dos pueblos propuestos muy próximos entre sí, Las Lomas impulsado por Henry y Alfred Dickinson²³⁴ y Las Rosas, propuesto por William Kemmis. Las Rosas se constituyó en el centro de un importante núcleo agrícola y ganadero sobre el este del departamento Belgrano, en un sector que en función de los croquis catastrales disponibles no fue alcanzado por la traza de colonias de la década previa, probablemente a causa que la extensión de la red ferroviaria sobre ese sector ocurrió cuando

²³³ Actual cabecera del departamento Belgrano, Las Rosas fue declarada ciudad en 1967. El censo nacional de 2010 sumó 13.689 habitantes

²³⁴ Los hermanos Dickinson adquirieron los terrenos a Duncan Mackay Munro, vicecónsul británico y administrador general del FCCC, quien los había obtenido del estado provincial. Kemmis había desarrollado una estancia ganadera, bautizada Las Rosas por la flor nacional británica que dio nombre al pueblo. Es para destacar que las estaciones contiguas (El Trébol y Los Cardos) refieren a la vez a Irlanda y Escocia, dando cuenta de la influencia británica en el desarrollo de este sector.

había decaído el interés colonizador avanzándose con el modelo de arriendo en campos en los que originalmente los propietarios británicos habían implantado la cría de ganado.

La otra localidad que resulta de interés es Alcorta, que apenas 20 años más tarde se hizo conocida como epicentro de la protesta chacarera. Los terrenos habían sido puestos en venta por la Provincia en 1857, adquiriéndolos Amancio Alcorta en 1860. No hay datos que indiquen algún tipo de explotación en estas tierras ni por Alcorta ni por sus sucesores²³⁵, quienes negociaron la venta de terrenos para la operación del FCGSSF&C. Con la traza del ferrocarril en ejecución, los herederos de Alcorta vendieron las tierras a José Bernardo Iturraspe, quien como se ha mencionado había desarrollado numerosos emprendimientos de colonización. Iturraspe solicitó la aprobación de la traza del pueblo, la cual obtuvo en diciembre de 1892²³⁶, con la que se dio inicio al poblamiento efectivo.

A partir de 1893 el proceso de creación de nuevos centros poblados se vio fuertemente reducido. Así, fueron cinco pueblos en ese año, otros tantos en 1894, tres en 1895, solo uno en 1896, 1897 y 1898, y dos en 1899 y 1900. De este total de veinte pueblos en siete años, 14 fueron fundados en forma conjunta con colonias agrícolas, o fueron resultado de la condensación de poblados en colonias más antiguas como el caso de Ramona y Pueblo Marini, favorecidos por la extensión del TVR.

Llambí Campbell surgió por la cristalización de un poblado en una colonia explotada informalmente, en tanto Sancti Spíritu, en el ramal de la extensión del FCGSSF&C se fundó por iniciativa de los arrendatarios de los campos próximos.

²³⁵ A pesar de que no hay registro de actividades productivas en las tierras de los Alcorta, en campos contiguos, aún antes del ferrocarril se comenzó a desarrollar una modesta colonización, sosteniendo la constitución de algunos boliches y almacenes (Marrone, 1991)

²³⁶ Seis años más tarde, Iturraspe ocupó el cargo de gobernador de Santa Fe (1898-1902) por el PAN. En la solicitud de aprobación de planos, presentada en junio de 1892, se destaca que Iturraspe solicita expresamente acogerse a los beneficios impositivos de la ley de 1887, lo que refuerza el valor de esta norma en el impulso de las nuevas localidades.

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC	INICIO SERVICIO
Christophersen	1893	C	FRPB	1910
Colonia Rosa	1893	C	S/S	--
La Sarita	1893	C	S/S	--
Llambí Campbell	1893	FPEF	S/S	--
San Gregorio	1893	C	FRPB	1887
Aldao	1894	C	FCBAR	1886
Colonia Bicha	1894	C	S/S	--
Pueblo San Antonio	1894	C	S/S	--
Ramona	1894	C	TVR	1893
San Guillermo	1894	C	FCCA	1909
Castellanos	1895	FPEF	BAP	1896
Pueblo Esther	1895	C	S/S	--
Rueda	1895	FPEF	FCGSSF&C	1890
Pueblo Marini	1896	C	TVR	1892
Malabrigo	1897	C	FCPSF	1890
Sancti Spiritu	1898	FPEF	FCGSSF&C	1891
Cañada Ombú	1899	C	FCPSF	1892
Las Parejas	1899	FPEF	FCCA	1889
Lazzarino	1900	C	S/S	--
Weelwright	1900	FPEF	FCCA	1897

C: Colonia FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	FCCA Central Argentino FCPSF Provincial de Santa Fe FCBAR Buenos Aires y Rosario FCGSSF&C Gran Sur Santa fe y Córdoba TVR Tranvía a Vapor de Rafaela BAP Buenos Aires al Pacífico FCRPB Rosario Puerto Belgrano
--	---

Fundación de localidades -1893/1900

Elaboración propia, en base a registros de la Sec. de Regiones, Municipios y Comunas de la Prov.de Santa Fe

Reflejo de la expansión de las explotaciones madereras en el norte, La Sarita se conformó como pueblo de una colonia maderera, en la que los colonos recibieron parcelas de 100 o 200 hectáreas a pagar con el 20% de lo obtenido del desmonte de las mismas. La explotación maderera que tenía lugar en el monte chaqueño, se basaba en la explotación del bosque nativo para leña, y para obtención de maderas duras. Al verificarse al quebracho como excelente fuente de tanino, en mayor proporción y calidad que otras especies explotadas para su obtención, se inició la tala y exportación en rollizos para su procesamiento en fábricas europeas. Esta modalidad se desarrolló originalmente en las propiedades de la Compañía de Tierras de Santa Fe, a la que siguió la francesa Portalis frères, Charbonnier y Cie, licenciataria original del FCST. A estas se agregó la empresa alemana Harteneck, que en 1898 innovó drásticamente el negocio con la instalación de una planta para el procesamiento local en la

estación Calchaquí del FCPSF, dando origen a la industria taninera santafesina²³⁷ que se desarrolló aceleradamente en los primeros años del siglo XX modificando sustancialmente el paisaje y la economía del norte provincial.

El tardío inicio de operaciones de nuevos ramales ferroviarios en el sur provincial dio impulso a la constitución de nuevos pueblos, tal lo ocurrido en el Departamento General López donde la traza del BAP justificó la fundación de Aaron Castellanos, y la extensión de un nuevo ramal del FCCA dio lugar a la fundación de Wheelwright²³⁸, aunque dos de los nuevos pueblos, San Gregorio y Christophersen, también en el departamento General López, recibieron al servicio ferroviario recién diez años más tarde cuando inició sus operaciones el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano.

5.3. Nuevos roles para los pueblos de la Pampa Gringa

La difusión del modelo de arriendo no sólo desplazó al modelo tradicional de colonia cómo sistema de negocio, sino que transformó la relación entre los nuevos pueblos y su campaña.

Con la venta de concesiones, el comprador podía establecerse en su propio lote, y de hecho en los primeros tiempos esto fue lo más habitual, adoptando como hábitat el precario rancho que le proveía la administración o la casa que construía por sí mismo al progresar y mejorar sus ingresos.

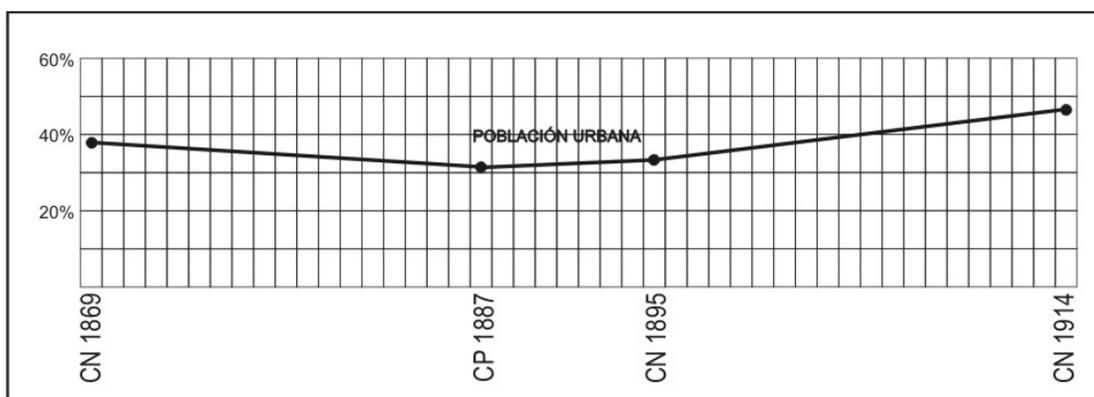
En las colonias originales, y en las que las sucedieron en el momento de la gran expansión el pueblo se constituyó en una construcción colectiva que mostró el progreso del emprendimiento, y a la vez el progreso de la comunidad. El ferrocarril, llegado después que el fraccionamiento ayudó a la consolidación de los centros poblados, y en algunos casos multiplicó las posibilidades de crecimiento en los pueblos que contaron con talleres ferroviarios, se constituyeron en terminales de ramales o en puntos de intercambio de redes²³⁹.

²³⁷ La empresa explotaba 280.000 hectáreas en la provincia. Su planta original tenía una capacidad de producción de 14.000 toneladas anuales. (Gori, 1999 p.54)

²³⁸ Originalmente Pueblo Duffy, por el propietario de las tierras Miguel Duffy.

²³⁹ Debe destacarse que en territorio santafesino funcionó siete talleres ferroviarios, un número significativo consecuencia lógica de ser servido por un cuarto de los rieles tendidos en el país. Entre estos, en el período en estudio se destacaron los de Rosario, Pérez, Villa Diego, Laguna Paiva, San Cristóbal y María Susana. Sólo los talleres Gorton, de Pérez, que iniciaron sus operaciones en 1912 dieron empleo a más de dos mil trabajadores en tareas de mantenimiento de locomotoras, y reparación de coches y vagones.

Con la transformación progresiva del modo de explotación, los centros poblados creados en torno a estaciones se constituyeron, en primer término, en pueblos dormitorios del campo próximo. El suelo urbano en estas nuevas localidades fue quizás la única porción de tierra que aspiró a adquirir el arrendatario, por cuanto le aseguró un lugar seguro para establecer a su familia. Es notable que mientras en los casos iniciales la ubicación de los edificios públicos fue tardía, y a veces causa de disputas, en los pueblos surgidos de la aplicación de la ley de colonias, los espacios para estos se fijaron de antemano y el conjunto plaza-iglesia-juzgado de paz se transformó en una marca espacial ligada a la propia existencia del pueblo.



Porcentaje de población urbana sobre la población total de la Provincia 1869-1914
Elaboración propia en base a datos de Viglione (2003)

Este carácter que asumieron los nuevos pueblos como asiento necesario de la población explica no solo el éxito de centenares de emprendimientos inmobiliarios similares, ubicados tan próximos como lo determinó la proximidad de las estaciones de los nuevos ferrocarriles, sino que permite explicar por qué, a pesar del aumento de la superficie agrícola, y con esta el número de chacras arrendadas, se evidencia a partir de 1887 un aumento sostenido de la tasa de urbanización de la población provincial, un fenómeno que a pesar de las dificultades metodológicas que se evidencian en los recuentos de población²⁴⁰ fue tempranamente observado por Gallo, y ratificado en estudios poblacionales específicos.

²⁴⁰Los porcentajes de población urbana y rural expresadas en los primeros registros censales no resultan homogéneos, por cuanto en el primer y segundo censo nacional y en el primer censo provincial se consideró “población urbana” a toda la establecida en un centro poblado sin importar el tamaño de éste. En el Tercer Censo Nacional se adoptó el criterio de considerar urbana sólo a la establecida en localidades mayores a 2.000 habitantes. (IPEC, 2008 p. 20-21). Entre los estudios específicos sobre composición poblacional es de interés el trabajo de Viglione (2003) que explica el problema de la determinación de las tasas de urbanización en el caso santafesino y presenta cifras ajustadas al umbral de 2000 habitantes que confirman el sostenido crecimiento de la población urbana desde 1887.

El caso de Sancti Spiritu (Departamento General López), que se ha mencionado anteriormente, sirve de ejemplo para ilustrar la necesidad de los agricultores que explotaban tierras arrendadas de establecerse en un centro poblado que les facilitara acceso a medios de transporte y a suelo para establecer su vivienda. Según consta en los registros provinciales el pueblo fue fundado en 1900 por iniciativa de los propios arrendatarios, junto a la estación La Porteña del FCGSSF&C que se encontraba en el interior de un campo propiedad del empresario Eduardo Cassey²⁴¹.

El croquis catastral de 1895 confirma que la fracción estaba inscrita a nombre de Cassey, pero no presentaba el típico parcelamiento de una colonia, en cambio en los registros catastrales de 1900 se la identifica como Colonia Manuel Quintana y aparece enteramente fraccionada, pero no presenta la traza del pueblo. La propuesta de los arrendatarios encuentra su lógica en el hecho de que, con la tardía ocupación del sur provincial y lo apartado de las líneas férreas en el mismo, no existía otro núcleo poblado en un radio de más de 20 kilómetros del campo que trabajaban.

La nueva relación entre las empresas ferroviarias y el territorio dio lugar a situaciones originales. Obligadas ahora aquellas a negociar la adquisición de la franja para las vías y el espacio para cuadros de estación, talleres e infraestructura anexa, los ferrocarriles encontraron obstáculos para su desarrollo cuando en algunos pueblos preexistentes se toparon con la negativa a ceder o a vender los lotes necesarios. La proximidad de tendidos, a su vez dio lugar a que, por la cercanía de estaciones, los pueblos generados en torno a las mismas entraran en competencia como sitio de radicación de los colonos próximos, dando lugar a que la habilidad de los gestores inmobiliarios o la simple conveniencia de precios de los lotes decidiera el éxito de un pueblo en detrimento del otro.

El primer caso tiene un ejemplo notable en la dupla de localidades Carmen del Sauce y Acebal, en el departamento Rosario. La primera había sido fundada en 1871, como ejido y pueblo en el sitio de la antigua Posta del Sauce, y para 1887 figuraba como uno de los tres centros poblados consolidados en el departamento. Para entonces, cuando el FCCA proyectaba la expansión de su trazado con el ramal Rosario-Peyrano, los habitantes del pueblo se negaron a ceder espacio para la estación y el propietario de los campos adyacentes se negó a la venta de terrenos para la traza²⁴².

²⁴¹ El sector aparece mencionado como Estancia La María Roja en la memoria histórica de la Secretaría de Municipios y Comunas, que se la atribuye a un tal Cassels (sic) a partir de datos del índice del Departamento Topográfico

²⁴² En los planos de mensura de 1875 la fracción en la que se encontraba el pueblo era propiedad de Patrocinia C. de García, y la contiguas al oeste a nombre de jacinto López, en tanto las dos fracciones siguientes aparecen

Como consecuencia de esta negativa, el ferrocarril modificó el recorrido proyectado, que se desplazó poco más de un kilómetro al oeste donde obtuvo la cesión de terrenos por parte de Amador Acebal, quien tomando partido de la ley de 1887 fundó el pueblo contiguo a la estación la cual se ubicó prácticamente enfrentando a Carmen del Sauce obteniendo aprobación de los planos el 7 de julio de 1890. El censo de 1895 mostró que Carmen del Sauce tenía una población urbana de 558 personas, en tanto Acebal sólo tenía población rural. Desde entonces, el Pueblo Acebal, favorecido por la disponibilidad de transporte ferroviario superó pronto a su antiguo vecino, al punto que en la actualidad sextuplica su población ²⁴³.

Si el caso Carmen del Sauce-Acebal ejemplifica hasta qué punto la disponibilidad de transporte ferroviario se transformó en una ventaja para el desarrollo urbano, el de la dupla Mugueta-Maizales refleja claramente los efectos de las mejores condiciones para adquirir suelo urbano. Si bien el desenlace de la “disputa” entre ambos pueblos ocurrió dos años después del término temporal del presente trabajo²⁴⁴, constituye un claro ejemplo de la consolidación del crecimiento de un centro urbano respecto a otro en base a mejores condiciones inmobiliarias, ya que aunque ambos pueblos contaban con servicio ferroviario, el primero prácticamente absorbió al segundo a pesar de ser este más antiguo y vinculado a un ferrocarril más importante.

La estación Maizales estaba ubicada en la traza del FCCA, sobre el ramal Cañada de Gómez-Pergamino que inició operaciones en el año 1890. Dada su ubicación, se constituyó en un importante punto de embarque de cereales, tomando forma en torno a la estación un prometedor núcleo poblado. En la primera década del siglo XX se concretó la traza del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano por la empresa francesa homónima, que llevó a cabo una particular estrategia cruzando las redes preexistentes sin vincularse, ubicando estaciones equiespaciadas a lo largo del tendido, correspondiendo el sitio de una de estos dos kilómetros al norte de Maizales donde las vías del FCRPB atravesaban a las del FCCA mediante un cruce elevado.

En este sitio, el español Miguel Mugueta adquirió las tierras contiguas a la estación del FCRPB próxima a Maizales, donde dispuso el loteo de las mismas para conformar un nuevo centro urbano, ofreciendo desde 1909 los terrenos a muy bajo precio. Esta oportunidad

a nombre de Dominga Sa Pereyra. Acebal, cónyuge de la heredera de Sa Pereyra fue quien aceptó la traza del FCCA. Según Bellezze (2011) incluso habría donado el espacio para el tendido.

²⁴³ Conforme los números del censo 2010, Acebal alcanzaba 5.377 habitantes, mientras los de Carmen del Sauce llegaban a 889

²⁴⁴ Aunque la venta de terrenos y el establecimiento de vecinos se inició en 1909 la fecha oficial de aprobación del trazado del pueblo de Villa Mugueta es el 3/3/1916

hizo que los colonos de la zona privilegiaran establecerse en el nuevo emprendimiento, que creció sostenidamente bloqueando el desarrollo de la localidad más antigua.²⁴⁵

Cómo se ha visto en el caso de las colonias fundacionales y en las surgidas hasta la gran expansión, el administrador de la colonia ocupó un rol central no sólo en la asignación de solares y en la administración cotidiana de los negocios comunales, sino que en la mayor parte de los casos centralizó la comercialización de la producción de la colonia, además de funcionar en paralelo al Juez de Paz con un carácter prácticamente de autoridad paraestatal. Previo al auge de la exportación cerealera, los saldos de la producción de la colonia eran colocados por los administradores en las ciudades próximas, aunque en algunos casos los propios colonos colocaban directamente su producción para satisfacer las necesidades de los molinos cercanos. Las dificultades en el transporte no permitían implementar otras posibilidades de comercialización, las que se ampliaron con la disponibilidad de transporte ferroviario que permitió acceder a otras fuentes de demanda, a las que se sumaron los mercados externos partir del auge de las operaciones de exportación.

Aunque existe un notable vacío en el estudio de los circuitos de comercialización en momentos de la gran expansión agrícola (Barsky y Djenderedjian, 2006; Frid, 2007) se hace evidente la incorporación de nuevos actores en el mismo, en especial a partir de la declinación de las colonias con administración centralizada y la proliferación de nuevos centros poblados, en los que otros actores tomaron el lugar de proveedores de los colonos y a la vez compradores de la producción. Este rol en muchos casos fue ocupado por los propietarios de los almacenes de ramos generales, que aceleradamente se adaptaron para asumir múltiples funciones, suministrando víveres e insumos, actuando como “avanzada comercial” de las casas de importación de Rosario, comprando la producción, e incluso convirtiéndose en organismos de crédito *sui generis*.

Estos nuevos actores, que adquirieron importancia comercial en la escena rural a partir de la década de 1880 cimentaron un cambio inicialmente imperceptible, pero que en las décadas siguientes significó una variación notable las relaciones de poder entre productores e intermediadores en el negocio agrícola. Sin embargo, al menos en los departamentos Las Colonias y Castellanos en ocasión del alzamiento de los colonos de 1893 se puso todavía en evidencia el involucramiento de los administradores tanto en la percepción del impuesto que

²⁴⁵ Conforme el censo 2010 Villa Mugueta sumaba 2270 habitantes. Maizales en tanto reunía apenas 180 habitantes siendo actualmente un paraje dependiente de Mugueta. Según la tradición local la disputa entre ambos pueblos se zanjó cuando vecinos del nuevo pueblo “secuestraron” los libros de la comuna de Maizales, que de hecho actualmente carece de autoridad comunal. El éxito de la operación inmobiliaria de Miguel Mugueta queda ratificado por el hecho que a pocos kilómetros al este se ubica otra estación del FCRPB, Arminda, que actualmente si bien tiene su autoridad local con comuna constituida apenas duplica en población a Maizales.

desencadenó las protestas, como en su rol de autoridad paralela al Estado en los sucesos posteriores al levantamiento (Gallo, 2007).

Como señala Frid (2007) en el sur provincial donde se mantuvo la producción ganadera, los almacenes de pueblo asumieron idéntico rol en el comercio agrario, tal como en las zonas de ocupación tardía, donde los almacenes de ramos generales se constituyeron en los principales centros de reunión y comercio, aún antes de que la colonización disparara la explotación agrícola.

Tal como se ha mencionado anteriormente, en las colonias del FCCA los colonos no estaban obligados a vender su producción a la administración de la CALCo, lo que dio lugar a que en la lonja de pueloss y colonias del Central Argentino se desarrollaran tempranamente otros actores que asumieron la función de abastecer a los colonos y luego, de compradores de la producción. De estos, un caso paradigmático es el almacén de Amsler en la Colonia Bernstadt.

Samuel Amsler integró el contingente inicial de suizos que se estableció en la colonia, donde en 1870 fundó una panadería que pronto evolucionó en pulpería y luego en almacén de ramos generales vendiendo todo tipo de provisiones y herramientas. Para 1893 la Casa Amsler se había consolidado no sólo como negocio de ramos generales sino como acopio de cereales, contando con galpones a los que se accedía con un desvío ferroviario propio (De Marco, 2007)²⁴⁶.

Frid (2007) en su trabajo sobre los circuitos comerciales en el sur de santa Fe, presenta cifras que reflejan el espacio que ocuparon los almacenes en la estructura comercial de la provincia. Así, aunque en el campo santafesino en 1858 sólo había pulperías, en 1883 operaban 174 almacenes de ramos generales, de los cuales 47 se dedicaban al acopio²⁴⁷. El almacén de ramos generales devino en elemento siempre presente en la conformación de nuevos poblados (Ferrari, 2011) multiplicando el alcance de la oferta de las casas importadoras, y articulando la estructura comercial en interior.

Pronto, con el acelerado crecimiento del negocio de exportación de cereales, en particular luego del gran auge de la producción triguera de 1895, al rol asumido por los almacenes en el comercio, se sumaron luego los acopiadores especializados en el rubro, que inicialmente operaron también con asiento en los nuevos pueblos. Estas empresas que eran en primer término compradoras de grano para intermediar en la venta a las casas exportadoras y

²⁴⁶ Aunque la empresa -Actualmente Roberto Amsler SAC- cesó la operación del almacén en 1981, continúa operando como acopio de cereales en Roldán, con una capacidad próxima a las 40.000 toneladas

²⁴⁷ Frid 2007 p 102

a los molinos harineros, más tarde se incorporaron a la comercialización secundaria destinando excedentes a mayoristas del mercado local.

La actividad de los acopiadores era particularmente riesgosa, al implicar el otorgamiento de adelantos en dinero a los chacareros, sin otra garantía que la propia cosecha cuando esta estaba aún en desarrollo, momento en que “la imprevisibilidad del granizo, la helada, la sequía o la inundación podían reducir drásticamente los rendimientos y la capacidad de pago del productor”²⁴⁸. De no adquirir el cereal para negociarlo por sí mismo, el acopiador en muchos casos actuaba como corredor, operando en las bolsas de Rosario o Buenos Aires²⁴⁹. Los corredores, por su parte completaban el esquema de comercialización de la producción actuando como representantes del vendedor en las operaciones.

Como se ha dicho, muchas de las casas acopiadoras establecidas en la región se originaron en la existencia previa de almacenes de ramos generales que se especializaron en el comercio de granos, pero otras fueron establecidas originalmente con este propósito. A pesar de tratarse de una firma constituida ya iniciado el siglo XX, un caso que ejemplifica a estos nuevos actores fue la que inició Hermenegildo Ivancich en Acebal donde se dedicó al corretaje de cereales, teniendo como clientes iniciales a los colonos croatas establecidos en la zona. Con la incorporación de nuevos socios, en 1903 constituyó la firma Jakas, Kokic e Ivancich que se expandió rápidamente inaugurando acopios propios en Chabás (1906), Alcorta (1912) y Acebal (1916). En 1919 la firma trasladó su sede a Rosario, donde sus miembros integraron la Bolsa de Comercio, y la Cámara Arbitral de Cereales.²⁵⁰

El último paso de la cadena de comercialización estaba representado por los molinos harineros o -ya completamente ajeno a los pueblos- por los exportadores. Esta última actividad fue pronto concentrada por tres empresas: Bunge y Born, fundada en 1884; Dreyfus, radicada en 1898. y Louis De Ridder (s/d)²⁵¹.

Para 1900 la red ferroviaria en territorio santafesino prefiguraba en gran medida la traza que alcanzaría en su momento de máxima extensión, vinculando a un porcentaje significativo de los 262 centros poblados que se habían establecido para entonces. En los

²⁴⁸ De Marco, 2009 p. 64

²⁴⁹ La Bolsa de Cereales de Buenos Aires, fue creada en 1854. La Cámara Arbitral de Cereales, en 1905. En tanto, aunque La Bolsa de Comercio de Rosario se fundó recién 1884 desde 1893 contó con una Comisión Arbitral de Cereales para resolver conflictos surgidos en operaciones de compraventa. Según registros de la Bolsa de Comercio de Rosario del año 1909, entre 1888 y 1898 se inscribieron doce corredores ante el Tribunal de Comercio.

²⁵⁰ Actualmente Jakas, Kokic e Ivancich y Cia Ltda. SA continúa operando, con plantas de acopio en las localidades de Chabás, Alcorta, Juncal, Bigand, Bombal y Carreras, (De Marco, 2009 p 52-62)

²⁵¹ Broehl, 1992 p.443

departamentos agrícolas, los pueblos se integraron como eslabón de la cadena que tuvo al colono y al chacarero en el origen, y al molino o el exportador en el final, incorporando otro rol fundamental, a través de las facilidades de estiba y acopio provistas principalmente por galpones construidos al efecto a la par de las estaciones por las empresas ferroviarias o eventualmente por las firmas acopiadoras que dispusieron de playas para la concentración de la producción agrícola, embolsada en el campo de donde llegaba todavía en carros y donde al resguardo de los elementos en sus galpones o apilada a la intemperie, esperaba su despacho en los vagones. Así, cada pueblo se constituyó en el punto de ingreso al sistema logístico articulado por los ferrocarriles, que vincularon a los nuevos espacios agrícolas con los centros de consumo, los molinos, y en última instancia con los muelles y los elevadores portuarios

En el norte provincial, mientras tanto, donde el ferrocarril continuaba abriendo el acceso al territorio, sosteniendo la explotación de leña de los montes y de maderas duras de los bosques nativos, la irrupción de la elaboración de extracto de quebracho estaba a punto de disparar una sustantiva transformación con la aparición de nuevos pueblos dedicados a la obtención del tanino.

5.4. Excurso: Pueblos y colonias en la escena política santafesina

El contrato fundacional suscripto entre la Provincia y el empresario Castellanos en 1853 refleja lo que se esperaba originalmente de los nuevos colonos: una amplia dedicación al trabajo, capacidad de desarrollar la agricultura como para lograr sustentarse en dos años - tres a lo sumo- con los suministros que el Estado provincial les entregó con cargo de devolución. No se mencionaba ningún derecho político, con la excepción de que, a pesar de negarle al nuevo asentamiento carácter urbano, el contrato establecía la facultad para los colonos de nombrar una “comisión colonial” de diez miembros con la capacidad de aconsejar al Juez de Paz en casos precisos, votar la suma de fondos dedicados al empleo en la colonia y presentar al gobierno la conveniencia de mejoras “justas y posibles”.

A pesar de que los nuevos colonos, especialmente los suizos, reclamaron tempranamente al Gobierno provincial por el derecho a participar en el manejo de la administración local Esperanza se desarrolló en sus primeros años bajo la autoridad única del Juez de Paz, funcionario designado por el Ejecutivo. De hecho, cuando la norma local dispuso la constitución de un Concejo Municipal, esta entró en conflicto con las leyes provinciales, específicamente con la ley electoral que no reconocía el derecho a voto de los extranjeros.

La cuestión, que puede parecer alejada del eje del presente trabajo, adquiere interés al examinarse cómo los reclamos de los colonos por la cuestión de la participación electoral impactaron en el núcleo inicial de la colonización y en los pueblos que, a esta altura, se habían conformado en las mismas. A propósito, Schobinger (1957) sostuvo que el temprano reclamo de participación en el manejo de la administración local, especialmente de los colonos suizos, tuvo un rol pionero en el desarrollo del sistema municipal santafesino.

La Constitución provincial dictada en 1856, tres años después de la creación Esperanza expresaba que “a la mayor brevedad” debían instituirse municipalidades en todos los Departamentos de la Provincia. La ley orgánica, de octubre de 1860, que fijó la estructura de las mismas, puso en pie de igualdad a argentinos y extranjeros para participar en las elecciones municipales, lo que en el caso esperancino se ratificó en su primera carta orgánica, dictada en 1861²⁵².

Sobre los alcances de los derechos garantidos a los colonos debe tenerse presente que mientras se les concedió la excepción de prestar servicio militar, se les respetó el derecho a contar con armas y municiones, aunque se les limitó drásticamente la posibilidad de desplazarse con las mismas fuera del perímetro de la colonia. Los suizos tomaron partido de esta concesión, organizando en forma temprana sociedades de tiro que además de conformar tempranos espacios de sociabilización preservaron la tradición del “ciudadano soldado” helvético²⁵³.

Aunque el derecho al voto municipal de los extranjeros fue consagrado en la Constitución de 1872²⁵⁴, al aumentar la incidencia de estos en la población provincial pronto se convirtió en un tema de conflicto, a pesar que hasta entonces el grueso de los extranjeros se había mantenido prescindente en las pugnas políticas locales. El Censo Provincial de 1887

²⁵² Notablemente, el llamado a la primera elección en Esperanza expresaba que la misma debía tener en cuenta las dos secciones de la colonia a las que se identifica como “alemana” y “francesa”. Aún en 1864 el decreto de llamado a elección de “municipales” distingue a las secciones por nacionalidad, (PSFRO 1864, p. 49), pero en el decreto de aprobación del comicio se modifica la designación y las secciones se identifican como Este y Oeste. (PSFRO 1864, p. 60)

²⁵³ Debe tenerse en consideración que la conformación de la sociedad de Tiro Suizo de San Carlos, y las sospechas sobre una eventual militarización de los colonos, fue el factor determinante de la crisis que llevó a la renuncia de Jean Baptiste de Tessieres Boisbertrand al cargo de Juez de Paz, la que condujo a la posterior fundación del pueblo y colonia de Cayastá. El Tiro Suizo de San Carlos, fundado en 1860 fue la segunda institución similar creada en el país, tras la creación en 1859 de la Sociedad Suiza de Villa San Jose, en entre Ríos. La habilidad los suizos en el manejo de las armas había sido tempranamente ponderada en la Memoria sobre la Inmigración de 1870, donde se señala que “los certeros rifles de los suizos les enseñaron bien pronto el respeto a la propiedad ajena y ningún indio se atrevió en adelante a molestar a los laboriosos colonos de Esperanza” (CCIRA, 1870 p. 77)

²⁵⁴ “El extranjero es elector y elegible para los cargos de municipales y concejales en el modo y forma que la ley determine” Sec. II, Art. 35, Constitución provincial. Citado en Ensínck O. (Op. Cit.)

reflejó que aún sin que los colonos tuvieran un involucramiento directo, la acreción poblacional en curso en las localidades surgidas en las colonias impactaba en la organización política santafesina; Bernstadt y San Carlos - que habían progresado aceleradamente – ya superaban los 2.000 habitantes, seguidas por la propia Esperanza que a pesar de ser la colonia pionera se había consolidado más lentamente. En total, el estudio reflejó un total de 72 poblados, totalizando 105.091 habitantes²⁵⁵, circunstancia que mereció que en la presentación del trabajo censal se agregara una aclaración adicional sobre la acelerada consolidación de nuevas localidades

Aun esos, no son todos los que pueden llamarse centros urbanos existentes en la Provincia el día del Censo, pues había, además, varias agrupaciones formando el núcleo de nuevas colonias, como Sunchales, Vila y Clucellas, en las Colonias; Cabal, en la Capital; Piamonte y Sastre, en San Gerónimo; Tacuarendí, en San Javier y otros, que sin poderse reputar pueblos o villas lo serán dentro de muy poco tiempo. (*Primer Censo General de la Provincia, p.XLVII*)

En 1890, a dos años de la publicación de los datos censales, una nueva reforma modificó el artículo 35 de la Constitución de 1872 eliminando para los extranjeros la posibilidad de ser electores. La modificación ocurrió en el contexto de crecientes planteos sobre la pertinencia de dar participación política a los habitantes de origen extranjero y las discusiones sobre la naturalización (Bertoni, 1992). Lo cierto es que el cambio disparó las protestas de los colonos que reclamaron que se les devolviera el derecho de participar en la elección de los concejos, a los que consideraban cuerpos administrativos y no de carácter político, un reclamo que basaban a la vez en su carácter de contribuyentes del sistema municipal y de fundadores de las colonias.

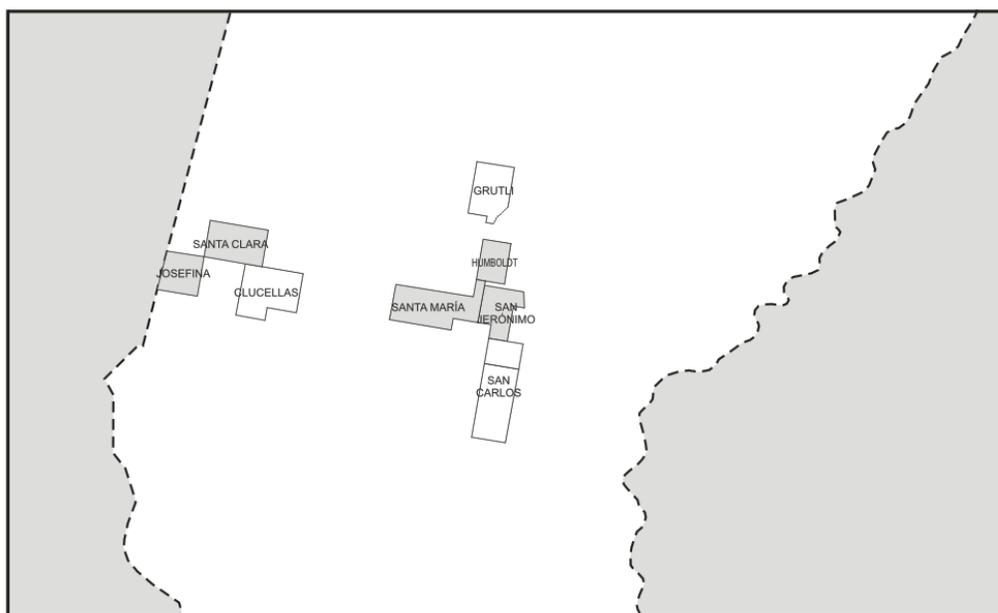
Para agravar la situación de disconformidad, a pesar que la situación de la producción santafesina era mejor que lo esperado en el contexto general de crisis²⁵⁶, la endeble situación financiera del gobierno provincial llevó a que en noviembre de 1891 se decretara un impuesto

²⁵⁵ El Censo los denomina “centros urbanos” y plantea la comparación con los datos de 1869, que había cuantificado la población urbana provincial en 37.406 habitantes. Así, se señala que “en el intervalo de 17.72 años que media entre los dos últimos censos, se han formado 65 pueblos, multiplicándose diez veces el número de los que existían, y elevándose en 67,686 la cifra de sus habitantes” (Primer censo general de la Provincia, p.XLVIII)

²⁵⁶ En la apertura de sesiones el gobernador Cafferata informó una cosecha de trigo de 507.000 toneladas y una de lino de 15.281 (Gianello, 1966 página 343)

de 10 centavos por cada 100 kilogramos de trigo y lino vendidos. Luego de un año de marchas y contramarchas sobre quién debía pagar el tributo, el gobierno provincial estableció a fines de 1892 que este debía ser efectivizado no por los exportadores sino directamente por los productores. Los colonos, en un creciente clima de malestar hacia el gobierno provincial, agravado por las pérdidas ocasionadas por la plaga de langosta solicitaron sin éxito reemplazar este impuesto por otros gravámenes.

En marzo de 1893 una disputa trivial con un recaudador de la administración de la colonia, encargado de cobrar el impuesto a nombre de la provincia disparó una revuelta en Humboldt, dando lugar a que entre trescientos y cuatrocientos colonos armados se movilizaran ante el rumor de que el gobierno emplearía fuerzas militares para imponer el cobro forzoso. Así los agricultores pusieron en marcha una virtual revuelta armada, bloqueando caminos y movilizando contingentes pertrechados con fusiles y carabinas.



Colonias involucradas en los alzamientos de 1893

Elaboración propia, en base a Gallo (2007) y relevamientos cartográficos de colonias

El ejemplo de Humboldt se expandió a pueblos y colonias vecinas: Santa Clara, San Jerónimo, Josefina y Santa María, donde en total unos 1.000 agricultores se movilizaron armas en mano, reclamando no pagar el impuesto o en última instancia que se les otorgara el manejo de lo recaudado para aplicarlo en mejoras locales. Protestas similares fueron abortadas en forma temprana por las fuerzas de la provincia en San Carlos, Clucellas y Grütli.²⁵⁷

²⁵⁷ Aunque el Censo de 1887 no presenta un listado de localidades, se refleja en la cartografía del mismo la existencia de al menos una localidad en cada uno de los distritos involucrados. Se puede observar que buena

Con la intervención efectiva de las fuerzas del gobierno los colonos depusieron las armas sin dar lugar a enfrentamientos, aunque las tropas provinciales detuvieron a los líderes. La revuelta fallida disparó la creciente oposición al gobierno provincial con la realización de mítines en numerosas colonias del centro y sur en las que sobrevoló la amenaza de volver a las armas, reuniones que produjeron como resultado inmediato la formación de la Unión Agraria, que difundió la protesta más allá del núcleo original hasta las colonias próximas a Rosario.

Pero la desactivación pacífica de la protesta iniciada en marzo no alivió la situación: ante el creciente clima de descontento fundado en la generalización del repudio al impuesto, el gobierno provincial escaló las medidas represivas con la clausura del diario La Unión²⁵⁸ de Esperanza, acusado de fomentar las protestas. El núcleo de la colonización inicial se mantuvo en tensión, con el reclamo por la suspensión del voto y el impuesto a la producción en un clima de creciente malestar con el gobierno autonomista de Santa Fe. Sopesar cuál de estos reclamos fue de mayor incidencia para el desencadenamiento de los hechos que siguieron entra en el campo de la especulación, sin embargo, resulta significativo que de las ocho colonias principalmente involucradas representadas en el mapa anterior siete ya habían desarrollado un núcleo urbano y más importante aún, de estos seis ya habían visto creada su comuna por lo cual se habían visto directamente afectados por la modificación del voto extranjero²⁵⁹.

En este contexto, el 30 de julio estalló en Buenos Aires la revolución radical que pronto se extendió también a Rosario y alcanzó al núcleo de colonización agrícola donde se multiplicó con una alta adhesión, con las colonias aportando hombres armados a las milicias revolucionarias que sitiaron la capital provincial y lograron deponer a las autoridades, proclamando un gobernador interino radical que dispuso el reemplazo de numerosos jueces de paz.

Restablecido el control por el gobierno nacional y con la provincia intervenida, en septiembre se produjo un nuevo levantamiento de la Unión Cívica Radical, que sumó menor

parte de las colonias que participaron en el alzamiento corresponden al núcleo de la expansión inicial, y al corredor donde, también en datos de 1887, se registraba la mayor proporción de población extranjera, si bien para esta fecha la población estaba compuesta no solo por extranjeros, sino por un significativo número de sus hijos ya argentinos nativos.

²⁵⁸ El diario -trilingüe- se publicaba desde noviembre de 1890, y funcionaba como órgano del Centro Político de Extranjeros, organización creada a raíz de la modificación del voto a los inmigrantes. (Schobinger, 1957 p. 169)

²⁵⁹ El gobierno comunal de San Jerónimo Norte fue instituido en 1860, La comuna de Humboldt fue creada en 1885, las de San Carlos, Grutli, Santa María Centro y Santa Clara de Saguier datan todas de 1886. Las dos localidades restantes, Josefina y Plaza Clucellas tienen comunas constituidas durante el siglo XX.

adhesión, pero dio lugar a violentos enfrentamientos entre los colonos y las tropas oficiales disparando una violenta represión por tropas del Ejército Nacional desplazadas desde Buenos Aires y Entre Ríos que sofocaron el alzamiento produciendo centenares de detenciones²⁶⁰.

Gallo destaca en estos hechos el involucramiento de un elevado número de extranjeros en las filas revolucionarias, con la participación de suizos, alemanes y franceses²⁶¹. Ocurrida la Restauración Autonomista tras los levantamientos, y luego de una nueva intervención federal, en un clima de creciente violencia para con los extranjeros se reemplazó a las autoridades de campaña y a buena parte de los jueces de paz de la provincia. Ante esta situación los diferentes sectores de la oposición se agruparon en la Unión Provincial, una amplia coalición de sectores políticos y sociales que a pesar de contar con amplio apoyo en las colonias y en los nuevos pueblos del núcleo de la colonización original, no logró torcer al aparato oficial que ganó las elecciones de 1894 apelando a un fraude escandaloso.

Tal como señaló tempranamente Schobinger (1957), una clara consecuencia de los fracasos revolucionarios es que, en adelante, la acción política quedaría en mano de los argentinos²⁶². En efecto, a pesar del fracaso electoral, el proceso produjo una novedad en la escena política santafesina con un alto número de extranjeros gestionando la nacionalización para poder ejercer el derecho al sufragio, circunstancia que se reforzó en las elecciones de 1898, cuando el apoyo de los agricultores y colonos impulsó la victoria de Bernardo Iturraspe, candidato de un sector escindido del autonomismo.

La nueva estructuración del territorio provincial y el cambio poblacional comenzaban a perfilar también, sobre el fin del siglo, cambios en la vida política de la provincia que cristalizarían sobre el cierre del marco temporal del presente trabajo²⁶³.

²⁶⁰ En los enfrentamientos, los colonos acantonados en la Aduana de Santa Fe produjeron un alto número de bajas entre las tropas del Regimiento 11 de Caballería enviado a sofocar el alzamiento. (Gianello, 1966, p.344)

²⁶¹ Prensa de la época que destaca la presencia de “batallones de suizos alemanes perfectamente armados y uniformados”, en tanto un reporte de La Nación agrega que las voces de mando y la organización militar de los colonos de Esperanza y San Jerónimo se daban en alemán. (Gallo, 2007, pp75-76)

²⁶² El involucramiento de los agricultores extranjeros en la revolución de 1893 constituye el punto más alto de un crescendo que tiene como importante antecedente la participación de colonos del norte provincial en el fallido alzamiento de Patricio Cullen contra el gobernador Servando Bayo en 1877 (Gianello, 1966, p.329), y las moderadas repercusiones locales de la revolución del Parque, en 1890 (Gallo, 2007, p. 66)

²⁶³ Con el sistema electoral establecido por la Ley Sáenz Peña, Santa fe fue el primer distrito en el que se aplicó el voto secreto y obligatorio basado en el empleo de los listados del enrolamiento militar como padrón electoral. Con notable participación de votantes, en especial en distritos agrarios, en las elecciones de 1912 resultó electo el radical Manuel Menchaca, con el candidato autonomista relegado al tercer lugar.

6. Los pueblos santafesinos al comienzo del siglo XX (1901 A 1914)

6.1. Los ferrocarriles del Siglo XX. Fusiones británicas y competencia francesa

La compleja coyuntura atravesada por la actividad ferroviaria en los años que siguieron a la crisis de 1890 tuvo como consecuencia reorganizaciones mayores entre las empresas que operaban en el territorio nacional, lo que se reflejó en notables cambios particularmente entre aquellas que operaban en el espacio santafesino.

En abril de 1900, luego de apenas diez años de funcionamiento, en los que nunca logró constituirse en un emprendimiento exitoso, el Ferro Carril del Gran Sud de Santa Fe y Córdoba fue adquirido por el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario que pasó a identificarlo como el Ramal a Río Cuarto. La operación incluyó también la compra del proyecto de extensión entre Venado Tuerto y Rufino en que se había empeñado el primero, que de ser ejecutado ampliaría la influencia de la empresa sobre el extremo suroeste de la provincia.

La compra fue convenida en momentos en que el FCBAyR, luego de su acelerada expansión se había constituido en la principal competencia del Central Argentino, con el que en muchos sectores se disputaba cargas, lo que había llevado a las dos empresas inglesas a una agria guerra de tarifas. En este contexto, la adquisición del FCGSSF&C por su principal competidor fue leída como un desafío por el FCCA, que mantenía una posición dominante en el transporte de la producción agrícola. Fue entonces que, en busca de recuperar la iniciativa, el Central Argentino apuró las gestiones para la adquisición del Ferro Carril Oeste Santafesino (FCOS), incluyendo también su demorado proyecto de extensión hasta Río Cuarto.

La empresa ferroviaria fundada por Carlos Casado había entrado en cesación de pagos a consecuencia de la crisis, y desde la misma había pasado a ser administrada por los bancos acreedores, con los que el Central Argentino había negociado infructuosamente la adquisición del FCOS durante 1897.

Tras la muerte de Casado ocurrida en 1899, el FCCA reinició las negociaciones con los bancos, que de hecho habían tomado el control de su empresa ferroviaria, logrando cerrar el acuerdo de compra²⁶⁴ en julio de 1900 a pesar de la resistencia que puso un sector de los accionistas británicos del FCCA.

²⁶⁴ La adquisición del FCOS se realizó mediante una operación intermedia, que lo traspasó a la Western Railroad of Santa Fe Ltd (WRSF) una transacción fuertemente criticada por los accionistas del FCCA dados los magros

Con estas adquisiciones, se produjo con diferencia de apenas tres meses la desaparición de dos compañías independientes que habían establecido sus propios sistemas regionales en el sur santafesino, los que pasaron a incorporarse a las redes de las dos mayores empresas británicas, que consolidaron entre ambas el control del sistema ferroviario de trocha ancha²⁶⁵. Con la incorporación de estos tendidos, a la vez, las dos empresas consiguieron aumentar la vinculación con el centro-sur cordobés, que se estaba sumando tardíamente al desarrollo agrícola pampeano. Anexando la red del Gran Sud el FCBAyR ganó la posibilidad de embarcar cargas en el puerto propio de Villa Constitución, a la vez que aprovechando la vinculación de líneas en Empalme Villa Constitución pudo establecer una ruta entre el puerto de Buenos Aires y el centro-sur de Córdoba ingresando desde Maggiolo, con la perspectiva de vincularse también a La Carlota desde Rufino²⁶⁶. [Ver Mapa FC12]

El Central Argentino, en tanto, al incorporar las vías del FCOS logró consolidar un extenso sistema que atravesaba los departamentos Belgrano, Iriondo, Caseros, Constitución, San Lorenzo y Rosario, con foco principal en el puerto rosarino, donde la empresa operaba sus propias instalaciones de embarque. Gracias a los ramales construidos por la empresa para la ampliación de su red en los años anteriores y la adquisición del Oeste Santafesino, Casilda y Cañada de Gómez se consolidaron como nodos secundarios de la red operada por el FCCA. [Ver mapa FC 13]

Pero el enfrentamiento comercial planteado entre las dos compañías británicas no se prolongó mucho tiempo. A fines de 1901 se dio el primer paso de la operación más controvertida en la historia de las empresas ferroviarias en Argentina, cuando se anunció un convenio de tarifas entre ambas, que cerraba la competencia que habían mantenido hasta entonces. La alianza se perfeccionó con la adquisición del FCCA por el FCBAyR al año siguiente, aunque la implementación de la unión se vio postergada en la práctica debido a que el tratamiento de la ley que debía autorizar la operación quedó largamente demorado en el Congreso de la Nación²⁶⁷.

resultados que venía teniendo la operación del FCOS. (Fernandez Priotti, 2017 p. 520). La continuidad de la operación parece haber sido aprobada principalmente para evitar que la empresa fuera adquirida por su principal competidor (Ibid, p 518-520)

²⁶⁵ El proceso de adquisición de empresas replicaba en Santa Fe lo que ambas compañías venían haciendo en territorio bonaerense donde tanto el FCCA como el FCBAR habían adquirido a competidores menores logrando por este medio la ampliación de sus rutas.

²⁶⁶ Esta posibilidad se concretó en 1906, cuando se completó el vínculo mediante el tendido entre Villa María y Rufino del BAP, que había adquirido también en 1900 al Ferrocarril Villa María a Rufino.

²⁶⁷ Aunque los entretelones de la operación son ajenos al interés del presente trabajo cabe mencionar que Regalsky (2007) sostiene que la compra por el ferrocarril que llevaba las de perder en la competencia comercial permitió al FCCA sortear el vencimiento de sus franquicias aduaneras, hecho que probablemente explique esta adquisición, que, en realidad, operó como una fusión. Para poner en perspectiva esta operación, es interesante la

Superadas las instancias políticas y administrativas, la fusión de ambas empresas comenzó a operar en 1908 como Ferro Carril Central Argentino, es decir con la denominación de la compañía adquirida. Aunque la concentración mejoró aspectos operativos y de tráfico, en especial en materia de combinaciones e intercambios, desaparecieron las tarifas reducidas que los ferrocarriles habían ofrecido en las zonas donde se disputaban las cargas. (Regalsky, 2007)

La integración de las dos compañías, con la previa adquisición de las líneas del FCOS y el FCGSSF&C convirtió al “nuevo” FCCA en la empresa ferroviaria dominante en el territorio pampeano. En el espacio santafesino en particular, la empresa operaba una red que alcanzaba las zonas principales de explotación agrícola y ganadera, con tres rutas que vinculaban a la provincia de Buenos Aires y siete ramales diferentes de ingreso al territorio cordobés. Si bien en el territorio de la provincia la estrategia de la empresa continuó priorizando el embarque de la producción por los muelles del puerto de Rosario, la vinculación con Buenos Aires constituyó una alternativa para el movimiento de cargas y la principal ruta de pasajeros. [Ver mapa FC 16]

Solamente el norte del territorio quedó fuera del área de influencia del Central Argentino, que en los años siguientes y hasta el inicio de la guerra mundial continuó densificando su red en torno al núcleo agrícola²⁶⁸ y agregó en el noroeste un nuevo ingreso a la provincia de Córdoba con el ramal Hersilia-Morteros, atravesando el este del departamento San Cristóbal.

Con la economía nacional reencausándose tras superar las largas secuelas de la crisis, se produjo una nueva primavera para las empresas ferroviarias que, en un breve período, en cuanto a otorgamiento de concesiones y garantías, gozaron de facilidades análogas a las de los años de Juárez Celman (López, 2007). En este marco el gobierno nacional privilegió la incorporación de nuevas empresas en lugar de otorgar nuevas rutas a las ya instaladas, una política que impulsó la entrada en escena de dos nuevas compañías de capitales franceses a

visión del Ministerio de Obras Públicas en el sentido que la administración pública asumía como una fusión lo que se había anunciado como una operación de compra, mediante la cual dos empresas que habían sido antagónicas, y habían previamente agrupado a otras seis, con veinticuatro diferentes leyes de concesión que establecían diferentes pautas, se reunían en una única empresa; en tanto el nuevo escenario permitiría al Estado simplificar el sistema igualando regímenes y condiciones, a la vez que la administración unificada redundaría en economía de operación y administración, lo que en última instancia significaría un beneficio al interés general. (López, Wadell y Martínez; 2016, pp. 83-84)

²⁶⁸ En 1911 se incorporó el ramal Cañada de Gómez-San Ricardo y se sumó desde Venado Tuerto una nueva ruta hacia el oeste (vía Cavanagh). Sobre el fin del período el FCCA inició una ampliación de los tendidos en el sur provincial, que se completó en 1915.

las operaciones ferroviarias en territorio de Santa Fe, a pesar que como se ha descripto este espacio ya estaba ampliamente irrigado por el FCCA.

La primera de estas empresas fue el Ferro Carril Rosario-Puerto Belgrano (FCRPB), autorizado por ley de 1903²⁶⁹. La estrategia que sostuvo esta compañía consistió en vincular el principal puerto sobre el río Paraná con el naciente puerto comercial de Bahía Blanca, justificada por la consigna de trazar una alternativa que ofreciera menores trayectos hacia los puntos de embarque que los que ofrecían las compañías británicas que ya operaban en el territorio. Con este criterio, la traza del FCRPB describió una suerte de arco descendente a través del sur santafesino [ver mapa FC 19], atravesando el oeste bonaerense hasta Coronel Pringles, para llegar con un arrumbamiento suroeste a Punta Alta²⁷⁰. A diferencia de las otras empresas francesas, el Rosario-Puerto Belgrano optó por establecer un tendido en trocha ancha²⁷¹, y con el objeto de apurar su entrada al mercado, emprendió en forma simultánea las obras en diez puntos de la traza, la que se habilitó en forma prácticamente completa en 1910.

La segunda empresa francesa en sumarse a al mercado de transportes ferroviarios fue, en 1904, la Compañía General de Ferro Carriles de la Provincia de Buenos Aires (CGFCPBA o CGBA), que obtuvo la concesión para cinco líneas que -en teoría- iban a vincular los principales puertos del país con un trazado en trocha métrica²⁷².

Aunque en gran medida los tendidos a ejecutar atravesarían los espacios ya servidos por las empresas británicas, particularmente el FCCA, el proyecto descansaba en que, en base a la operación intrínsecamente más económica de la trocha métrica y con el aporte de novedades técnicas, podría ofrecer tarifas más bajas que la competencia. Con este objetivo la empresa habilitó progresivamente sus secciones, de las cuales la primera fue la Buenos Aires-

²⁶⁹ La concesión fue otorgada en primera instancia a Diego de Alvear -debe recordarse que su familia era propietaria de importantes fracciones en el sur santafesino- quien la transfirió en 1906 al FCRPB, donde se mantuvo en el directorio. El capital del FCRPB estuvo integrado por la Banque de París et des Pays Bas, Bénard et Jarislowsky y Societé Générale, y la constructora Hersent et fils, Schneider et Cie, además de los socios locales entre los que además de Alver se contaba a Otto Bemberg.

²⁷⁰ En 1921 se la traza se amplió al completarse el ramal que enlazó Punta Alta con Bahía Blanca.

²⁷¹ La opción por la trocha de 5'6" que de hecho impedía compartir servicios con otras empresas francesas, encuentra poca explicación, en especial a partir de la decisión de proyecto de no empalmar con ninguna de las líneas británicas preexistentes lo que obligó al FCRPB a costosas obras de ingeniería para resolver los cruces con los tendidos preexistentes.

²⁷² Al igual que la compañía propietaria del FCPSF, en la CGFCPBA el capital estaba aportado por bancos franceses, en este caso además de la Banque de París et des Pays Bas, la Banque de l'Union Parisienne, y la Societe Generale de Belgique. El hecho que el primer directorio local de la CG fuera presidido por el gerente de la Compañía francesa de Ferro Carriles de la Provincia de Santa Fe es un indicio del vínculo entre ambas, aunque en la CGBA tuvo además participación la exportadora Bunge & Born. Los ramales concedidos autorizaban a la empresa a alcanzar Buenos Aires, Rosario, La Plata y Bahía Blanca, incluyendo el Puerto Militar. Aunque el ferrocarril no contó con garantía estatal, la ley de concesión N° 4.417 además de declarar de utilidad pública los terrenos para las vías, talleres y estaciones, le garantizó a la CGFCBA la posibilidad de operar instalaciones portuarias propias en Rosario.

Rosario que ingresó al territorio santafesino en 1908, completando la traza hasta Rosario en 1910 y un ramal hasta los muelles en 1911. Los ambiciosos planes de la Compañía General quedaron trancos, siendo la sección santafesina la única que se completó en forma íntegra. [Ver mapa FC20]

Además de las nuevas empresas francesas, en la misma década se sumaron otros dos emprendimientos que quedaron inconclusos. El más extenso fue el trazado propuesto por el Ferrocarril Central de Buenos Aires (FCCBA), que a partir de un tranvía rural iniciado en 1884 por Federico Lacroze se expandió como Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires, alcanzando a la localidad de Rojas en 1909. Desde allí la empresa proyectó un ramal que debía llegar a Villa María, en Córdoba, pero que se paralizó luego de habilitar un corto recorrido en Santa Fe. La estación 4 de Febrero, marcó la máxima extensión de esta empresa que, además, operaba en trocha estándar (1.435m) con lo cual estaba imposibilitada de interoperar con ninguna de las empresas preexistentes. [Mapa FC23].

El último proyecto en entrar en escena fue el fallido Ferrocarril Rosario-Mendoza (FRM), surgido de una concesión otorgada en 1911 a empresarios rosarinos que proyectaron un ferrocarril que debía llegar a la capital mendocina mediante una vía de trocha métrica. Luego de habilitar apenas tres estaciones y un galpón taller en el oeste de Rosario, la empresa quebró sin que el proyecto fuera retomado por otros interesados. [Ver Mapa FC22].

Entre tanto, en 1903 se había iniciado una notable expansión comercial del Ferro Carril Central Córdoba, que ese año obtuvo autorización del Estado Nacional para la construcción de una nueva vinculación en trocha métrica entre Rosario y Buenos Aires. La nueva línea, que implicó la construcción de un corredor ferroviario ubicado entre las trazas del FCCA y de la CGBA, se puso en servicio en 1908 significando la concreción de la vinculación directa y sin transbordos, entre el puerto de Buenos Aires y los ferrocarriles de trocha métrica del norte del país.

Comercialmente, la operación se perfeccionó en 1913 con la compra por el FCCC de la traza del Ferro Carril Córdoba & Rosario²⁷³, con lo que la empresa de capital británico consolidó el control de una red que la transformó virtualmente en la principal operadora de trocha métrica en el país. [Ver Mapa FC15].

Si estos cambios e incorporaciones significaron cambios principalmente en el sur y centro provincial, al norte de la ciudad de Santa Fe la evolución del sistema ferroviario se dio

²⁷³ El tramo entre Buenos Aires y Rosario se transfirió para su operación al Ferro Carril Central Córdoba Extensión a Rosario. A partir de la incorporación del FCC&R la empresa consolidó todas sus operaciones como Ferrocarril Central Córdoba, dejando de lado la identificación por secciones que venía empleando desde la concesión original, y la adquisición de otras empresas menores en el norte del país. (Scalabrini Ortiz, 1958 pp. 256-260)

a través de dos empresas, por una parte el Ferro Carril Provincial de Santa Fe –compañía conocida popularmente como “la francesa”, por su empresa madre- que en su ruta al Chaco fue acompañando la transformación productiva del extremo noroeste provincial con la irrupción de la industria taninera, y por otra, con el completamiento del tendido del estatal Ferro Carril Central Norte (FCCN), que luego de una prolongada historia de marchas y contramarchas, que excede este trabajo, luego de la adquisición del Ferro Carril San Cristóbal a Tucumán completó una vinculación en trocha angosta entre San Cristóbal y Santa Fe. Así el FCCN logró finalmente concretar con su propio tendido la vinculación del puerto santafesino con las provincias del noroeste, potenciando la importancia del nuevo puerto de la capital²⁷⁴ [Ver Mapa FC21]

En tanto, el FCPSF, que había alcanzado Jobson-Vera en 1890 se extendió hacia el norte acompañando el desarrollo de la industria maderera con el ramal Vera-Charadai, y alcanzó el este del departamento General Obligado, con la extensión hasta la costera Reconquista²⁷⁵. A partir de estos puntos, la apertura de nuevos ramales se dio al impulso del desarrollo de la actividad taninera, tal como se observa en la sección Intiyaco-Tartagal, inaugurada en 1908, y la posterior extensión entre Tartagal y Villa Guillermina, y Reconquista-Lanteri, habilitadas en 1913. [Ver Mapa FC18]

Completando las transformaciones e incorporaciones entre los actores del transporte ferroviario, en 1907 el gobierno nacional dictó un nuevo ordenamiento legal para el sistema de concesiones a través de la ley 5.315 conocida como Ley Mitre, que benefició a las empresas que adhirieran voluntariamente al sistema de control del capital con la completa exención de impuestos, incluso aduaneros, si a cambio se avenían a tributar el 3% de sus utilidades líquidas (Wadell, 2010). La nueva norma, junto a la ley de ferrocarriles de 1891 mencionada anteriormente, constituyeron el marco legal del sistema ferroviario argentino por las siguientes cuatro décadas, unificando las hasta entonces diversas condiciones establecidas en los contratos de concesión, y estableciendo el control centralizado del sistema de transporte por trenes a través de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

²⁷⁴ Luego de la habilitación del puerto de Colastiné en 1889 y de Colastiné Norte en 1900, en 1903 el Estado Nacional licitó las obras de un nuevo Puerto de Ultramar, ejecutado por la empresa holandesa Dirks, Dates & Co. que se habilitó al servicio público en diciembre de 1910. Ese mismo año, el FCCN puso en servicio una ruta hacia el norte cordobés, desde Laguna Paiva.

²⁷⁵ En 1910 se concretó un servicio en trocha métrica entre la localidad y el puerto de Reconquista, destinado a facilitar el embarque de maderas. Este fue tendido y operado por una tercera empresa, la Compañía Ferroviaria Central Sudamericana que había proyectado construir una línea hasta la provincia de Formosa.

Al finalizar el período en estudio el sistema ferroviario santafesino representaba el 20% del total nacional, con una marcada multiplicación de ramales ejecutada en los quince años previos. La complejización de la grilla ferroviaria permitía acceder al territorio cordobés por trece rutas diferentes, en tanto existían diez puntos de conexión con la provincia de Buenos Aires, y se podía llegar a Tucumán, vía Santiago del Estero, por dos rutas alternativas. Mientras el FCPSF continuaba como única posibilidad de vinculación con el territorio del Chaco, al este el río Paraná seguía siendo una barrera infranqueable para las comunicaciones ferroviarias con la Mesopotamia.

Mientras el Ferrocarril Central Argentino y el Ferrocarril Central Córdoba -ambos de capitales británicos- se habían constituido en los principales actores del mercado en virtud de la importancia y alcance nacional de sus redes en trocha ancha y métrica respectivamente, en el espacio santafesino no puede soslayarse la importancia que habían adquirido las empresas francesas, principalmente el FCPSF, pero también los que en ese momento eran los prometedores emprendimientos del Rosario-Puerto Belgrano y la Compañía General de Buenos Aires. En tanto los capitales franceses también sumaban a la empresa concesionaria que desde 1902 y por 40 años, estaba a cargo de las sustantivas obras de extensión y operación del Puerto de Rosario²⁷⁶.

La segunda década del siglo, que al calor de la expansión agrícola pampeana dio lugar a proyectos de nuevas empresas, extensiones y ramales, vio en cambio a partir de 1914 la paralización progresiva de todas las ampliaciones de la red. El inicio de las hostilidades en Europa significó el congelamiento de las inversiones francesas y británicas en ferrocarriles²⁷⁷, como un abrupto cese del flujo migratorio que en los años del conflicto mostró un fuerte saldo negativo. El cambio en las condiciones del comercio internacional fue disparador de una nueva crisis, que hasta 1918 marcó la economía argentina, crisis que a su vez explica la

²⁷⁶ La concesión de las operaciones del puerto de Rosario se originó en la Ley N° 3.885 de 1899. Llamado a concurso en enero de 1902, fue otorgada por 40 años a Hersent fils, Schneider et Cie, que constituyeron al efecto la Sociedad Puerto Rosario. Las obras del concesionario reflejan el salto cuantitativo de las operaciones del puerto, que contó con 5km lineales de muelles servidos por vías multitrocha, 37.000m² de galpones, y un nuevo elevador de granos que permitió una capacidad de carga de 800 toneladas/hora. Siendo que principalmente se embarcaba cereal embolsado, se dotó al puerto con 50 grúas de pórtico, 24 cintas transportadoras eléctricas, además de 11 hectáreas de superficies adoquinadas para el movimiento de mercaderías, usina eléctrica propia y un significativo número de edificios auxiliares.

²⁷⁷ No debe soslayarse que todas las empresas mencionadas cotizaban en las bolsas de Londres y París, tanto las compañías ferroviarias como la empresa Sociedad Puerto Rosario. Por otra parte, mientras las acciones de las empresas británicas estaban mayormente en manos de inversores particulares las empresas de capitales franceses estaban constituidas por bancos y empresas industriales que se vieron fuertemente involucradas en las circunstancias de la guerra europea. Es conteste con la falta de estudios específicos sobre la evolución física de las redes ferroviarias argentinas que no se hayan podido ubicar estudios enfocados sobre el impacto de la Primera Guerra Mundial en el desarrollo local de las empresas de capitales europeos en un momento en que sus inversiones se encontraban en acelerada expansión.

paralización de los proyectos ferroviarios de empresarios argentinos que como se ha visto, en algunos casos resultó definitiva.

6.2. Tanino en el norte, expansión y consolidación del modelo en el sur

Considerando la totalidad del territorio provincial, la observación de las fechas de fundación de localidades entre 1901 y 1914 refleja que proceso de creación de nuevos pueblos había aminorado notablemente su ritmo.

De los más de 250 núcleos poblados con que contaba la provincia al principio del siglo XX, 133 se habían inscripto entre 1881 y 1890 y 68 entre 1891 y 1900, en tanto en la primera década del siglo XX el número de nuevas localidades se redujo a 38. De estos, mientras cuatro casos correspondieron a colonias preexistentes o pueblos trazados *ex novo* junto a una colonia proyectada y tres fueron nuevos pueblos tanineros, el resto tuvo directa relación con las redes ferroviarias, tanto por conformarse por acreción en torno a estaciones o por fundación privada de pueblos tomando partido de la legislación de 1887. Destaca lo ocurrido en 1908, ya que solamente ese año se agregaron nueve pueblos directamente vinculados con la revitalización de los emprendimientos ferroviarios, de los cuales sólo uno estuvo vinculado a una colonia²⁷⁸.

Al superarse los prolongados efectos de la crisis de 1890 el renovado impulso al transporte ferroviario, cuyos efectos más notables en el territorio santafesino se examinaron en el punto anterior, caracterizó un nuevo ciclo expansivo que dio lugar a un reverdecimiento del negocio inmobiliario que en la década anterior se había montado a partir de la promoción y venta de solares urbanos en nuevos pueblos creados a la vera del ferrocarril. En tanto, en el norte provincial, el boom de la industria taninera dio lugar a un proceso enteramente diferente de creación de poblaciones.

En gran medida, la identificación de las fundaciones de pueblos por gestión privada se facilita por la costumbre de bautizar a los mismos con el apellido del propietario de las tierras, o la continuidad de la práctica santafesina- establecida durante el boom de las colonias- de darles el nombre de pila de la esposa o hija del promotor. En los registros oficiales, y en la

²⁷⁸ De estos nueve, cuatro corresponden a pueblos de fundación privada en el sitio de estaciones, tres a acreción, uno relacionado a una colonia y uno es un pueblo taninero, pero también servido por el FCPSF el mismo año de su creación.

mayoría de las historias recopiladas por memoristas locales, la operación especulativa de solicitar la aprobación de un pueblo para luego encarar su loteo aparece descripta siempre con idéntica fórmula: la mención de que tal o cual propietario donó los terrenos para el pueblo, una figura retórica que disimula que conforme a la legislación de 1887, la donación de los espacios necesarios para los edificios públicos y la plaza al gobierno provincial era un paso necesario para la inscripción de los planos, y con esto poder ofrecer los beneficios impositivos, que como se ha visto eran un argumento clave para impulsar la venta de terrenos.

Sin embargo, la reanudación del proceso de fundaciones privadas iniciado en 1887 presentó en muchos casos un significativo desfase entre la instancia de creación de nuevos pueblos y las fechas de operación de los ferrocarriles que les dieron sustento. Si antes se había observado una notable simultaneidad entre la instalación del servicio ferroviario y la solicitud de aprobación de pueblos contiguos, en la primera década del siglo XX se observa que en un buen número de casos se solicitó la aprobación del pueblo 10 o 15 años después del inicio de las operaciones ferroviarias²⁷⁹. Esta notable brecha temporal permite conjeturar que, para los propietarios involucrados, recién se habían configurado las condiciones que hacían atractivo el negocio de venta de solares urbanos.

²⁷⁹ Un caso es el de la colonia Reina Margarita, creada en 1874, alcanzada por el FCPSF en 1887 (estación Humberto Primo). En el espacio de la colonia, se propuso en recién 1901 el trazado del pueblo Nueva Roma, renombrado Humberto Primo por el gobierno provincial en 1935

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC	INICIO SERVICIO
Beravebú	1901	FPEF	FCCA	1902
Humberto Primo	1901	C	FCPSF	1887
Cañada del Ucle	1902	FPEF	FCCA	1902
Las Palmeras	1902	FPEF	FCCA	1904
Los Quirquinchos	1902	FPEF	FCCA	1902
María Teresa	1902	FP-PC	FCRPB	1910
Villa Ana	1902	PT	FCPSF	1910
Villa Cañas	1902	FPEF	BAP	1902
Gobernador Candiotti (Candiotti)	1903	FPEF	FCPSF	1885
Ibarlucea	1903	FPEF	FCC&R	1888
Piñero	1903	FP-PC	FCRPB	1910
Villa Amelia	1903	FPEF	FCC&R	1888
Cepeda	1904	FPEF	FCCA	1890
Tartagal	1904	PT	FCPSF	1908
Barrancas	1905	FPEP	FCPSF	1888
San Mariano	1906	FPEF	FCBAR	1886
Villa Saralegui	1906	FPEF	FCCN	1891
Coronel Bogado	1907	FPEF	FCCyR	1908
Guadalupe Norte	1907	FP	S/S	--
Uranga	1907	AEF ?	CGPBA	1907
Cañada Rica	1908	AEF ?	CGPBA	1908
Casalegno	1908	FPEF	FCBAR	1886
General Gelly	1908	FPEF	FCCBA	1908
Juan Bernabé Molina	1908	FPEF	FCCC	1908
La Lucila	1908	AEF	FCCN	1908
Naré	1908	AEF	FCCN	1908
Oliveros	1908	C	FCPSF	1908
Santa Isabel	1908	FPEF	BAR	1908
Villa Guillermina	1908	PT	FCPSF	1908
Bigand	1909	FPEF	FCRPB	1910
Suardi	1909	FPEF	FCCA	1909
Villa Trinidad	1909	FPEF	FCCA	1909
Arminda	1910	FPEF	FCRPB	1910
Chapuy	1910	FPEF	FCRPB	1910
Coronel Dominguez	1910	FPEF	FCCGBA	1907
La Vanguardia	1910	FPEP	FCRPB	1910

C: Colonia PF-CP: Fundación Privada – Colonia y Pueblo FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria PT: Pueblo Taninero	FCCA: Central Argentino FCCN: Ferro Carril Central Norte FCPSF Provincial de Santa Fe BAP Buenos Aires al Pacífico FCRPB Rosario Puerto Belgrano
--	--

Fundación de localidades -1901/1910

Elaboración propia, en base a registros de la Sec. de Regiones, Municipios y Comunas de la Prov.de Santa Fe

En cambio, a lo largo de los nuevos ramales construidos en este período, sobre sectores no transitados previamente, volvió a darse la misma simultaneidad entre la fecha de creación de los pueblos y la primera operación de ferrocarril. Es decir que mientras en los nuevos

corredores el ferrocarril mantuvo su rol pionero, abriendo el territorio para la formación de nuevos pueblos, en los ramales preexistentes y en torno a las estaciones que no habían desarrollado un pueblo adjunto – presumiblemente, ante la aparición de una renovada demanda- el negocio del fraccionamiento y venta de terrenos en pueblos incrementó su potencialidad.

Junto a la nueva traza proyectada del Ferro Carril Central Córdoba, y en el recorrido del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano se produjo un fenómeno aún más revelador. En ambas rutas, los pueblos contiguos se presentaron para su aprobación en el momento en que se les otorgaron las concesiones a las empresas, lo que en el caso del FCRPB ocurrió prácticamente siete años antes que el inicio de las operaciones, dando evidencia concreta que la sola expectativa de contar con el ferrocarril fue el disparador de las solicitudes de aprobación de nuevos pueblos y con estas el negocio de venta de lotes urbanos.

Mientras esto ocurría en el sur provincial, en el norte -en los entonces departamentos San Cristóbal, Vera y Reconquista- la explotación maderera había progresado sustituyendo en cierta medida los proyectos mayormente fallidos de establecer colonias agrícolas. Luego de algunos ensayos de implementar colonias específicamente dedicadas a la explotación forestal, la tala del monte y bosque nativo se destinó en primer término a la obtención de leña mientras la creciente demanda originada en las construcciones ferroviarias impulsó un acelerado crecimiento de la explotación de maderas duras, que fueron luego particularmente valorizadas a partir de que se verificara que el quebracho colorado chaqueño presentaba altas concentraciones de tanino, incluso en proporciones más rentables que variedades explotadas en otros sitios del mundo.

Inicialmente, el proceso industrial para la obtención del extracto de tanino se realizó en fábricas europeas, con lo que se disparó la exportación de rollizos, operación que por conveniencia logística se encaró desde el puerto de Santa Fe²⁸⁰, un comercio que significaba enormes costos de fletes para transportar la materia prima para su procesamiento al otro lado del Atlántico.

Pronto se inició la industrialización doméstica, que permitió una explotación más eficiente dando lugar a la exportación del extracto de quebracho. Como se ha mencionado, la primera planta para su elaboración local fue instalada en 1898 por la firma alemana Harteneck

²⁸⁰ La expansión de la explotación forestal se refleja en el acelerado crecimiento del valor de las exportaciones del Puerto de Santa Fe, punto principal de embarque de las cargas transportadas por el FCPSF, que pasó de 146.000 pesos oro en 1882, a 586.000 en 1892, 2.426.000 en 1902 y alcanzó 13.965.000 en 1912. (Vazquez-Precedo, 1971 p. 108).

Hermanos y Cía.²⁸¹ que había adquirido la operación forestal de la empresa Langworthy, en Calchaquí. El éxito del procesamiento local, y la creciente demanda de tanino en el mercado europeo y norteamericano llevaron a que Harteneck ampliara sus operaciones asociándose con Portalis frères, Charbonnier et Cie. constituyendo en 1902 la Compañía Forestal del Chaco, que integró la actividad maderera y taninera de la empresa alemana con los intereses ferroviarios de la sociedad francesa. La expansión de la compañía significó que con la multiplicación de sus emplazamientos industriales tuviera lugar el trazado de nuevos centros poblados dedicados específicamente a la elaboración de extracto de quebracho, tal el caso de Campo Redondo (luego Villa Ana) en 1902; La Gallareta, en 1905 y Villa Guillermina en 1908.

Las explotaciones forestales y tanineras contaron con un sistema ferroviario propio, que pronto alcanzó una extensión próxima a los 400 kilómetros²⁸², en tanto las fábricas y sus pueblos contiguos quedaron pronto vinculados a la red del FCPSF. El auge maderero llevó a que ésta fuera a partir de 1905/1906 la principal carga operada la compañía francesa, superando los despachos originados en la actividad agrícola, impulsando a la empresa a extender sus operaciones con la habilitación de la línea hasta Resistencia y Barranqueras (Regalsky, 1992).

La actividad pionera de Harteneck pronto fue seguida por otros actores. Así, en 1903 también se instalaron en el sector santafesino del Chaco Austral la Argentine Quebracho Company de capitales norteamericanos, en tanto en 1904 la compañía de Tierras de Santa Fe -aquella que explotaba los campos cedidos a Murrieta- constituyó la Compañía de Tanino de Santa Fe, transformando drásticamente su actividad principal. En 1906 la asociación entre la Forestal del Chaco y la Argentine Quebracho Company dio lugar a la formación de la Compañía de Tierras, Maderas y Ferrocarriles La Forestal Ltda., empresa que en los años siguientes absorbió a otros competidores menores, conformando en 1914 -sobre el límite temporal del presente trabajo- el gigante industrial que se constituyó en la primera empresa mundial del rubro (Bender, 2017)

²⁸¹ Suele referirse 1895 como fecha de inicio de las operaciones de la fábrica de Harteneck. Pighin (2009) sostiene que en ese año se estableció en Calchaquí una precaria fábrica de tanino propiedad de Benito Pinasco, y que ese año se estableció la maderera de Harteneck, que habilitó más tarde su planta de obtención de tanino con equipos adquiridos en Alemania.

²⁸² La red privada tendida por las empresas tanineras, tanto en trocha económica (0.75m) como del tipo Decauville (trocha 0.60m), fue primero abandonada y luego desmantelada. El sistema Decauville, creado principalmente para usos industriales y militares se basaba precisamente en la portabilidad de sus componentes, y la facilidad para modificarlo o reubicarlo (Harter, 2005 p. 141), con lo que resulta evidente que nunca se trató de instalar una infraestructura para sostener operaciones a largo plazo.

La veloz expansión de esta industria dio lugar a que en muy pocos años florecieran los pueblos establecidos exclusivamente para la explotación e industrialización del tanino, con una estructura urbana característica, en espacios que poco antes eran monte virgen. Las fábricas de las empresas tanineras –que luego se reunirían en La Forestal- se levantaron en La Gallareta, Villa Ana, Villa Guillermina, Tartagal y Santa Felicia, aunque esta última no dio lugar al desarrollo de un pueblo²⁸³. Golondrina, Intiyaco, Colmena y Garabato también crecieron gracias a la explotación forestal, pero sin contar con un núcleo fabril²⁸⁴.

La floreciente actividad del quebracho dio lugar a dos tipos de trabajadores, los obreros que se ocupaban del trabajo de tala y movimiento de los rollizos y los obreros ocupados en la industrialización, netamente diferenciados por sus actividades y por el hábitat que les facilitó la empresa. Mientras los primeros vivieron en precarios campamentos y ranchadas en el monte, los segundos se radicaron en los pueblos impulsados por las empresas, que se caracterizaron por su rápida evolución, con su traza proyectada por los ingenieros de la compañía, clara zonificación y una notable infraestructura de servicios –agua corriente, electricidad, red cloacal - que contrastó con el lento progreso de los pueblos agrícolas pampeanos.

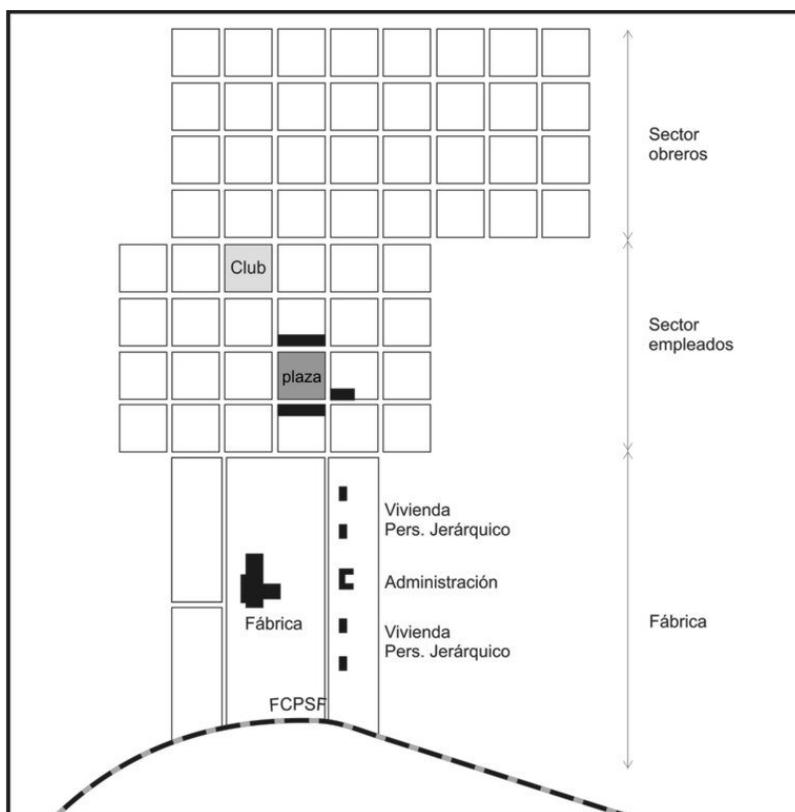
La estructura espacial de estos pueblos corresponde perfectamente a la caracterización formulada por Gutiérrez (2002) para los núcleos agroindustriales o mineros, presentando – a diferencia de los pequeños pueblos agrícolas- una clara definición entre los espacios urbanos y los espacios rurales. En los pueblos surgidos en torno a la explotación del quebracho, el emplazamiento estuvo condicionado por la disponibilidad de materia prima y el trazado ferroviario quedó subordinado a las necesidades de la operación industrial, que también definió la concentración humana necesaria para asegurar la mano de obra, convirtiéndolos en forma súbita en asiento de miles de habitantes.

El croquis de la disposición de Villa Ana refleja que el foco de la organización de estos pueblos estaba constituido por el predio de la fábrica, que era también el punto alcanzado por el ferrocarril. En torno a este, y en una clara disposición jerárquica, se ubicó el parque y chalet destinado al personal directivo, seguido por el sector destinado a las viviendas para el personal administrativo, en el centro del cual se ubicaron los servicios comunitarios para el pueblo:

²⁸³ Aunque suele citarse como uno de los pueblos nacidos de la actividad de La Foresta, la fábrica de Santa Felicia fue cerrada en 1913, dando lugar al estancamiento y desaparición del incipiente asentamiento urbano. Actualmente en el paraje, en proximidad de Vera, funciona sólo una unidad penal, empleando parte del edificio que fuera fábrica de tanino.

²⁸⁴ Las mismas empresas, además de los pueblos, desarrollaron como actividad secundaria la actividad ganadera, instalando grandes estancias como Las Gamas, Los Cerrillos y La Aurora, de los cuales ninguno dio lugar a la conformación de un pueblo.

iglesia, hospital, escuela, club, piletas de natación etcétera; finalmente, en el sector más alejado, las viviendas destinadas a los obreros, quienes podían disponer de éstas mientras mantuvieran el vínculo laboral con la compañía.²⁸⁵



Organización espacial de un pueblo taninero: Villa Ana

Elaboración propia a partir de descripción de Gutiérrez (2002) y cartografía digital actual SCIT (2016)

Surgidos de una necesidad funcional de las firmas dedicadas a la explotación maderera, comparándolos con la laboriosa evolución de los núcleos agrícolas del resto de la provincia los pueblos tanineros surgieron completos y equipados. No hubo inicialmente proceso de venta de parcelas, ni los vecinos debieron aportar fondos a alzar los edificios públicos, ni se involucraron en conseguir mejoras de carácter municipal²⁸⁶. Si bien su construcción, como señala Brac (2006) se trató simplemente de levantar “un pueblo para una

²⁸⁵Gutiérrez, 2002 p. 505

²⁸⁶ Es conocida y se ha tratado *in extenso* la problemática social y laboral de los pueblos tanineros, que ha condicionado en gran medida la historiografía sobre los mismos. Aunque se han explorado ampliamente las consecuencias sociales del cese de la actividad taninera, paradójicamente existe escasa información disponible sobre los establecimientos urbanos forestales en momentos de su constitución, su estructura funcional, y su organización espacial original.

fábrica”, con su aparición, se completó la conformación de los principales núcleos poblados de los departamentos Vera y General Obligado [Ver mapa L7].

Aunque al llegar al límite temporal de este trabajo los pueblos tanineros se encontraban en su esplendor, su eclosión fue sólo una etapa fugaz sostenida por el relativamente breve auge de una industria caracterizada por el ciclo de explotación sin reposición del quebracho colorado.²⁸⁷

Mientras al iniciar el siglo XX en la frontera norte la explotación de maderas duras y el procesamiento del quebracho revolucionaba su perfil productivo, en el centro y sur la transición hacia la explotación agrícola basada en el modelo de arriendo prácticamente había clausurado la creación de nuevos emprendimientos de colonización según el modelo de subdivisión y venta a plazos de fracciones, con lo cual la superficie y distribución de las colonias agrícolas alcanzaba su forma definitiva.²⁸⁸ La misma hacía evidente que determinadas áreas específicas del territorio provincial habían quedado al margen del negocio. [Mapa C7]

El sur provincial, en este sentido, se diferenciaba claramente de lo ocurrido en los departamentos del centro y centro oeste. En particular el extenso departamento General López, y el “taco” del territorio santafesino, contenido en el sur del departamento Rosario y el departamento Constitución, habían visto un escaso desarrollo de la colonización agrícola. En ambos espacios se había desarrollado inicialmente la actividad ganadera tal como lo ocurrido en el este del departamento Belgrano, otro notable claro en continuo de colonias.

La franja costera al sur de Rosario, al conformar "espacio histórico" de la provincia, había sido dedicada a pastoreo desde el siglo XVIII, además a consecuencia de la subdivisión de las lonjas originadas en los títulos coloniales los dos departamentos presentaban una fraccionamiento del suelo en lotes estrechos y alargados²⁸⁹ dando como resultado una

²⁸⁷ El total estimado de la explotación maderera dedicada a la producción de extracto de quebracho hasta 1940 fue de 30 millones de árboles, o 2.500.000 hectáreas. La industria redujo su producción progresivamente desde el final de la Segunda Guerra Mundial. La Forestal clausuró definitivamente su actividad fabril entre 1962 y 1963. (Carlino y Carrió, 2012)

²⁸⁸ Aunque desde 1895 no consta la solicitud de aprobación de nuevas colonias agrícolas, se observa todavía la promoción de arriendo de parcelas en emprendimientos anunciados como “colonias”, próximos a un pueblo de fundación privada impulsado por el propietario.

²⁸⁹ La característica de la subdivisión de fracciones en lonjas -cuyas trazas se pueden advertir claramente aún en los actuales registros catastrales- es un formato de fraccionamiento que precede al auge de la explotación agrícola. La cuestión de las proporciones de los lotes, y la resultante fragmentación de la propiedad, multiplicada por sucesivas herencias, quizás también explique la ausencia relativa de emprendimientos de colonización sobre la costa del Paraná, desde Santa Fe hasta Rosario, un territorio que, aunque presentaba una bajísima explotación se encontraba completamente parcelado a mitad del siglo XIX, y donde principalmente se dio la creación de ejidos agrícolas por gestión oficial. Aunque la verificación de esta hipótesis, que requiere una exhaustiva indagación sobre registros territoriales excede este trabajo, parece a priori altamente probable a la luz de la disposición de los lotes que se evidencia en los planos topográfico-catastrales de Ludwig (1895) y Chapeaurouge (1901).

proporción de terrenos y una dispersión de propietarios que no favoreció el desarrollo de emprendimientos de colonización, tanto por la preexistencia de estanzuelas como por la presencia de población dispersa.

El departamento General López, tardíamente incorporado a la soberanía provincial, había recibido una fuerte influencia del modelo de explotación aplicado en la provincia de Buenos Aires, con el involucramiento directo de productores bonaerenses que se refleja en los registros catastrales. Al ocurrir la incorporación definitiva del sector a la provincia, resultó subdividido en grandes fracciones de tierras fiscales, que pronto fueron transferidas a propietarios privados los que, como el caso pionero de Diego Alvear ya mencionado, priorizaron la explotación lanar y ganadera, y eventualmente el establecimiento de explotaciones mixtas, con su ciclo alternado de arriendo agrícola.

Consistente con prácticamente nulo desarrollo del proceso de colonización en estos espacios, hasta 1880 el sur provincial sólo vio surgir una nueva localidad por debajo de la latitud de Villa Constitución, el pueblo de Teodelina creado en conjunto con la colonia homónima en terrenos de Alvear. Entre 1881 y 1890, años de la fiebre ferroviaria y de la gran expansión de la colonización agrícola, en General López se crearon 10 nuevas colonias, entre estas la de Venado Tuerto y la Thomas Armstrong²⁹⁰, en las dos décadas siguientes el número se expandió, con lo que hasta el final del proceso colonizador se pueden ubicar poco más de cuarenta colonias entre los tres departamentos del sur²⁹¹. En los mismos, durante esta década tuvo lugar la creación de 36 nuevas localidades, mayormente ubicadas a la vera de los flamantes ramales ferroviarios, con el protagonismo destacado de la ruta del FCBAyR en cuya traza se fundaron ocho nuevos pueblos en apenas 60 kilómetros de vías. [Ver Mapa L5].

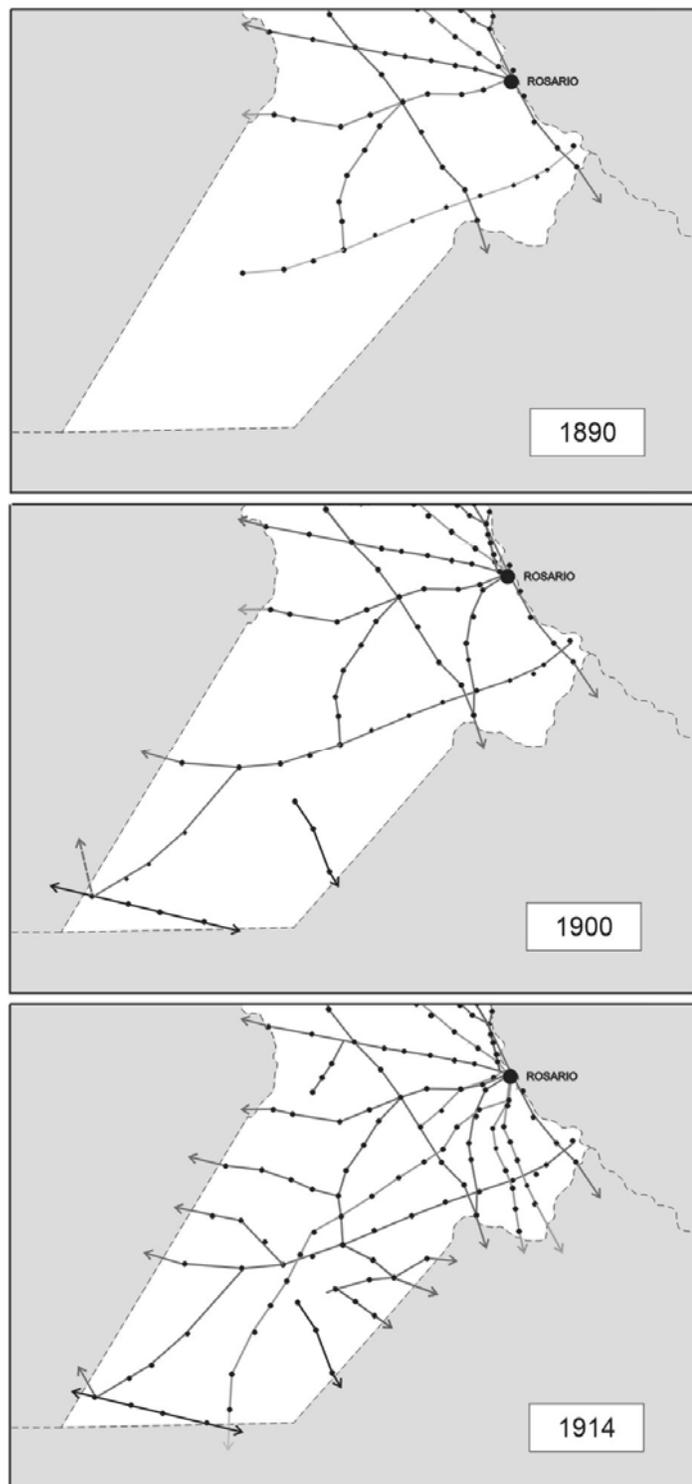
Durante la década siguiente, cuando el fenómeno de la colonización estaba cesando, el número se redujo a doce nuevos pueblos, que aparecieron dispersos al suroeste del departamento Rosario y en el sur de General López [mapa L6]. Sin embargo, entre los años 1901 y 1914, cuando en toda la provincia se crearon 51 localidades, veintitrés de estas se ubicaron en el cuadrante sur. La observación detallada del sector confirma una característica

²⁹⁰ El número se corresponde con las colonias de datación fehaciente. Ocho de estas, incluidas Venado Tuerto y T. Armstrong, se encontraban dentro de los límites provinciales de 1869. Solo una, Carmen, se fundó antes del arreglo de fronteras. Rufino, ubicada en el extremo suroeste del territorio actual santafesino, fue fundada el mismo año en que la provincia determinó su frontera definitiva.

Venado Tuerto, fundada por Eduardo Casey en 1883 demuestra la rápida transición de suelo público a colonia, puesto que el empresario había adquirido las tierras a la provincia tres años antes. La colonia Thomas Armstrong (identificada en algún croquis como “colonia sucesión Armstrong”) que correspondía a las tierras adquiridas por el empresario ferroviario a la provincia fue luego subdividida por sus herederas y parte de esta constituyó la colonia Elortondo.

²⁹¹ El número total corresponde a colonias de datación fehaciente y sin fecha conocida de creación, conforme a relevamiento de cartografías y croquis catastrales.

hinterland de Rosario, además del reforzamiento de la condición de nodo ferropuerto de la ciudad.



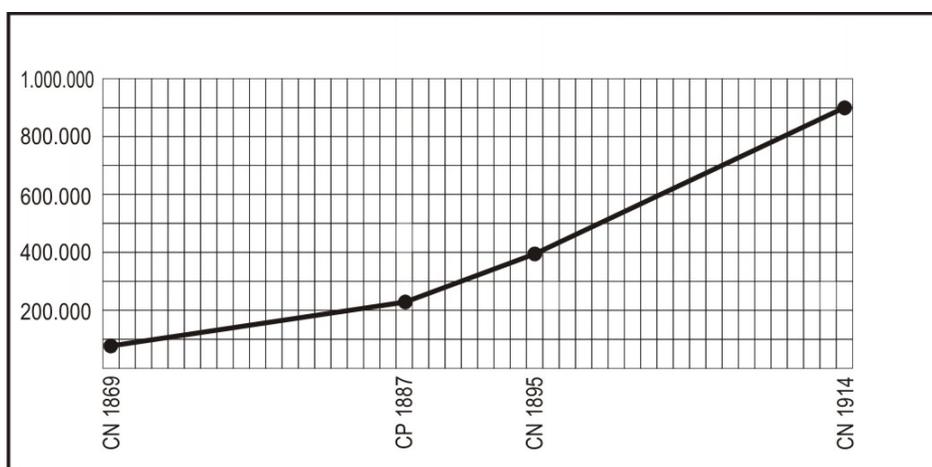
Evolución de los tendidos ferroviarios en los departamentos del sur. 1890-1900-1914
Elaboración propia en base a la reconstrucción de redes ferroviarias

La acelerada expansión de la infraestructura de transporte ocurrió en forma paralela con el desarrollo de la explotación de maíz, que en el espacio santafesino se desarrolló principalmente en los departamentos al sur a partir de los años iniciales del siglo XX²⁹³. La conjunción de ambos fenómenos dio impulso a una nueva y acelerada expansión de la frontera cerealera y con esta una nueva valorización de la tierra agrícola (Halperín Donghi, 2017).

El proceso de expansión maicera dio lugar a la reconversión productiva de espacios que se habían dedicado al pastoreo lanar y vacuno, y en una instancia en que el proceso de venta de fracciones agrícolas a plazo se había extinguido como negocio, esta se apalancó en el modelo de arriendo, con lo que el notable crecimiento del cultivo se asentó en gran medida en chacareros-arrendatarios. Con esto, no puede soslayarse el incremento poblacional experimentado por la provincia en el período, constituyendo lo que Germani (1987) denomina el “componente manifiesto” para el ciclo de expansión cerealera y con este el nuevo incremento en el stock urbano provincial, focalizado en el sur.

Lamentablemente, desde el Censo Nacional de 1895 se abrió un paréntesis de prácticamente dos décadas sin un recuento pormenorizado de la población, por lo cual para reconstruir el escenario demográfico de la provincia es necesario apelar a los datos recabados en el Censo Nacional de 1914, realizado sobre el cierre del marco temporal de este trabajo.

El Censo confirmó que la provincia había mantenido el sostenido crecimiento evidenciado en los recuentos anteriores, reuniendo al 11% de la población del país y superando en densidad de población a la provincia de Buenos Aires, totalizando 899.640 habitantes.



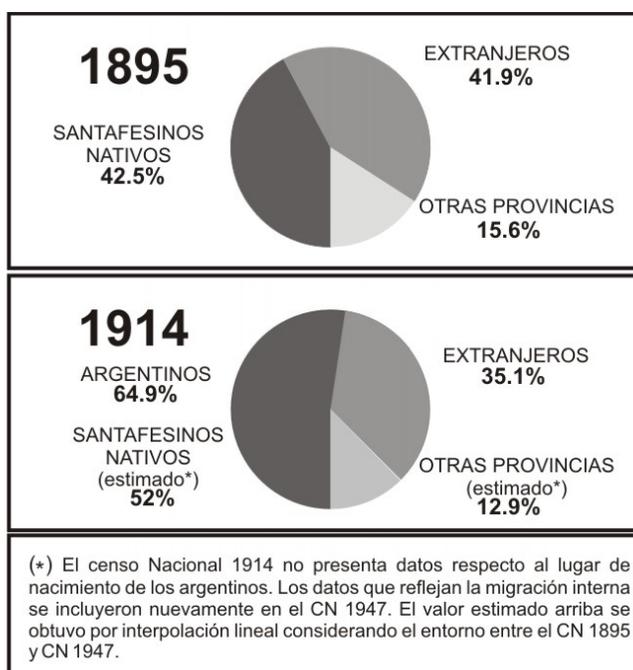
Crecimiento de la población de la Provincia de Santa Fe 1869-1914
Elaboración propia en base a datos de censos nacionales y primer censo provincial

²⁹³ El cultivo de maíz, poco significativo en las décadas anteriores a 1870, a partir de 1890 creció aceleradamente, evolucionando en forma análoga a la producción de trigo (Arriaga, H 1999 p. 21). Para cuadros detallados de la evolución maicera, véase Barsky, O y Gelman J. (2001) p. 163

El cuadro anterior que presenta la evolución intercensal, muestra incluso un crecimiento ligeramente más pronunciado entre 1895 y 1914 que en el anterior período, resultando en un incremento del total de habitantes del 125%.

A pesar del sostenido crecimiento total, y al sorprendente saldo migratorio del período 1901-1910, que correspondiente a la década de mayor emigración europea (Devoto 2009), la incidencia de la población extranjera en Santa Fe se redujo respecto a 1895, pasando de 41.9% al 35.1%, no obstante, los extranjeros representaban a uno de cada tres habitantes, una proporción similar a la del censo provincial de 1887.

Se había reducido la incidencia de la migración suiza, alemana y francesa característica del período inicial de la colonización agrícola, y aunque los italianos eran mayoritarios, se apreció un marcado aumento de españoles. Sin ser numéricamente trascendente, se observaba en algunos departamentos un pequeño pero significativo aporte de otomanos.²⁹⁴



Composición de la población provincial 1895-1914

Elaboración propia en base a datos del Primer y Segundo Censo Nacional

El nuevo censo no incluyó datos sobre el lugar de origen de los argentinos haciendo imposible cuantificar el peso de las migraciones internas, aunque por interpolación de

²⁹⁴ El censo denomina de esta manera a inmigrantes provenientes del entonces imperio otomano, incluyendo sirios y libaneses. Es notable que, en Rosario, por ejemplo, en 1914 los estos superaban ya un 50% a los británicos. (TCN, T2, P. 230). En el caso de los españoles es marcada la heterogeneidad de su distribución, concentrándose mayormente en el departamento Rosario.

registros disponibles es factible estimar un porcentaje del 12.9%²⁹⁵, el que reflejaría una sostenida baja de la incidencia de las mismas, y a la vez subraya el fuerte crecimiento de la población nativa santafesina.

Sin embargo, el dato más valioso que aporta para este trabajo el Censo de 1914, que permite confirmar el panorama productivo provincial, no es estrictamente poblacional. En efecto, el trabajo en su Tomo V presenta un preciso relevamiento de la producción agropecuaria de todo el país²⁹⁶. Allí entre otras cifras que permiten corroborar los logros del proceso de colonización, y de la producción agrícola santafesina en general, se incluye un relevamiento del modo de explotación de los establecimientos agrícolas, que permite cuantificar la extensión y la distribución del fenómeno del arriendo en la provincia. La misma inclusión de datos pormenorizados de explotaciones arrendadas es indicativa de la importancia que había adquirido este modo de trabajo, puesto que si bien en el censo de 1895 se explicita en los llamados “censos complementarios” que se indagó sobre la forma de explotación agrícola, sólo se brinda como resultado un número general sobre el total de los establecimientos agrícolas relevados en el país²⁹⁷.

Así mismo, los datos censales permiten conocer que los plazos de arriendo más difundidos eran menores a tres años, y que la modalidad más difundida en la provincia era la contratación por el 30% de la producción obtenida²⁹⁸.

El vertido geográfico del número de explotaciones arrendadas confirma que los departamentos del sur de la provincia -Caseros, Constitución y General López, y en particular el departamento Rosario- fueron los espacios donde estas tuvieron mayor incidencia,

²⁹⁵ La información sobre provincia de origen solo se retomó en el censo de 1947. Con estos se obtuvo por interpolación, un porcentaje estimado a partir de la referencia del Censo Nacional de 1895

²⁹⁶ El CN1914 presenta mínimas diferencias con el Censo Agropecuario de 1912, por lo que se toman los datos de éste como válidos por mayor actualización. estima que Santa Fe tenía disponibles para agricultura diez millones y medio de hectáreas, con las que producía respecto al total de la República, el 20% de los cultivos de cereales; el 28% de los cultivos “industriales” (textiles y oleaginosas); el 17% de la alfalfa y el 15 % de las legumbres. El estudio sobre las superficies de las explotaciones agrícolas en todo el país, refleja que a consecuencia del proceso de colonización santa Fe presentaba un porcentaje de explotaciones que duplicaba los de Buenos Aires y Córdoba en el rango entre 51 y 100 hectáreas, con 10.533 establecimientos. Entre 101 y 500 hectáreas, Santa Fe quedaba casi 5 puntos por detrás de Córdoba, siendo como se ha visto que estas superficies de explotaciones resultan de particiones realizadas luego de 1890, reflejando en este fraccionamiento mas “moderno” la tardía incorporación de Córdoba a la explotación cerealera

²⁹⁷ Sobre 180.459 propiedades relevadas, el Censo de 1895 refleja un 60.7% cultivado por sus propietarios, 30.6% por arrendatarios y 8.7% por medieros o terceros. (CN 1895, T°III, p. XXXVII). La escasa atención dedicada al arriendo se evidencia en el tono general de la sección, más de información general que estrictamente estadística.

²⁹⁸ CN 1914, pp 775 a781

reafirmando a la vez que la explotación por arriendo era significativamente menor en las zonas donde se había difundido la colonización agrícola [Mapa A1].

Así, los datos del Censo vienen a ratificar lo que podía suponerse *a priori* al intentar explicar el *pull* poblacional del sector sur a partir del cese del proceso de colonización agrícola. Efectivamente, la menor inversión necesaria para la explotación del maíz, permitió que inmigrantes recientes que disponían de escaso capital, o que aquellos que habían tenido la posibilidad de reunir ahorros trabajando como peón “a la rendita” o mediero, emprendieran el cultivo por cuenta propia como arrendatarios, apoyándose en el crédito que podían obtener del almacén local, tanto para la adquisición de víveres, insumos e incluso maquinaria (Repetto, 1921)²⁹⁹. Esta posibilidad facilitó que a través de vínculos de origen, regional o de aldea, desde el final del siglo XIX y hasta el abrupto corte que significó la Primera Guerra, se establecieran en el sector grupos de procedencia afín enlazados por redes sociales migratorias, particularmente provenientes de Le Marche, Trentino y Dalmacia, pero también piemonteses y lombardos (Frid, 1998).

Ante la brevedad de los contratos pactados y ante la demanda implícita en el arribo de miles de nuevos chacareros-arrendatarios que sostuvieron la expansión maicera, el sector sur de la provincia se consolidó como una oportunidad para sostener el negocio de fraccionamiento y venta de lotes en pueblos creados *ex novo*. Estas nuevas localidades, que en el sector -y en este período específico- se desarrollaron contiguas a las nuevas estaciones de ferrocarril, fueron promovidas mayormente por operadores inmobiliarios privados, algunos vinculados a las empresas ferroviarias, pero en gran medida por los mismos propietarios que dedicaron sus tierras a explotarlas por arriendo y que destinaron algunas porciones de tierra agrícolas a su fraccionamiento y venta como solares urbanos.

La Compañía General de la Provincia de Buenos Aires optó por la solución de crear una empresa paralela para el manejo de los negocios inmobiliarios asociados a la operación ferroviaria. Esta fue denominada La Franco Argentina Compañía Inmobiliaria, y tuvo conocida participación en la venta de predios en torno a las estaciones de la CGPBA a lo largo del tendido en la provincia de Buenos Aires. Aunque no se ha podido hallar constancia que realizara algún emprendimiento sobre la traza santafesina, puede suponerse en función de los registros provinciales, y dada la sugestiva coincidencia de fechas entre el inicio de operaciones

²⁹⁹ En un texto en el que auspicia establecer sistemas superadores de cooperativas agrícolas, Nicolás Repetto describió el sistema de crédito que sostenía al chacarero-arrendatario, basado en los almacenes y acopiadores de los pueblos agrícolas. En el mismo, presenta las condiciones de vida de un agricultor del este de Córdoba caracterizándola como una existencia rústica próxima a la imagen que va a difundir Scobie cuatro décadas más tarde, descripción aún en 1921 parece un tanto anacrónica siendo que fue trazada más de diez años después del levantamiento de Alcorta, suceso que dejó expuesta la red de vínculos políticos y urbanos de los arrendatarios.

de la CGPBA y la alegada acreción de pueblos, que La Franco Argentina tuvo intervención en el fraccionamiento de terrenos y la venta por subasta de los lotes urbanos de Coronel Domínguez y La Vanguardia. Al contrario, las localidades de Uranga, Sargento Cabral y General Gelly también ubicadas sobre la traza de la CGBA fueron loteados por los propietarios de los campos atravesados por el ferrocarril, y se consolidaron bastante después del marco temporal del presente trabajo. Cañada Rica acreció en torno a la estación, consolidándose recién en la tercera década del siglo XX.

La otra empresa francesa, el Rosario - Puerto Belgrano, dejó el espacio libre para que emprendedores particulares e inversores privados hicieran sus propios negocios de tierras, tal el ejemplo ya analizado de Mugueta y su pueblo homónimo. En la traza del FCRPB se alternaron pueblos propuestos por los propietarios de las tierras, que los impulsaron con la llegada del ferrocarril como otros desarrollados en la década siguiente o acrecidos cuando el tren ya operaba regularmente, los que constituyen claros ejemplos de formación de nuevas localidades en base al modelo de arriendo. Piñero se consolidó a espaldas de la estación Erasto³⁰⁰; María Teresa y Miguel Torres preexistían al FCRPB; Pueblo Muñoz acreció en torno a estación Benard. Arminda y Bigand, en tanto, fueron trazados por los propietarios previos de los campos. Lo mismo ocurrió en Bombal, Chovet, Chapuy y Christophersen, aunque la consolidación de estos centros poblados ocurrió durante la tercera década del siglo XX.

En el breve período que resta hasta cerrar el marco temporal del presente trabajo, se puso en evidencia una marcada desaceleración del proceso de fundación de nuevos pueblos, aunque en los años comprendidos entre 1911-1914 todavía se agregaron otros quince al *stock* urbano de la provincia.³⁰¹.

Es notable que en cinco de los seis pueblos con fecha oficial de fundación en 1911 esta ocurrió en simultáneo con la habilitación del servicio ferroviario, que salvo el caso de Aarón Castellanos -en General López- corresponde a nuevas estaciones del FCCA, empresa que en este momento ampliaba su grilla sobre el oeste provincial con los ramales Carmen-Guatimozín y Bouquet-Piamonte³⁰².

³⁰⁰ Erasto Piñero era el propietario de las tierras en que se ubicó la estación del FCRPB. El caso de la estación bautizada con su nombre y el pueblo contiguo con el apellido constituye un ejemplo extremo del origen personal de la toponimia santafesina.

³⁰¹ Durante el resto de la década apenas se crearon dos pueblos en 1915, y uno en 1917, 1918 y 1919 respectivamente. En el siglo siguiente se agregaron sólo 29 localidades, la última fundada en 2013.

³⁰² La paralización de la construcción de este ramal refleja el congelamiento de la red ferroviaria durante la duración de la Primera Guerra Mundial. Sólo en 1918 se completó la extensión hasta Landeta para alcanzar San Francisco, y recién en 1928 se completó la vinculación Landeta-San Jorge.

LOCALIDAD	AÑO	ORIGEN	FFCC (*)	INICIO SERVICIO
Aarón Castellanos	1911	FPEF	BAP	1911
La California (**)	1911	FPEF	FCCA	1911
La Chispa	1911	AEF	FCCA	1911
María Susana	1911	AEF	FCCA	1911
Murphy	1911	FP	FCCA	1911
Villa Eloísa	1911	FPEF	FCCA	1911
Arroyo Aguiar	1912	AEF	FCPSF	1908
Bouquet	1912	FPEF	FCCA	1909
Colonia Bigand	1912	C	S/S	--
Montefiore (colonia Montefior)	1912	C	S/S	--
Laguna Paiva	1913	FPEF	FCCN	1908
Coronel Arnold	1914	FPEF	FRM	--
Garabato	1914	AEF	FCPSF	1892
Labordeboy	1914	FPEF	FCCA	1897
Lanteri	1914	FPEF	FCPSF	1914

AEF: Acreción junto a estación Ferroviaria C: Colonia Agrícola FPEF: Fundación Privada en sitio de estación ferroviaria	FCCA Central Argentino FCPSF Provincial de Santa Fe BAP Buenos Aires al Pacífico FCCN Central Norte (**) se trazó el pueblo, que no prosperó
---	--

Fundación de localidades -1911/1914

Elaboración propia, en base a registros de la Sec. de Regiones, Municipios y Comunas de la Prov.de Santa Fe

En 1912, además de la aprobación del pueblo Bouquet, promovido por el acopiador Otto Bantle en el punto inicial de la nueva extensión del FCCA, se observa que se fijó la fecha de creación de tres pueblos sin proceso de fundación conocido, uno originado en la acreción en torno a una estación del FCPSF y dos en colonias sin servicio ferroviario. En 1913, en el sitio donde se habían emplazado los talleres del FCCN, a propuesta de Reynaldo Cullen se fundó Laguna Paiva, confirmando el fuerte vínculo entre el ferrocarril y el sitio elegido para el emplazamiento de estos últimos pueblos.

Aún el fracasado ferrocarril Rosario a Mendoza dio lugar, en 1914 a la creación de un nuevo núcleo poblado. Con la habilitación de la estación del Km.34, la sociedad Bicocca-Weibbel propuso la traza del pueblo Coronel Arnold, que terminó siendo el último punto alcanzado por las vías del FRM.

Los avisos publicados en la prensa a inicios del siglo XX dan pautas que confirman el giro del mercado de tierra agrícola y de lotes en los nuevos pueblos. Con el proceso de colonización agrícola por venta a plazos de fracciones virtualmente extinto desde la década previa, en el diario rosarino La Capital todavía es posible encontrar esporádicos avisos de

ventas de fracciones de campo en los años 1902 y 1903, aunque estos correspondieron exclusivamente a colonias en el este de Córdoba o en la provincia de Buenos Aires³⁰³.

También aparecieron anuncios de venta de campos en Santa Fe, pero de extensiones que las ponían mucho más allá del horizonte un simple agricultor³⁰⁴. La transición a un mercado preeminentemente de arriendo se trasluce en que el grueso de la oferta de parcelas agrícolas publicada se ofrece en alquiler, incluyendo el arriendo de grandes superficies, tal el un aviso aparecido durante septiembre de 1903 que ofrecía en alquiler la explotación de nada menos que 2900 cuadras (4.872 hectáreas) en proximidad de Villa Cañás y Santa Isabel, precisamente en el “centro del sur”, que por entonces estaba en plena transformación productiva. El aviso en particular es de interés por cuanto para dar precisiones de la ubicación del lote menciona como referencia la distancia a las estaciones ferroviarias - del FCBAR y el BAP- y señala que “las tarifas que cobra por el transporte de cereales el F.C. de Buenos Aires al Pacífico son más ventajosas que las cobran los demás ferrocarriles”, confirmando la incidencia de las diferentes tarifas de fletes ferroviarios, resultantes de la competencia entre empresas, en la ecuación de rentabilidad de las explotaciones agropecuarias.

Resulta que la tardía expansión de las nuevas localidades en el sector sur de santa fe encuentra así justificación en el contexto del auge de la producción maicera, en un espacio en el que predominó el arriendo como modo de explotación. Con contratos de alquiler de las fracciones agrícolas que en la mayoría de los casos no superaban los tres años, los nuevos chacareros repitieron el esquema de asentarse en la constelación de nuevos pueblos creados anexos a las estaciones ferroviarias, un comportamiento que aparece descrito en la tipificación esbozada por Emilio Lahitte en 1912, describiéndolo como “arrendatarios arraigado a una localidad”³⁰⁵.

³⁰³ En tal sentido se destacan los avisos de la Colonizadora Stroeder publicados en 1902 y 1903 que únicamente ofrecía fracciones en estas provincias. Es notable que aún en 1903 se publicita la venta de lotes en la Colonia Caracciolo, que resultaría desconcertante al considerar que esta se presentó para su aprobación en 1880, poniendo en evidencia que en muchos casos el trámite de aprobación no significó la inmediata puesta en venta de los lotes. Así como Caracciolo (ex Constancia) se mantuvo fuera del mercado dos décadas, muchas otras se presentaron para su aprobación y aún inscriptas como tales nunca llegaron a venderse y en cambio se explotaron por arriendo.

³⁰⁴ Así se han ubicado campos ofrecidos en Arequito, de 800 cuadras y 1000 cuadras (1.344 y 1680 hectáreas, respectivamente), superficies que constituyen en sí explotaciones de generosas dimensiones. En el primer caso se indica en el aviso que se trata de un “campo inmejorable para agricultura” que ha sido “recargado con hacienda”. En el segundo, se especifica que se trata de campo virgen y se ofrece la alternativa del arriendo. (La Capital, 08/02/1902)

³⁰⁵ Descripción correspondiente a la “estratificación del mundo rural” (Ministerio de Agricultura, Dirección de Economía Rural y Estadística 1912: 37-38)

9777 oo 21-pts

ATENCION AGRICULTORES

CAMPO VIRGEN

Se arriendan por dinero 2900 cuadras de campo (alto-virgen) para agricultores, entre las estaciones Cañás y Santa Isabel del F. C. de Buenos Aires al Pacífico, ramal de Saforeada a Santa Isabel, Elortondo y Carmen del F. C. B. Aires y Rosario, Molinué y Colon del F. C. Central Argentino.

El campo dista de las estaciones Cañás y Santa Isabel una legua y un cuarto. Y de las estaciones Elortondo y Carmen 8 y 8 1/2 leguas respectivamente, y de las estaciones Molinué y Colon 5 1/2 y 6 1/2 leguas, también respectivamente.

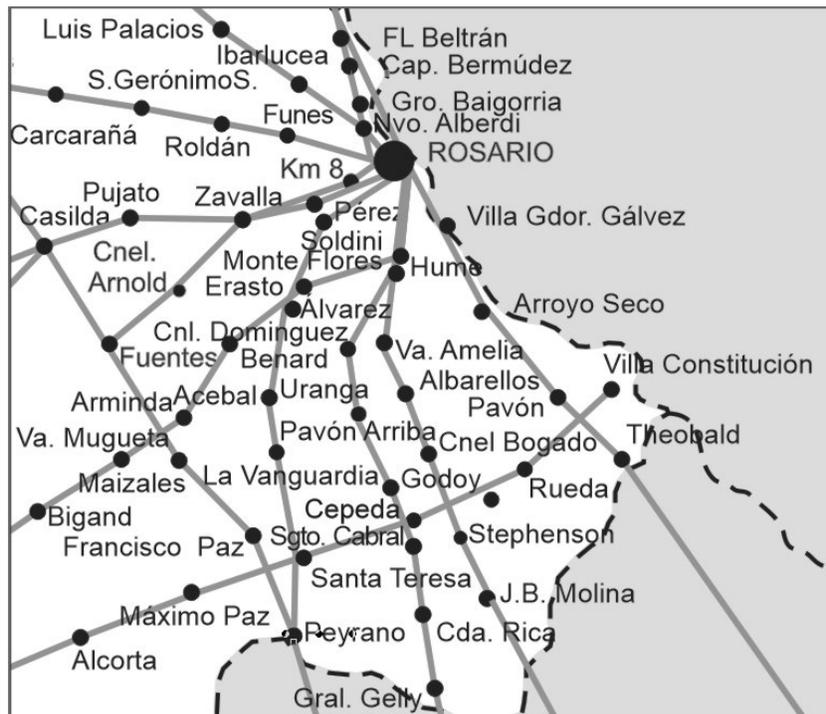
El referido campo que se ofrece en arriendo está situado en la region de la provincia en donde se produce mejor el lino, maíz, trigo, alfalfa, etc. Esta rodeado de grandes colonias.

Las tarifas que cobra por el transporte de cereales el F. C. de Buenos Aires al Pacífico son mas ventajosas que las que cobran los demás ferrocarriles.

Por informes y planos, ocurrir Elio 945.
8571 sb 12-1

Diario La Capital – 09/09/1903

Eventualmente, esta creación de “pueblos de arrendatarios” permite explicar el desfase observado en esta etapa en los pueblos trazados tardíamente respecto a la instalación de la estación, siendo factible imaginar que el loteo y venta de parcelas urbanas en estos acompañó la consolidación del arriendo o el éxito de la producción maicera como modo de explotación en el sector.



Red ferroviaria – Estaciones y localidades, departamento Rosario y Constitución (1914)
Elaboración propia en base a relevamientos ferroviarios

El alcance de este proceso puede apreciarse al observar con atención el panorama que presentaban para 1914 el sur del departamento Rosario y el departamento Constitución. Los dos departamentos concentraban el mayor número de establecimientos explotados por arriendo, con 2.825 y 2.212 respectivamente, en un espacio en el que fuera de las originales del FCCA se establecieron apenas una docena de colonias agrícolas, y en el que considerando sólo lo ocurrido al sur de Rosario, se desarrollaron cuarenta y dos centros poblados sobre los trazados de nueve rutas ferroviarias. Pero a diferencia de los núcleos poblados de las colonias iniciales, estos no nacieron como simples “pueblos dormitorio” de los campos próximos, sino que al disponer en su origen de vinculación ferroviaria, desde el mismo inicio se desarrollaron como pequeños centros logísticos para la comunidad que se estableció en los mismos y trabajó en su área de influencia.

Villa Cañas

Se venden y se alquilan terrenos para edificar y para quintas á precios convenientes con facilidades en el pago.

Este pueblo en formación está situado al centro de la conocida COLONIA CAÑAS y con estación en la misma Villa sobre el F. C. B. A. al Pacífico en el ramal de Saforecada á la Colonia Isabel y á siete leguas de Carmen del F. C. B. A. y Rosario.

En la misma COLONIA CAÑAS se arriendan chacras para trigo, lino y maíz, terrenos inmejorables para agricultura.

El pueblo es libre de impuestos de patentes y contribución directa por tres años por el gobierno de la provincia.

La circunstancia de estar colonizada la Colonia Cañas rodeada también de otras colonias y varios establecimientos ganaderos es una base segura para todo comerciante que vaya allí á establecerse, y la ubicación excepcional de la Villa permite asegurar un espléndido porvenir para toda clase de negocio, siendo numerosísimos los lotes vendidos para edificar y para quintas, y estando ya en construcción la iglesia y varios edificios.

Para más informes y para tratar dirigirse á su propietario, señor Juan Cañas, Rivadavia 714 Buenos Aires y al administrador general José Parera en Carmen F. C. B. A. y R. y al señor Federico Alabern, San Lorenzo 1219, Rosario.

Diario La Capital – 22/08/1902

Los anuncios publicados para la promoción de Villa Cañas, el mismo año que se obtuvo su aprobación oficial, ilustran al respecto. En los mismos se ofrecen terrenos urbanos en venta y en alquiler y fracciones agrícolas en arriendo, al tiempo que se presenta al “pueblo en formación” en el centro de la ya colonizada Colonia Cañas como una “base segura para todo comerciante que vaya allí a establecerse”, asegurando “un espléndido porvenir para toda clase de negocio”. Infaltable en los anuncios similares, se anuncia la excepción impositiva

correspondiente por ley de 1887, que dio marco al proceso de creación privada de pueblos, y que en este caso fue solicitada por el propietario de las tierras, Juan Cañás y Rey quien la obtuvo apenas tres meses antes de la publicación de esta publicidad³⁰⁶.

El carácter asumido por los nuevos pueblos -en los que se entrecruzaron las actividades de los almacenes de ramos generales, los acopiadores de cereales, y los pequeños comerciantes de diferentes rubros dedicados a la provisión de los chacareros- constituidos en puntos de una red comercial y de distribución de dos vías, con foco en Rosario y en última instancia en Buenos Aires, en los que el ferrocarril actuó como elemento vinculante, se puso en evidencia en oportunidad de las protestas agrarias de 1912, conocidas globalmente como el Grito de Alcorta.

Para entonces, el arriendo se había consolidado como modelo de explotación prácticamente en todos los sectores no alcanzados previamente por la colonización, y a pesar de interpretaciones en contrario, fue generalizadamente aceptado por arrendadores y arrendatarios al menos mientras la producción fue buena y los precios del cereal se mantuvieron altos. Esta situación dio un vuelco en 1911 cuando la sucesión de malas cosechas desató el conflicto que Djenderedjian define en pocas palabras como causado por “desacuerdos entre expectativas de ganancia y resultados reales” (Ricci,2018 - prólogo).

La protesta en Alcorta no sólo dio fin a las revueltas armadas y el enfrentamiento violento que habían caracterizado a los alzamientos de colonos en la última década del siglo XIX, sino que a partir de un reclamo iniciado en los nuevos pueblos de chacareros, primero Alcorta -a la sazón un pueblo fundado apenas veinte años antes- y luego multiplicado en Bigand, Bombal, y Firmat para extenderse por todo el sur de la provincia y repercutir en Rosario primero, y en la propia Capital más tarde, cambió la naturaleza de la protesta agraria que adoptó métodos de protesta netamente urbanos³⁰⁷.

Las voces de mando militares de las revueltas agrarias de la década del noventa fueron reemplazadas por la representación gremial organizada, los bloqueos de caminos carabina en mano por un llamado a huelga por tiempo indeterminado; la medida de suspender la trilla y la

³⁰⁶ La redacción del aviso confirma que aun tratándose de operaciones de arriendo -que se ofrece en el mismo aviso- el emprendimiento continúa denominándose “Colonia”. La aprobación de Villa Cañás fue otorgada el 17/05/02. El emplazamiento de la estación del FCBAP (originalmente San Martín, luego Villa Cañás) había sido aprobada en 1900.

³⁰⁷ A pesar de que en las deliberaciones y asambleas participaron militantes de filiación socialista y anarquista los reclamos de los huelguistas no tuvieron ninguna consideración de política partidaria, y se centraron en la mejora de las condiciones de la explotación agraria, a pesar de que los discursos -como el de Francisco Netri- referían a la voluntad de erradicar al “inquilinaje y proletariado.”

Los reclamos de Alcorta pueden sintetizarse en cinco puntos básicos: contrato escrito por un plazo mínimo de cuatro años; topes en el canon por arrendamiento y aparcería; libertad de trillar y comprar semilla dónde y cómo el arrendatario disponga; disposición gratuita del 6% de la tierra para pastoreo; suspensión de los desalojos.

labranza se extendió rápidamente a localidades más distantes, donde se formaron comisiones de huelga y se suspendieron todos los trabajos.

La protesta se amplió con la adhesión y el respaldo de los comerciantes de los pueblos, que cerraron sus negocios paralizando no solo la economía local sino todo el dispositivo logístico que los alimentaba y que estos movilizaban. La mecánica afectó no solo a la actividad agrícola en sí, sino que repercutió en otras estructuras de producción y distribución.

La participación de actores con militancia política, y particularmente el carácter urbano de las actividades de muchos de los estos actores -comerciantes, periodistas y profesionales – les dio a las protestas de 1912 un carácter distintivo, y aumentó sus repercusiones (Ricci, 2018), un eco que no hubiera existido si el llamado a la huelga no hubiera tenido los pueblos del arriendo como caja de resonancia, y su la red de vínculos económicos como medio de propagación.

El inicio de la Guerra Europea dio lugar al abrupto cese del flujo migratorio, clausurando un período de dos quinquenios consecutivos en los que la inmigración neta había llegado a superar el crecimiento poblacional natural. A un tiempo, el estancamiento de los proyectos ferroviarios delineó la que sin mayores variantes, fue por décadas la frontera del espacio agrícola santafesino. Acompañando este proceso, disminuyó de modo dramático la creación de nuevas localidades en el territorio. En el resto de la década, sólo se fundaron cinco más, y aunque la en la década siguiente todavía se agregó una docena -diez en el espacio del sur, que mantuvo la dinámica del arriendo- desde el final del período en estudio, hasta el año 2013 Santa Fe incorporó sólo treinta nuevos pueblos a su stock urbano.

Aunque la cantidad todavía puede resultar llamativa y reafirma la dinámica de espacio provincial, en comparación no hace más que resaltar el sorprendente proceso que se ha examinado, que implicó en poco más de seis décadas la fundación y consolidación de más de trescientos núcleos urbanos.

CONCLUSIÓN: Un cambio de lectura del proceso de ocupación del territorio

En 1914, poco más de seis décadas después de iniciado el proceso de colonización agrícola en el centro de la provincia de Santa Fe, el inicio de la Primera Guerra Mundial significó un corte abrupto del proceso migratorio y de la expansión de las redes ferroviarias que había comenzado medio siglo antes con la construcción de la línea ferroviaria Rosario-Córdoba. La provincia había experimentado un sorprendente proceso de crecimiento de población, que se había incrementado veintidós veces pasando de poco más de 40.000 habitantes al inicio del período a 900.000 en 1914. Acompañando este proceso, las localidades del territorio, que sólo eran seis en 1853, totalizaban 336 en 1914, es decir que el *stock* urbano santafesino se había multiplicado 56 veces³⁰⁸.

Construir una respuesta a la pregunta inicial del trabajo, es decir encontrar cuál fue la manera en que se dio esa transformación, desde aquel vacío territorial a la realidad de 1914 no fue un proceso sencillo, por cuanto como se ha dicho se entrecruzan diversos temas que aportan a la respuesta, pero que ninguno constituye la respuesta en sí. La entrada régimen de la maquinaria del agro santafesino, un proceso de colonización único entre las provincias argentinas; la sorprendente transformación demográfica como resultado de la inmigración europea; la inserción de los saldos exportables en los mercados internacionales; la explotación del tanino; la extraordinaria revolución del transporte ferroviario; según se miren, todos de alguna parecen ser las respuestas, pero todas sólo constituyen en realidad pequeños elementos para explicar parcialmente el porqué de la fundación y desarrollo de más de 300 centros poblados urbanos, proceso que prácticamente se desarrolló sin acción directa del Estado.

Al indagar sobre el proceso, la investigación se topa con lugares comunes, ideas equivocadas largamente arraigadas, y sobre todo numerosas explicaciones que, si bien aplican a otros espacios y otras provincias, en el caso santafesino pierden sustento.

Así, no es fácil encontrar en el proceso de colonización agrícola una explicación directa para los nuevos pueblos. El caso de las primeras colonias, constituyen un claro ejemplo. A partir de 1853, y por un breve lapso, el interés oficial se empeñó en impulsar la radicación de colonos, sin que en los primeros esquemas se incluyera consideración explícita para la formación de un centro urbano *ex novo*. En las tres colonias fundacionales -Esperanza en 1853 y San Carlos y San Gerónimo en 1858- la conformación de pueblos resultó un

³⁰⁸ Véase el cuadro resumen de localidades en anexo. Merece destacarse que, del total de pueblos reconocidos de la provincia, solo 30 -el 8,3%- se constituyó luego de 1914.

subproducto del éxito de las colonias, más que un proyecto considerado en el origen de las mismas. Mientras en su ubicación en el territorio se apuntó a consolidar la débil frontera norte en torno a la capital, no se planificó ni se consideró cómo acceder a las mismas o como trasladar su producción, que por casi treinta años dependió de los mismos precarios medios que en tiempos coloniales.

En los tres casos, los centros urbanos maduraron tardamente por la consolidación de las comunidades que conformaron las colonias, incluso con los lineamientos de desarrollo colonial obstaculizando el crecimiento de un pueblo. San Carlos, como reflejo de desavenencias entre los colonos conformó no un pueblo, sino tres centros poblados diferentes. En el caso de Esperanza, donde los esquemas gráficos iniciales pueden dejar un resquicio de duda si existió la intención de conformar un pueblo, surge de los informes oficiales de los inspectores de colonias, que el centro poblado se consolidó décadas después de la fundación de la colonia, ocupando la “calle ancha” que originalmente tenía la función de separar los dos sectores de la misma.

El rol del Estado santafesino en la creación de nuevos pueblos fue mínimo, ya que son contados los que surgieron por iniciativa pública. Sólo a partir de 1864 la legislación provincial incluyó en las disposiciones sobre nuevos distritos agrícolas la consideración de establecer un “pueblo y ejido”, aplicado este precepto tanto en la rectificación de pequeños núcleos preexistentes, como en la fundación de un grupo de colonias de gestión privada que se establecieron al norte, en consonancia con la expansión de fronteras. Sin embargo, el estado alimentó el éxito del modelo de colonización privado a través de la venta de tierras públicas que alimentaron el negocio de venta a plazos de lotes, realizado por múltiples promotores y especuladores privados. El sistema se expandió a medida que las fronteras de la provincia se ampliaban- dando lugar a una segunda generación de colonias, la mayor parte de estas trazadas sin considerar la formación de un pueblo y al calor de legislación provincial que facultaba la transferencia de tierras públicas a terceros a condición de poblarlas, a la que se sumó en 1871 el estímulo de eximir las del pago de contribución directa por cinco años.

La segunda generación de colonias, surgida en torno al núcleo inicial se caracterizó por incluir un buen número de estas trazadas sin ninguna previsión de incluir un centro poblado, y fue con la llegada del ferrocarril que este cristalizó en proximidad de la estación e incluso en algún caso, lejos del sitio donde se había iniciado.

El vínculo del ferrocarril con la colonización y la fundación de pueblos también merece reexaminarse. El Central Argentino irrumpió en el espacio de la provincia sin ningún vínculo con el fenómeno de la colonización agrícola que entonces ya se encontraba en marcha. El

emprendimiento planteó su propia lógica territorial a partir de la vinculación entre la ciudad de Córdoba y el puerto de Rosario, sobre un corredor que también fue ajeno al antiguo camino de postas. Así, las colonias y pueblos del FCCA se trazaron sobre una franja prácticamente inexplorada, y constituyeron a la vez una exigencia de la concesión y un negocio colateral para la empresa, que en la etapa inicial asumió la cesión de la lonja contigua a las vías como una garantía adicional para el éxito económico del emprendimiento. Sin embargo, el negocio inmobiliario implícito en la venta de terrenos sólo le significó resultados positivos décadas después de iniciado, en tanto el proceso colonizador -y el temprano uso del arriendo para facilitarlo- pareció inicialmente motorizado por el compromiso asumido con el estado Nacional de poblar el vacío intermedio entre la costa del litoral y la capital mediterránea.

Paradójicamente, el caso de las colonias y pueblos del Ferro Carril Central Argentino, ampliamente estudiado y permanente referencia en el proceso de la colonización agrícola, constituye sólo un caso particular. Numéricamente la cantidad de colonias y centros urbanos involucrados en el corredor inicial del FCCA es de poca significación respecto al total que se desarrolló en la provincia, en tanto que el modelo que estableció el Ferro Carril Central Argentino concentrando en un único gerenciamiento el funcionamiento ferroviario, la traza de pueblos y colonias y la promoción de la colonización fue único en el espacio santafesino, como también fue único el proceso que le otorgó al FCCA la lonja contigua a las vías y en consecuencia no debe tomarse como un modelo generalizado

Aún el caso del Ferro Carril Oeste Santafesino - el único que guarda cierta analogía con el FCCA- tuvo una secuencia diferente. Las operaciones comerciales emprendidas por Carlos Casado se iniciaron con la colonización, luego la formación del pueblo, y más tarde la construcción de un ferrocarril. El FCOS constituyó un pequeño sistema regional, que intentó replicar en pequeña escala la organización del FCCA, sumando además la instalación de modernas instalaciones de embarque de cereal en el puerto de Rosario, en una temprana muestra del cambio de escala que estaba ocurriendo en la producción santafesina.

En el centro provincial, el auge de la colonización agrícola privada se sostuvo aún cuando los beneficios del transporte ferroviario se limitaban al corredor del FCCA y la pequeña red del FCOS, con lo cual, la construcción de un ferrocarril en la zona del principal núcleo colonizador fue netamente reactiva, surgiendo por iniciativa gubernamental en momentos en que la ausencia de medios adecuados de transporte llegó a poner en crisis la viabilidad de las colonias del núcleo inicial. Así, mientras el Central Argentino actuó como un ferrocarril pionero abriendo el territorio a lo largo de la ruta, el Ferro Carril Provincial a las Colonias enlazó al puerto de Santa Fe con espacios que ya estaban colonizados del centro

oeste, donde a lo largo de sus vías facilitó la condensación los centros urbanos de las colonias preexistentes.

Con la transferencia del Ferro Carril a las Colonias al FCPSF, de capitales franceses, éste se expandió aceleradamente en la zona central de la colonización, dando lugar a un renovado proceso de creación de colonias impulsada por empresarios privados. Lo mismo ocurrió con la acelerada expansión de las vías del FCBAyR que en 1886 establecieron una ruta desde Rosario a Tucumán, constituyendo un nuevo corredor que pronto iniciaría una disputa de cargas, tanto con el FCCA, como con el propio FCPSF. En este contexto, fue que la ley provincial de tierras públicas de 1884 además de fijar la obligatoriedad de disponer espacio para un pueblo en cada colonia a crearse, otorgó beneficios impositivos en función a la distancia a que se encontraran las colonias respecto a las vías férreas o ríos navegables. La norma no solo ligó el desarrollo de colonias, ferrocarriles y pueblos, sino que introdujo una novedad para el futuro desarrollo de la agricultura santafesina. Aunque se mantendría en latencia por algunos años, la ley permitió que el poblamiento de las tierras públicas transferidas se hiciera a través del arriendo.

Tres años más tarde de la ley de tierras públicas de 1884, una nueva ley de Excepción de Contribuciones equiparó los beneficios impositivos para las colonias, sin importar su ubicación, y extendió la excepción de pago a todo pueblo que fuera fundado junto a las estaciones de ferrocarril, renovando el impulso para que desarrolladores privados crearan establecimientos urbanos adjuntos a las decenas y decenas de nuevas estaciones que con el el acelerado crecimiento de las redes ferroviarias estaban amojonando el territorio.

La acelerada expansión ferroviaria ocurrida a partir de 1887 -precisamente en el momento en que la Provincia dictaba la nueva ley- y cuyos efectos en la provincia se extendieron a los años inmediatamente posteriores a la crisis de 1890 llevó a la Santa Fe a contar un cuarto de los rieles tendidos en el país. Consecuencia de la combinación entre disponibilidad ferroviaria y fundación privada de pueblos, que se aprobaron contra presentación de planos y cesión a la provincia de espacios para uso público, se establecieron decenas de nuevos centros poblados anualmente, hasta que a consecuencia de la crisis el número se redujo drásticamente. Así el período de los “Trenes a la Luna” implicó una impensada contribución al proceso de creación de pueblos en territorio santafesino. El caso más extremo de estas fundaciones por trámite administrativo ocurrió a lo largo del Ferro Carril Gran Sur de Santa Fe & Córdoba, que dio lugar a una serie de pueblos literalmente clonados, con idéntica planta y disposición y aún con los mismos nombres de calles.

Sin intervención estatal, en última instancia el espacio santafesino resultó "urbanizado" en forma prácticamente íntegra por acción de actores privados, sea por la

temprana difusión del negocio por el cual las tierras públicas se convirtieron en colonias y estas dieron lugar a la cristalización de un pueblo; por la concreción del pueblo en el espacio reservado a tal fin en la colonia; o directamente por la fundación privada de un pueblo junto a una estación ferroviaria como resultado de la ley de 1887.

En cualquier caso, el proceso de creación de nuevas localidades estuvo sostenido en un caudal migratorio que se mantuvo firme durante el período en estudio, modificando sustancialmente el perfil demográfico de la provincia y construyó la demanda primero para la adquisición de fracciones agrícolas en cuotas -la célebre concesión de 20 cuadras cuadradas- y luego para la compra de solares urbanos, procedentes a su vez del fraccionamiento de una parcela agrícola que se destinó a la creación de un pueblo, sea en el núcleo de una colonia o en la proximidad de una estación ferroviaria; y que más tarde -junto a santafesinos nativos, hijos de anteriores generaciones de migrantes- integró la demanda de parcelas agrícolas en alquiler cuando se consolidó el sistema de arriendo.

Precisamente, la generalización del modelo de arriendo, después de 1890 permite todavía explicar el desarrollo de localidades más allá del cese de creación de nuevas colonias agrícolas, un proceso que aunque no en forma excluyente, caracteriza a los espacios tempranamente ocupados por la actividad ganadera, donde el fenómeno de colonización agrícola tuvo una muy baja incidencia, y donde la reconversión al cultivo maicero atrajo, ya iniciado el siglo XX a nuevos chacareros-arrendatarios. Particularmente, el tardío auge de creación de localidades en el sur santafesino, todavía apoyado en los beneficios de la ley de 1887, se asienta en el atractivo del nuevo cultivo -con menores requerimientos de capital- y en la proliferación de transporte resultante de la multiplicación de ramales ferroviarios ocurridos a partir de 1900 que resultó no solo en competencia tanto tarifaria como de facilidades para adquisición de predios urbanos. Coincidentemente, el sur va a mostrar, a través de las protestas iniciadas en Alcorta en 1912, la “urbanización” de las relaciones del agro santafesino, que va a evolucionar de la revuelta armada de veinte años antes a una huelga organizada y sostenida a través de los vínculos de relación de los nuevos pueblos cerealeros.

El proceso de creación de colonias primero, y pueblos después prácticamente íntegramente impulsado por privados muestra que en el caso santafesino algunos conceptos asumidos como pétreos se vuelven relativos. En primer término, y dentro del marco temporal considerado, debe repensarse el alcance del término terrateniente, al menos en relación al proceso de colonización. En gran medida las colonias agrícolas se subdividieron a partir de tierras fiscales transferidas a manos privadas, las que debían fraccionarse en el plazo perentorio fijado por la ley. El fenómeno se inició ya en una de las colonias fundacionales - San Jerónimo, en tierras adquiridas a la provincia por Ricardo Foster- y se mantuvo al menos

mientras la subdivisión y venta a plazos fue un negocio rentable. En este marco, es difícil visualizar a la provincia como un espacio de grandes estancias. Si estas existieron fue en el sur provincial, y su explotación se limitó a pocas décadas, siendo aceleradamente reconvertidas y adaptadas a la explotación agrícola por arriendo.

El norte provincial, escenario de tempranos intentos fallidos de colonización, y donde no progresaron los experimentos de subdivisión constituye un escenario diferente. Integrado a la provincia por la fuerza militar, vinculado por las vías del FCPSF primero fue escenario de la explotación maderera, hasta que irrumpió el procesamiento del quebracho motorizando una serie de casos especiales en la formación de estructuras urbanas: las localidades tanineras. Aunque estas “nacieron adultas” a inicios del siglo XX, y prácticamente completaron el *stock* urbano de los departamentos del norte, resultaron a pesar de su notable equipamiento y la transitoria magnitud de su población, establecimientos provisorios destinados a atender las necesidades de explotaciones industriales asociadas a una actividad desarrollada con las características de una explotación extractiva. Sobre estas ciudades efímeras, y sobre las características de estas explotaciones es notoria la ausencia de estudios específicos, espacio ocupado por cuantiosas descripciones fuertemente ideologizadas sobre las consecuencias sociales de las mismas, y en especial, por las generadas con el cese de sus operaciones.

Los espacios del sur provincial, de incorporación efectiva tardía a la soberanía provincial y originalmente ocupados por explotaciones ganaderas dieron lugar a explotaciones mixtas, y quizás sea el único donde es válido hablar propiamente de estancias y donde puede aplicarse el término *terratiente*, desde las grandes adquisiciones de Armstrong a los cuestionados propietarios “ausentistas”; no obstante, al iniciarse el siglo XX las tierras del sur fueron el escenario donde se radicó el mayor número de explotaciones por arriendo, al punto que fue precisamente el epicentro de las huelgas de chacareros-arrendatarios que marcaron ya en 1912 el carácter urbano de la protesta. Efectivamente, la cadena de pueblos agrarios cumplió en cierta manera con la consigna medieval: *der stadluft mach frei*, y la red de relaciones establecidas dentro de los mismos y entre localidades prefiguró el tejido social de la Pampa Gringa, una realidad que contraría toda descripción del agricultor -primero el colono, luego arrendatario- como un individuo aislado y asocial.

En última instancia, la comprensión del proceso real que llevó a la fundación de más de trescientas localidades permite caracterizar a estas como parte del proceso de ocupación y control del territorio, un proceso que incluyó el tejido de vínculos económicos y sociales, los primeros a través de las cadenas comerciales y logísticas de la producción agrícola, los segundos a través de la construcción de lazos institucionales, comunales y políticos que subsisten y conforman el entramado intangible que en el espacio santafesino construye la

identidad del colectivo que genéricamente se caracteriza como “el campo”, que resulta así distante del aislamiento y la trashumancia con que se lo ha intentado caracterizar. Constituye, en síntesis, un mínimo aporte para avanzar en la amplia indagación que Ezequiel Gallo dejó planteada y que todavía tiene tantos aspectos no investigados.

Referencias bibliográficas

a) Archivos

Archivo General de la Provincia de Santa Fe - Archivo Histórico – Fondo documental
Ministerio de Gobierno

Archivo histórico catastral de la Provincia de Santa Fe

Archivo del Museo Nacional Ferroviario “Raúl Scalabrini Ortiz” - Documentación
de habilitación de estaciones – Material sin clasificar

Biblioteca Nacional Mariano Moreno - Mapoteca

Archivo de la Asociación Rosarina Amigos del Riel

Dirección Provincial de Municipios y Comunas

Instituto Provincial de estadísticas y Censos - Departamento de Cartografía

UTDT - Fondo Documental La Forestal

Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc - Archivo cartográfico

Consejo de Mujeres de Rosario – Hemeroteca

Biblioteca Argentina Dr. Juan Álvarez - Colección Histórica Digital

República Francesa, Archivos Nacionales, Archives du mond du travail, fondo Fives-
Lille-Babcock.

Archivo Museo Histórico de la Colonia San Carlos

b) Fuentes editas

b.1. Publicaciones oficiales

Comisión Central de Inmigración de la República Argentina. (1870) *Memoria sobre
inmigración en la república Argentina*. Buenos Aires: Imprenta de la Tribuna
Nacional

Provincia de Santa Fe (1867). *Compilación de Leyes y Decretos que sobre tierras
públicas se han dictado en la Provincia de Santa Fe*. Buenos Aires. Imprenta
Bernheim (identificado en el texto como CLDTP)

----- (1888) *Primer censo general de la Provincia*, Carrasco G director, La
Plata: Peuser

----- (1869), *Registro Oficial 1848-1858*, Santa Fe: Imprenta Oficial (identificado en el texto como PSFRO)

----- (S/F), *Registro Oficial 1862-1863*, Santa Fe: Imprenta del Estado (identificado en el texto como PSFRO)

----- (1873), *Registro Oficial 1864*, Rosario: Imprenta de La Capital. (identificado en el texto como PSFRO)

----- Instituto provincial de estadísticas y censo (2008). *Análisis del crecimiento poblacional*. Santa Fe: Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado

República Argentina (1872), *Primer Censo Nacional*. Buenos Aires: Imprenta Nacional

----- (1898). *Segundo Censo de la República Argentina. Tomo II Población*. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional

----- (1916) *Tercer Censo Nacional. Tomo II Población*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Rosso

b.2. Cartografía

Plano del trazado del Ferrocarril Central Argentino. Albano de Laberge (1867) (s/d)

Plano topográfico de la Provincia de Santa Fe, Carlos Chapeaurrouge (1883) Buenos Aires: Jorge Mackern

Plano de la Provincia de Santa Fe , Gabriel Carrasco (1888), Aprobado por decreto del gobierno de la provincia de Santa Fe diciembre de 1887

Mapa de los ferro-carriles, correso y telégrafos de la República Argentina. Felix Lajuane (editor). París, Erhard Hermanos.

Atlas del Plano Catastral de la República Argentina, Carlos Chapeaurrouge (1901) . Buenos Aires, Eigendorf y Lesser

Plano topográfico catastral de la Provincia de Santa fe. Pablo Ludwig (1895). Oficina cartográfica pablo Ludwig

Map of the Argentine Railways. Buenos Aires & Pacific Railroad Co. Ltd. (1911). Londres, Dashwood House

Mapa de los Ferrocarriles en explotación (1927). República Argentina, Ministerio de Obras Públicas

Mapa de red en explotación (1944). Ferrocarriles del Estado. Buenos Aires, Ministerio de Obras públicas

Mapa de división política de Santa Fe, Distritos y Parajes. Instituto provincial de estadísticas y censos, Servicio de Catastro e Información Territorial (2014). Departamento de Cartografía, IPEC

b.2. fuentes secundarias

Alberdi, Juan Bautista. (2002) *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*. Buenos Aires: Academia nacional de Ciencias Morales y Políticas

Alcaraz, William (2005), *La provincia de Santa Fe, 1850 – 1915. Aspectos de la población, inmigración, colonización agrícola y ferrocarriles en el desarrollo provincial*. Presentado al IV congreso de Historia de los pueblos de la Provincia de Santa Fe.

Aliata, Fernando. (2010a) Transformaciones en el hábitat rural. Los planos topográficos de Chascomús, 1826 – 1854. *Mundo Agrario*. vol. 10, n° 20. La Plata: UNLP, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

----- (2010b). Las raíces del árbol de la libertad. El legado ilustrado en la fundación de pueblos en la pampa bonaerense durante el siglo XIX. En *Nuevo Mundo-Mundos Nuevos*.

(Revista digital, <http://nuevomundo.revues.org/59222> - acceso mayo 2016)

Alvarez, Juan (1943) *Historia de Rosario*. Rosario: Imprenta López

----- (1962). Guerra económica entre la Confederación y Buenos Aires (1852-1861), en *Academia Nacional de la Historia*, Ricardo Levene (comp.), *Historia de la Nación Argentina (desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*, vol. VIII, Buenos Aires: El Ateneo, 1962

Álvarez Gila Oscar y Ruiz de Gordejuela, Jesús,. 2002. El Empréstito Murrieta y la fundación de las colonias ; Portugaleta, Santurce y Algorta (Santa Fe, Argentina); 1887-1890 en *Actas de la 1ª Semana de Estudios Históricos*, Eusko Ikaskuntza, Donostia.

Ansaldi, Waldo (comp.) (1993). *Conflictos obrero-rurales pampeanos (1900-1937)*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

----- (1993 b) La Pampa es ancha y ajena. La lucha por las libertades capitalistas y la construcción de los chacareros como clase en *La problemática agraria, tomo II*. (Bonaudo, M. y Pucciarelli, A. comp.). Buenos Aires: Centro Editor de América Latina

Arriaga, Héctor (1999). *El cultivo de los cereales en la República Argentina*. Buenos Aires. Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria.

Barsky Osvaldo y Gelman Jorge (2001). *Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XX*. Buenos Aires: Grijalbo – Mondadori

Barsky Osvaldo y Djenderdjian Julio (2003) *Historia del Capitalismo Agrario pampeano*, Tomo 1. La expansión ganadera hasta 1895. Buenos Aires: Siglo XXI.

Barsky, O.; Djenderedjian, J. Problemas y desafíos de una gran cuestión abierta. En: Gelman, J. (comp.) *La historia económica argentina en la encrucijada*. Ed. Prometeo, Buenos Aires, 2006.P.254.

Bellezze Nedo. (2011) *El origen de los pueblos de Santa Fe*. Angélica: Edición del autor

Bender, Pablo (2017). La formación socioespacial del norte de la provincia de Santa Fe: desde la colonia hasta sus actuales dinámicas sociales y productivas. En *Estudios Socioterritoriales vol.22 dic. 2017*. Tandil: UNCPBA

Benedetti, R; Lapissonde, M. P; Biazoni Rolla (2018) *Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del Ferrocarril Rosario- Puerto Belgrano. Indagación sobre uno de los ferrocarriles franceses en Argentina*. Ponencia al VIII Encuentro de Docentes e investigadores en Historia del Diseño, la Arquitectura y la Ciudad. Córdoba 23 y 24 de mayo de 2018

Bertoni, Ana Lía (1992) La naturalización de los extranjeros (1887-1893). Derechos políticos o nacionalidad. En *Desarrollo Económico V.32 N° 125. pp. 57-77*. Buenos Aires: Instituto de Desarrollo Económico y social

Bjerg, María (2009). *Historias de la Inmigración en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.

Bonaudo, Marta y Godoy Cristina (1985). Una corporación y su inserción en el modelo agroexportador en *Anuario 11*. Rosario: Facultad de Humanidades y Artes, UNR..

Bonaudo, Marta y Sonzogni, Elida (1998) *La construcción histórica de un actor: el chacarero de la pampa santafesina 1850-1912*. XVI Jornadas de Historia Económica, Quilmes.

----- (2000). Cuando disciplinar fue ocupar (Santa Fe, 1850-90) en *Mundo Agrario, vol. 1, n° 1*. La Plata: UNLP Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Centro de Estudios Histórico Rurales

Bonaudo, Marta et al. 2006. *La organización productiva y política del territorio provincial (1853-1912)*. Ed. Prohistoria. Rosario

Bond Head, Francis (2012) *Viaje a través de las pampas y los andes* (publicación de la obra original 1826). Buenos Aires: Claridad.

Brac, Marcela (2006). *La industria del quebracho colorado. Trabajo y vida cotidiana en los pueblos de La Forestal*. (Tesis de Licenciatura en Ciencias Antropológicas) Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

Brandolin, Héctor (2013) *Bosquejo histórico de Florencia*. Florencia: Haf

Broehl, Waive (1992) *Cargill: Trading the World's Grain*. New Hampshire: University Press

Bunge, Alejandro (1918). *Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*. Buenos Aires: Imprenta Mercatali.

Calvo, Luis M. y Cocco Gabriel (Comp.). (2016). *Primeros asentamientos españoles y portugueses en la América central y meridional: siglos XVI y XVII*. Santa Fe: Ediciones Universidad Nacional del Litoral

Cárcano, Miguel Ángel (1972). *Evolución histórica del régimen de la tierra pública 1810-1916*. Buenos Aires: Eudeba

Carrasco, Gabriel (1884). *Descripción geográfica y estadística de la provincia de Santa Fe*. Rosario: Imprenta Carrasco.

----- (1886). *Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe*. Cuarta edición. Stiller y Laas, Buenos Aires.

----- (1887). *La provincia de Santa Fe y el territorio del Chaco*. Buenos Aires: Litográfica y Encuadernación de Jacobo Peuser,

Carrió de la Vandera, Alonso (2001) *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires, hasta Lima con sus itinerarios según la más puntual observación, con algunas noticias útiles a los Nuevos Comerciantes que tratan en Mulas ; y otras históricas ...; por Don Calixto Bustamante Carlos Inca, alias Concolorcorvo natural de Cuzco*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Recuperado de <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcf47m4> (Consultado 11/04/2017)

Casco Eva et. Alt (2006) *El ferrocarril en Santa Fe y su relación con el Puerto*. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga.

Cervera, Felipe. 1970. *Santa Fe, Sociedad y Economía*. Santa Fe: Ediciones Colmegna.

Cervera, Manuel. (1980) *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe 1573-1853* (Tomo II). Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral

Chalier, Gustavo (2015). *À la recherche du port perdu: el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y la búsqueda de una salida al mar en la Bahía Blanca*. Ponencia a en la 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, Rosario 20 y 21, de agosto de 2015

Cherjovsky, Ivan. (2017) *Recuerdos de Moisés Ville. La colonización agrícola en la memoria colectiva judeo-argentina (1910-2010)*. Buenos Aires: Teseo

Colomé Rinaldo y Gumierato Lucas (2009) Sobre los orígenes de la comercialización de granos en Argentina. en *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, Año XCIX - 1508 / agosto de 2009* p. 52-61

Comuna de Monigotes (1990). *Reseña del Centenario 1880-1890*. Sin datos de edición.

Cortés Conde, Roberto (1979). *El progreso argentino. 1880-1914*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

----- (1981). *Rutas, puertos, transportes y formación del mercado en la Provincia de Santa Fe 1850-1914*. Quinto Congreso nacional y regional de Historia Argentina. Resistencia y Corrientes 1981. p. 237 a 246 Buenos Aires: Academia nacional de la Historia

----- (1998). La economía de exportación de argentina, 1880-1920. En *Anuario IEHS 13*. Tandil: Instituto de Estudios Histórico Sociales, UNICEN

Cracogna, Manuel (1988). *La Colonia nacional Presidente Avellaneda*. Avellaneda: Municipalidad de Avellaneda.

Crawford, Robert. (1974). *A través de la pampa y los Andes* (Ed. original de 1884). Buenos Aires: Eudeba

Cuccorese, Horacio (1969). *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.

Cuccorese, Horacio y Panettieri, José. (1971). *Argentina. Manual de Historia Económica y Social*. Buenos Aires: Ediciones Macchi,.

Dalla Corte, Gabriela. *Lealtades firmes. Redes de sociabilidad y empresas, la "Carlos Casado S.A." entre la Argentina y el Chaco paraguayo*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas

Darwin, Charles. (2013). *Viaje de un naturalista por América del Sur*. Buenos Aires: Terramar ediciones

Del Barco, Julio y Montenegro de Arévalo, Liliana. (1998) *Saqueos militares y reclamos de vecinos en santa Fe, durante el siglo XIX a la luz de sus fuentes documentales*. (Ponencia) III Encuentro de Historiadores, Junta provincial de Estudios Históricos, Santa Fe.

De Marco, Miguel A y Ensinck Oscar. (1978) *Historia de Rosario*. Rosario: Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc

De Marco, Miguel (h) (2007). Las empresas centenarias de Rosario y su Región. En *Revista de la Bolsa de Comercio N.º 1501*. Rosario: BCR

----- (2008) Los cien años del Centro de Corredores de Cereales de Rosario en *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, Año XCVIII - N.º 1505*. Rosario: BCR

----- (2009) Las empresas centenarias de Rosario y su Región en *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, Año XCIX, N.º 1509*. Diciembre 2009 p. 62-72. Rosario: BCR

- Devoto, Fernando (2006) *Historia de los italianos en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Biblos
- (2009) *Historia de la inmigración en la Argentina* (tercera edición). Buenos Aires: Sudamericana
- Diaz Alejandro, Carlos F. (1983). *Ensayos de historia económica* . Buenos Aires: Editorial Amorrortu.
- Djenderedjian, Julio (2008) *Historia del Capitalismo Agrario Pampeano* Tomo 4 La agricultura pampeana en la primera mitad del siglo XIX. Buenos Aires. Siglo XXI Editores
- Djenderedjian, Julio, Bearzotti Silcora y Martirén Juan Luis. (2010) *Historia del capitalismo agrario pampeano* – Tomo 6. Buenos Aires: Teseo, Universidad de Belgrano
- Djenderedjian, Julio y Martirén Juan Luis (2013). Los precios de los bienes en las fronteras bravías del Río de la Plata colonial: Santa Fe durante la primera mitad del siglo XVIII. En *América Latina en la Historia Económica vol.20 no.2* . México: Instituto Dr. José María Mora.
- (2015). Precios, producto agrario y niveles de vida en las fronteras rioplatenses, 1700-1810: una nueva mirada sobre el crecimiento económico tardocolonial. En *Revista de Historia Económica vol.33 no.1* Recuperado de http://journals.cambridge.org/abstract_S0212610915000051 (consultado 19/03/2015)
- Dócola, Silvia (1987). La empresa colonia agrícola y la formación de pueblos rurales en la Región Rosario 1870/1876. En *Cuaderno CURDIUR N°20*. Rosario: FAPyD/UNR
- Donato, Basilio. (1874) *Noticias del fuerte de Sunchales y sus tres colonizaciones*. Santa Fe: Librería y Editorial Castellví
- Dozstal, Irene (2013). El norte santafesino, una frontera de colonización entre la barbarie y la civilización 1860-1880, en *Cuadernos de Antropología Num. 9*. Luján: Universidad Nacional de Luján.
- Ellis, David Maldwin (1948) The Oregon and California Railroad land grant en en *The Pacific Northwest Quarterly Vol. 39, No. 4*. Seattle: University of Washington
- Ensinck, Oscar (1979) *Historia de la inmigración y la colonización en la provincia de Santa Fe*. Buenos aires: Fundación para la educación, la Ciencia y la Cultura
- (1980). *Historia de los ferrocarriles en la provincia de Santa Fe*. Rosario: Instituto de Historia, UCA.
- (1985) *Historia económica de la provincia de Santa Fe*. Rosario: servicio de publicaciones UNR

----- (1986) La agricultura en la provincia argentina de Santa Fe desde fines del siglo XIX, en *Jarhbuch für geschichte von staadt, wirschaft und gesellschaft lateinamerikas*, band 23, Koln pp 268-304

Favelukes, Graciela. (2015) El país en un libro. parcelas, mensuras y territorio en catastros tempranos en la argentina. En *Redes*, Vol. 21, N° 40 pp. 177-195. Bernal: Instituto de Estudios Sociales sobre la Ciencia y la Tecnología; Universidad Nacional de Quilmes

Ferrari, Mónica (2011). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino en *Apuntes vol. 24 número 1*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Fernandez, María Inés (1999). *Las inversiones francesas en Argentina 1880-1920*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

Fernández Priotti, Carlos (2006) *El Ferrocarril Oeste Santafesino . Carlos Casado y la colonización de la pampa*. Rosario: Edición del autor

----- (2017) *Historia del Ferrocarril Central Argentino (1854-2001)*. Rosario. Edición del autor

Franchini, Teresita y Rozé Jorge (1976). Pueblos tanineros del nordeste argentino en *Revista DANA N° 4*, Universidad nacional del Nordeste, Resistencia.

Fradkin Raúl y Garavaglia, Juan C. (2009) *La Argentina Colonial*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores

Frid, Carina (1998). Surcos tempranos, pioneros tardíos: agricultores italianos y producción cerealera en el sur de la provincia Santa Fe (1900-1930) en *Estudios migratorios latinoamericanos Año 23, N° 38 pp. 109-135*. Buenos Aires: Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos

----- (2007) Del puerto al almacén rural: Circuitos comerciales y producción lanar en el sur de Santa Fe (1860-1890) en *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados N° 46* Mayo 2007 pp. 93-116

----- (2010). *Desigualdad y crecimiento económico: un análisis de la distribución espacial y social de la riqueza en santa Fe (1850-1870)*. (Ponencia) Decimoquintas Jornadas de Investigación, Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas, UNR, Rosario.

----- (2015). *Salarios, precios y desigualdad en Santa Fe (1820-1850)*. (Ponencia) Vigésimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, UNR

----- (2017). Precios y crisis en una economía rioplatense (1790-1850) América Latina en *Historia Económica, Mayo -Agosto 2017* pp 59-92. México: Instituto de Investigaciones José María Mora

Furlán, Luis (2005) La expedición Page en el río Pilcomayo. En *Boletín del Centro Naval N° 811*. Buenos Aires: Centro Naval

Gallo, Ezequiel (1965). Santa Fe en la segunda mitad del siglo XIX. Transformaciones en su estructura regional en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional del Litoral, núm. 7, Rosario.

----- (1970). *Agricultural colonization and society in Argentina. The Province of Santa Fe 1870-1914*. (Tesis doctoral). Saint Anthony's College, Oxford.

----- (1984) *La Pampa Gringa*. Buenos Aires: Sudamericana

----- (2007) *Colonos en Armas. Las revoluciones radicales en la provincia de Santa Fe (1893)*. Buenos Aires: Siglo XXI editores

Gallo, Ezequiel y Cortés Conde, Roberto (2005) *Historia Argentina V.5 La República Conservadora*. Buenos Aires: Paidós

Gazzaneo, Jorge. (1978). Arquitectura de la revolución industrial en la Argentina, en *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*. Waisman, Marina (ed.) Buenos Aires: Editorial Summa.

Gerchunoff, Pablo y Torre, Iván (2013) ¿Estaba la población argentina en el lugar equivocado? Un enfoque de economía política sobre las migraciones (1880-1914). En *Desarrollo Económico*. Vol. 54, No. 212 pp. 35-62. Buenos Aires: Ides

Germani, Gino (1962). *Política y sociedad en una época de transición*. Buenos Aires: Paidós.

----- (1955). *Estructura social de la Argentina*. Buenos Aires: Solar-Hachette.

Gianello, Leoncio (1966). *Historia de Santa Fe*. Santa Fe: Librería y Editorial Castellvi

Gioria, Blanca (1997). Los Medios de transporte organizadores del espacio de la Provincia de Santa Fe. (Ponencia) Primeras jornadas regionales de iniciación a la investigación en Geografía. U.N.L. Santa Fe.

Gori, Gastón (1947). *Colonización suiza en la Argentina*. Santa Fe: Editorial Colmegna.

----- (1974) *Familias Fundadoras de Esperanza*. Santa Fe: Colmegna

----- (1999) *La Forestal : la tragedia del quebracho colorado*. Rosario: Ameghino

Gschwind, Juan Jorge (1989). *Historia de San Carlos* - Tomo I. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral

Gutiérrez, Ramón (1981). La política fundacional y la ampliación de fronteras. En *La Construcción de la Ciudad* N° 17-18 pp. 9-19. Barcelona: Novographos

----- (2002). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra

Guy, Donna (1988) Refinería Argentina, 1888-1930: límites de la tecnología azucarera en una economía periférica. en *Desarrollo Económico*, Vol. 28, No. 111 pp. 353-373. Buenos Aires: Instituto de Desarrollo Económico y Social

Halperín Donghi, Tulio. (2005). *Una nación para el Desierto Argentino*. Buenos Aires: Prometeo Libros

----- (2007). *Proyecto y Construcción de una Nación*. Buenos Aires: Emecé

----- (2017). *El espejo de la Historia*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores

Harter, Jim (2005). *World railways of the Nineteen Century*. Baltimore: John Hopkins University Press

Hora, Roy (2002). *Los terratenientes de la Pampa Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores

----- (2010). *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.

Iriondo, Urbano (1968). *Apuntes para la historia de la provincia de Santa Fe*, Santa Fe: Junta Provincial de Estudios Históricos.

Kaufman, Ricardo (1982) *La muerte del conde. Historia de los condes de Tessières-Boisbertrand*. Santa Fe: edición del autor.

Lance, Roberto y Pedroni, Juan C. (1996) *Raíces de San Jerónimo del Sauce*. Santa Fe: S/E

Lanciotti, Norma. 2009. *De rentistas a empresarios. Inversión inmobiliaria y urbanización en la Pampa argentina. Rosario, 1880/1914*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

Latzina, Francisco (1888), *Geografía de la República Argentina*. Buenos Aires: Felix Lajouane Editor

Lenis, Maria (2012) *Reconsiderando la crisis de 1890. Imágenes y discursos en torno al empresariado argentino a fines del siglo xix. La invención del pioneer y la*

construcción del espacio empresarial en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* N°34 Buenos Aires

Lewis, Colin. (1983) *British railways in argentina 1857-1914, a case study of foreign investment*. Londres: Bloomsbury Academic

Llach, Lucas y Gerchunoff, Pablo (2018) *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Políticas económicas argentinas de 1880 a nuestros días*. Buenos Aires: Crítica

López, Mario Justo (2007). Antecedentes ideológicos de la Ley Mitre en *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940* (Schvarzer J, Regalsky A. y Gómez T. compiladores) pp. 91-122. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires

López, Mario Justo; Wadell, Jorge y Martínez Juan Pablo (2016). *Historia del Ferrocarril en la Argentina*. Carapachay: Lenguajeclaro Editora.,

Maeder, Ernesto. (1968) Historia y resultados del censo confederal de 1857. En *Trabajos y Comunicaciones N°18*, La Plata: UNLP

Manfredi, Carlos (1991) *Chañar para la historia*. Chañar Ladeado: Comuna de Chañar Ladeado.

Marrone, Antonio (1991) *Historia de Alcorta*. Rosario: Editorial Amalevi

Martínez, Mónica (2016). *Los pueblos del desierto. Conquista, urbanización y puesta en producción del territorio de La Pampa, Argentina*. (Tesis doctoral) Escuela superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona, España.

Martínez Marín, Carmen. (1997) Aportaciones cartográficas de D. Félix de Azara sobre el Virreinato del Río de la Plata. En *Revista Complutense de Historia de América*, 23. Madrid: Servicio de Publicaciones de la UCM

Martínez de San Vicente, Isabel (1996). *La construcción del territorio de las colonias de la Central Argentine Lands Company* (Tesis doctoral) Escuela superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona.

Martirén, Juan Luis. (2012a). Colonización agrícola y distribución de la riqueza inmobiliaria en la provincia de Santa Fe, Argentina, 1864-1875 en *América Latina en la Historia Económica*, Vol 19 N° 2. México

----- (2012b). Colonias agrícolas y mercado de tierras en el centro oeste de la provincia de Santa Fe. Los casos de Esperanza y San Carlos (1856-1875), (Ponencia) XXII Jornadas de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica, Río Cuarto, Universidad Nacional de Río Cuarto.

----- (2012c). Lógica de planeamiento y mercado inmobiliario en las colonias agrícolas de la provincia de Santa Fe. Los casos de Esperanza y San Carlos (1856-1875). En *Quinto Sol*, Vol. 16, N° 1. Santa Rosa: UNLPAM

----- (2015) El fin del yermo. La emergencia de un nuevo mercado inmobiliario rural y los precios de la tierra en las colonias agrícolas de la provincia de Santa Fe (1860-1895) en *Mundo Agrario*, Vol. 16 Nro. 32. La Plata: UNLP

----- (2016) *La Transformación Farmer*. Buenos Aires: Prometeo.

Míguez, Eduardo (1986). La expansión agraria de la pampa húmeda (1850-1914) Tendencias recientes de sus análisis históricos, en *Anuario IEHS N°1*, Facultad de Ciencias Humanas. Tandil: Universidad nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

----- (2006). ¿Veinte años no es nada? Balance y perspectivas de la producción reciente sobre la gran expansión agraria 1850-1914, en *La Historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Gelman J (comp.) Buenos Aires: Prometeo.

----- (2008) *Historia Económica de la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana

----- (2016). *La tierra de los ingleses en la Argentina (1870-1914)*. Buenos Aires: Teseo; Buenos Aires: Universidad Abierta Interamericana

Módolo, Vanina. (2016) Análisis histórico-demográfico de la inmigración en la Argentina del Centenario al Bicentenario. En *Papeles de Población*, Vol. 22 N° 89. México: Universidad Autónoma del Estado de México

Molinas, Florencio (1898). *Investigación parlamentaria sobre agricultura, ganadería, industrias derivadas y colonización*. Anexo C. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

Montenegro de Arévalo, Liliana. Francisco Antonio Candiotti. Primer gobernador autónomo de la provincia de Santa Fe en *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario N° 1515* - 04 de enero de 2012 pp. 46-52. Rosario: Bolsa de Comercio de Rosario

Minitti Morgan, Edgardo. (2013). *Colonia California y Galencia en pájaro Blanco* Córdoba: Ediciones Eta Carinae

----- *Colonia Francesa* (2017). Córdoba: Ediciones Eta Carinae

Morrone, Antonio. (1990). *Historia de Alcorta*. Rosario: Editorial Amalevi.

Mueller, Luis (2001) *El ferrocarril Santa Fe a las colonias: arquitectura, sociedad y territorio*. Santa Fe: Universidad nacional del Litoral

Naranjo, Ruben (Dir.) (1974). *Santa Fe, El paisaje y sus hombres*. Rosario: Biblioteca Vigil,.

Ockstat, W. (2007). *La relación entre indígenas e inmigrantes en la instalación de la Colonia Esperanza*. (ponencia) I Jornadas Nacionales de Historia Social, La Falda, Córdoba.

Oggier, Gabriel y Jullier, Emilio (1984) *Historia de San Jerónimo Norte*. Rosario: Editorial Apis

Page, William J. (2009) *La Plata, the Argentine Confederation and Paraguay*. (obra original de 1859) Bedford: Applewood Books

Parish, Woodbine. (1852) *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata desde su descubrimiento y conquista por los españoles*. Buenos Aires. Imprenta de Mayo.

Recuperado de:

<http://bibliotecadigital.aecid.es/bibliodig/es/consulta/registro.cmd?id=515>

(Consultado 12/01/18)

Parras, Pedro José de (2002). *Diario y derrotero de sus viajes 1749-1753*. Alicante. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes

Paucke, Florian (2010) *Hacia allá y para acá (obra original de 1771, primera edición castellana en 1941)* - Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe

Palacio, Juan Manuel (2002) La estancia mixta y el arrendamiento agrícola: algunas hipótesis sobre su evolución histórica en la Región Pampeana, 1880-1945 en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera Serie, No. 25, enero-junio, 2002, pp. 37-87.

Pauli, Carlos Eduardo. (2017) *Santa Fe en el Siglo XIX*. Santa Fe: Universidad Católica de Santa Fe

Paz Soldán, Mariano. (1888). *Atlas geográfico de la República Argentina*. Buenos Aires. Felix Lajouane Editor

Peyret, Alejo (1889). *Una visita a las colonias de la República Argentina*. Buenos Aires: Imprenta Tribuna Nacional.

Pighin, Juan Luis (2009) *Imágenes de un Calchaquí de ayer*. Santa Fe. Edición del autor

Razori, Amílcar (1945) *Historia de la Ciudad Argentina* - Tomo III. Buenos Aires: López.

Regalsky, Andrés (1981) *Las inversiones francesas en transportes en el nordeste del país*. (ponencia) Quinto congreso nacional y regional de Historia Argentina. Resistencia y Corrientes 1981. p. 201 a 213. Buenos Aires: Academia nacional de la Historia

----- (1990) Las inversiones francesas en los ferrocarriles argentinos 1887-1900 en *Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970* p 57-90. Mauro Frédéric y Alemany Soline (eds) Paris: Éditions de l'IHEAL

----- (1991). *Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina: Las inversiones francesas, 1900-1914*. Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella.

----- (1992). La Compañía francesa de ferrocarriles en Santa Fe en *Archivo fotográfico del Ferrocarril Santa Fe*. Buenos Aires: Fundación Antorchas.

----- (2007). Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado: el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914 en *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados* N° 46 - Mayo 2007 pp. 171-203

----- (2007b) Antes de la ley Mitre: competencia e intervención estatal en la región pampeana en los comienzos del siglo XX, en *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940* (Schvarzer J, Regalsky A. y Gómez T. compiladores) pp 123- 151. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires

Reggini, Horacio (2011) *La Obsesión del hilo. Sarmiento y las comunicaciones*. Buenos Aires: Editorial Galápagos.

Repetto, Nicolás. (1921) Las cooperativas agrícolas. En *Revista de Ciencias Económicas Año IX, Nos. 92-93-94*. Buenos Aires: Centro de Estudiantes de Ciencias Económicas.

Ricci, Patricia (2018). *El Grito de Alcorta. Una mirada crítica a la protesta social de 1912*. Rosario: Prohistoria

Rivarola Paoli, Juan B. (1986) *La Economía Colonial* (Tomo I). Asunción: Editorial Litocolor

Rocchi, Fernando (2006) *Chimneys in the desert. Industrialization in Argentina During the Export Boom Years, 1870 –1930*. Stamford. Stamford University Press

Rochietti, Ana; Olmenó, Ernesto; Ribero, Flavio.(2013). *Arqueología de la frontera. Los vestigios de una Sociedad de las pampas argentinas*. Buenos Aires: Aspha ediciones

Rock, David (2006) *La construcción del Estado y los movimientos políticos en la Argentina, 1860-1916*. Buenos Aires: Prometeo libros.

Saus, María Alejandra (2012). Ferrocarril y mercado de tierras. Fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fe en *Cuaderno Urbano* vol.13 Resistencia: UNNE

Scalabrini Ortiz, Raul (1938) Historia del Ferrocarril Central Córdoba en *Cuaderno Forja* N°6-7. Buenos Aires:

----- (1975) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. 7ª edición. Buenos Aires. Editorial Plus Ultra

Scenna, Omar Abel (1982). *Reseña Histórica del Pueblo de Santa Teresa*. Santa Teresa: Edición del autor

----- (2014). *Nacidos bajo el mismo molde*. (Ponencia) XXXII Encuentro de Historia del Sureste de Córdoba y Sureste de Santa Fe. Fuentes, 2014

Schmidl, Ulrico (2007). *Viaje a España y a las Indias* (edición original de 1567) Buenos Aires: Longseller.

Schobinger, Juan (1957) *Inmigración y colonización suizas en la República Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Instituto de Cultura Suizo Argentino.

Schvarzer, Jorge; Regalsky, Andres, Gómez, Teresita (2007). *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas- Universidad de Buenos Aires

Scobie, James (1968). *Revolución en las pampas. Historia social del trigo argentino*. Buenos Aires: Solar-Hachette.

Spota, Julio C. (2009) Los fortines en la frontera chaqueña (1862-1884). Un enfoque desde la antropología histórica en relación con la teoría de las organizaciones en *Memoria americana – Cuadernos de etnohistoria N°17*. Buenos Aires: UBA. Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-37512009000100004 (consultado 14/06/2018)

Stoffel, Blanca María (1997). *Los pueblos del departamento Castellanos y sus fundadores*. Rafaela: Editorial Gutemberg

Solberg, Carl. (1975). *Descontento rural y política agraria en la Argentina en El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Tartarini, Jorge. (1982). El ferrocarril y su acción en la formación de núcleos urbanos, en *Cuadernos de Investigaciones del Centro de Estudios Regionales de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora N°1*. Lomas de Zamora: UNLZ

Tartarini, Jorge. (2005). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires: Colihue.

Tarragó, Griselda (2009) Dalla riva del mare alla riva del fiume: navegantes y empresarios ligures en Santa Fe (1820-1860). Ponencia al Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica, México. Recuperado de http://www.economia.unam.mx/cladhe/registro/ponencias/188_abstract.doc (Consultado el 25/04/2018)

Torre, Juan Carlos. (2010). Transformaciones de la sociedad argentina en Argentina 1910-2010 en *Balance del siglo* (Rusell, Roberto Ed.). Buenos Aires: Taurus.

Tourn, Guido (2006). *Los galeses de Santa Fe*. Alejandra: edición del autor

Tumini, Evangelina Inés (2007) *Acopio de cereal y almacenes de ramos generales en el sur de santa fe (1880-1970)*. *Racionalidad empresarial y configuración de mercado regional* (ponencia)Undécimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística, noviembre de 2007

Vazquez-Prebedo, Vicente (1971). *Estadísticas históricas argentinas 1875-1914*. Buenos Aires. Ediciones Macchi

Vicuña Mackena, Benjamín. (1966) Páginas de mi diario durante tres años de viaje. En *Revista de Historia de Rosario*, año IV, p. 51. Rosario: Sociedad de Historia de Rosario

Viglione, Hebe (1980). *Características Demográficas de la provincia de Santa Fe*. Rosario: Consejo de Investigaciones de la Universidad Nacional de Rosario

Viglione, Ebe (2003). Historia de la población de la Provincia de Santa Fe, 1858 – 1970 en *Revista de la Junta Provincial de estudios Históricos N° LXIII*

----- (2005). *Población y poblamiento del área litoral fluvial argentina en el periodo colonial*. (ponencia). VIII Jornadas argentinas de estudios de población Asociación de Estudios de la Población Argentina, Tandil

Viñuales, Graciela. (2007) Misiones jesuíticas de guaraníes (Argentina, Paraguay, Brasil). En *Apuntes*, Vol. 20N° 1. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana

Wadell, Jorge (2010). El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias a partir de la Ley Mitre en *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina* Año 4- Nro. 7, segundo semestre de 2010. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas

White, (2011). *Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America*. New York: W.W. Norton & Co.

Wilcken, Guillermo. (1872) *Las colonias; informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. Buenos Aires. Imprenta Nacional

Williams, Alberto (1998). *Trazado y apropiación del territorio: cuatro colonias suizas en Santa Fe*. (Ponencia) Seminario de Crítica, Universidad de Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas.

Wright, Winthrop. (1974). *British owned railways in Argentina. Their effect on economic nationalism (1854-1948)*. Austin: University of Texas Press.

Woodbine Hinchliff, Thomas. (1955). *Viaje a la plata en 1861*. Buenos Aires: Librería Hachette.

Zablotsky, Edgardo. (2013). La Jewish Colonization Association. Una buena idea, una mala gobernancia. Serie Documentos de Trabajo, No. 511. Buenos Aires: Universidad del Centro de Estudios Macroeconómicos de Argentina (UCEMA),

Zalduendo, Eduardo (1975) *Libras y Rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de ferrocarriles en Argentina, Brasil y Canadá durante el siglo XIX*. Buenos Aires: El Coloquio

Zapata Gollán, Agustín (1941) *Obras Completas - Tomo 3 Caminos de la Colonia*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

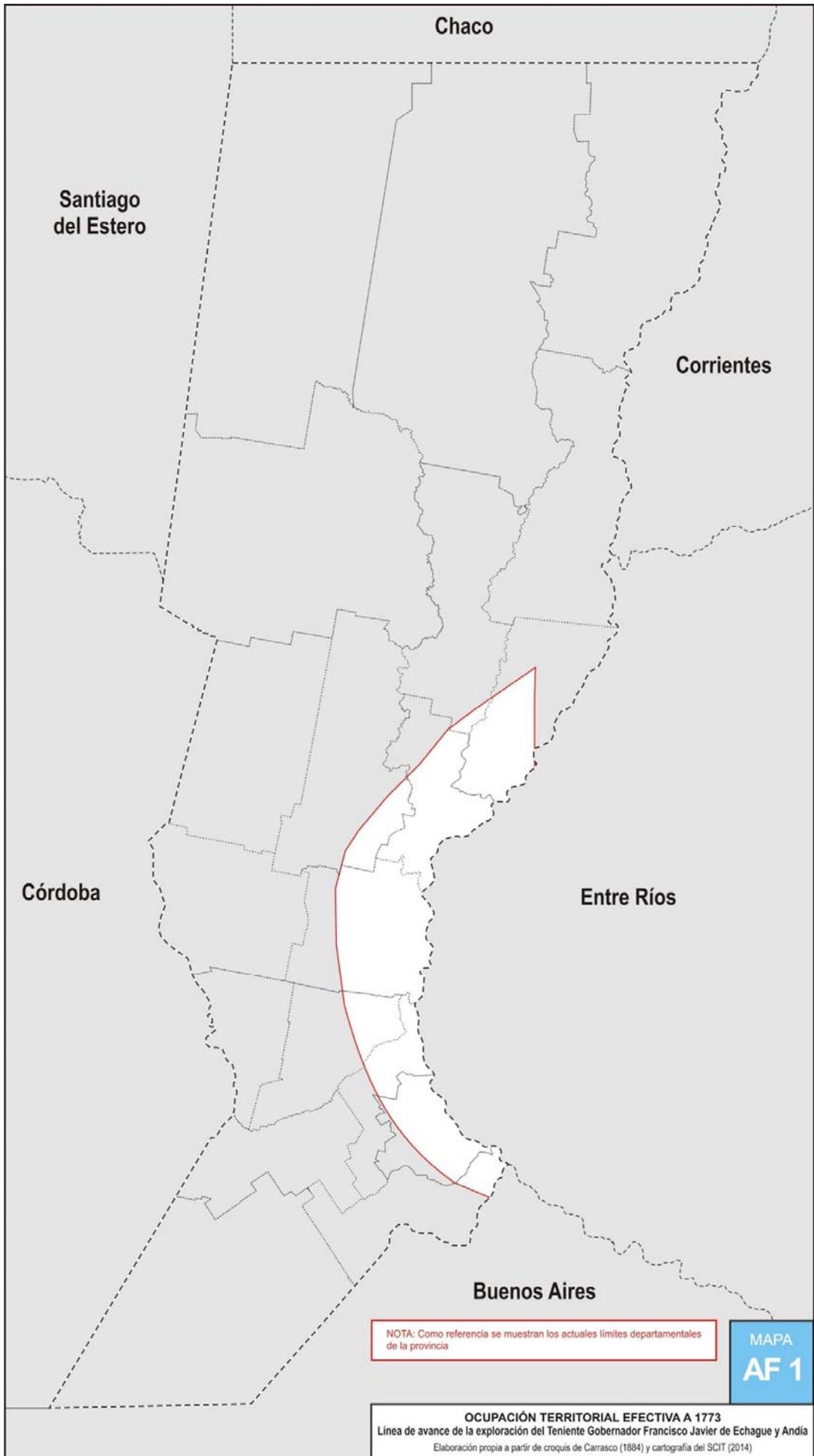
Zarrilli, Adrián Gustavo (2004), Historia y economía del bosque chaqueño: la mercantilización de los recursos forestales (1890-1950), en *Anuario IHES 19*. Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires

Zeballos, Estanislao (1984) *La región del trigo*, (edición original 1883) Madrid: Hyspamérica, Madrid

Zingerling, Hugo M. (2006). *Historia de la primera colonia agraria – Esperanza* (versión electrónica) recuperado de en <http://www.zingerling.com.ar> - acceso mayo 2015

Anexo I
Cartografía







MAPA
AF 2

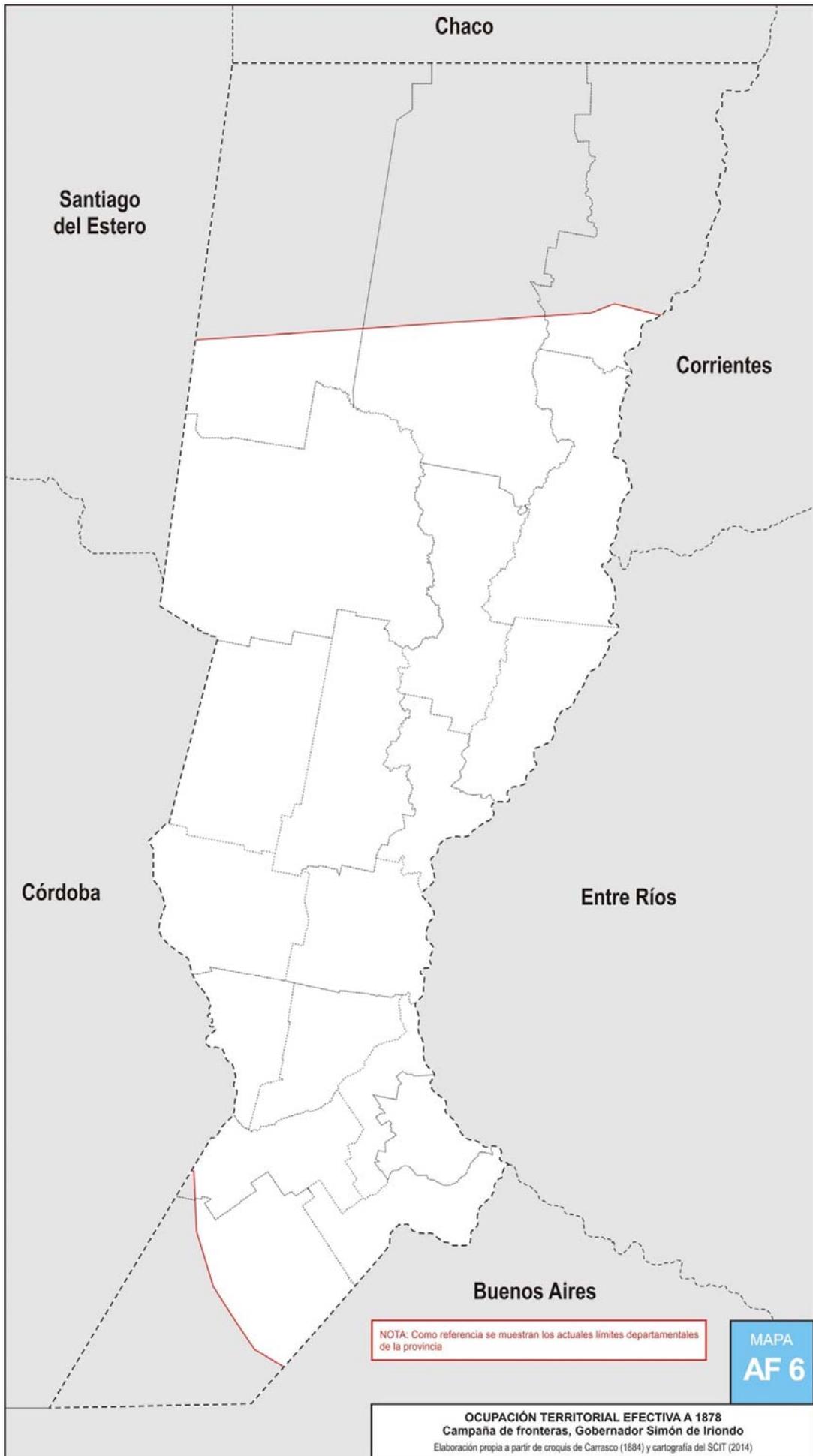
NOTA: Como referencia se muestran los actuales límites departamentales de la provincia

OCUPACIÓN TERRITORIAL EFECTIVA A 1819
Campaña de fronteras, Gobernador Estanislao López
Elaboración propia a partir de croquis de Carrasco (1884) y cartografía del SCIT (2014)





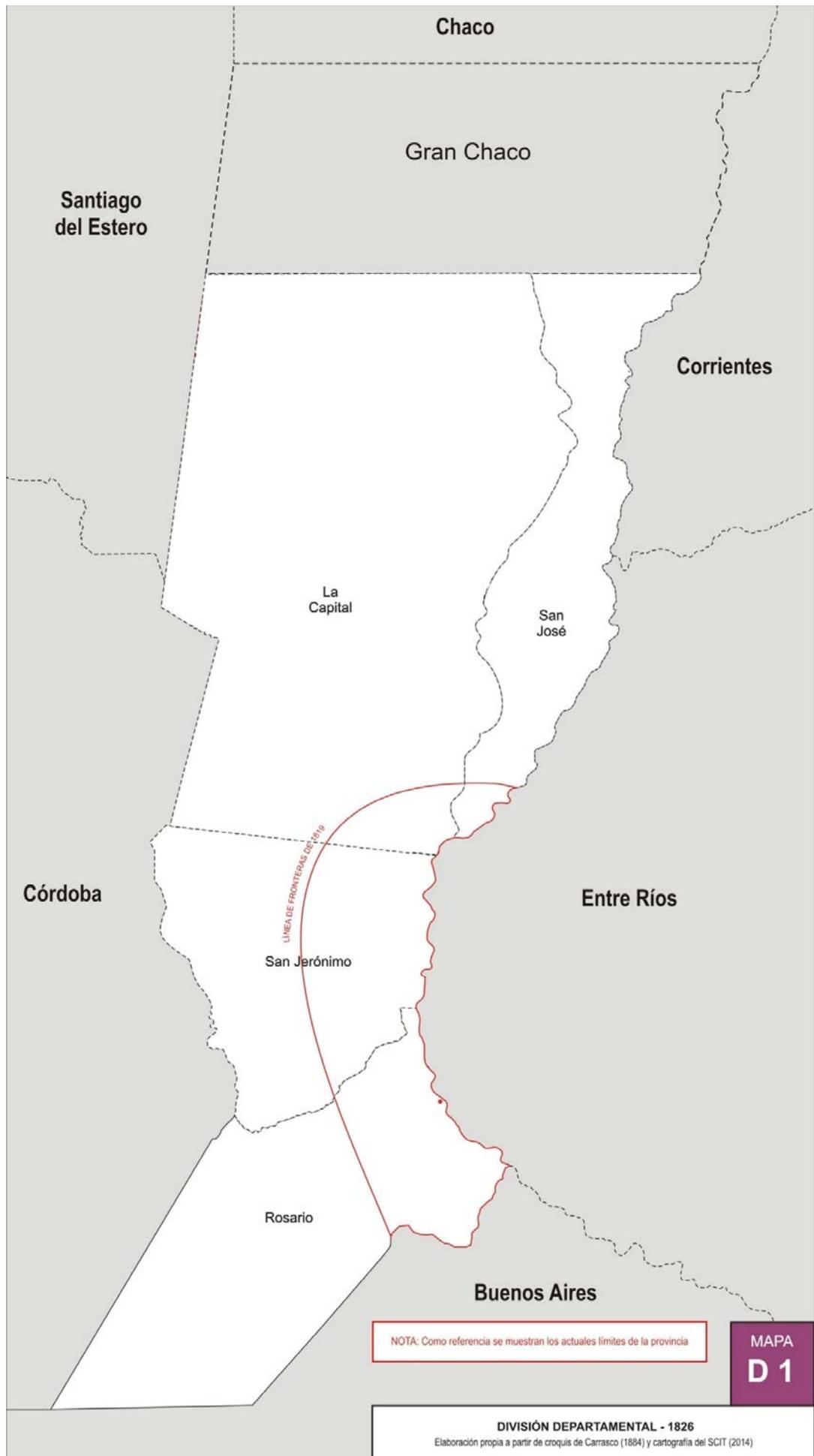












NOTA: Como referencia se muestran los actuales límites de la provincia

MAPA
D 1

DIVISIÓN DEPARTAMENTAL - 1826
Elaboración propia a partir de croquis de Carrasco (1884) y cartografía del SCIT (2014)



NOTA: Como referencia se muestran los actuales límites de la provincia

MAPA
D 2

DIVISIÓN DEPARTAMENTAL - 1883
Elaboración propia a partir de croquis de Carrasco (1884) y cartografía del SCIT (2014)

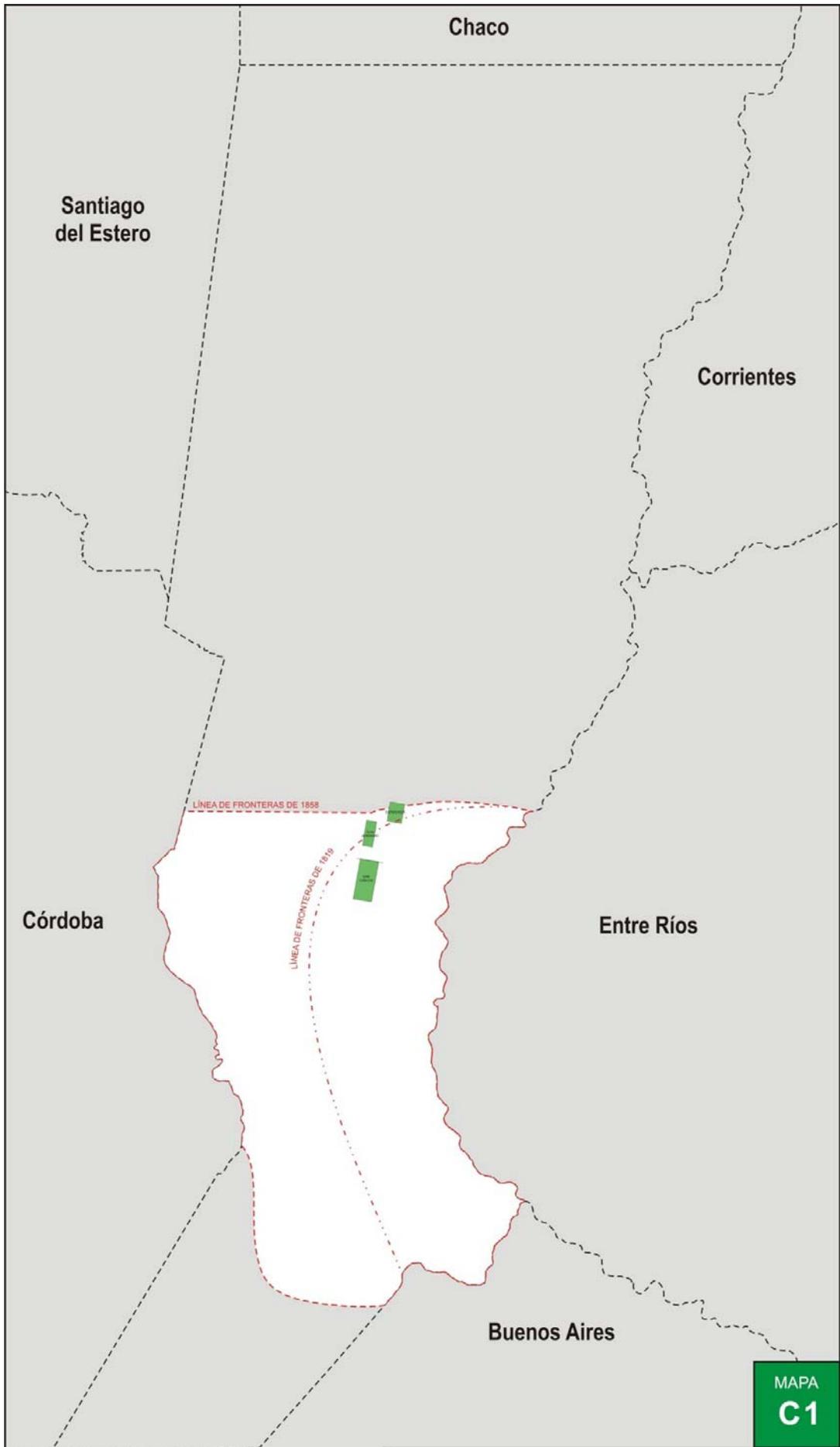




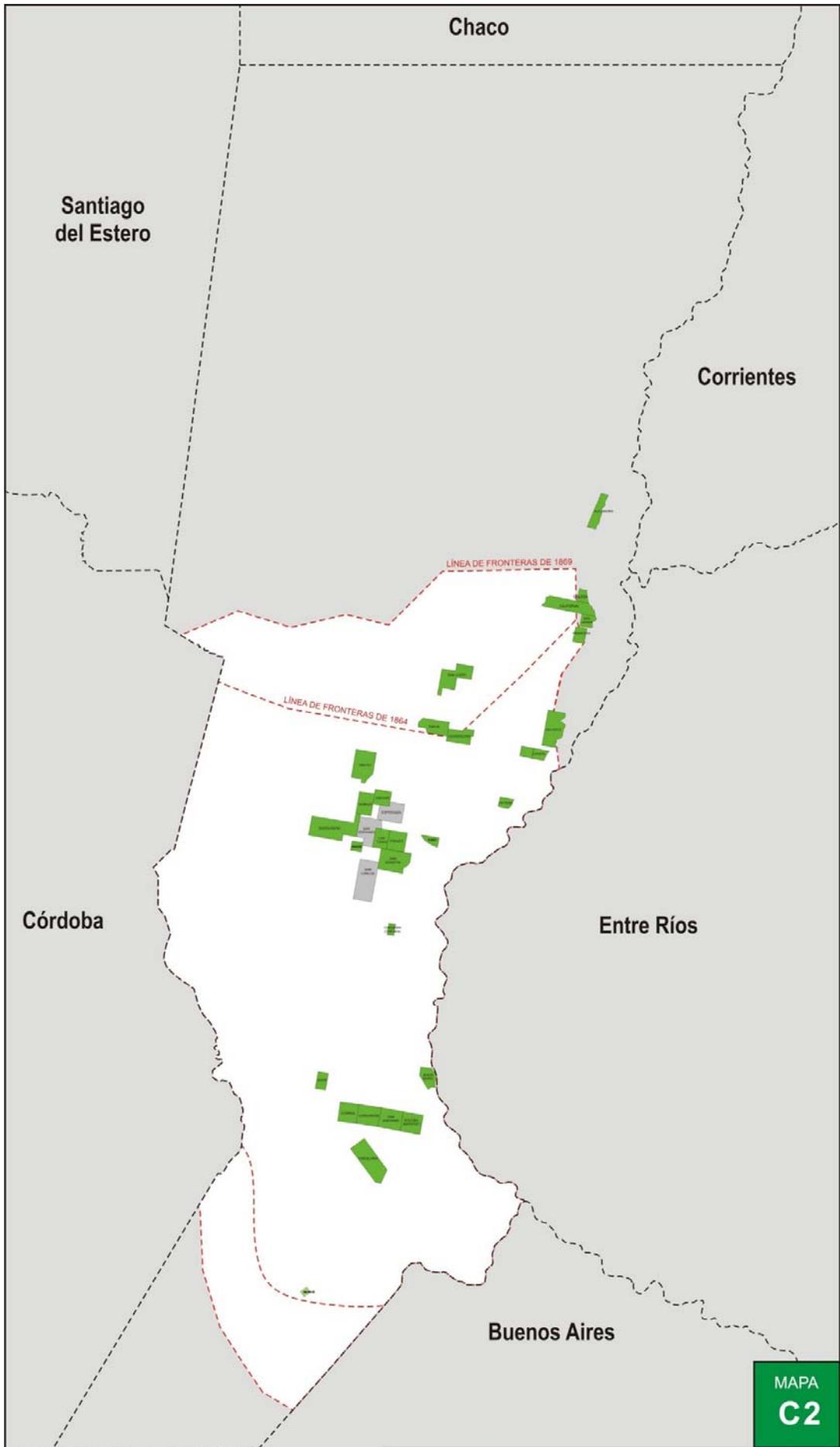
NOTA: Como referencia se muestran los actuales límites de la provincia

MAPA
D 4

DIVISIÓN DEPARTAMENTAL - 1907
Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014)

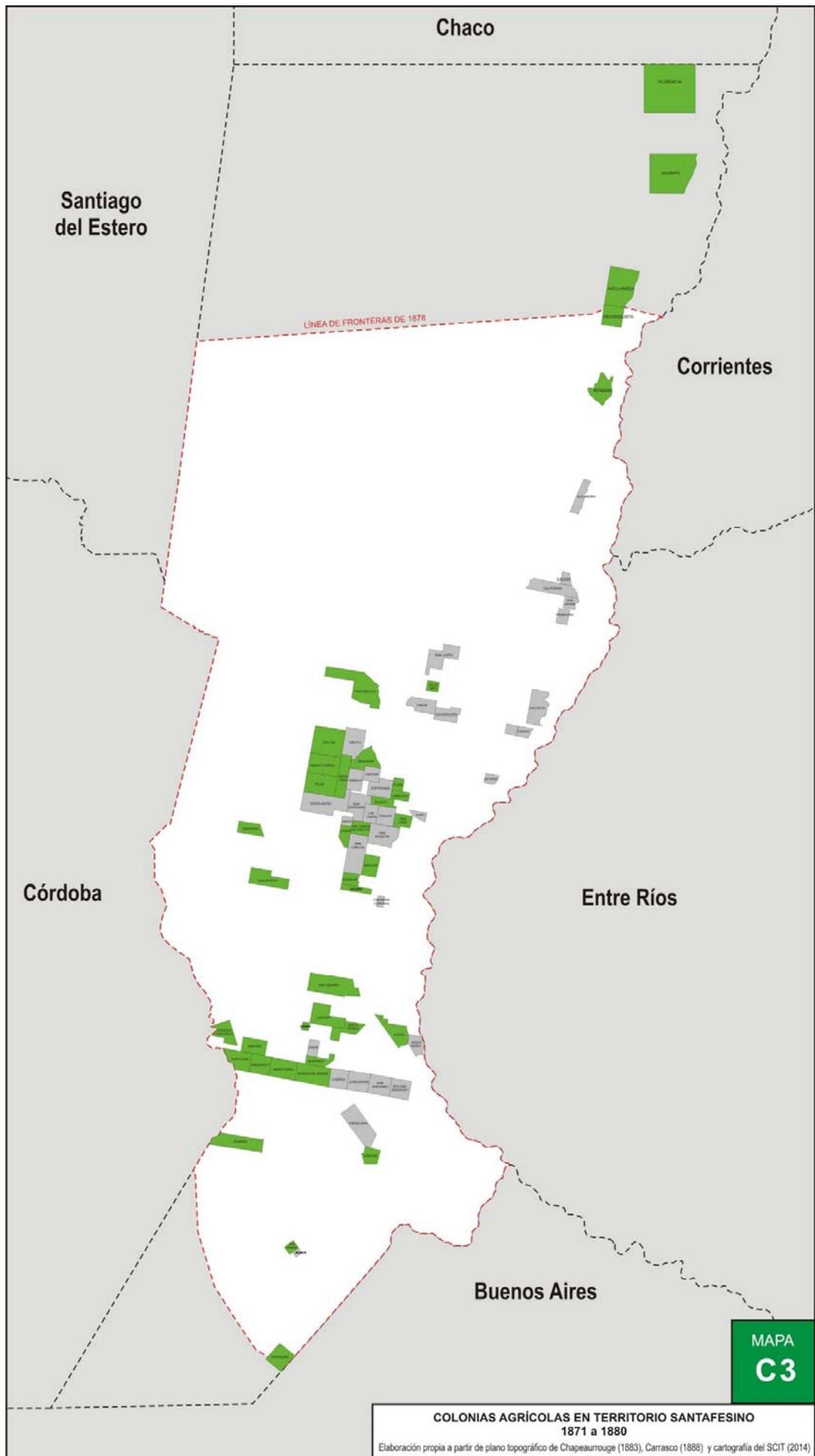


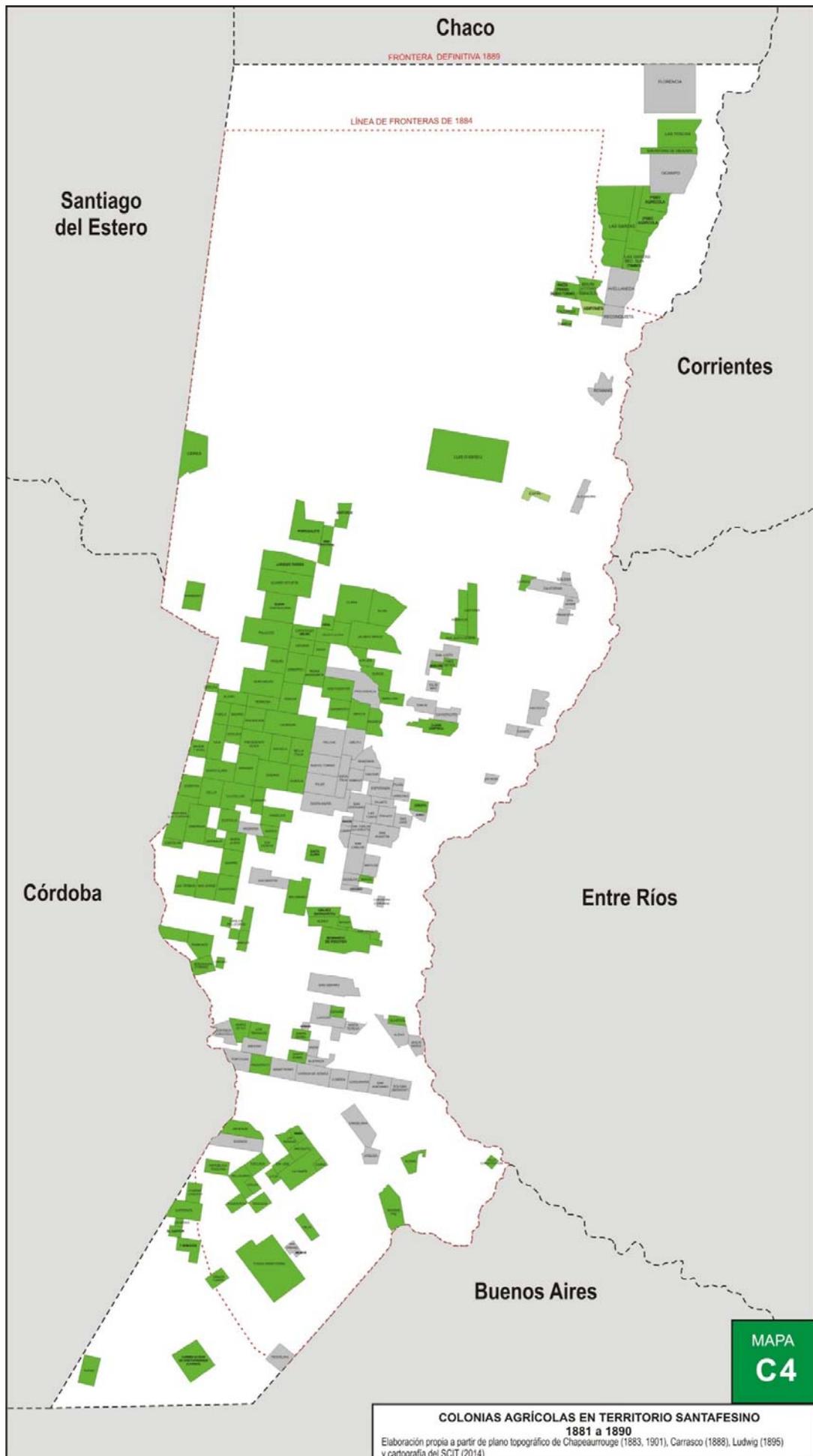
**COLONIAS AGRÍCOLAS EN TERRITORIO SANTAFESINO
1853 a 1858**
Elaboración propia a partir de plano topográfico de Chapeaurouge (1883) y cartografía del SCIT (2014)

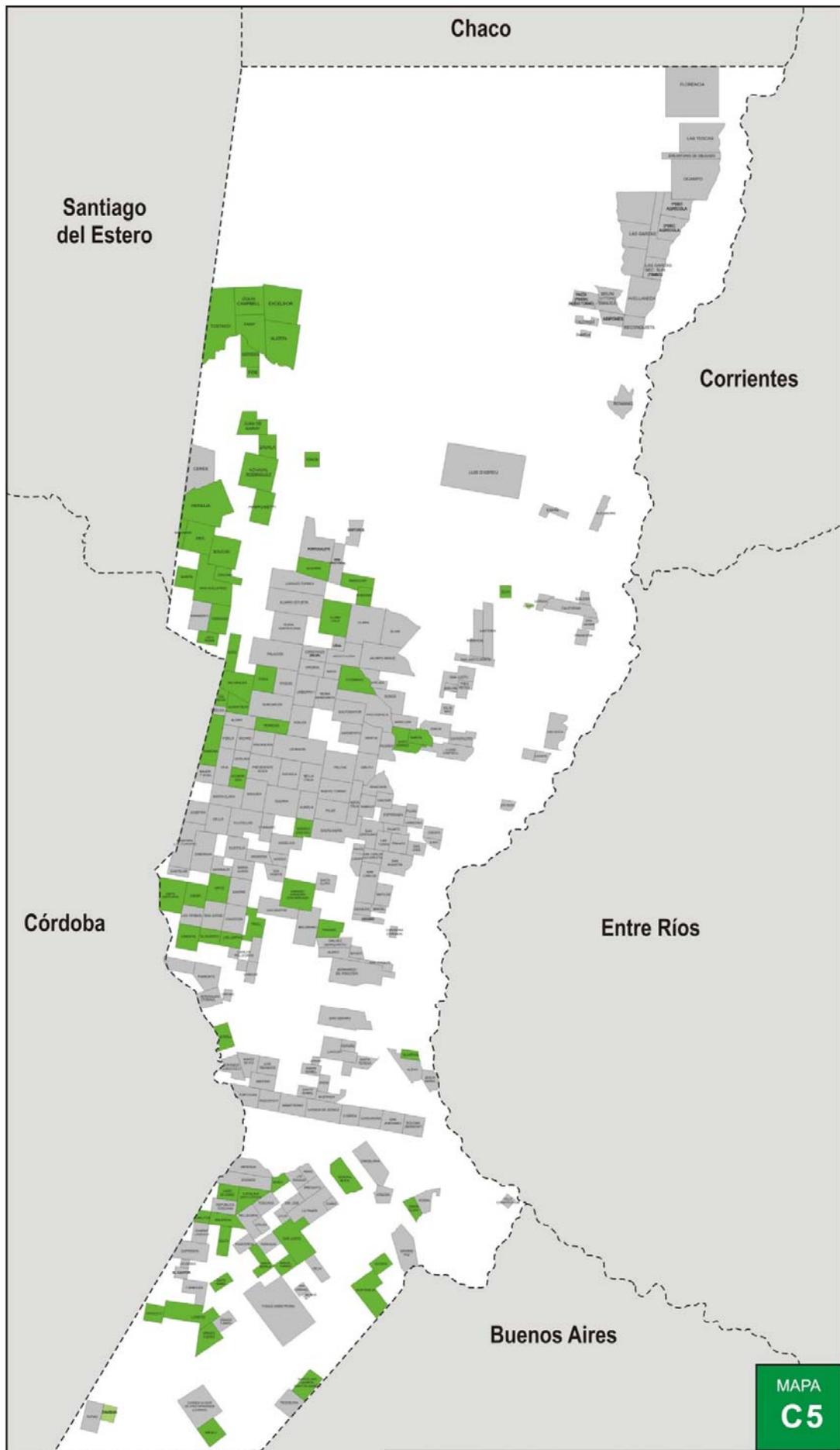


**COLONIAS AGRÍCOLAS EN TERRITORIO SANTAFESINO
1859 a 1870**

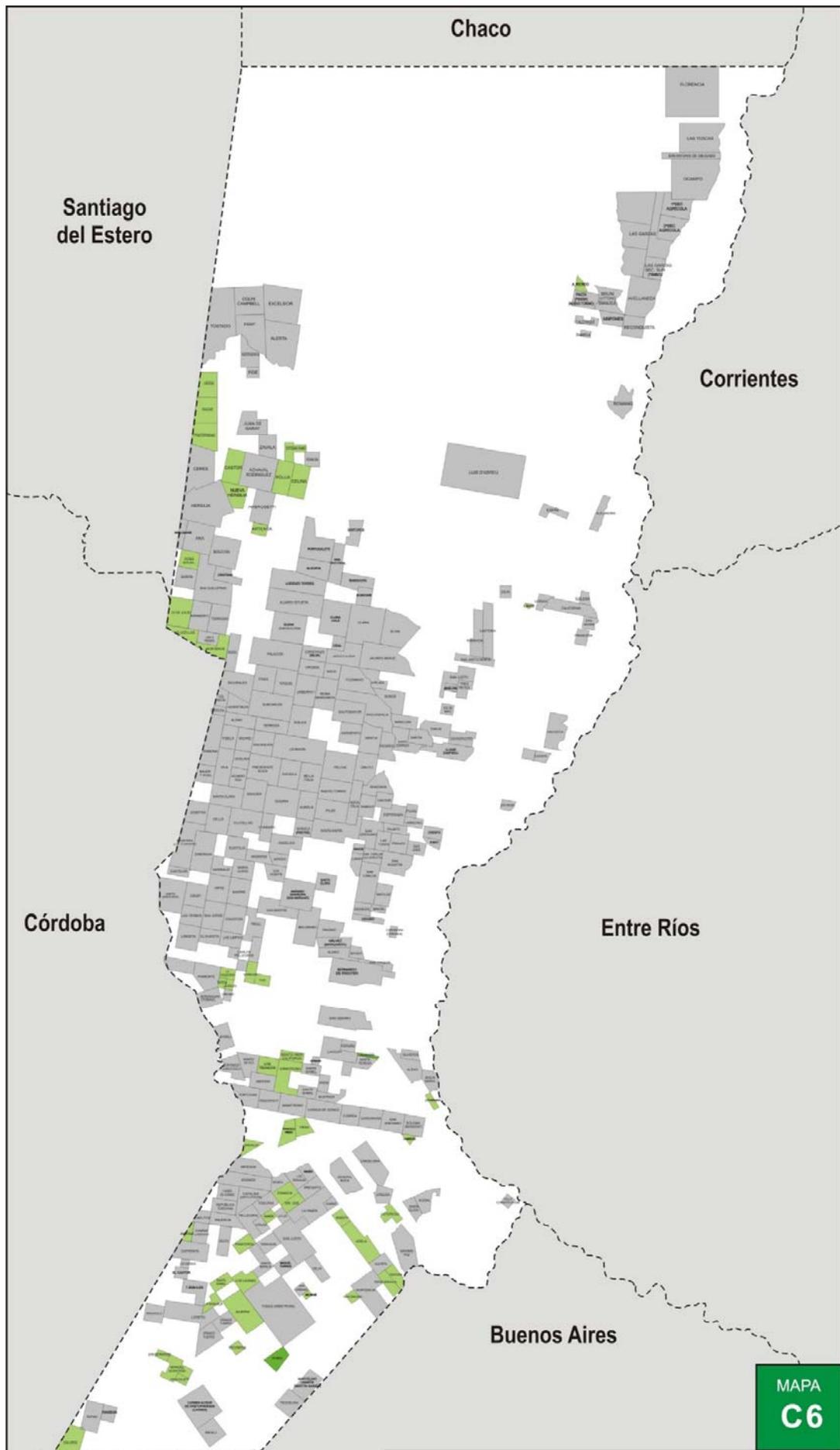
Elaboración propia a partir de plano topográfico de Chapeaurouge (1883) y cartografía del SCIT (2014)



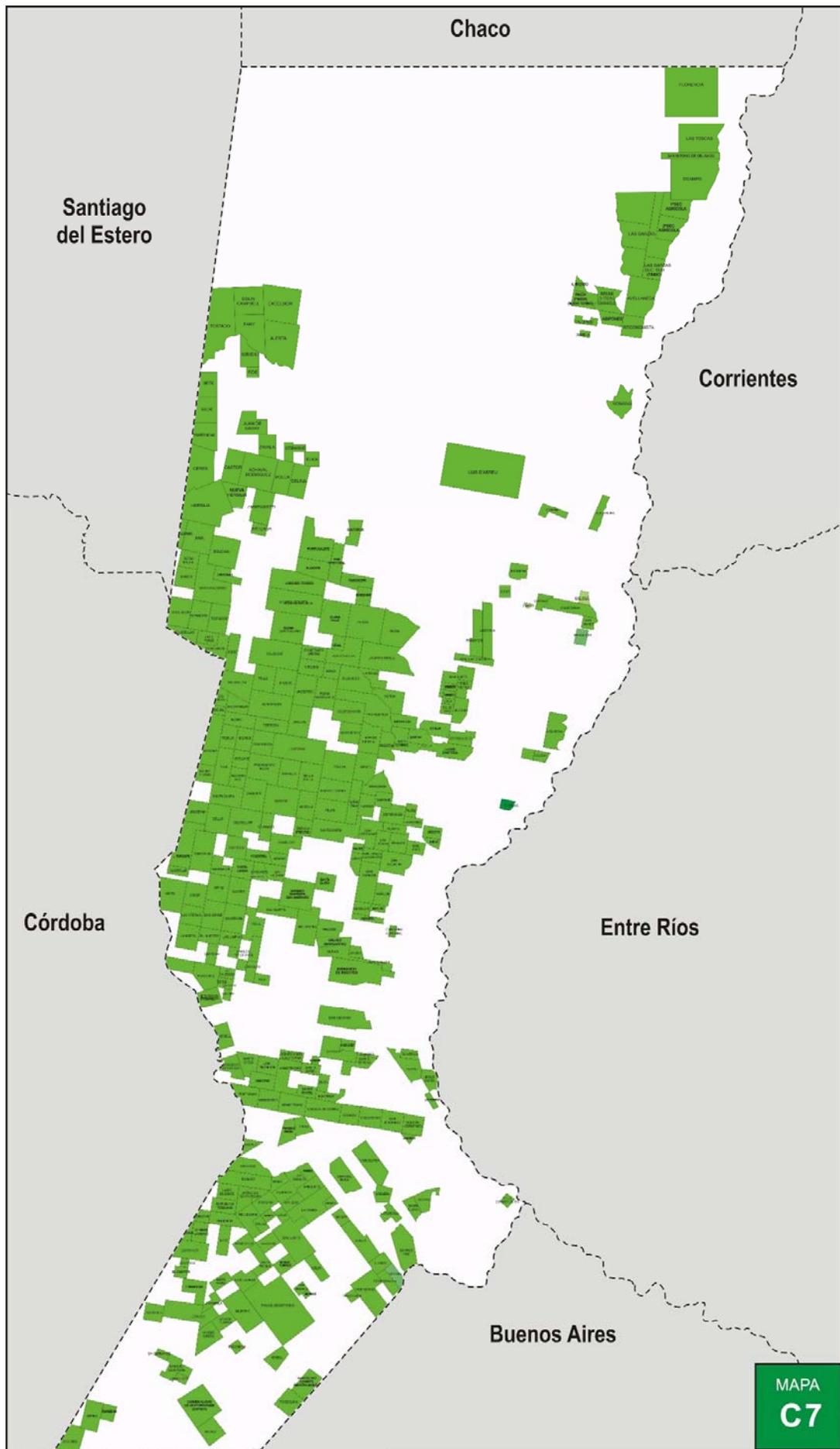




**COLONIAS AGRÍCOLAS EN TERRITORIO SANTAFESINO
1891 a 1900**
Elaboración propia a partir de plano topográfico de Chapeaurouge (1883, 1901), Carrasco (1888), Ludwig (1895) y cartografía del SCIT (2014)

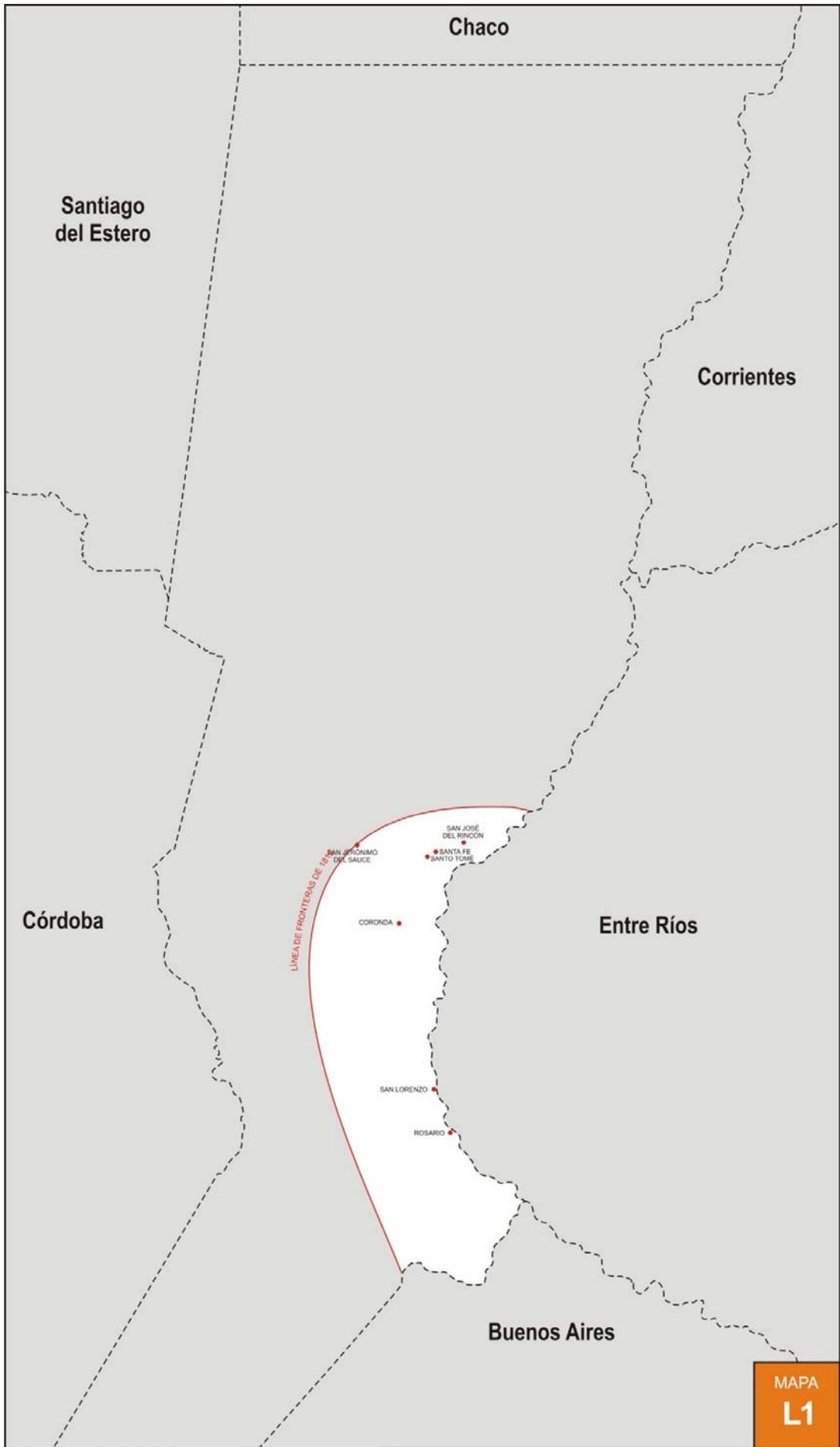


COLONIAS AGRÍCOLAS EN TERRITORIO SANTAFESINO
Colonias sin datación confirmada
 Elaboración propia a partir de plano topográfico de Chapeaurouge (1901), y cartografía del SCIT (2014)



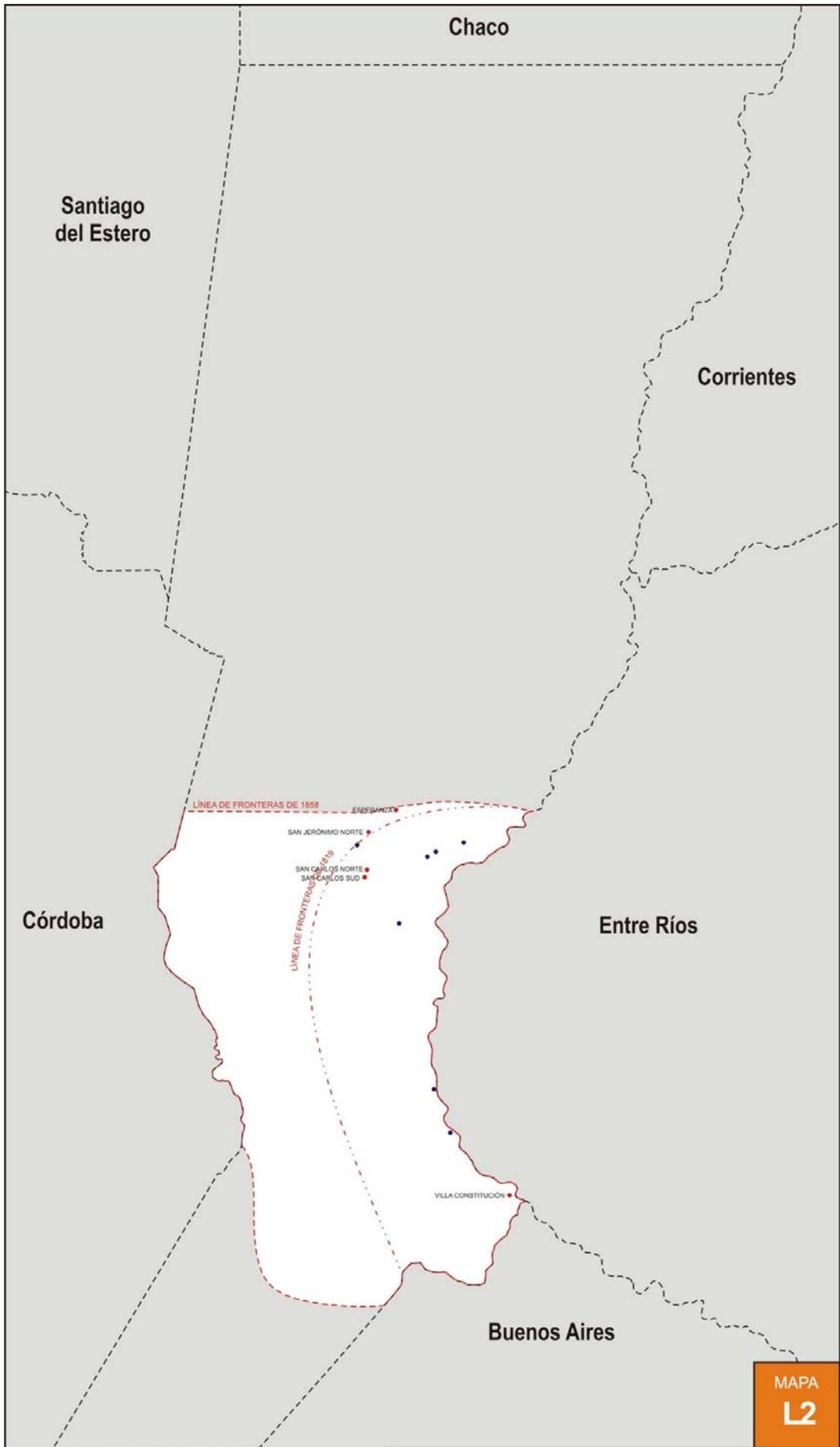
COLONIAS AGRÍCOLAS EN TERRITORIO SANTAFESINO 1853 - 1900

Elaboración propia a partir de plano topográfico de Chapeaurouge (1883, 1901), Carrasco (1888), Ludwig (1895) y cartografía del SCIT (2014)



MAPA
L1

LOCALIDADES EN TERRITORIO SANTAFESINO - 1853
Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) y datos del índice del Departamento Topográfico, compilados por la Dirección de Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

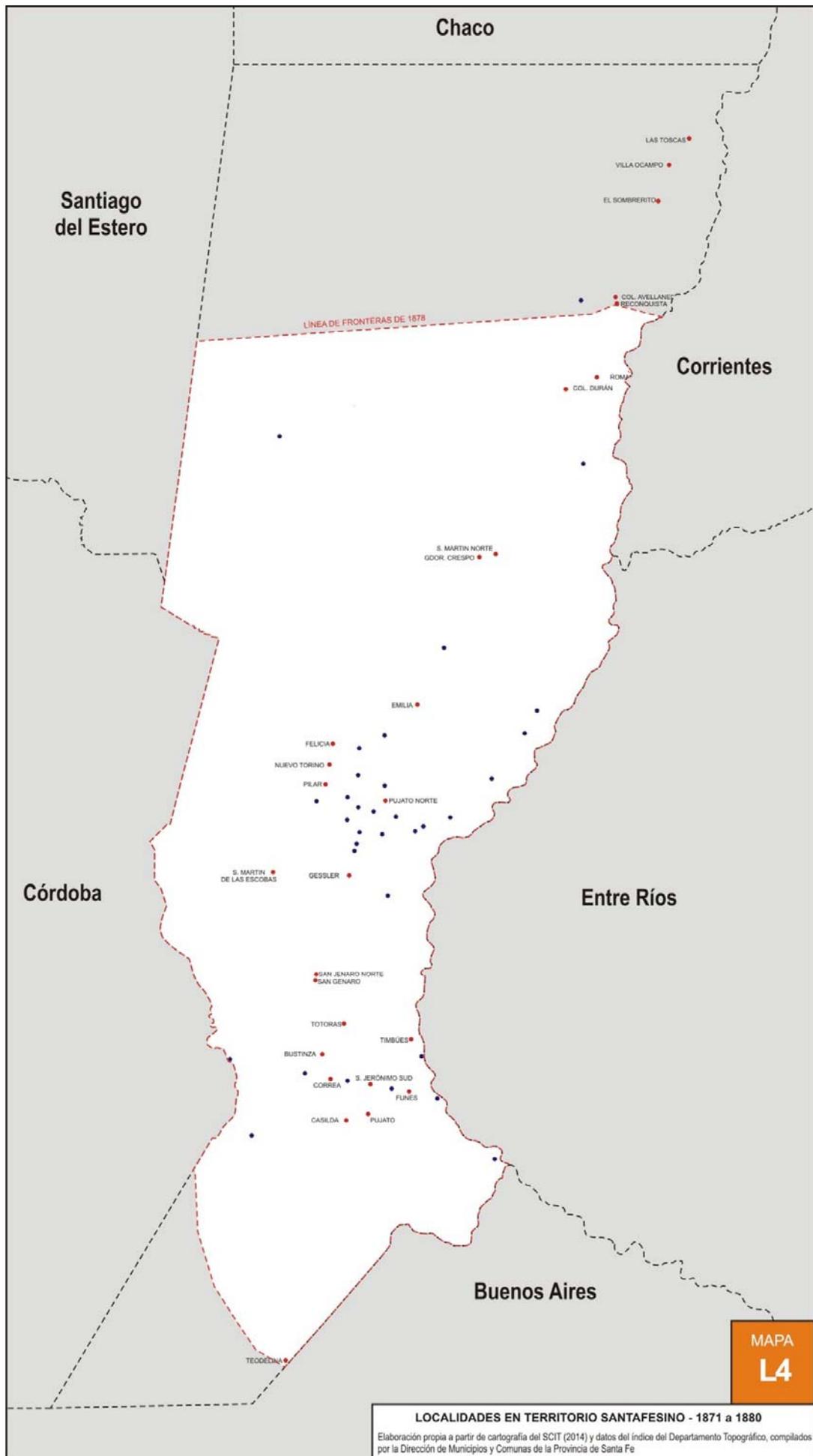


LOCALIDADES EN TERRITORIO SANTAFESINO - 1854 a 1860
 Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) y datos del índice del Departamento Topográfico, compilados por la Dirección de Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

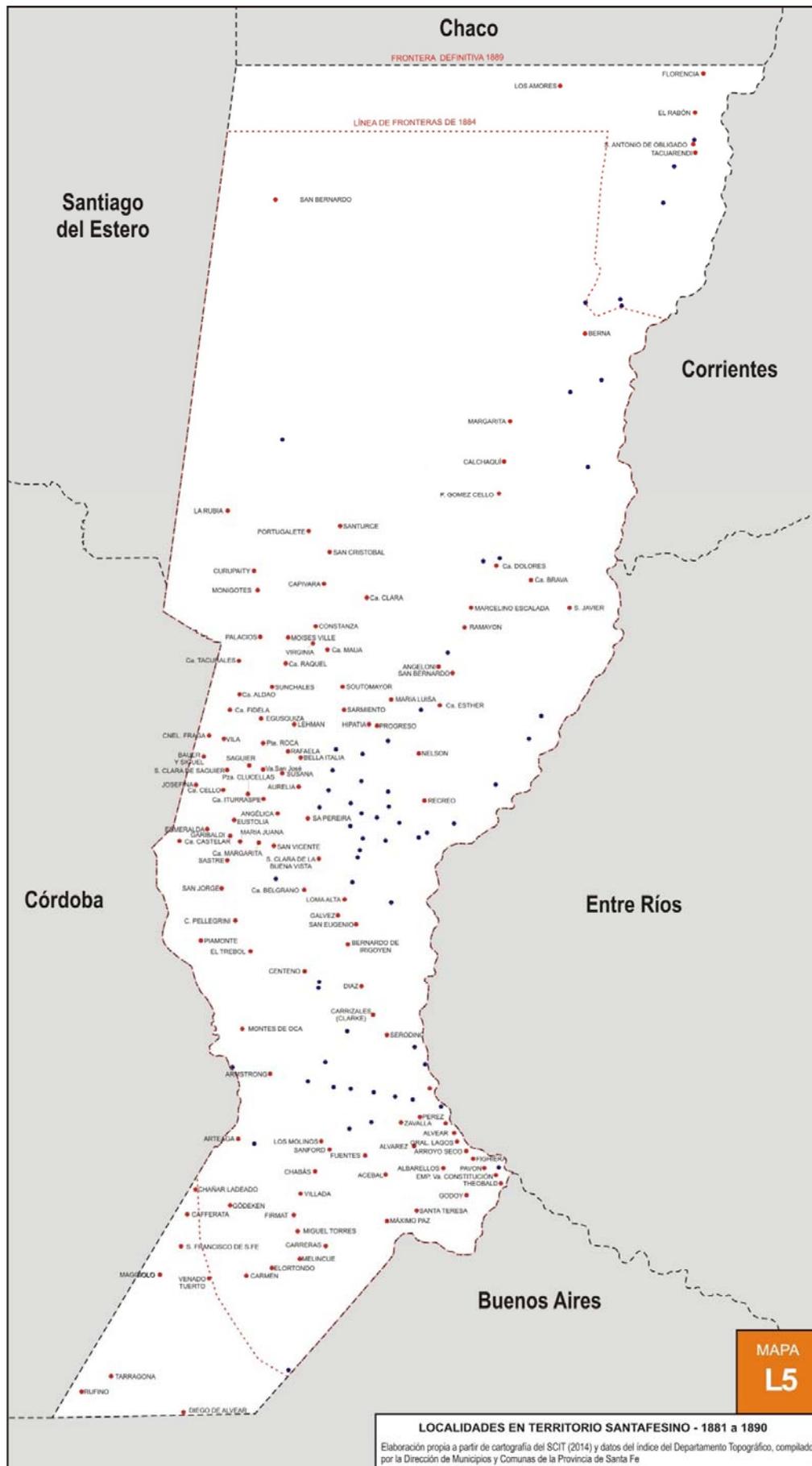


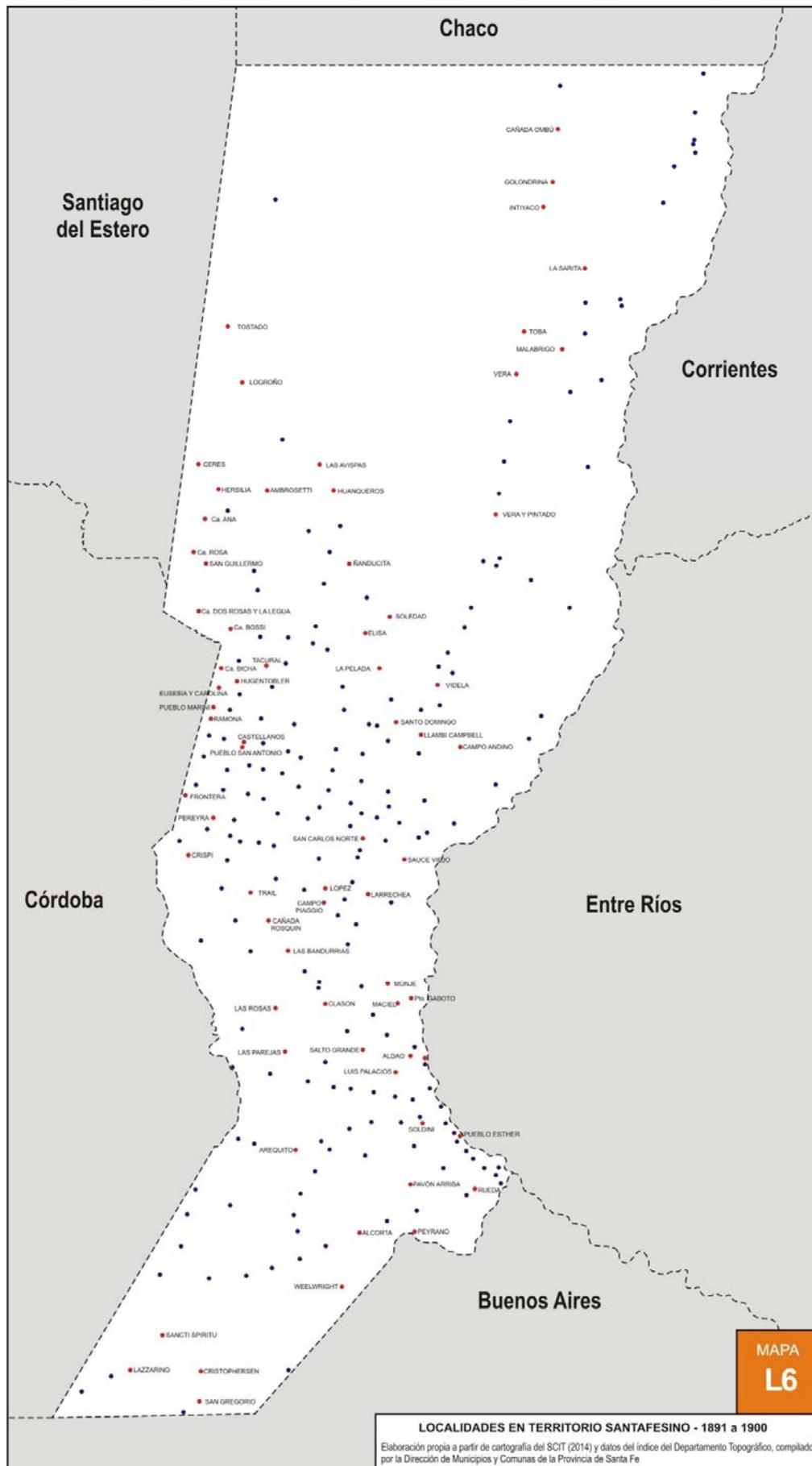
MAPA
L3

LOCALIDADES EN TERRITORIO SANTAFESINO - 1861 a 1870
 Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) y datos del índice del Departamento Topográfico, compilados por la Dirección de Municipios y Comunales de la Provincia de Santa Fe



LOCALIDADES EN TERRITORIO SANTAFESINO - 1871 a 1880
 Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) y datos del Índice del Departamento Topográfico, compilados por la Dirección de Municipios y Comunidades de la Provincia de Santa Fe

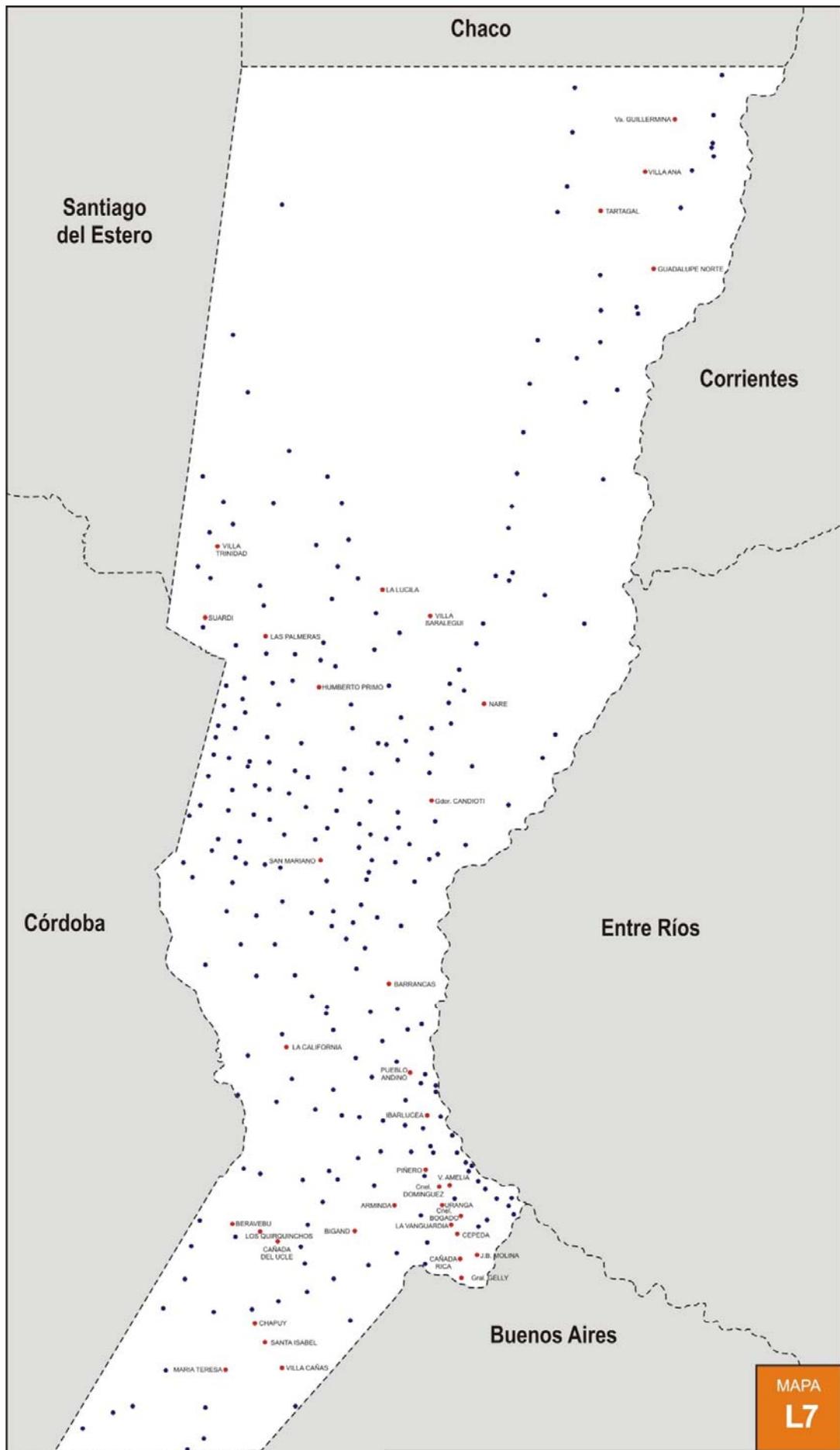




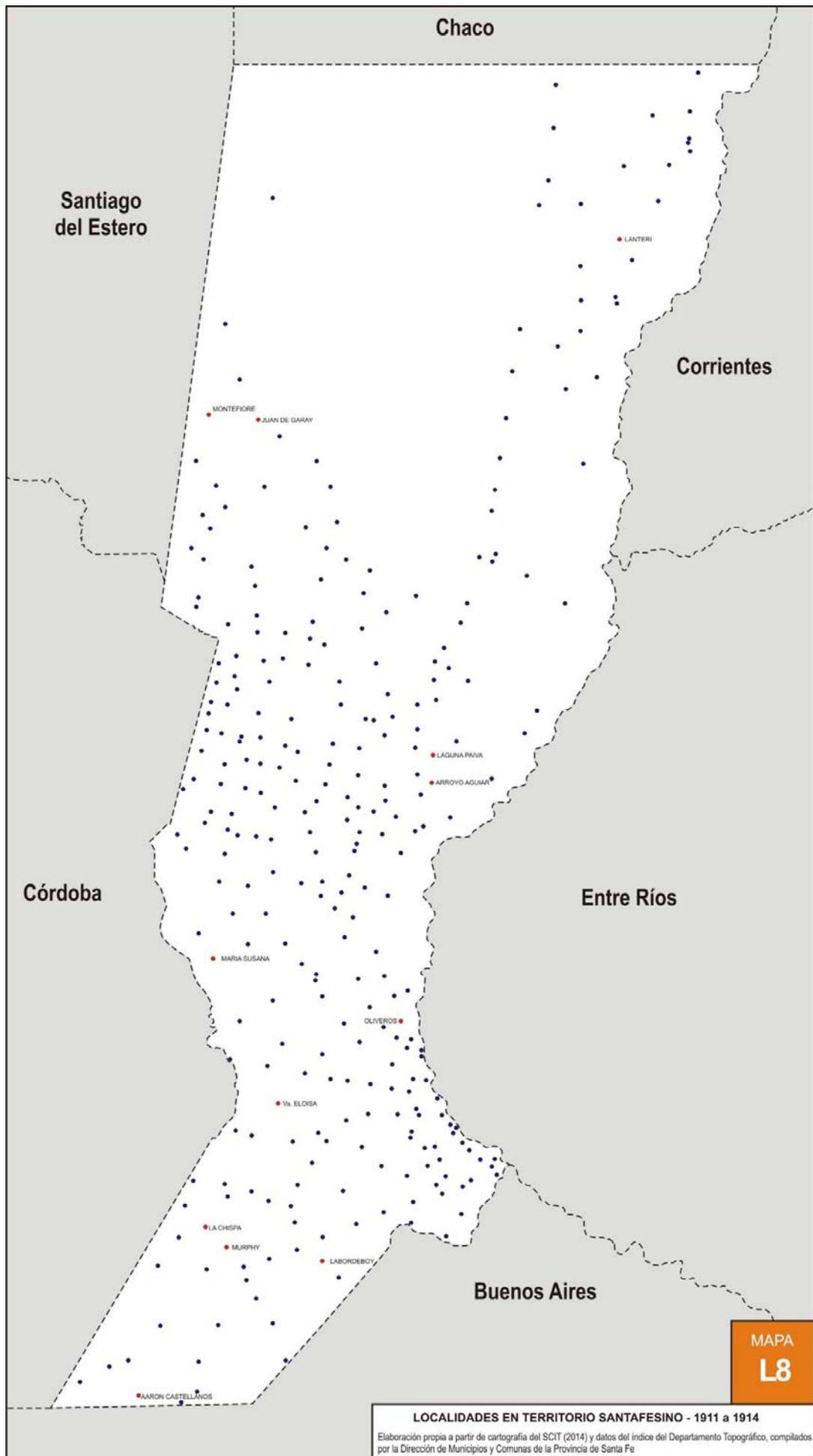
MAPA
L6

LOCALIDADES EN TERRITORIO SANTAFESINO - 1891 a 1900

Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) y datos del índice del Departamento Topográfico, compilados por la Dirección de Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

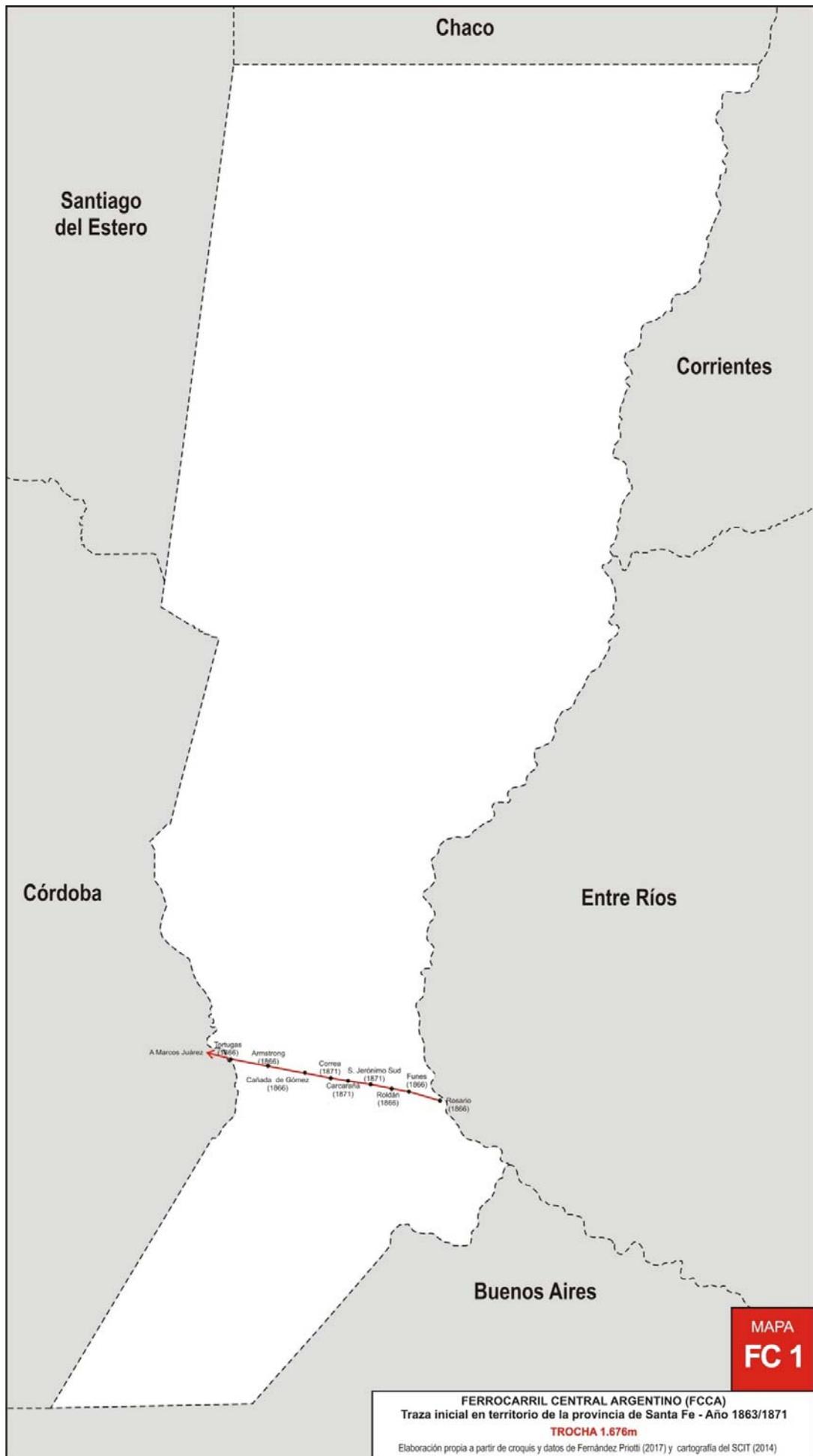


LOCALIDADES EN TERRITORIO SANTAFESINO - 1901 a 1910
 Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) y datos del Índice del Departamento Topográfico, compilados por la Dirección de Municipios y Comunales de la Provincia de Santa Fe



LOCALIDADES EN TERRITORIO SANTAFESINO - 1911 a 1914

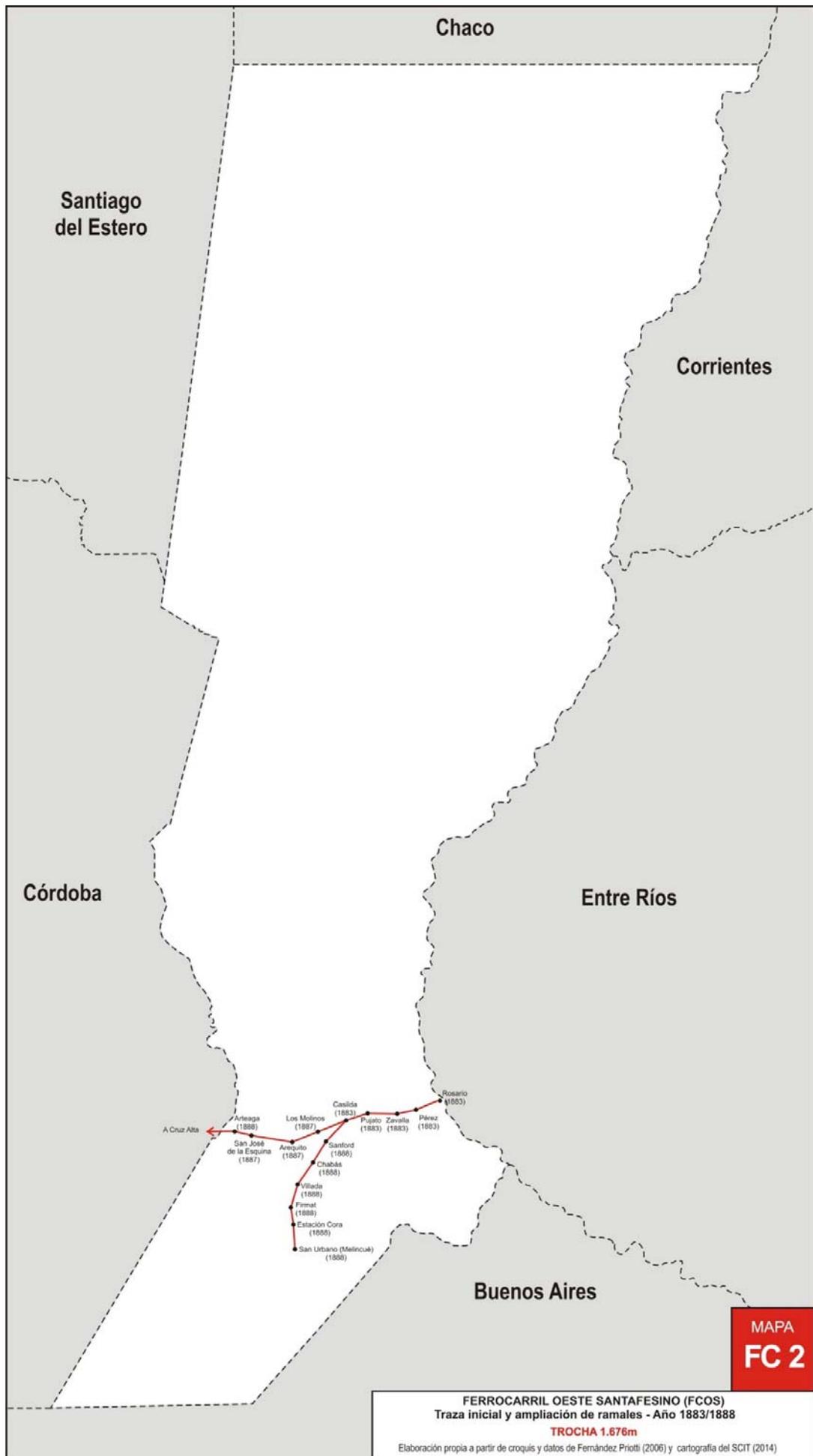
Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) y datos del índice del Departamento Topográfico, compilados por la Dirección de Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe

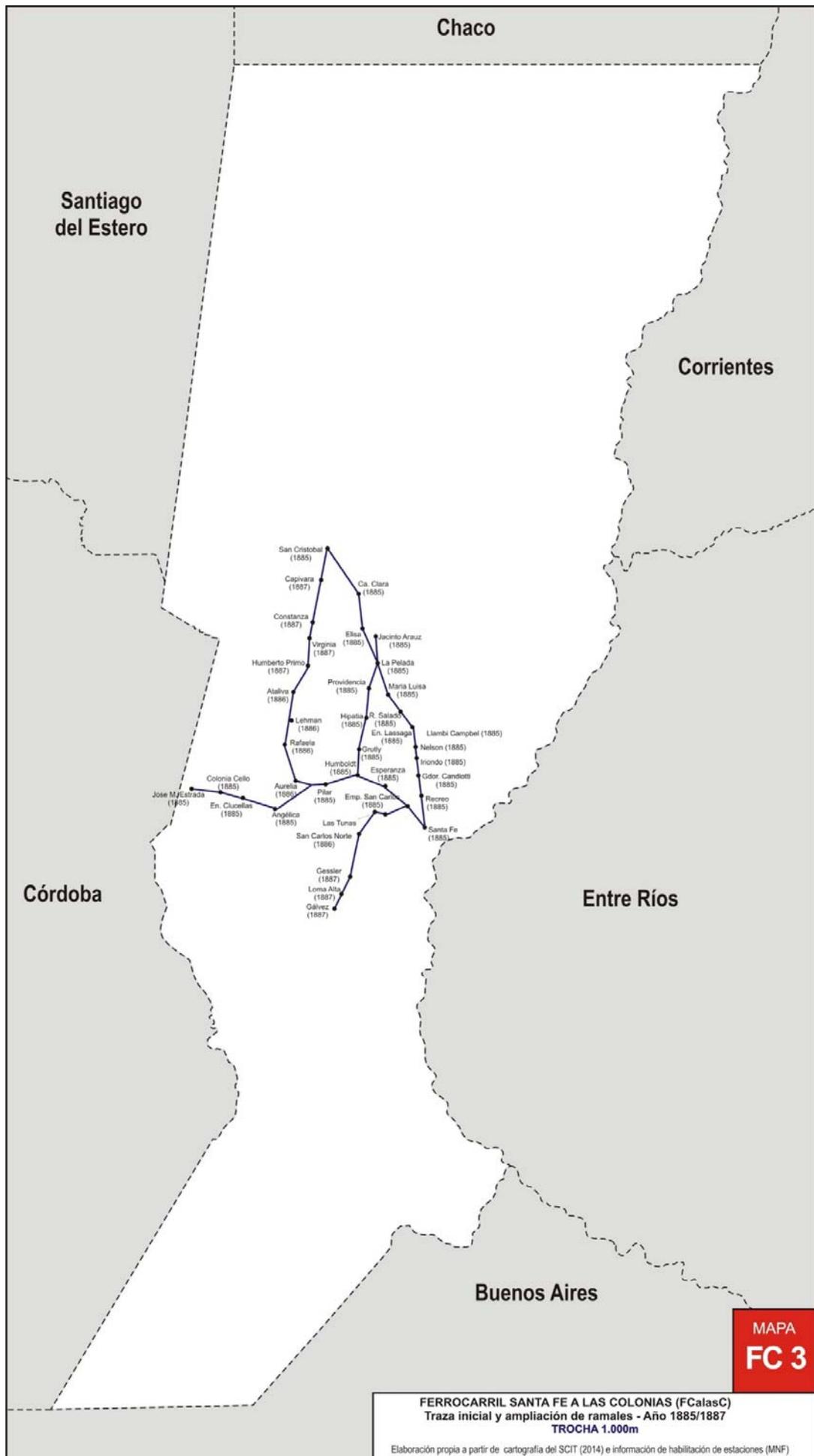


MAPA
FC 1

FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FCCA)
 Trazo inicial en territorio de la provincia de Santa Fe - Año 1863/1871
TROCHA 1.676m

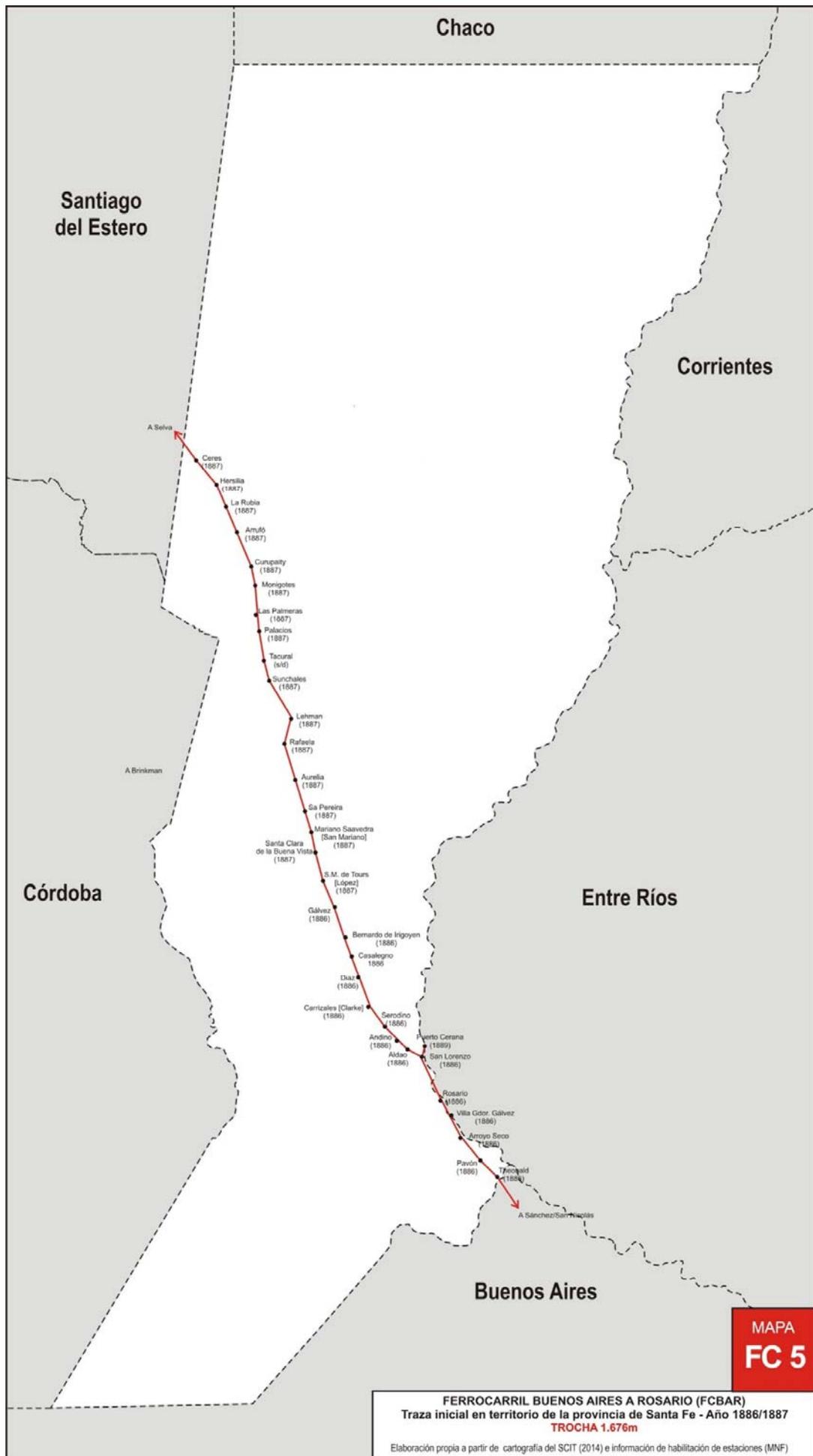
Elaboración propia a partir de croquis y datos de Fernández Priotti (2017) y cartografía del SCIT (2014)

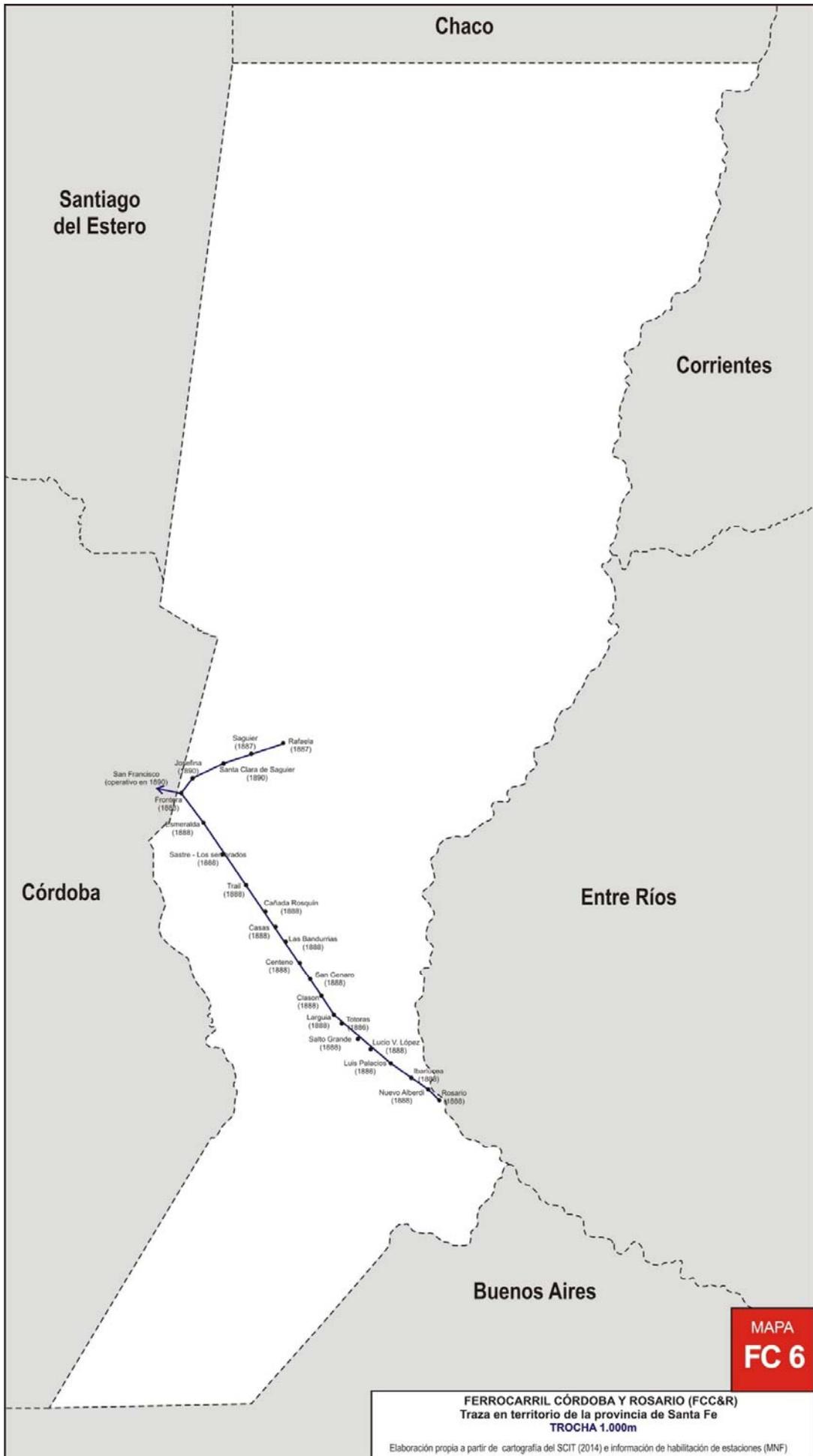


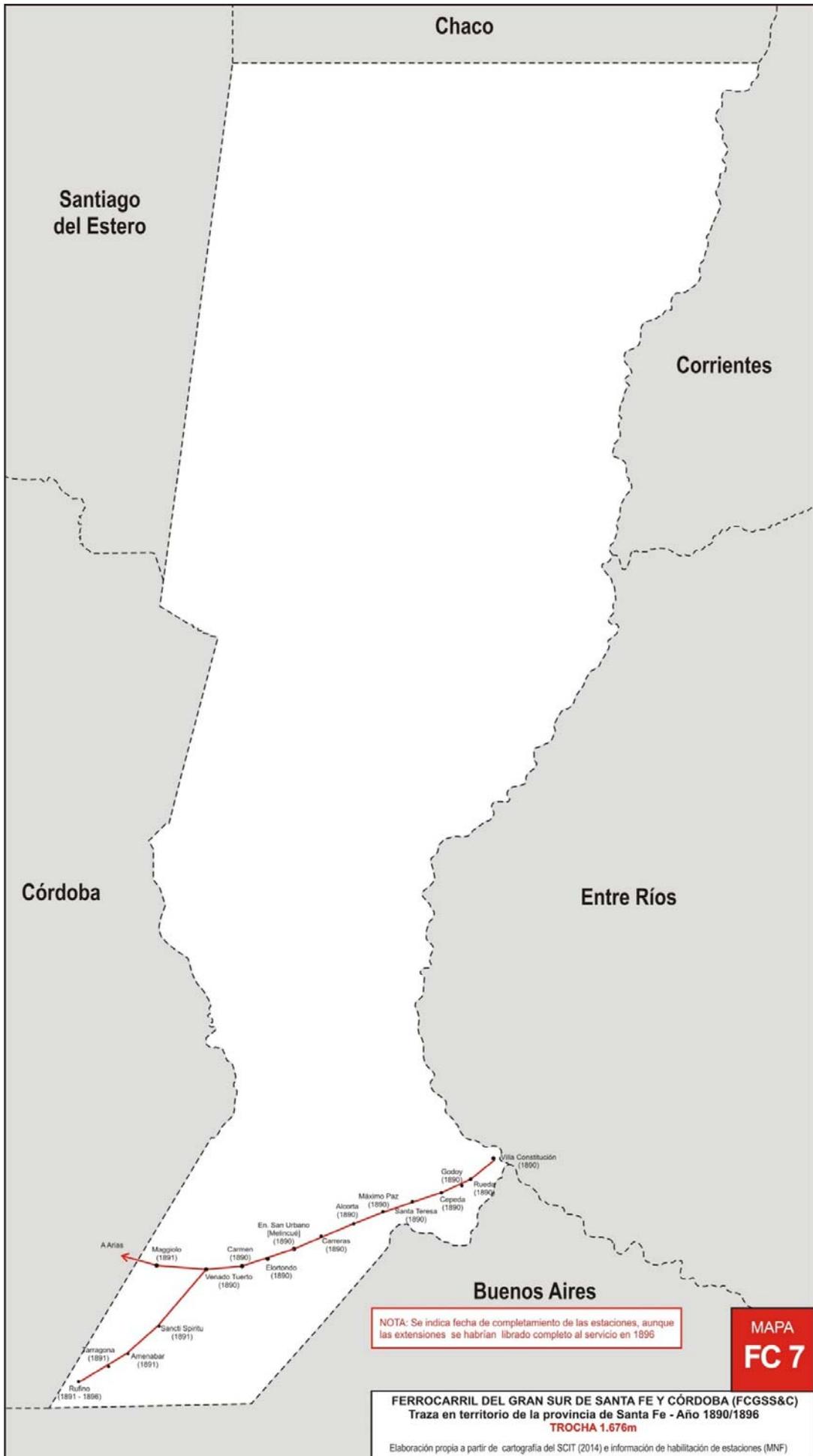


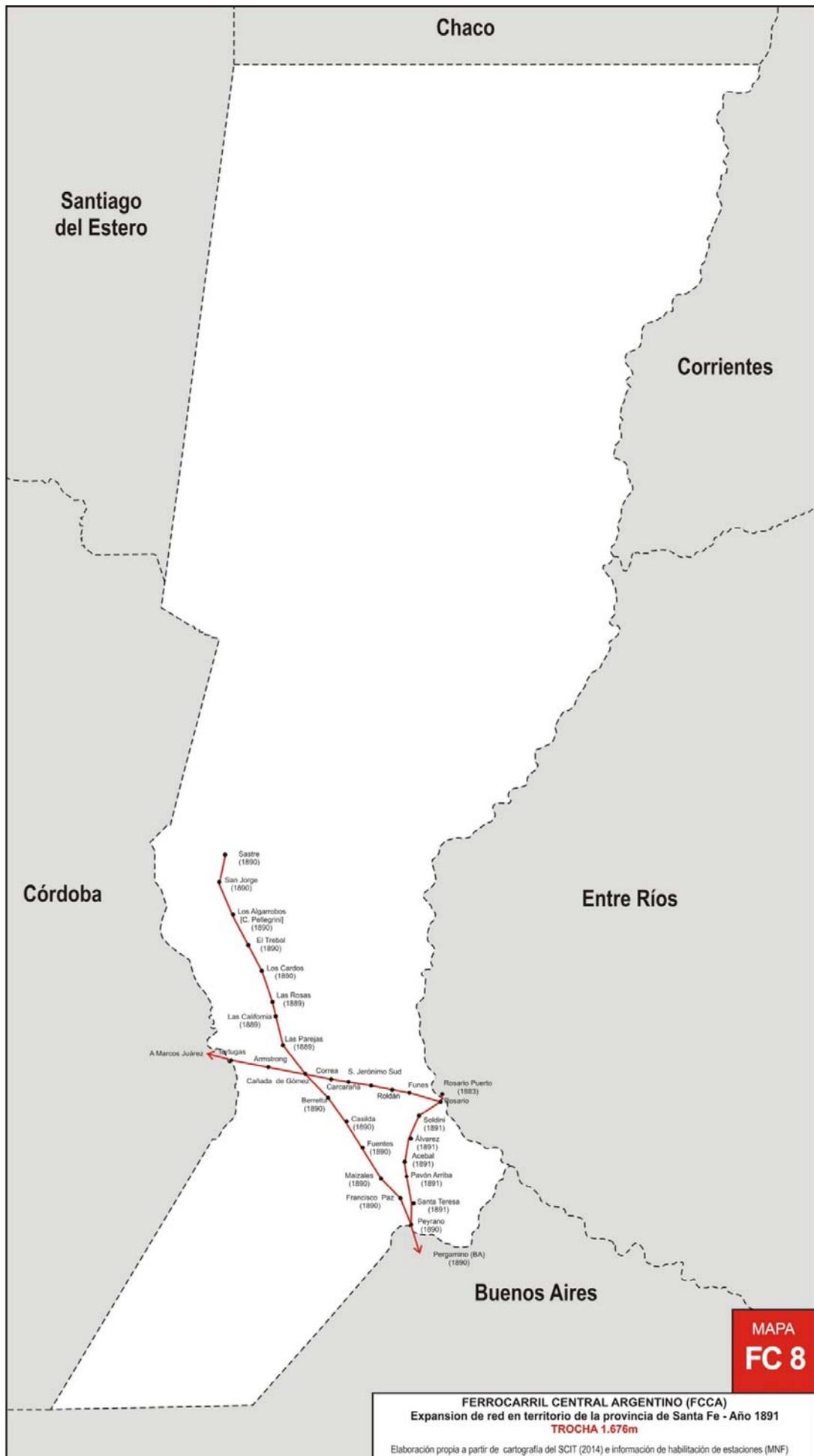
MAPA
FC 3

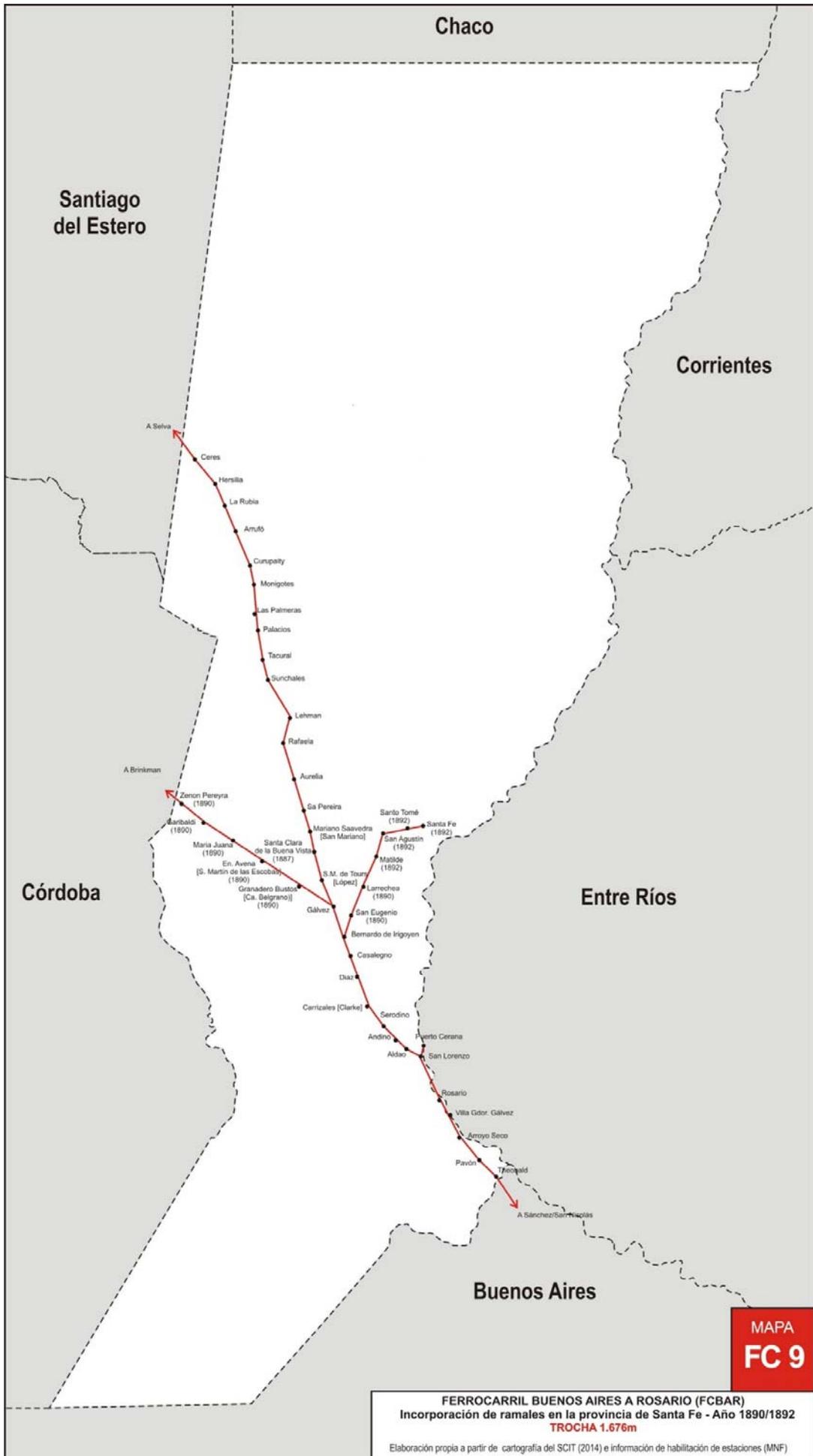
FERROCARRIL SANTA FE A LAS COLONIAS (FCalasc)
 Trazo inicial y ampliación de ramales - Año 1885/1887
 TROCHA 1.000m
 Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) e información de habilitación de estaciones (MNF)

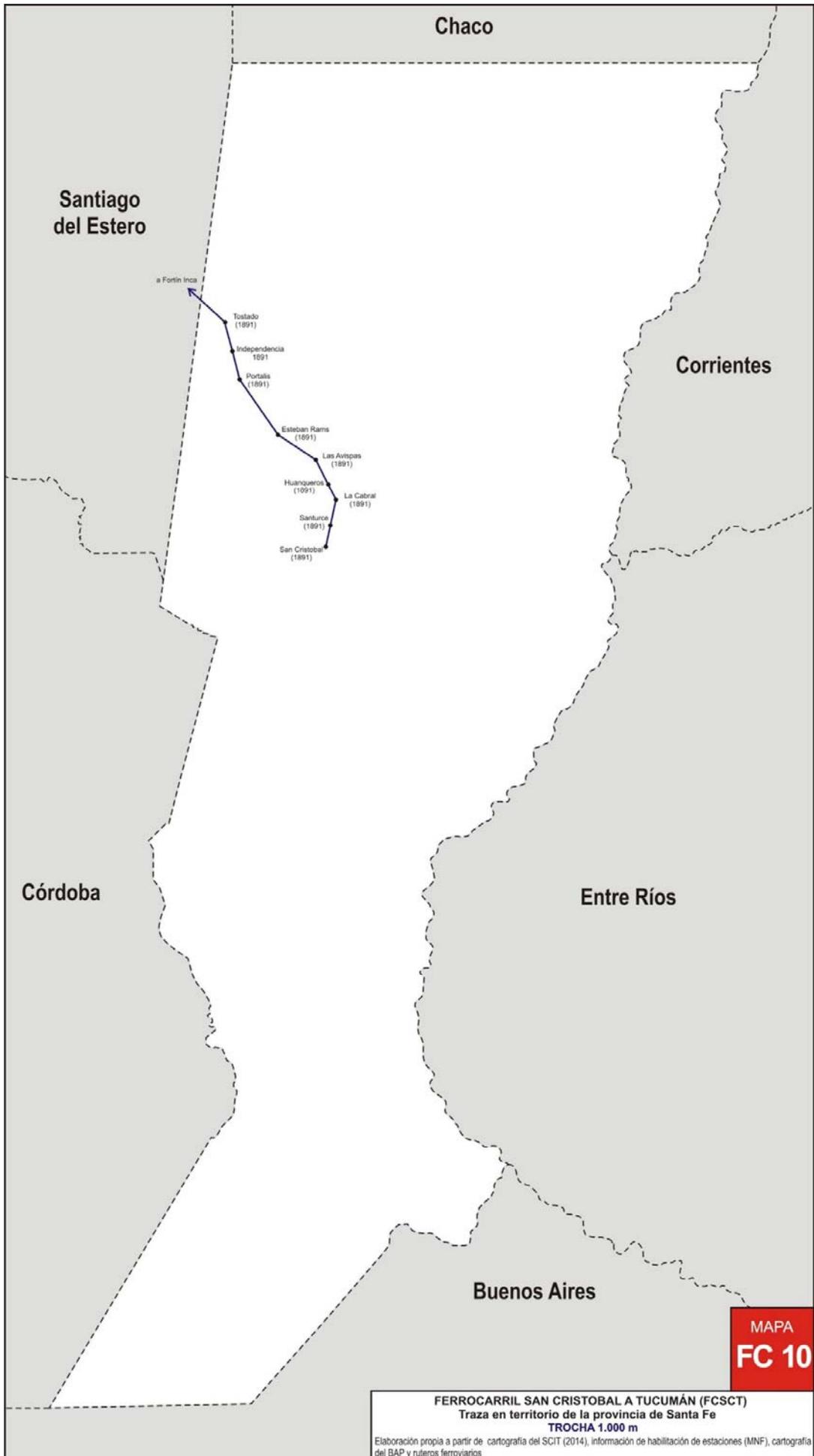


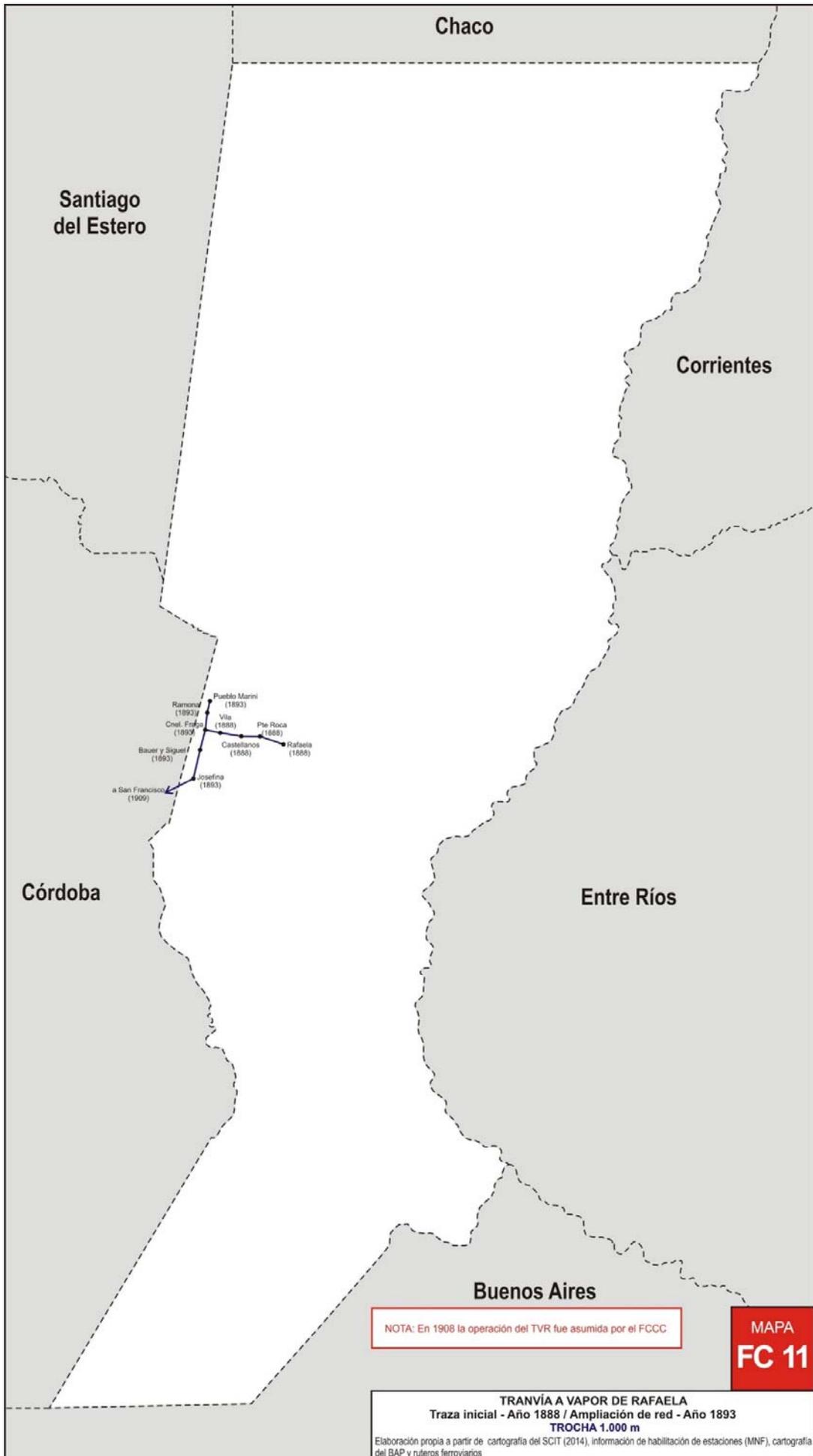


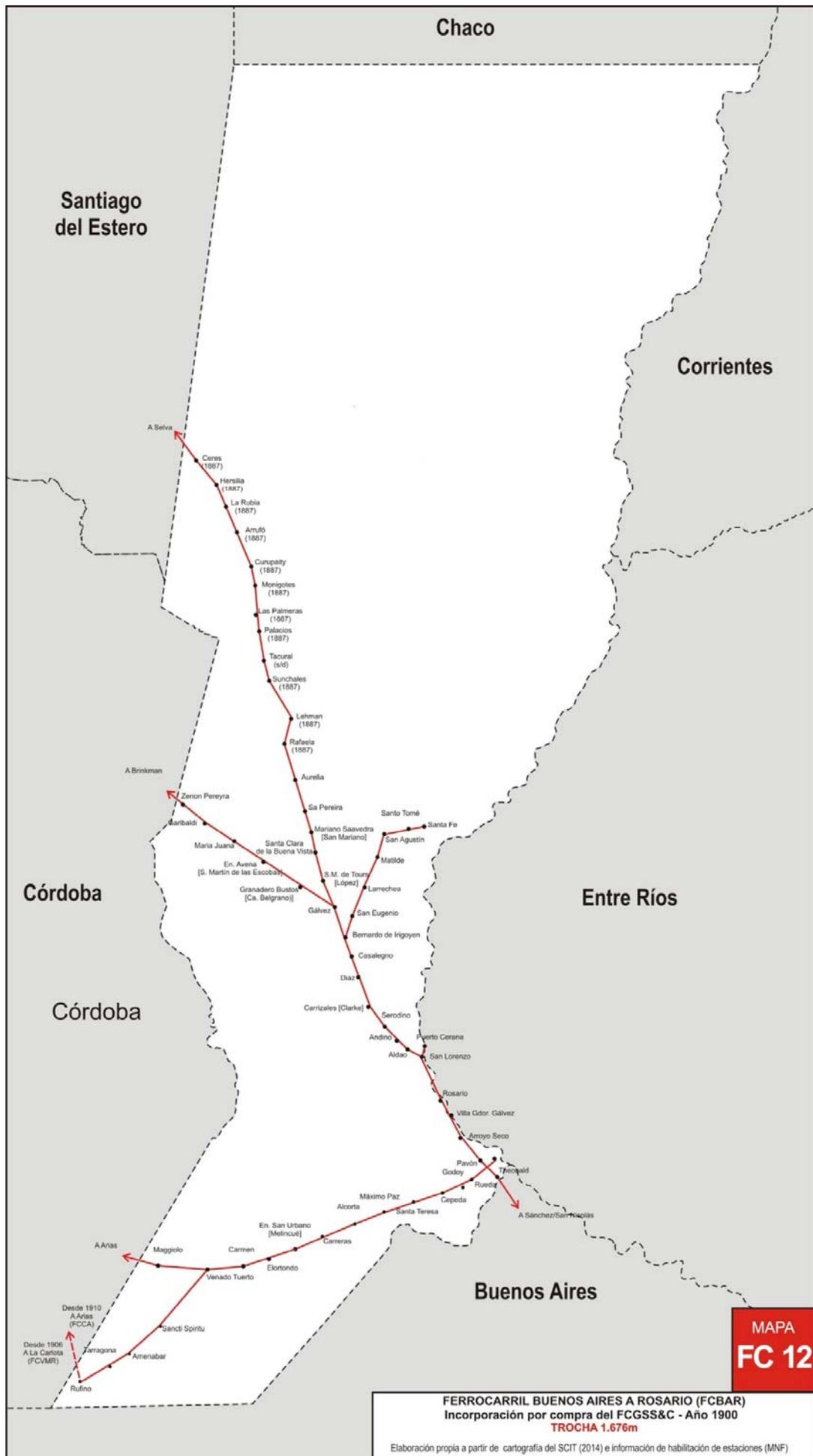


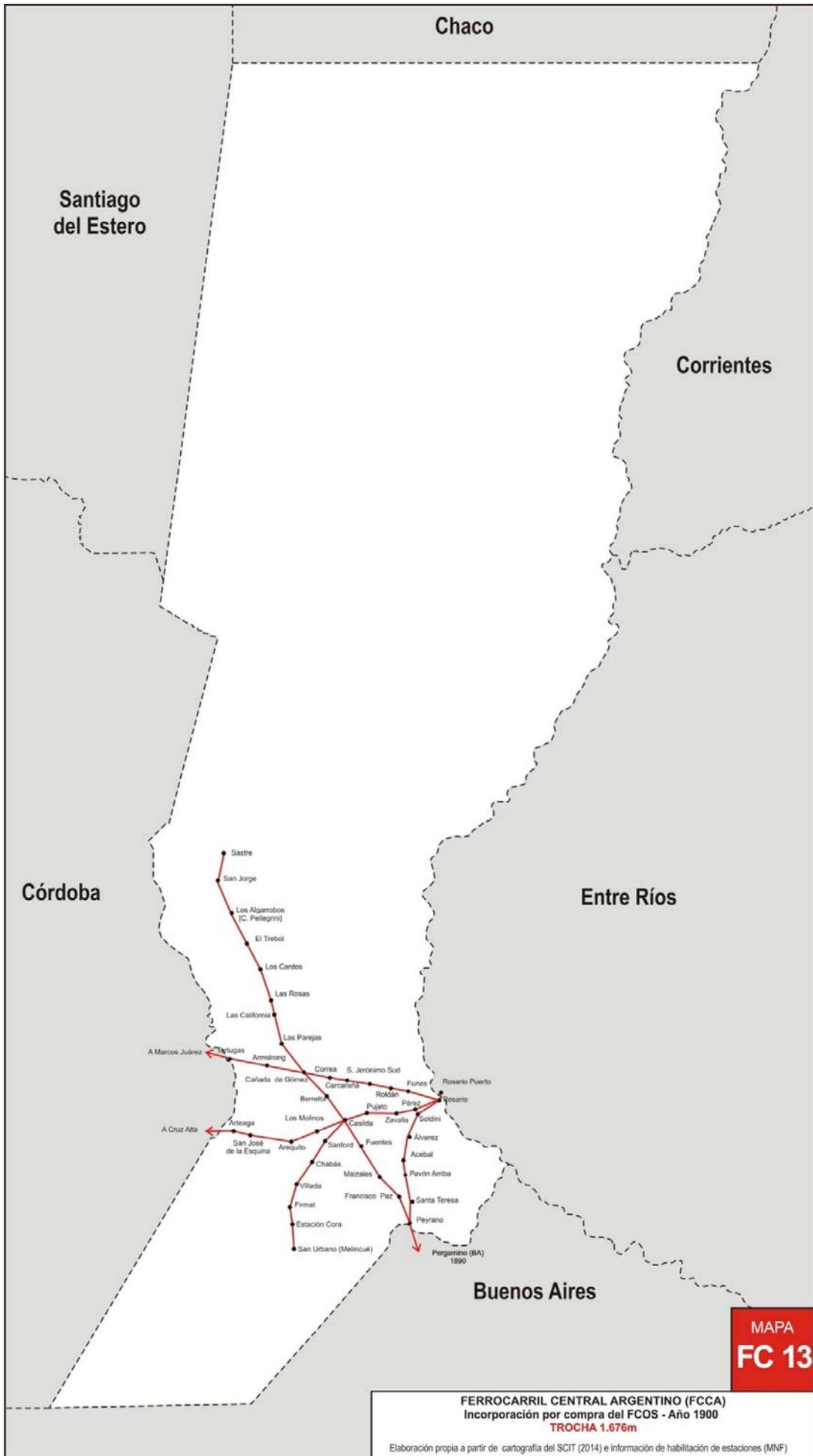


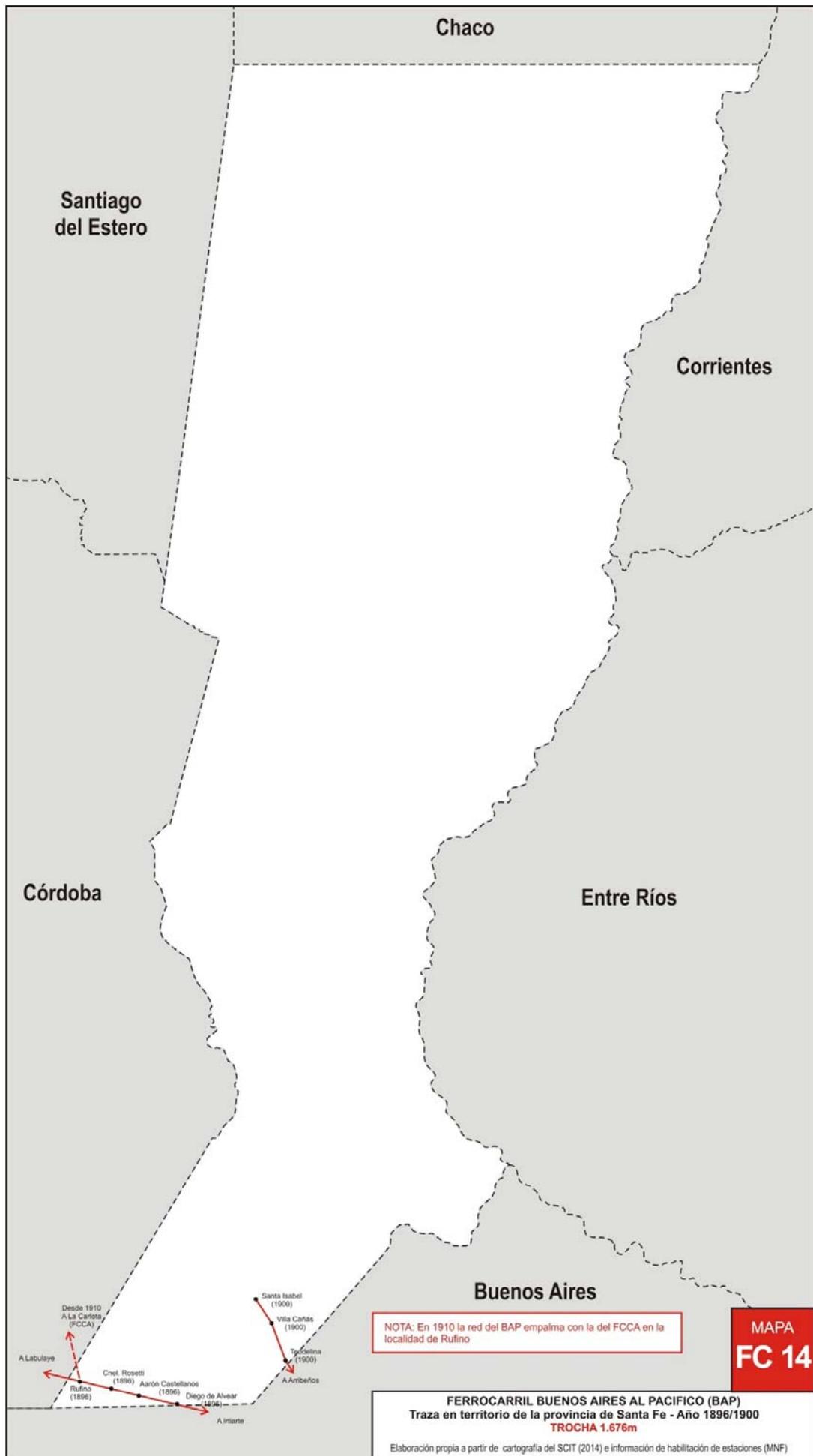












Chaco

Santiago del Estero

Corrientes

Córdoba

Entre Ríos

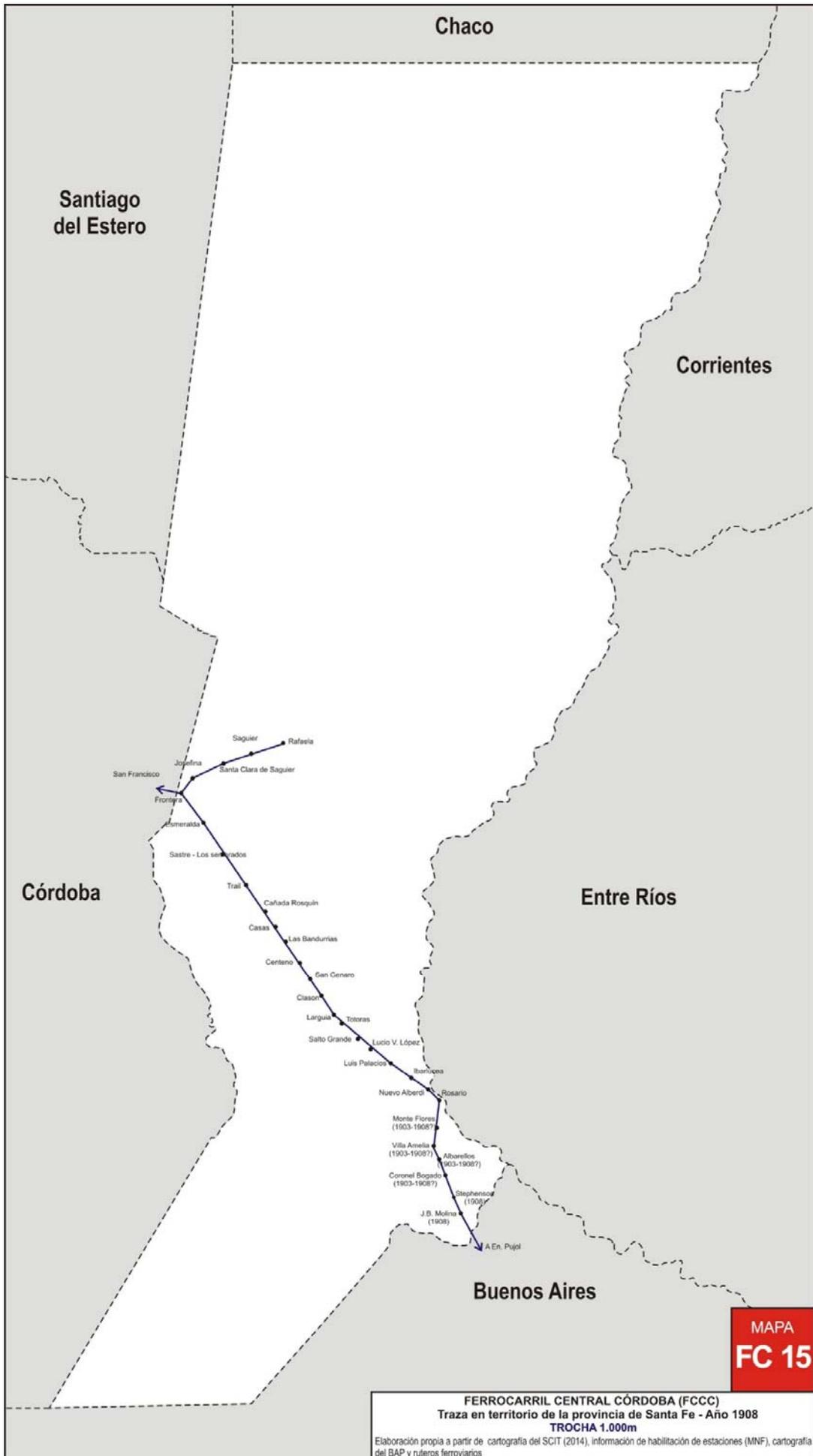
Buenos Aires

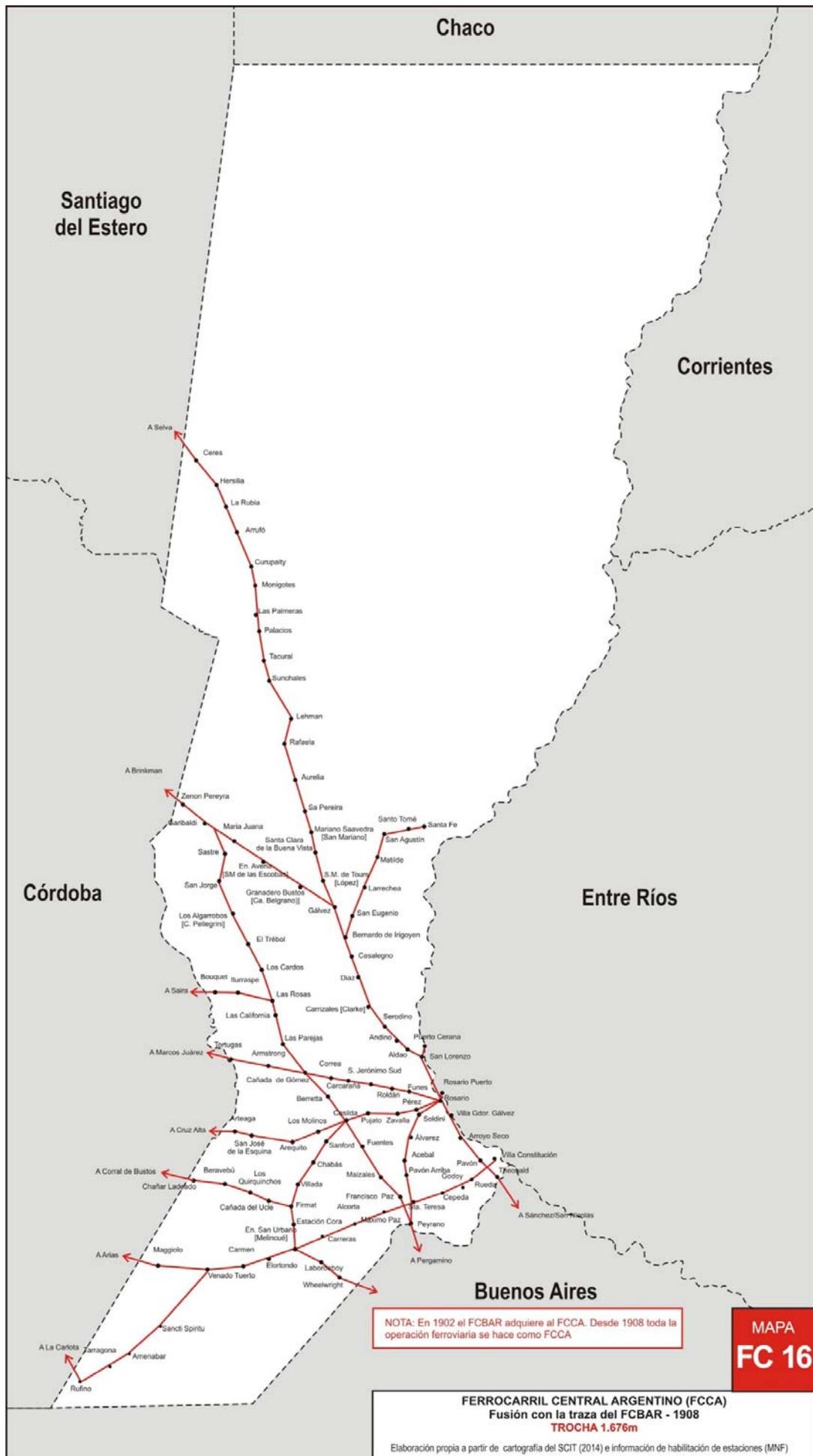
NOTA: En 1910 la red del BAP empalma con la del FCCA en la localidad de Rufino

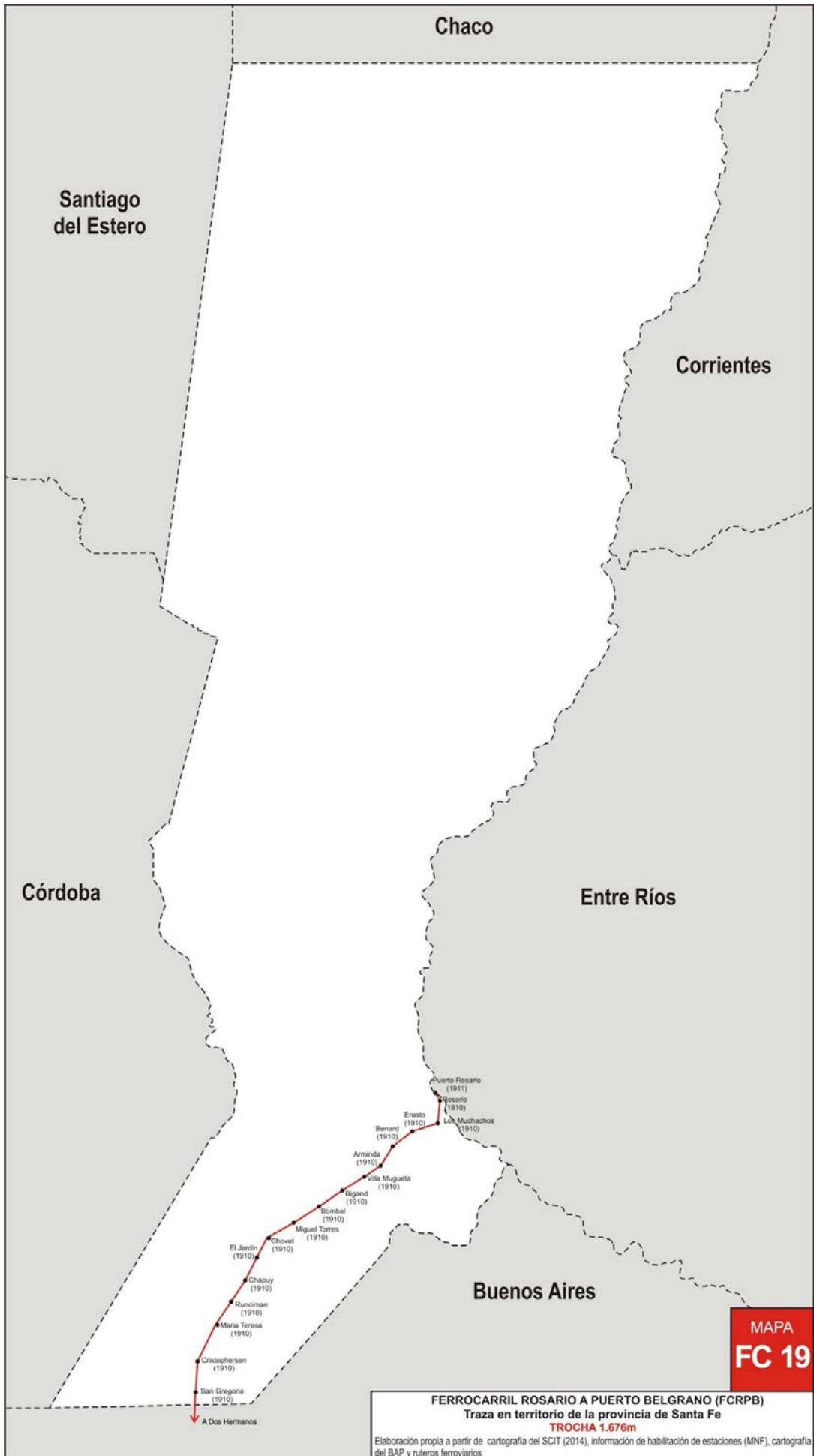
MAPA
FC 14

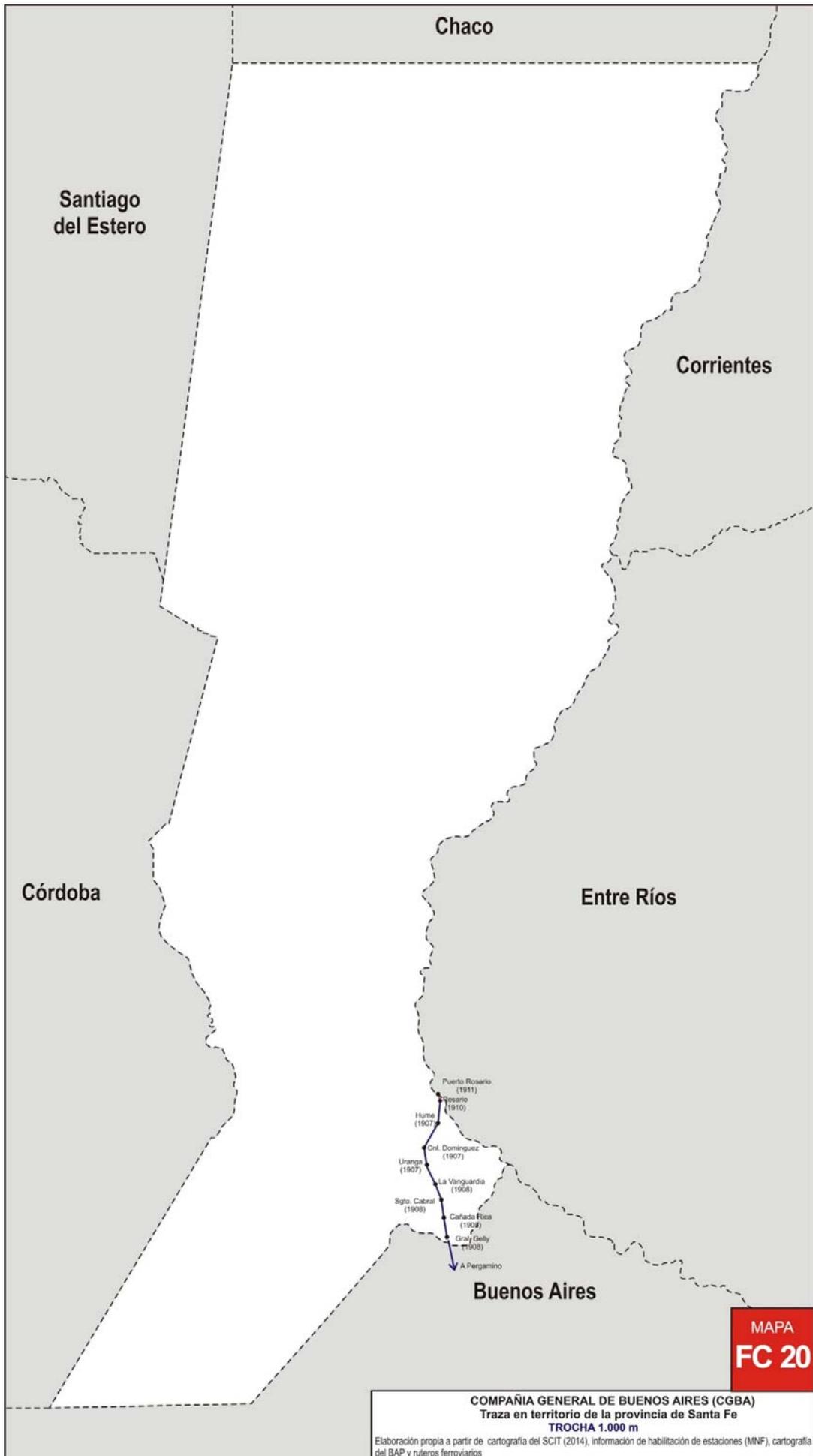
FERROCARRIL BUENOS AIRES AL PACIFICO (BAP)
Trazo en territorio de la provincia de Santa Fe - Año 1896/1900
TROCHA 1.676m

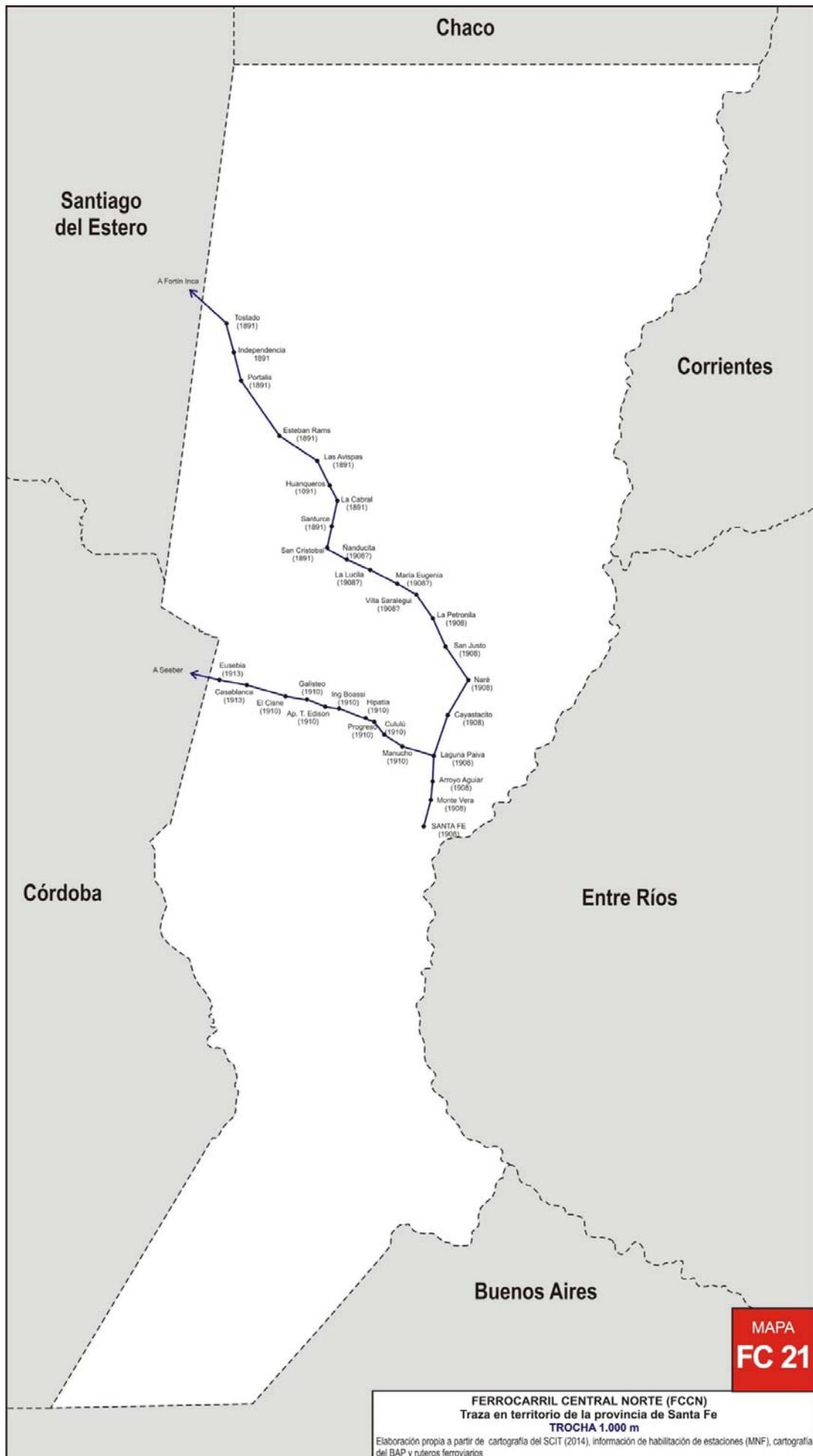
Elaboración propia a partir de cartografía del SCIT (2014) e información de habilitación de estaciones (MNF)

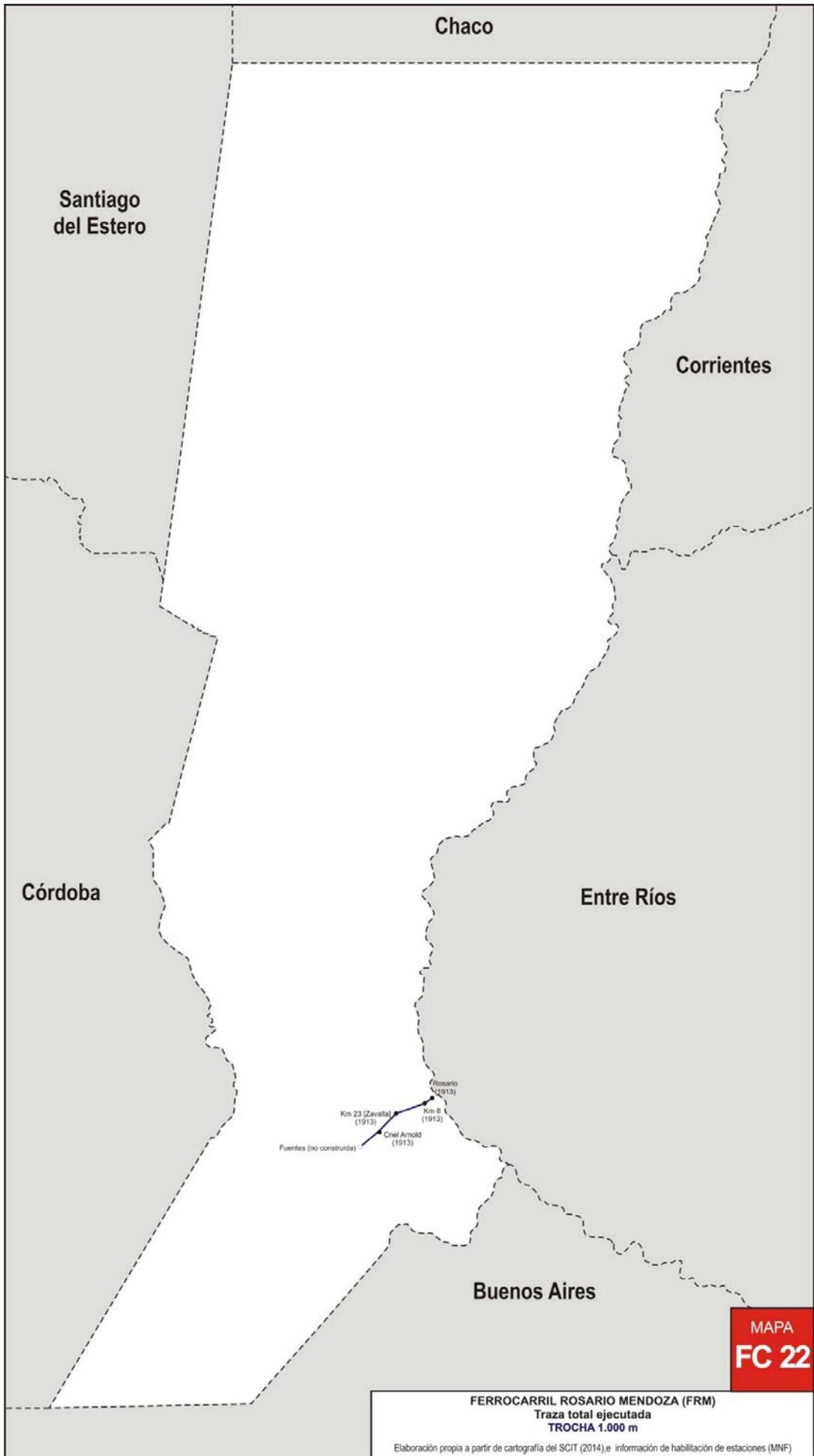


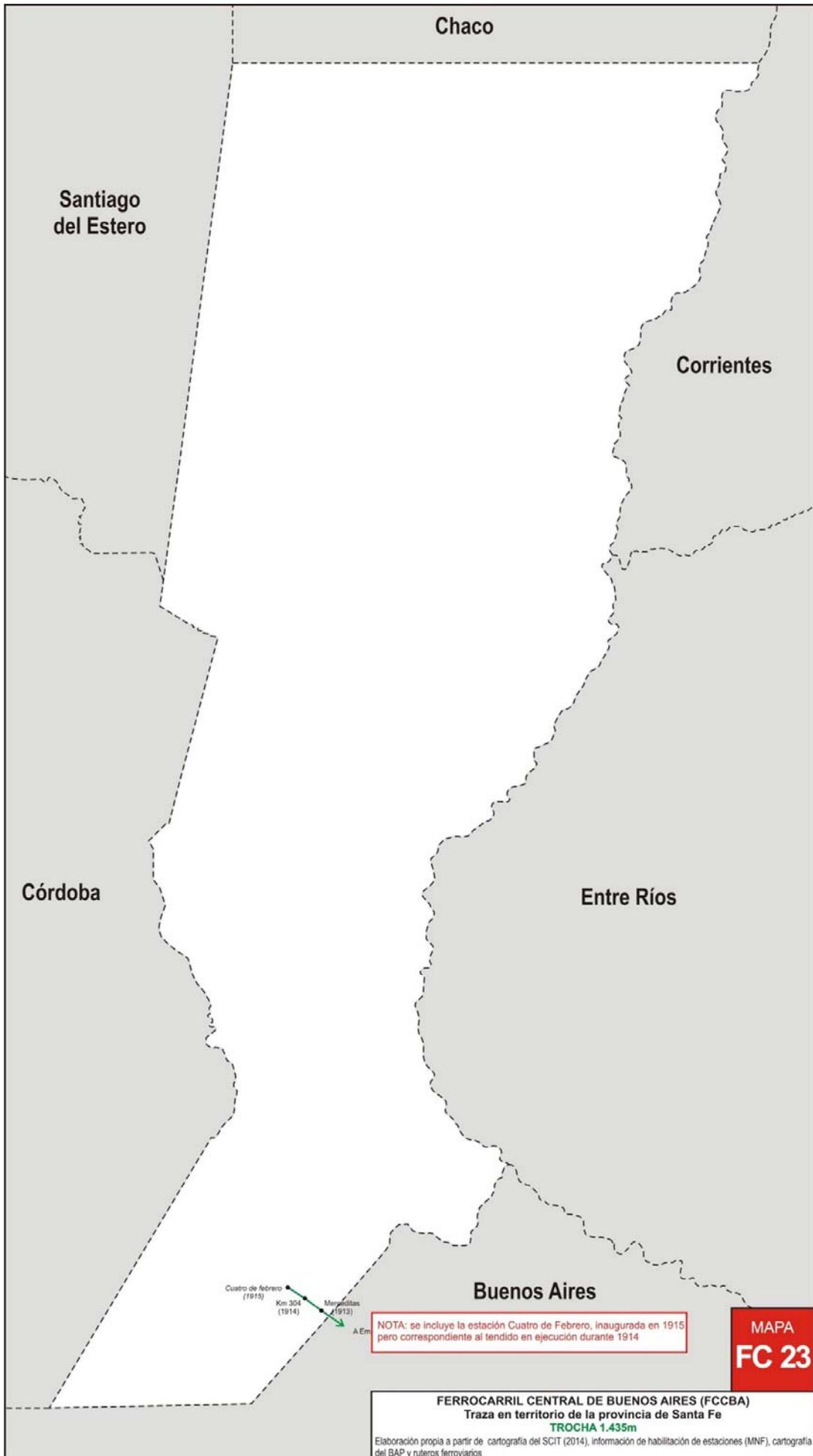


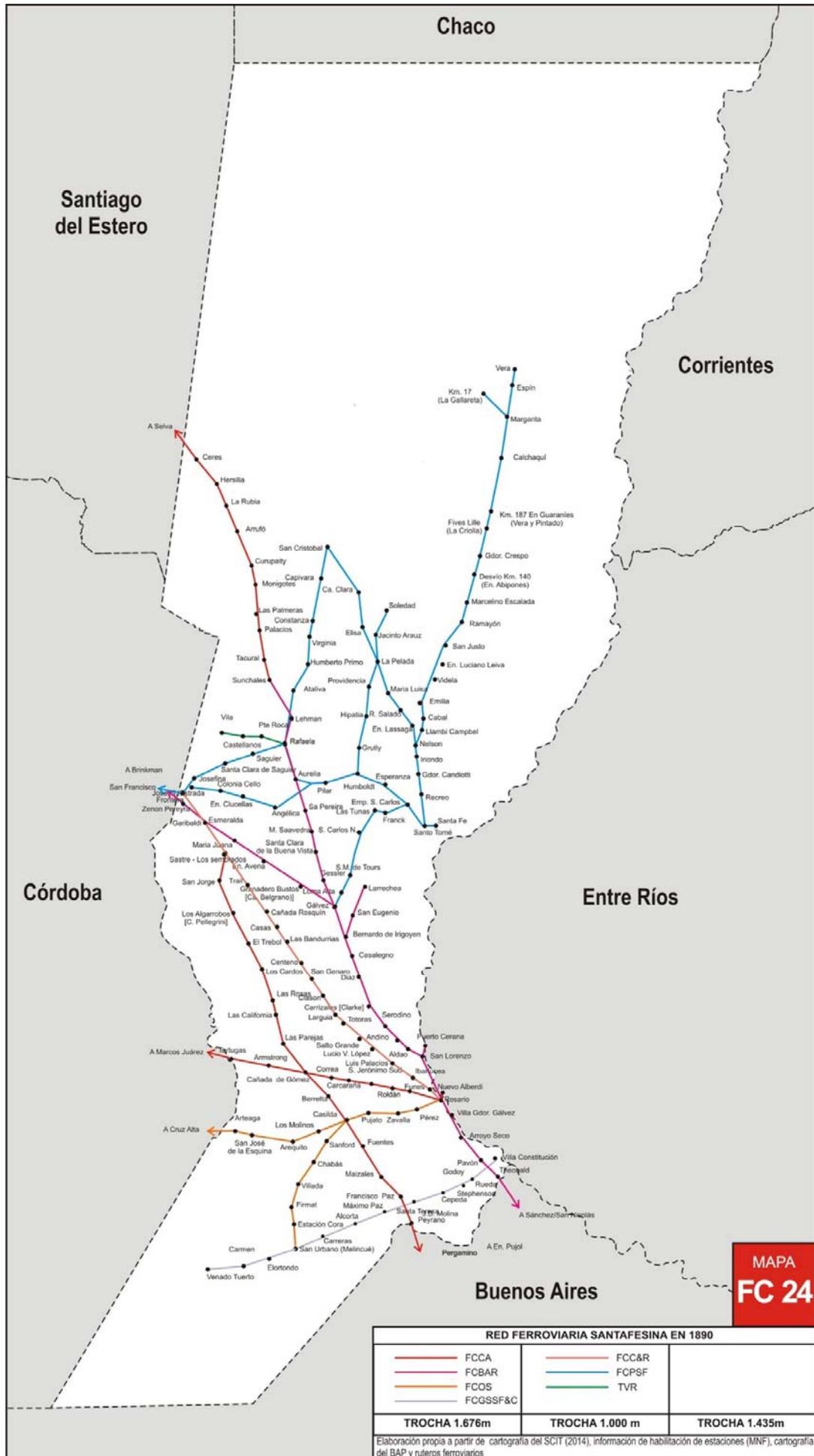


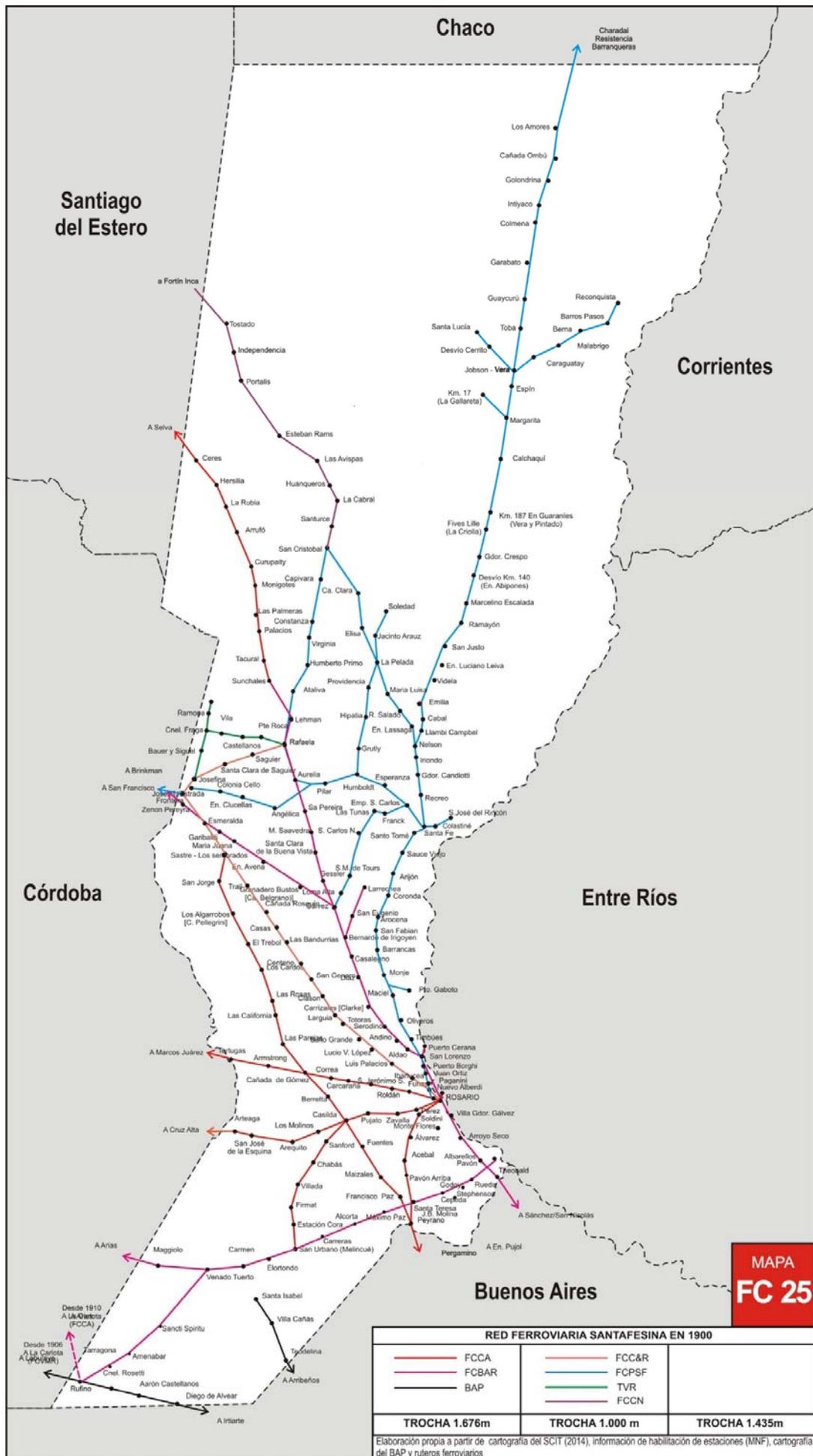


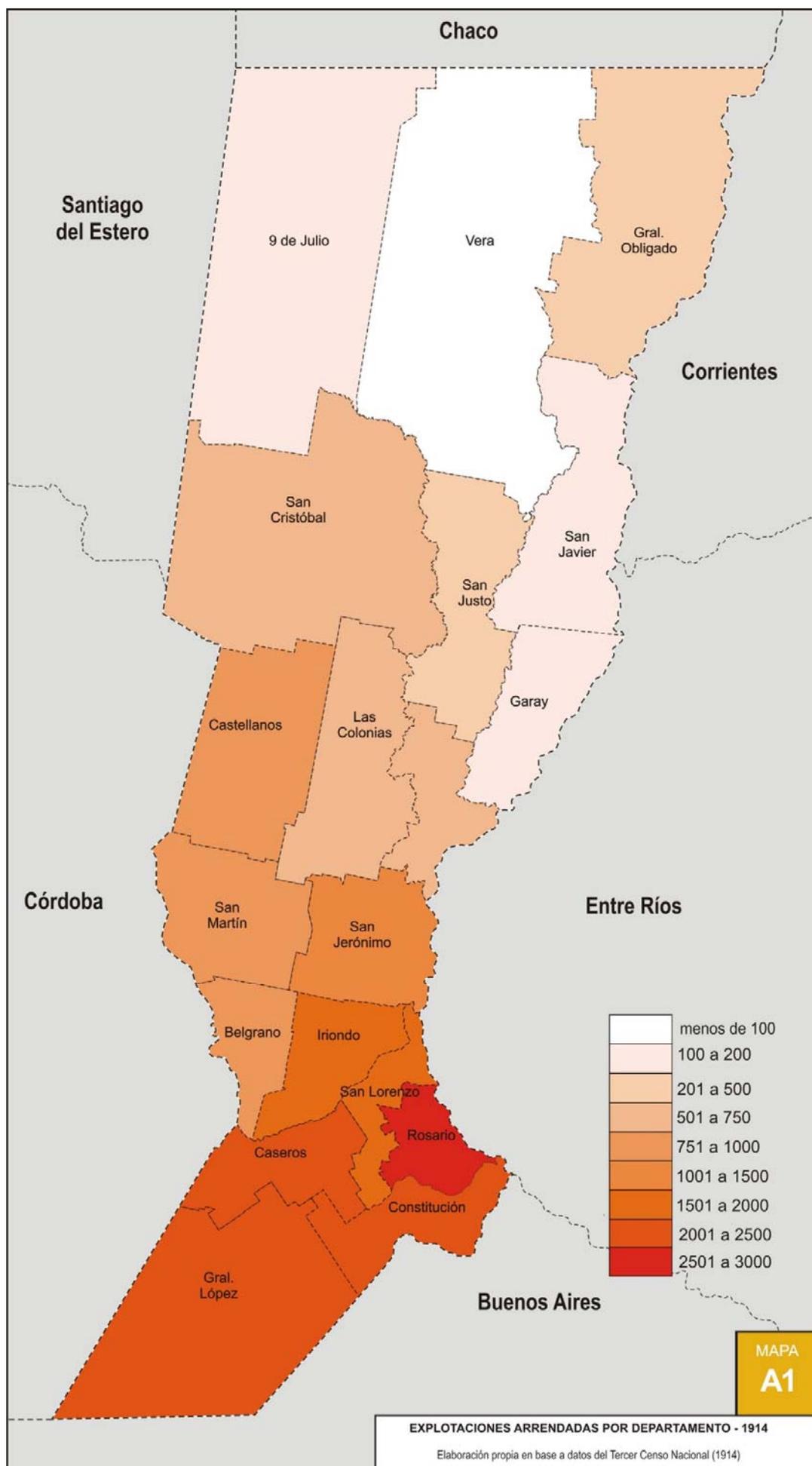












Anexo II
Listado alfabético de localidades
de la Provincia de Santa Fe

Listado alfabético de localidades de la Provincia de Santa Fe

Elaboración propia en base a datos de la dirección Provincial de Municipios y Comunas, información del censo 2010 y relevamiento de redes ferroviarias.

Se indican grisadas las localidades de fundación posterior al período estudiado en el presente trabajo

#	Localidad	Departamento	Pob. (2010)	Lat	Long	Fundación	FFCC
1	Aarón Castellanos	Gral López	309	-34,332	-62,373	1911	BAP
2	Acebal	Rosario	4814	-33,243	-60,836	1890	FCCA
3	Aguará Grande	San Cristobal	96	-30,117	-60,883	1935	
4	Albarellos	Rosario	324	-33,240	-60,636	1890	FCCC
5	Alcorta	Constitución	7603	-33,543	-61,123	1892	GFSS&C
6	Aldao	San Lorenzo	727	-32,700	-60,810	1894	FCBAR
7	Alejandra	San Javier	4161	-29,900	-59,833	1870	S/S
8	Alvarez	Rosario	6175	-33,130	-60,804	1890	FCCA
9	Alvear	Rosario	4451	-33,059	-60,617	1886	FCBAR
10	Ambrosetti	San Cristobal	1303	-30,0142	-61,575	1892	S/S
11	Amenábar	Gral López	1605	-34,1333	-62,400	1915	GFCSS&C
12	Angel Gallardo	La Capital	856	-31,555	-60,676	1980	S/S
13	Angélica	Castellanos	1574	-31,55	-61,550	1886	FCSF
14	Angeloni (Colonia)	San Justo	308	-30,856	-60,649	1883	S/S
15	Arequito	Caseros	6836	-33,150	-61,46	1891	FCOS
16	Arminda	Rosario	315	-33,260	-60,960	1910	FCRPB
17	Armstrong	Belgrano	11484	-32,780	-61,600	1882	FCCA
18	Arroyo Aguiar	La Capital	1478	-31,430	-60,664	1912	S/S
19	Arroyo Ceibal	Gral Obligado	1035	-28,724	-59,478	1955	FCSF
20	Arroyo Leyes	La Capital	3012	-31,572	-60,532	1990	S/S
21	Arroyo Seco	Rosario	21720	-33,15	-60,501	1888	FCBAR
22	Arrufó	San Cristobal	2190	-30,25	-61,750	1890	FCBAR
23	Arteaga	Caseros	3089	-33,080	-61,800	1881	S/S
24	Ataliva	Castellanos	2065	-30,980	-61,450	1884	FCSF
25	Aurelia	Castellanos	287	-31,421	-61,424	1881	FCBAR
26	Avellaneda	Gral Obligado	25995	-29,117	-59,658	1875	FCSF
27	Barrancas	San Jeronimo	5387	-32,230	-60,980	1905	FCSF
28	Bauer y Siguel	Castellanos	471	-31,260	-61,950	1882	TVR
29	Bella Italia	Castellanos	1347	-31,280	-61,410	1881	S/S
30	Beravebú	Caseros	2312	-33,330	-61,860	1901	FCCA
31	Berna	Gral Obligado	824	-29,270	-59,820	1888	S/S
32	Bernardo de Irigoyen	San Jeronimo	1768	-32,160	-61,160	1886	FCBAR
33	Berretta	Iriondo	281	-32,930	-61,260	1925	FCCA
34	Bigand	Caseros	5258	-33,370	-61,180	1909	FCRPB
35	Bombal	Constitucion	3376	-33,459	-61,319	1919	FCRPB
36	Bouquet	Belgrano	1462	-34,420	-61,889	1910	FCCA
37	Bustanza	Iriondo	1532	-32,738	-61,289	1879	S/S
38	Cafferata	Gral López	1545	-33,430	-62,080	1889	S/S
39	Calchaquí	Vera	11,021	-29,88	-60,28	1889	FCSF
40	Campo Andino	La Capital	502	-31,249	-60,529	1892	S/S
41	Campo Piaggio	San Jerónimo	86	-31,960	-61,320	1892	S/S
42	Cañada de Gómez	Iriondo	29824	-32,81	-61,39	1866	FCCA
43	Cañada del Ucle	Gral López	941	-33,40	-61,60	1902	FCCA
44	Cañada Ombú	Vera	634	-28,310	-59,983	1899	FCSF
45	Cañada Rica	Constitución	711	-33,516	-60,610	1908	CGFCPBA
46	Cañada Rosquin	San Martín	5366	-32,050	-61,600	1891	FCCC
47	Capitán Bermúdez	San Lorenzo	29425	-32,826	-60,715	1889	FCSF
48	Capivara	San Cristobal	384	-30,460	-61,272	1889	S/S
49	Carcaraña	San Lorenzo	16432	-32,850	-61,150	1870	FCCA
50	Carmen	General López	1886	-33,730	-61,76	1884	FC
51	Carmen del sauce	General López	1886	-33,730	-61,76	1884	FC
52	Carlos Pellegrini (Los Algarrobos)	San Martín	5311	-32,050	-61,80	1890	FCCA
53	Carreras	Gral López	1972	-33,590	-61,300	1889	GFCSS&C
54	Carrizales (Clarke)	Iriondo	1241	-32,500	-61,030	1886	FCBAR
55	Casalegno	La Capital	270	-32,260	-61,120	1908	FCBAR
56	Casilda	Caseros	35058	-33,050	-61,160	1873	FCOS/FCCA
57	Castelar (colonia)	San Martín	887	-31,580	-62,060	1890	S/S
58	Castellanos	Castellanos	340	-31,200	-61,720	1895	BAP
59	Cayastá	Garay	4450	-31,200	-60,160	1867	S/S
60	Centeno	San Jeronimo	3116	-32,300	-61,410	1890	FCCC
61	Cepeda	Constitución	440	-33,330	-60,550	1904	GFCSS&C
62	Ceres	San Cristobal	15291	-29,860	-61,950	1892	FCBAR
63	Chabás	Caseros	7180	-33,250	-61,360	1883	FCOS
64	Chañar Ladeado	Caseros	5639	-33,300	-62,050	1890	S/S

65	Chapuy	Gral López	671	-33,800	-61,750	1910	F CRPB
66	Christophersen	Gral López	731	-34,180	-62,020	1893	F CRPB
67	Clason	Iriondo	1127	-32,460	-61,290	1892	F CCC
68	Clucellas (Plaza Clucellas)	Castellanos	1647	-31,453	-61,706	1882	S/S
69	Colonia Aldao (Casablanca)	Castellanos	1892	-30,970	-61,740	1885	F CCN
70	Colonia Ana	San Cristobal	307	-30,140	-61,910	1892	S/S
71	Colonia Belgrano	San Martín	1284	-31,910	-61,400	1883	F C BAR
72	Colonia Bicha	Castellanos	347	-30,850	-61,840	1894	S/S
73	Colonia Bigand	Castellanos	208	-30,930	-61,800	1912	S/S
74	Colonia Bossi	San Cristobal	475	-30,660	-61,780	1892	S/S
75	Colonia Cello	Castellanos	323	-31,430	-61,840	1884	F C SF
76	Colonia Cavour	Las Colonias	329	-31,330	-61,010	1869	S/S
77	Colonia Dolores	San Justo	557	-30,380	-60,310	1887	S/S
78	Colonia Dos Rosas y la Legua	San Cristobal	402	-30,580	-61,970	1892	S/S
79	Colonia Durán	San Javier	855	-29,550	-59,920	1878	S/S
80	Colonia Esther	San Justo	90	-31,040	-60,640	1889	S/S
81	Colonia Fidela	Castellanos	192	-31,200	-61,770	1889	S/S
82	Colonia Iturraspe	Castellanos	23	-31,110	-62,190	1883	S/S
83	Colonia Clara	San Cristobal	187	-30,530	-61,030	1888	F C SF
84	Colonia Mascías	Garay	1321	-30,880	-60,035	1924	S/S
85	Colonia Margarita	Castellanos	438	-31,680	-61,640	1884	S/S
86	Colonia Maua	Castellanos	77	-30,760	-61,260	1885	S/S
87	Colonia Raquel	Castellanos	530	-30,830	-61,480	1885	S/S
88	Colonia Rosa	San Cristobal	1125	-30,300	-61,980	1893	S/S
89	Colonia Teresa	San Javier	s/d	-30,252	-59,970	2013	S/S
90	Constanza	San Cristobal	275	-30,661	-61,319	1886	S/S
91	Coronda	San Jerónimo	18115	-31,974	-60,916	1664	F C SF
92	Coronel Arnold	San Lorenzo	935	-33,104	-60,965	1914	F C RM
93	Coronel Bogado	Rosario	2267	-33,315	-60,602	1907	F CCC
94	Coronel Fraga	Castellanos	458	-31,174	-61,917	1886	T VR
95	Coronel Dominguez	Rosario	1091	-33,180	-60,720	1910	F C C G BA
96	Correa	Iriondo	6020	-32,846	-61,254	1875	F C CA
97	Crispi	San Martín	591	-31,739	-62,037	1892	S/S
98	Cululú	Las Colonias	368	-31,206	-60,929	1866	F C CN
99	Curupaity	San Cristobal	555	-30,396	-61,653	1890	F C BAR
100	Desvío Arijón	San Jerónimo	2743	-31,870	-60,888	1929	F C SF
101	Díaz	San Jerónimo	1886	-32,370	-61,086	1886	F C BAR
102	Diego de Alvear	General López	1999	-34,372	-62,128	1886	F C BAR
103	Egusquiza	Castellanos	526	-31,095	-61,627	1884	S/S
104	El Rabón	General Obligado	1896	-28,227	-59,263	1881	S/S
105	El Sombrerito	General Obligado	1168	-28,655	-59,426	1880	F C SF
106	El Toba (Toba)	Vera	1020	-29,268	-60,171	1892	F C SF
107	El Trébol	San Martín	11523	-32,198	-61,701	1890	F C CA
108	Elisa	Las Colonias	1721	-30,694	-61,048	1892	F C SF
109	Elortondo	General López	6064	-33,700	-61,610	1888	G S S F & C
110	Emilia	La Capital	1015	-31,050	-60,740	1870	F C SF
111	Empalme Villa Constitución	Constitución	6140	-33,260	-60,380	1890	F C BAR / G C S S F
112	Esmeralda	Castellanos	846	-31,610	-61,910	1889	F CCC
113	Esperanza	Las Colonias	42082	-31,410	-60,930	1853	F C SF
114	Estación Clucellas	Castellanos	915	-31,522	-61,720	1888	F C P S F
115	Esteban Rams	9 de Julio	311	-29,770	-61,480	1867	F C CN
116	Eusebia y Carolina	Castellanos	1061	-30,950	-61,850	1899	F C CN
117	Eustolia	Castellanos	153	-31,570	-61,780	1888	S/S
118	Felicia	Las Colonias	2294	-31,250	-61,210	1877	S/S
119	Fidela	Castellanos	192	-31,200	-61,770	1889	S/S
120	Fighiera	Rosario	5029	-33,200	-60,460	1886	F C BAR
121	Firmat	General López	19917	-33,450	-61,480	1888	F C OS
122	Florencia	General Obligado	7868	-28,040	-59,250	1883	S/S
123	Fortín Olmos	Vera	3316	-28,780	-60,680	1872	S/S
124	Franck	Las Colonias	5505	-31,580	-60,930	1870	F C SF
125	Fray Luis Beltrán	San Lorenzo	15389	-32,780	-60,720	1892	F C SF
126	Frontera	Castellanos	10723	-31,420	-62,040	1891	F C C y R
127	Fuentes	San Lorenzo	3521	-33,160	-61,080	1888	F CCC
128	Funes	Rosario	23520	-32,910	-60,810	1875	F C CA
129	Galisteo	Castellanos	312	-31,030	-61,360	1920	S/S
130	Gálvez	San Jerónimo	19309	-32,030	-61,210	1883	F C S F / F C BAR
131	Garabato	Vera	1882	-28,930	-60,150	1914	F C SF
132	Garibaldi	Castellanos	404	-31,650	-61,810	1886	F C BAR
133	Gato Colorado	9 de Julio	1412	-28,150	-61,210	1890	S/S
134	General Gelly	Constitución	702	-33,500	-60,490	1908	C G P BA
135	General Lagos	Rosario	4112	-33,111	-60,654	1888	F C BAR

136	Gessler	San Jerónimo	1000	-31,870	-61,120	1872	FCSF
137	Gobernador Candiotti (Candiotti)	La Capital	1045	-31,400	-60,750	1903	FCSF
138	Gobernador Crespo	San Justo	5564	-30,380	-60,410	1880	FCSF
139	Gödeken	Caseros	1743	-33,400	-61,844	1888	S/S
140	Godoy	Constitución	1386	-33,360	-60,500	1886	GSSF&C
141	Golondrina	Vera	883	-28,550	-60,050	1892	FCSF
142	Granadero Baigorria	Rosario	37333	-32,510	-60,420	1889	FCBAR
143	Gregoria Perez de Denis	9 de Julio	2039	-28,228	-61,528	1949	
144	Grutly	Las Colonias	932	-31,260	-61,070	1869	FCSF
145	Guadalupe Norte	General Obligado	1257	-28,940	-59,560	1907	S/S
146	Helvecia	Garay	7994	-31,100	-60,080	1864	S/S
147	Hersilia	San Cristobal	3165	-30,010	-61,840	1892	FCBAR
148	Hipatia	Las Colonias	548	-31,120	-61,030	1887	FCSF
149	Huanqueros	San Cristobal	903	-30,010	-61,210	1891	FCSF
150	Hugentobler	Castellanos	180	-30,910	-61,800	1892	S/S
151	Hughes	General López	4769			1915	FCCA
152	Humberto Primo	Castellanos	5184	-30,860	-61,340	1901	FCSF
153	Humboldt	Las Colonias	4783	-31,400	-61,080	1868	FCSF
154	Ibarlucea	Rosario	4402	-32,850	-60,800	1903	FCC
155	Ingeniero Chanourdie	General Obligado	1072	-28,750	-59,583	SFC	FCSF
156	Intiyaco	Vera	1690	-28,650	-60,083	1892	FCSF
157	Josefina	Castellanos	2818	-31,400	-61,980	1886	TVR
158	Juan de Garay	9 de julio	63	-26,680	-61,600	1914	S/S
159	Juan Bernabé Molina	Constitución	1382	-33,480	-60,500	1908	FCC
160	La Brava (colonia)	San Javier	590	-30,460	-60,160	1888	S/S
161	La Cabral	San Cristóbal	249	-30,080	-61,160	1927	FCCN
162	La California	Belgrano		-32,550	-61,550	1911	FCCA
163	La Camila	San Justo	171	-30,060	-60,480	1928	S/S
164	La Chispa	General López	434	-33,550	-61,980	1911	FCCA
165	La Criolla	San Justo	2318	-30,230	-60,370	1927	S/S
166	La Gallareta	Vera	2902	-29,560	-60,380	1925	FCSF
167	La Lucila	San Cristobal	305	-30,410	-61,010	1908	FCCN
168	La Pelada	Las Colonias	1377	-30,860	-60,980	1892	FCSF
169	La Penca (Penca y Caraguatá)	San Justo	506	-29,400	-60,130	1923	S/S
170	La Rubia	San Cristobal	466	-30,110	-60,780	1890	FCBAR
171	La Sarita	General Obligado	1729	-29,150	-59,850	1893	S/S
172	La Vanguardia	Constitución	420	-33,350	-60,650	1910	CGPBA
173	Labordeboy	General López	1011	-33,710	-61,330	1914	FCCA
174	Laguna Paiva	La Capital	12443	-31,310	-60,650	1913	FFCN
175	Landeta	San Martin	1525	-32,010	-62,070	1918	FCCA
176	Lanteri	General Obligado	2559	-28,830	-59,650	1914	FCPFS
177	Larrechea	San Jeronimo	563	-32,150	-61,020	1891	FCBAR
178	Las Avispas	San Cristobal	206	-29,890	-61,850	1891	FCCN
179	Las Bandurrias	San Martin	304	-32,180	-61,480	1891?	FCCC
180	Las Garzas	General Obligado	1779	-28,840	-59,490	1886	S/S
181	Las Palmeras	San Cristóbal	685	-30,630	-61,620	1902	FCBAR
182	Las Parejas	Belgrano	12679	-32,680	-61,530	1899	FCCA
183	Las Petacas	San Martin	1031	-31,810	-62,100	1930	FCCA
184	Las Rosas	Belgrano	13689	-32,470	-61,580	1892	FCCA
185	Las Toscas	General Obligado	12075	-28,350	-59,280	1880	FCSF
186	Las Tunas	Las Colonias	558	-31,560	-60,980	1867	FCSF
187	Lazzarino	General López	461	-34,150	-62,410	1900	S/S
188	Lehman	Castellanos	3031	-31,130	-61,450	1882	FCBAR
189	Llambí Campbell	La Capital	2523	-31,180	-60,740	1893	FCSF
190	Logroño	9 de Julio	860	-29,520	-61,700	1891	FCCN
191	Loma Alta	San Jerónimo	311	-31,960	-61,170	1890	FCSF
192	López	San Jerónimo	1535	-31,900	-61,280	1891	FCBAR
193	Los Amores	Vera	1329	-28,110	-59,980	1890	FCSF
194	Los Cardos	San Martin	1438	-32,310	-61,630	1928	FCCA
195	Los Laureles	General Obligado	1519	-29,370	-59,073	1949	S/S
196	Los Molinos	Caseros	1920	-33,110	-61,330	1887	FCOS
197	Los Quirquinchos	Caseros	1250	-33,360	-61,710	1902	FCCA
198	Luis Palacios	San Lorenzo	1035	-32,780	-60,900	1891	FCCC
199	Maciel	San Jerónimo	5748	-32,460	-60,880	1891	FCSF
200	Maggiolo	General López	2042	-33,730	-62,260	1889	GFCSS&C
201	Malabrigo	General Obligado	7339	-29,350	-59,980	1897	FCSF
202	Marcelino Escalada	San Justo	1807	-30,580	-60,480	1888	FCSF
203	Margarita	Vera	4347	-31,700	-61,650	1890	FCSF
204	María Juana	Castellanos	5072	-31,680	-61,730	1883	FCBAR
205	María Luisa	Las Colonias	746	-31,010	-60,910	1883	FCBAR
206	María Susana	San Martín	3478	-32,260	-61,920	1911	FCCA
207	María Teresa	General López	3919	-34,100	-61,900	1902	FCRPB

208	Matilde	Las Colonias	947	-31,800	-60,980	1879	FCBAR
209	Máximo Paz	Constitución	3513	-33,460	-60,950	1890	GFCSS&C
210	Melincué	General López	2237	-33,650	-61,450	1886	GFCSS&C
211	Miguel Torres	General López	427	-33,530	-61,440	1887	FCOS
212	Moisés Ville	San Cristobal	2425	-30,710	-61,480	1889	FCSF
213	Monigotes	San Cristobal	475	-30,500	-61,650	1887	FCBAR
214	Monje	San Jerónimo	2336	-32,350	-60,930	1891	FCSF
215	Monte Oscuridad	San Cristóbal	771			1927	S/S
216	Monte Vera	La Capital	8284	-31,510	-60,660	1917	FCCN
217	Montefiore (colonia)	9 de Julio	315	-29,660	-61,860	1912	S/S
218	Montes de Oca	Belgrano	2971	-32,580	-61,760	1888	S/S
219	Murphy	General López	3795	-33,630	-61,860	1911	FCCA
220	Naré	San Justo	493	-30,960	-60,460	1908	FCCN
221	Nelson	La Capital	4716	-31,260	-60,750	1890	FCSF
222	Nicanor Molinas	General Obligado	793	-29,150	-59,850	1842	S/S
223	Nuevo Torino	Las Colonias	818	-31,350	-61,230	1875	S/S
224	Nanducita	San Cristóbal	222	-30,360	-61,130	1891	FCCN
225	Oliveros	Iriondo	4697	-32,560	-60,850	1908	FCSF
226	Palacios	San Cristóbal	532	-30,710	-61,610	1890	FCBAR
227	Pavón	Constitución	1880	-33,250	-60,400	1886	FCBAR
228	Pavon Arriba	Constitución	1992	-33,310	-60,830	1891	FCCA
229	Pedro Gómez Cello	San Justo	755	-30,030	-60,310	1889	FCSF
230	Pérez	Rosario	27439	-32,990	-60,760	1886	FCOS
231	Peyrano	Constitución	2552	-33,530	-60,800	1891	FCCA
232	Piamonte	San Martin	3533	-32,130	-61,980	1886	FCCA
233	Pilar	Las Colonias	4959	-31,450	-61,250	1875	FCSF
234	Piñero	Rosario	1816	-33,100	-60,790	1903	FCRPB
235	Plaza Clucellas	Castellanos	1529	-31,430	-61,680	1882	S/S
236	Portugalete	San Cristóbal	204	-30,260	-61,360	1890	S/S
237	Pozo Borrado	9 de Julio	1417			1935	AGFE
238	Presidente Roca	Castellanos	1046	-31,210	-61,610	1882	TVR
239	Progreso	Las Colonias	2568	-31,130	-61,030	1881	S/S
240	Pueblo Andino	Iriondo	2226	-32,660	-60,880	1910	FCBAR
241	Pueblo Esther	Rosario	7195	-33,120	-60,550	1895	S/S
242	Pueblo Marini	Castellanos	217	-31,050	-61,830	1896	TVR
243	Pueblo Muñoz	Rosario	531	-33,170	-60,890	1923	FCRPB
244	Pueblo San Antonio	Castellanos	412	-31,210	-61,720	1894	S/S
245	Puerto Gaboto	San Jerónimo	2987	-32,430	-60,810	1891	FCSF
246	Puerto General San Martín	San Lorenzo	13409	-32,710	-60,730	1889	FCBAR
247	Pujato	San Lorenzo	3699	-33,010	-61,050	1879	FCOS
248	Pujato Norte	Las Colonias	149	-31,510	-60,920	1872	S/S
249	Rafaela	Castellanos	92945	-31,260	-61,480	1881	FCSF/FCBAR
250	Ramayon	San Justo	672	-30,660	-60,500	1890	FCSF
251	Ramona	Castellanos	1961	-31,110	-61,900	1894	TVR
252	Reconquista	General Obligado	73293	-29,150	-59,650	1872	FCSF
253	Recreo	La Capital	14205	-31,500	-60,730	1887	FCSF
254	Roldán	San Lorenzo	14299	-32,890	-60,900	1870	FCCA
255	Romang	San Javier	8545	-29,500	-59,760	1873	S/S
256	Rosario	Rosario	948312	-32,950	-60,660	<1800	FCCA ++
257	Rueda	Constitución	626	-33,330	-60,450	1896	GFCSS&C
258	Rufino	General López	18890	-34,260	-62,700	1889	BAP
259	Sa Pereira	Las Colonias	1906	-31,580	-61,380	1886	FCBAR
260	Saguer (Estación)	Castellanos	533	-31,330	-61,680	1882	FCCC
261	Salto Grande	Iriondo	2181	-32,660	-61,080	1891	FCCC
262	San Agustín	Las Colonias	1017	-31,680	-60,930	1870	FCBAR
263	San Antonio de Obligado	General Obligado	2837	-28,360	-59,260	1884	S/S
264	San Bernardo	9 de Julio	819	-28,650	-61,530	1888	S/S
265	San Bernardo	San Justo	103	-30,890	-60,570	1888	S/S
266	San Carlos Centro	Las Colonias	11055	-31,730	-61,090	1858	FCSF
267	San Carlos Norte	Las Colonias	1061	-31,670	-61,070	1864	FCSF
268	San Carlos Sud	Las Colonias	2102	-31,750	-61,100	1858	FCSF
269	San Cristobal	San Cristóbal	14922	-30,310	-61,230	1890	FCSF
270	San Eugenio	San Jerónimo	241	-32,070	-61,110	1890	FCBAR
271	San Francisco de Santa Fe	General López	416	-33,580	-62,120	1889	S/S
272	San Genaro / San Jenaro Norte	San Jerónimo	9080	-32,360	-61,350	1873	FCCC
273	San Gregorio	General López	4641	-34,320	-62,030	1893	FCRPB
274	San Guillermo	San Cristóbal	7803	-30,360	-61,910	1894	FCCA
275	San Javier	San Javier	16449	-30,580	-59,950	1866	FCSF
276	San Jerónimo del Sauce	Las Colonias	647	-31,610	-61,140	1825	S/S
277	San Jerónimo Norte	Las Colonias	6466	-31,550	-61,070	1858	S/S
278	San Jerónimo Sud	San Lorenzo	2780	-32,880	-61,030	1871	FCCA
279	San Jorge	San Martin	18056	-31,900	-61,860	1886	FCCA

280	San José de la Esquina	Caseros	7072	-33,110	-61,700	1864	FCOS
281	San José del Rincón	La Capital	10178	-31,600	-60,570	1750	S/S
282	San Justo	San Justo	22521	-30,780	-60,580	1868	FCSF
283	San Lorenzo	San Lorenzo	46239	-32,740	-60,740	1750	FCBAR
284	San Mariano	Las Colonias	403	-31,660	-61,340	1906	FCBAR
285	San Martín de las Escobas	San Martín	2683	-31,850	-61,570	1880	FCBAR
286	San Martín Norte	San Justo	681	-30,350	-60,310	1870	S/S
287	San Vicente	Castellanos	6300	-31,660	-61,560	1883	S/S
288	Sancti Spiritu	General López	3825	-34,010	-62,230	1898	GFCSS&C
289	Sanford	Caseros	1865	-33,150	-61,280	1888	FCOS
290	Santa clara de la Buena Vista	Las Colonias	3104	-31,760	-61,310	1886	FCBAR
291	Santa Clara de Saguier	Castellanos	2392	-31,350	-61,830	1883	FCCC
292	Santa Fe	La Capital	405683	-31,630	-60,700	1573	VARIOS
293	Santa Isabel	General López	4622	-33,760	-61,880	1908	BAP
294	Santa Margarita	9 de Julio	1365			1937	FCSF
295	Santa María Centro	Las Colonias	187	n/d	n/d	1869	S/S
296	Santa María Norte	Las Colonias	231	-31,500	-61,130	1869	S/S
297	Santa Rosa de Calchines	Garay	6268	-31,410	-60,330	1861	S/S
298	Santa Teresa	Constitución	3149	-33,490	-60,780	1889	GFCSS&C
299	Santo Domingo	Las Colonias	1742	-31,120	-60,880	1891	FCSF
300	Santo Tomé	La Capital	34270	-31,660	-60,760	1770?	FCBAR
301	Santurce	San Cristobal	122	-30,200	-61,180	1887	S/S
302	Sargento Cabral	Constitución	1064	-33,410	-60,610	1921	CGPBA
303	Sarmiento (Colonia)	Las Colonias	1640	-31,060	-61,160	1882	S/S
304	Sastre	San Martín	5717	-31,750	-61,830	1886	FCCA
305	Sauce Viejo	La Capital	8123	-31,760	-60,750	1891	FCSF
306	Serodino	Rosario	3675	-32,600	-60,950	1888	FCBAR
307	Soldini	Rosario	3212	-33,030	-60,750	1891	FCCA
308	Soledad	San Cristóbal	1464	-30,610	-60,910	1891	FCSF
309	Soutomayor	Las Colonias	204	-30,930	-61,160	1885	S/S
310	Stephenson	Constitución	54	-33,410	-60,550	1888	FCCC
311	Suardi	San Cristóbal	6933	-30,530	-61,960	1909	FCCA
312	Sunchales	Castellanos	21304	-30,930	-61,560	1886	FCBAR
313	Susana	Castellanos	1342	-31,360	-61,510	1881	S/S
314	Tacuarendí	General Obligado	3067	-28,450	-59,300	1884	S/S
315	Tacural	Castellanos	1498	-30,850	-61,600	1892	FCBAR
316	Tacurales (colonia)	Castellanos	562	-30,820	-61,760	1884/1890	S/S
317	Tartagal	Vera	1961	-28,660	-59,860	1904	FCSF
318	Tarragona	General López		-34,190	-62,540	1889	GFCSS&C
319	Teodelina	General López	6420	-34,180	-61,520	1875	BAP
320	Theobald	Constitución	529	-33,310	-60,310	1886	FCBAR
321	Timbúes	San Lorenzo	4294	-32,670	-60,800	1874	FCSF
322	Tortugas	Belgrano	2503	-32,730	-61,810	1870	FCCA
323	Tostado	9 de Julio	15533	-29,230	-61,760	1891	FCCN
324	Totoras	Iriondo	10292	-32,580	-61,180	1875	FCCC
325	Traill	San Martín	190	-31,910	-61,700	1891	FCCC
326	Uranga	Rosario	927	-33,260	-60,700	1907	CGPBA
327	Venado Tuerto	General López	76432	-33,750	-61,960	1884	GFCSS&C
328	Vera	Vera	20509	-29,480	-60,210	1892	FCSF
329	Vera y Pintado	San Justo	1168	-30,140	-60,330	1891	FCSF
330	Videla	San Justo	2265	-30,930	-60,650	1892?	FCSF
331	Vila	Castellanos	1679	-31,200	-61,830	1885	TVR
332	Villa Amelia	Rosario	1342	-33,180	-60,660	1903	FCCC
333	Villa Ana	General Obligado	3382	-28,480	-59,610	1902	FCSF
334	Villa Cañas	General López	9433	-34,100	-61,600	1902	BAP
335	Villa Constitución	Constitución	47903	-33,230	-60,330	1858	GFCSS&C
336	Villa Eloisa	Iriondo	3144	-32,950	-61,550	1911	FCCA
337	Villa Gobernador Gálvez	Rosario	80769	-33,050	-60,450	1888	FCBAR
338	Villa Guillermina	General Obligado	4937	-28,240	-59,460	1908	FCSF
339	Villa Divisa de Mayo	General López		-33,530	-61,460	1960	S/S
340	Villa Minetti	9 de Julio	5698	-28,630	-61,620	1937	S/S
341	Villa Mugueta	San Lorenzo	2270			1916	FCRPB
342	Villa Ocampo	General Obligado	19026	-28,480	-59,350	1878	FCSF
343	Villa San José	Castellanos	426	-31,330	-61,620	1882	S/S
344	Villa Saralegui	San Cristobal	941	-30,540	-60,740	1906	FCCN
345	Villa Trinidad	San Cristóbal	3141	-30,210	-61,860	1909	FCCA
346	Villada	Caseros	1283	-33,350	-61,450	1888	FCOS
347	Virginia	Castellanos	298	-30,740	-61,340	1885	S/S
348	Weelwright	General López	6002	-33,760	-61,210	1900	FCCA
349	Wildermuth	San Martín	155	-31,940	-61,400	1883	FCBAR
350	Zavalla	Rosario	5166	-33,010	-60,880	1882	FCOS
351	Zenon Pereyra	Castellanos	1835	-31,560	-61,900	1891	FCBAR