



Arquitectura, sociedad y territorio

El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias

Luis Müller - Adriana Collado - Darío Macor - Susana Piazzesi

polis
científica

Arquitectura, sociedad y territorio

**El Ferrocarril Santa Fe
a las Colonias**



Luis Müller (editor)

Adriana Collado - Darío Macor - Susana Piazzesi

polis
científica

**UNIVERSIDAD
NACIONAL DEL LITORAL**

Editor responsable

Luis Müller

Diagramación y diseño gráfico

Cariba Rosemberg

Foto postal de tapa

Colección privada Lic. Graciela Hornia

polis científica

Publicación científica de la FADU-UNL

Autoriza a la reproducción parcial o total de los textos y originales gráficos, siempre que se cite la procedencia.

Los criterios expuestos en la publicación son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la institución que lo edita.

Arquitectura, sociedad y territorio :

el ferrocarril Santa Fe a Las Colonias /

Luis Müller ... [et al.] ; editado por Luis Müller ; prólogo de Luis Müller. –

1a ed. – Santa Fe : Universidad Nacional del Litoral, 2022.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-692-293-7

1. Arquitectura . 2. Historia de la Arquitectura.

3. Historia. I. Müller, Luis.

CDD 725.31

© Luis Müller, Adriana Collado, Darío Macor y Susana Piazzesi, 2022.

Las imágenes fotográficas que no consignan expresamente su procedencia, fueron obtenidas de AAVV: «Archivo fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891/1948», Fundación antorchas, Buenos Aires, 1992.



Indice

Prólogo	7
Parte I:	
Arquitectura y organización del territorio	9
<i>Luis Müller - Adriana Collado</i>	
Capítulo I:	
El Ferrocarril y su significación	11
Capítulo II:	
Reseña cronológica: El Ferrocarril Provincial de Santa Fe, 1882/1889.	
Compañía Francesa de Ferrocarriles, 1889/1948.	17
Antecedentes	17
Ferrocarril Provincial. Contrato definitivo	19
El Ferrocarril Provincial en marcha	21
Los primeros problemas con el Ferrocarril Provincial	24
La Compañía <i>Fives Lilles</i> al frente del Ferrocarril Provincial	25
Acuerdo de 1896. Venta a la Compañía Francesa	28
Capítulo III:	
Desarrollo del mapa ferroviario	33
Consideraciones metodológicas	33
La empresa y su inserción en los procesos de producción	36
Tendido de vías	42
Capítulo IV:	
El Paisaje urbano	53
El ferrocarril Santa Fe a las Colonias y la expansión de la ciudad:	
Barrio Candiotti	58
Capítulo V:	
Arquitectura del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias	67
Edificios: una clasificación	67
La Estación Central Santa Fe	68
Primer edificio	69
Ampliación y renovación	70
Cuerpos en el espacio... y en el tiempo	70
Fuentes y bibliografía	72
Parte II:	
Entre barcos y trenes: la formación de la clase obrera en una ciudad aldeana	73
<i>Dario Macor - Susana Piazzesi</i>	
Introducción	75
Santa Fe a finales del largo Siglo XIX	78
El mundo ferropuertoario	81
El mundo del trabajo	84
Reflexiones finales	87
Fuentes y bibliografía	89
Apéndice fotográfico	91
Apéndice gráfico	105

Prólogo

Este trabajo se constituye desde diversos intereses que confluyen en un objeto de estudio común, el "Ferrocarril Santa Fe a Las Colonias". Sin la pretensión de instalarse en un lugar definitivo, que se proponga como "la historia" de este sistema ferroviario, intenta contribuir al conocimiento de una importante etapa del desarrollo santafesino desde múltiples miradas: la Historia social -en un enfoque particular sobre el mundo del trabajo-, la Arquitectura -en instancias de profundas transformaciones en sus condiciones de producción y la emergencia de nuevos modelos y significados-, la Historia Urbana -abordando un momento clave en el proceso de renovación de la ciudad- y una aproximación a la organización territorial, a partir de una mirada que privilegia el accionar de este ferrocarril como agente articulador y promotor del proceso de modernización.

Adoptamos la denominación original "Ferrocarril Santa Fe a las Colonias" como criterio general para su identificación, ya que, al haber atravesado diversas instancias (de la órbita del estado provincial pasó a ser empresa concesionada, quedando más tarde en manos de capitales franceses), su razón social sufrió varias modificaciones. Siendo que, además, en la memoria colectiva quedó instalado como el "Ferrocarril Francés", estas cuestiones que multiplican los nombres posibles se resolvieron adoptando el grado inicial, con el propósito de disminuir el riesgo de confusiones.

El período en el que se centra el estudio (1882-1911) corresponde al del crecimiento y consolidación de este sistema ferroviario. Acompañando el boom económico que vive la Argentina de fines del Siglo XIX y principios del XX, su trazado adquiere máxima potencialidad definiendo en el territorio provincial un nuevo mapa económico y social, a la vez que impacta fuertemente sobre la imagen urbana de la ciudad de Santa Fe despertando una incipiente idea de modernidad. A ello responde la determinación del corte cronológico adoptado: se inicia con la apertura de las líneas férreas y se cierra con una época signada por la entrada en servicio del nuevo puerto de la ciudad de Santa Fe, acontecimiento que determina una nueva etapa en la historia de la ciudad a la vez que la red de este ferrocarril alcanza su máxima expansión.

Resulta necesario y conveniente aclarar algunos aspectos que hicieron a la producción del material que hoy se publica.

Se trata de un proyecto generado en 1990 con el apoyo y la iniciativa del por entonces Director de la Alianza Francesa de Santa Fe, M. Jean Puyade, quien gestionó los fondos que fueron aportados por la Embajada de Francia en la República Argentina para dar inicio a los trabajos de investigación. Corresponde por lo tanto hacer explícito nuestro agradecimiento a Jean Puyade, por su gestión y la confianza demostrada hacia el equipo de trabajo.

Este dato, a su vez, nos remite a una cuestión cronológica ineludible, nos señala que el proyecto tuvo origen una década atrás, en los primeros años de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional del Litoral, que prestó su apoyo institucional en tiempos en que aún no había alcanzado a formalizar sus programas de investigación.

De hecho, aquel proyecto llamado "El Ferrocarril Francés en Santa Fe. Arquitectura y Organización del Territorio" permitió agrupar a docentes de esa casa de estudios, constituyendo uno de los primeros equipos que iniciaron el desarrollo de la investigación en historia como actividad incorporada a la vida académica de la nueva Facultad.

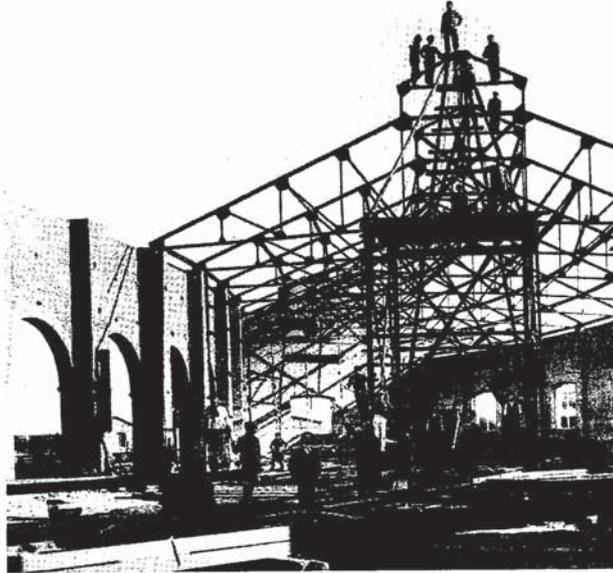
Cumplidas las etapas previstas y presentado el informe de investigación a la Alianza Francesa de Santa Fe, diversas causas demoraron su publicación, reduciéndose todo rastro del trabajo a un ejemplar del informe en la biblioteca de la Alianza y las copias en poder de los investigadores.

Eso explica en parte esta tardía publicación de un trabajo que hoy, revisado críticamente, tal vez abordaríamos con otras perspectivas aunque pensando que no invalidarían el texto original, que esencialmente mantenemos aquí en el convencimiento de realizar un aporte al conocimiento de la historia local sobre un tema poco estudiado.

Arq. Luis Müller

Parte I

Arquitectura y organización del territorio



Luis Müller
Adriana Collado

colaboradores

Martina Acosta - Pedro Choma - Javier Fedele - Ma. Elena Del Barco

Capítulo I:

El Ferrocarril y su significación.

*El camino de mi propósito decidido está hecho
con rieles de hierro, por donde mi alma rueda.
Voy atravesando cañadas tortuosas, el corazón
profundo de las montañas, los lechos de los to-
rrentes, infaliblemente. ¡No hay obstáculos, no
hay un recodo en el camino de hierro!*

H. Melville; Moby Dick.

El ferrocarril, como ningún otro elemento, constituyó en sí mismo la representación de la modernidad y el progreso, resumiendo sus distintas formas de expresión en un todo visible: la técnica, los nuevos materiales, la energía, el conocimiento científico, la velocidad, la alteración de las relaciones entre espacio y tiempo; en definitiva, la supremacía de la maquinaria del intelecto sobre la naturaleza.

Esta fuerza arrolladora, símbolo del avance, se verifica en el desarrollo mismo del sistema ferroviario en algunos casos paradigmáticos:

"La evolución del ferrocarril, comenzada con el recorrido de prueba de George Stephenson en 1825, progresó en el segundo cuarto del siglo con un ímpetu formidable. En Inglaterra había más de 3.200 km. de vía férrea apenas transcurridos veinte años, en tanto que en Norteamérica había ya 4.600 km. en 1842".¹

El nuevo panorama se nos ofrece como una telaña conformada por cientos de kilómetros de vías férreas atravesando territorios inhóspitos e inexplorados, interconectando ciudades y polos productivos en la convicción de su rol pionero. El papel decisivo que desempeñaba la imagen de la máquina irrumpiendo en el paisaje rural crea una tensión de la que difícilmente hayan podido sustraerse los santafesinos de aquel fin de siglo.

Al decir de Leo Marx,² "la locomotora, asociada con el fuego, el humo, la velocidad, el hierro y el ruido, es el símbolo principal de la nueva fuerza industrial", se constituye en símbolo de la época, "el legado del hombre que supera los obstáculos

1. FRAMPTON, Kenneth; *Historia crítica de la arquitectura moderna*; G. Gili; Barcelona-1981.

2. MARX, Leo; *La Máquina en el Jardín* (tecnología y vida campestre); Editores Asociados S.A.; México 1974.

de la naturaleza pero limitado por los rieles a seguir un camino determinado: una especie de encarnación del destino... la revolución industrial encarnada...".

En el imaginario de la época, los avances de la tecnología ferroviaria no eran vistos sólo como el adelanto técnico de un medio de transporte, sino también como símbolo de la evolución positiva e incontenible a la que se había lanzado decididamente la raza humana.

En la imagen del ferrocarril se corporizaron los ideales del liberalismo positivista de la Argentina de los ochenta. La búsqueda de la integración del país al esquema económico internacional obligó al intento de constituir avanzadas de progreso en regiones inhóspitas y desoladas, acciones que conformaron un imaginario social cargado de un cúmulo de expectativas desmesurado, imaginario del cual colonos y criollos tomaron en firme una promesa que no siempre vieron consumada.

En el caso que nos ocupa, es insoslayable su accionar sobre una realidad apenas esbozada en un sistema de colonias de inmigrantes, que recién vieron sus reales posibilidades de desarrollo con la llegada del riel.

El espíritu de progreso se corporiza en las colonias agrícolas santafesinas de la mano de la creciente mecanización del campo. Mecanización apenas incipiente, pero palpable. En ella el ferrocarril es la expresión máxima de un mundo nuevo que en estos artefactos de hierro se hace visible, y que, utilizando la poderosa energía del vapor, resultaban capaces de transformar la naturaleza con fuerza inusitada.

Acompañando su marcha, un sinnúmero de herramientas y maquinarias se va incorporando al paisaje cotidiano de la rotura de la tierra y de la siembra, volcando poco a poco en aquel panorama primario y elemental algunos rasgos de la cultura industrial de la época, reflejados en los fulgores del metal resplandeciente.

De ello da cuenta Alejo Peyret, observador agudo e informado, cuando con lúcida mirada describe una visita a la colonia Esperanza:

"Vamos a ver, pues, cómo se viaja en ferrocarril.

El 12 de abril a las 11 y media de la mañana, salgo de Santa Fe acompañado del señor Arturo Flajolet, agente consular de la república francesa; pasamos entre charcas y terrenos cultivados, cruzamos después un bosque de espinillos y de ñandubays; entramos en el territorio de la colonia Esperanza; a la una de la tarde menos algunos minutos estamos en la estación. Hemos anuncia-

do nuestra llegada por el telégrafo. Una porción de carruajes están esperando a los viajeros. El señor Carlos de Wart, negociante belga, que representa en Esperanza la casa <Lejeune y Detrois>, de esta capital, nos lleva rápidamente para su domicilio... el señor de Wart hace catorce años que está en Esperanza...

La casa de Wart está llena de máquinas de toda clase; da gusto pasear en medio de toda esa artillería pacífica que no hace derramar sangre y lágrimas como la otra, ni siquiera sudores, pues economiza la fuerza física y suprime el trabajo penoso...

Oh! máquina, tú has sido el verdadero redentor de la humanidad esclavizada porque llevaste a cabo lo que no habían podido hacer todas las predicciones, todos los evangelios...

¿Qué diría Aristóteles si pudiera resucitar a la fecha, en presencia de las segadoras, de las trilladoras, de los molinos de vapor y de los arados de dos y tres rejas que caminan por sí solos, sin imponer más trabajo al hombre que el de conducir a los animales que los arrastran?³

La prosa animada y expresiva de Peyret subraya precisamente el sentido que perfila a su tiempo, exaltando a los hombres movidos por la nueva fe en el progreso de la ciencia y de la industria por encima de los credos religiosos, instalándose en un nuevo culto que tiene por objeto de veneración a la máquina triunfante. No sin cierta ingenuidad, pero con poderosa convicción, hace volar su pluma para registrar en el papel una glorificación de la civilización industrial en medio de una pampa que, tímidamente, apenas insinuaba aventurarse a tales desafíos.

Como dato a registrar, además, nos detalla que casi una hora y media es el tiempo que llevaba realizar el trayecto Santa Fe-Esperanza utilizando el servicio del ferrocarril, y que el complemento del telégrafo pone a ambas ciudades en la mejor situación a la que por entonces se hubiese podido aspirar en materia de comunicaciones.

3. PEYRET, Alejo; *Una visita a las Colonias de la República Argentina*; tomo I; Imprenta "Tribuna Nacional"; Bs. As.-1889. pág. 226.

Pocos años después, en una reseña de la Provincia editada por la Sociedad Rural de Rosario referida a la Compañía Francesa en 1900, puede leerse:

"Nada más curioso ni más interesante bajo el punto de vista agrícola y social que las vastas regiones atravesadas por las líneas de esta compañía. Al S., E y N., en un radio de cerca de 200 km. alrededor de la capital la locomotora atraviesa inmensas llanuras cubiertas por sembrados de trigo y lino (...) No hay una sola interrupción en esos cultivos, apenas las fracciones de campo para el mantenimiento de los animales de labor. Todos los trabajos se hacen con máquinas agrícolas y al ver el espectáculo cuesta imaginar que hace apenas un cuarto de siglo esas comarcas eran recorridas por indios nómades".⁴

El reconocimiento absoluto y elogioso que se manifiesta en esta publicación no hace sino manifestar los logros realizados sobre un territorio radicalmente transformado en un proceso en el cual, de no mediar el ferrocarril como agente vehiculizador de los esfuerzos volcados, difícilmente se hubieran alcanzado.

La aceleración de la modernización, que en muchos casos en nuestra región se admite como una cuestión meramente propositiva, permite reconocer la diagramación de un nuevo mapa. Una nueva territorialidad se constituye en la región de una pampa gringa que, al ritmo afiebrado de la siembra, fue mutando su fisonomía agreste por las texturas de la tierra labrada, y los colores del cereal y la pastura. La combinación de rieles e inmigrantes era percibida como un par interactivo, y en él se cifraban las mayores esperanzas de jalonar el desierto con núcleos productivos y poblados:

"...el ferrocarril no hubiese venido tan pronto sin la inmigración y a colonización. Santa Fe había empezado a colonizarse antes de tener caminos ni puentes, los colonos estaban, pues, perdidos en la soledad, separados del mercado por la inmensidad de las distancias que tenían que salvar para acarrear los productos. El poblamiento del desierto no podía llevarse adelante, quedaba por el contrario circunscripto a un radio limitado.

De ahí la necesidad del ferrocarril en todas direcciones. Santa Fe por un lado, el Rosario por el otro van a formar el punto de irradiación de un gran número de vías férreas."⁵

Resulta importante, entonces, registrar la función señalatoria y significativa del tendido ferroviario: rieles que conducen al futuro, edificios que jalonan un mapa de tal vastedad que resulta inabarcable para la mirada: *"...las estaciones han sido construidas a distancias de 15 kms. una de otra término medio, para que todas las colonias del tránsito queden cerca de una estación".⁶* El rol concentrador de cada estación o parador no debería leerse sólo en su aspecto funcional, sino también en su condición de presencia de enclave. Punto de inserción, se planta como elemento de fijación y referencia que ayuda a controlar el espacio y la relación entre hombre y naturaleza se transforma.

El paso del ferrocarril, al ir acompañado por el telégrafo, por el registro de las variaciones climáticas, por el transporte de la información y de la documentación, actuó provocando el aceleramiento de los procesos y aportando un marco de certezas sobre los mismos.

Un mecanismo de sustituciones va envolviendo diferentes nociones: de la pampa o la accidentada geografía se levantaron planos y niveles, acumulando conocimientos y certezas. Lo que era hasta entonces amenazador e inabordable fue tornando en un soporte al que se imprime una forma nueva, produciendo del territorio una cosa, de lo natural un objeto.

Sembradíos que se suceden sin solución de continuidad, molinos, poblados, el mundo del trabajo que se configura de un modo nunca visto y sacude la centenaria modorra de la comarca.

La traza de la civilización se traduce en pequeños edificios aislados, algunos alambradas, y el paso de la maquinaria ferroviaria que, una vez ausente, se representa en el brillo metálico de un par de líneas que se internan en el horizonte. Rasgos por cierto elementales, pero que alcanzan para proponer un dis-

4. BRANDT, E. y POMMERENKE, G.: *La Provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX*, Rosario, Sociedad Rural de Rosario, 1901., pp 48.

5. PEYRET, Alejo; op. cit., p. 193.

6. *Memoria del Ministro de Gobierno a la H.C.L.*, incluyendo un informe del Inspector Gral de FF.CC. de la Pcia., Jonás Larguía, año 1888.

curso nuevo. La transformación del territorio a partir de recursos que hoy podríamos considerar minimalistas: "punto y línea sobre el plano"; el trazo lineal del tendido de vías, de geometría precisa y dilatadas curvas; la puntuación dada por acentos edilicios distanciados, sueltos entre sí y aferrados -nunca más oportuno el término- al "chemin de fer".

Tal proceso de modernización, con sus instrumentos tecnológicos, hizo posible la aproximación de lo lejano alterando la dimensión espacio-temporal y provocando nuevos relacionamientos.

El tiempo y el espacio, que en las culturas premodernas se resumían en la noción de "lugar" -aspecto central en la visión del mundo y la vida de la sociedad tradicional son nociones que se disuelven al producirse el vaciamiento de la relación que les daba sentido en su estrecha vinculación.⁷ Tiempo y espacio fueron reordenados, reintegrados con nuevos parámetros en la producción del orden social moderno.

Si bien el vacilante intento de modernización santafesino no alcanza plenamente para ajustarse a estas categorías, sí pueden advertirse efectos derivados de la intromisión del ferrocarril en el paisaje-lugar y sus consecuencias al modificar hábitos sociales.

La idea del viaje apareció como un hecho accesible, adquiriendo sentido colectivo. La percepción del espacio territorial se modificó proporcionando la verosimilitud que otorga la experiencia directa, y con la posibilidad de aproximarse a la apropiación dimensional de una naturaleza extraña, la noción de territorio se amplió en una visión compartible, comunicable:

"El viajero que llega a Santa Fe puede, pues, emprender excursiones al norte, al sud, al oeste, según sus necesidades o sus caprichos, recorrer en un día centenares de kilómetros y volver inmediatamente al punto de partida. El ferrocarril ha suprimido las distancias, lo que importa una prolongación de existencia para el hombre; esta verdad se ha hecho trivial, y no quiero repetir todo lo que se ha dicho sobre el particular. Debido al ferrocarril puede hacerse en cómodo wagon el viaje que en otra época se ha hecho a caballo y en carruaje".⁸

En conjunto, los cambios producidos con la incorporación del ferrocarril resultaron elementos constitutivos de un paisaje renovado, en el que se

consolidó la dialéctica interacción entre naturaleza y tecnología en un juego de mutuas transformaciones estableciendo una nueva espacialidad, un nuevo modo de contemplar el paisaje desde el veloz movimiento, y la sensación de abarcarlo todo en un territorio surcado de rieles.

De la eficacia del accionar del ferrocarril como agente de progreso en el interior de la provincia, da cuenta una reseña de 1901 al referirse a la situación de la Compañía Francesa de Ferrocarriles:

"..en la zona de las antiguas colonias que, particularmente favorecidas por el FFCC se han desarrollado considerablemente..." y, en relación con zonas más incipientes: "La agricultura se ha desarrollado rápidamente en la vecindad de las líneas hasta una distancia media de unos 20 km., mientras que más lejos se hallan aún las antiguas estancias dedicadas a la cría de ganado".⁹

La ocupación plena del suelo fue logrando transmitir una sensación de continuidad que impuso un total contraste con la situación anterior. Esto no pasó desapercibido a los observadores, que no dejaron de manifestar asombro y aprecio por el renovado paisaje que se desplegaba a su mirada. A principios de nuestro siglo, esto era ya una certeza ostensible, tal como aparece reflejado en párrafos de una reseña ya mencionada:

"Al S., E. y N., en un radio de cerca de 200 km. alrededor de la capital la locomotora atraviesa inmensas llanuras cubiertas por sembrados de trigo y lino (...) No hay una sola interrupción en esos cultivos, apenas las fracciones de campo para el mantenimiento de los animales de labor. Todos los trabajos se hacen con máquinas agrícolas y al ver el espectáculo cuesta imaginar que hace apenas un cuarto de siglo esas comarcas eran recorridas por indios nómades".¹⁰

7. GIDDENS, Anthony: *Las consecuencias de la modernidad*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.

8. PEYRET, Alejo: *Op cit.*

9. *Impresiones de la República. Argentina en el Siglo XX*, Londres, Lloyds, 1911.

10. BRANDT, E. Y POMMERENKE, G., *Op. cit.*

La idea del triunfo inexorable de la civilización se hace presente en estos comentarios; en ellos puede leerse la sensación de "lo inevitable" que sobrevuela la mayoría de las citas mencionadas.

En la representación del progreso que envolvió a la impronta del ferrocarril, la relación campo-ciudad también fue resignificada, el paso de un tren por la llanura atravesando ríos y montes, irrumpiendo con su fragor los sonidos de la naturaleza y del trabajo dejando una estela de vapor que dibuja su rastro efímero, introduce un profundo cambio en las pautas convencionales de percepción. La proyección de lo tecnológico sobre las pautas marcadas por la naturaleza cíclica imprime la posibilidad de cambios y renovaciones en la urdimbre sensorial de la vida campestre, contribuyendo a modificar pautas culturales que en la pampa gringa santafesina, traspuesto el umbral del siglo veinte, lentamente cederán al avance y más tarde ya no volverán a ser como eran.

En esta doble acción sobre el territorio que hemos descrito pretendiendo presentar un tema que, si bien ya ha sido trabajado desde otros ángulos, ofrece mucho por hacer desde otras perspectivas, podemos reconocer que, en las últimas décadas del siglo pasado, como resultante del proceso inmigratorio de la colonización agrícola y la introducción de una incipiente modernización por medio del ferrocarril, se produjo en la región la articulación y estructuración tanto económica como visual de un nuevo mapa de relaciones, una transformación de características inusuales que modificó definitivamente su paisaje significando el inicio de la marcación cultural de una naturaleza hasta entonces agreste que, para entonces, resultaba en gran medida aún desconocida.

Capítulo II:

Reseña cronológica:

Ferrocarril Provincial de Santa Fe, 1882/1889.

Compañía Francesa de Ferrocarriles, 1889/1948.

Esta reseña tiene el objetivo de ordenar el proceso seguido por el primer emprendimiento ferroviario estatal de la provincia de Santa Fe (que poco después se transformó en empresa privada, la Compañía Francesa de Ferrocarriles). Este proyecto implicó una firme acción que, desde la decisión política, la gestión gubernamental, lo jurídico, lo económico y social, impactó en la estructuración del espacio territorial y urbano en la región centro-norte santafesina. En tal sentido, este capítulo no pretende constituirse en una línea interpretativa del proceso, que ya ha sido trabajado por numerosos historiadores, sino que apunta a presentar ordenadamente aquellos aspectos que tuvieron directa incidencia en el plano físico, material, en la transformación del paisaje y en las relaciones interregionales.

Por lo dicho, se recortaron del proceso global las cuestiones que, a nuestro entender, tienen que ver directamente con lo espacial y que nos permiten reconstruir la secuencia evolutiva del crecimiento de la red de este ferrocarril, desde su creación hasta el momento de máxima expansión en la década de 1930, en los mapas que se presentan en el Capítulo III.

Por la propia condición arriba explicada, se recurrió mayoritariamente a fuentes secundarias, entre las que se privilegiaron los trabajos que recomponen más abarcativamente la secuencia (Dallo, Ensinck y Regalsky). Se trabajó también con fuentes éditas primarias para los aspectos descriptivos de cada etapa de este proceso, en especial los álbumes y ediciones conmemorativas de eventos relevantes (Guidotti Villafañe, Brandt y Pommerenke y la edición del Lloyds Greather Britain Publishing), que significa-

ron un aporte importante porque nos permitieron aproximarnos a las ideas “oficiales” que circulaban en la sociedad local acerca de este ferrocarril. En este sentido, también los discursos de gobernadores y las memorias de los inspectores de ferrocarril constituyeron fuentes muy valiosas.

Antecedentes

Avanzada la década de 1860, y cuando Rosario ya aparecía en la red ferroviaria nacional como un nodo relevante, a través de la puesta en marcha del primer tramo del Central Argentino en su recorrido Rosario-Córdoba (1866), la capital de la provincia comienza recién a plantearse la vinculación con su territorio circundante a través del nuevo medio de transporte que había venido a transformar sustancialmente la geografía de la pampa. Lo azaroso del largo proceso que llevó, dos décadas más tarde, a trazar y poner en marcha la primera línea férrea que partió de Santa Fe en 1885, da cuenta de una cierta precariedad en la situación de la economía local y del escaso excedente que procuraban a las arcas provinciales los primeros asentamientos de colonias agrícolas, dejando un margen que no permitía encarar emprendimientos de esta magnitud.

En su trabajo sobre la *Historia de los Ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*, Oscar Luis Ensínck presenta un primer antecedente referido a esta cuestión; se trata del que se da con la firma del Contrato entre el Gobierno de la Provincia y el empresario Mariano Cabal, de reconocida actuación en la zona como promotor de la colonización agrícola, para la construcción de un ferrocarril entre Santa Fe y Esperanza, firmado el 29 de noviembre de 1867. La Provincia concedía a la empresa "Gran Chaco", cuyo principal capitalista era Cabal, la propiedad de 150 leguas de tierras fiscales y se otorgaba la garantía del 7%; nunca se inició la obra.¹

Siguiendo en su secuencia cronológica, el mismo autor registra un nuevo eslabón del proceso de instalación ferroviaria con la Ley Provincial del 29 de agosto de 1872, que autorizaba al P.E. a "conceder privilegios para la construcción y explotación de un FFCC de trocha angosta",² como una acción anticipatoria del estado provincial para propiciar y motorizar a posibles interesados en un emprendimiento de este tipo. El ferrocarril en cuestión debía partir de la ciudad capital, pasando por Santo Tomé, San Agustín, Franck y Las Tunas, de donde saldrían dos ramales: uno hacia el sur, hacia San Carlos, y otro hacia el norte, teniendo como destino principal a Esperanza. El recorrido podía prolongarse por la misma empresa u otra hasta Rosario.

El gobierno asumía el compromiso de conceder una manzana de 150 varas de lado (aproximadamente 130 mts.) para cada estación y una franja de 50 varas de ancho (aprox. 43 mts.) en toda la longitud de la vía; además se otorgaría una subvención de 8.000 \$ fuertes/año durante 15 años desde la fecha en que toda la vía estuviera librada al servicio público. Como se ve, y pese a que el Estado provincial se reservaba el derecho de expropiación indemnizando a la empresa, todas las medidas apuntaban a tornar el proyecto interesante para el capital privado.

En virtud de esta Ley, el 15 de octubre de 1872 se aceptan en forma provisoria las bases presentadas por el empresario Enrique Simmermann para concretar el establecimiento de un ferrocarril con las características antes citadas; el 28 de julio del año siguiente la propuesta va a las Cámaras para su aprobación. El costo efectivo que se establecía en moneda inglesa era de 4.780 £/km. Este proyecto alcanzó a iniciarse con la construcción de un terraplén de 13 km. hasta el límite de la colonia San Agustín, pero quedará detenido allí por la muerte del empresario.³

Ante la evidencia del fracaso anterior, el 14 de setiembre de 1875 se promulga una nueva ley provincial, que autoriza a contratar con Fermín Laprade la construcción de un ferrocarril de igual itinerario que el previsto en la ley anterior,⁴ cuya estación central se ubicaría en la Plaza del Interior de la ciudad de Santa Fe. La empresa tenía 6 meses para presentar los estudios; se le conceden sucesivas prórrogas hasta mayo de 1878 cuando, ante la falta de cumplimiento, queda toda la propuesta sin efecto.

Es la primera vez que se piensa la relación entre la traza del servicio infraestructural y la ciudad, estableciéndose un punto en el sur de Santa Fe; aunque se desconoce qué recorrido se preveía para la llegada de los rieles, es dable suponer que se pensara utilizar la calle "del Paso" (hoy Avda. J. J. Passo) que era la vía usada para llegar al punto sur de vinculación con Santo Tomé. La plaza mencionada había sido creada la década anterior durante el gobierno de Nicasio Oroño y ocupaba dos manzanas entre las actuales calles 3 de Febrero, Francia, Saavedra y Entre Ríos, en una zona donde predominaban las quintas, con débil incidencia de la urbanización.

Un año más tarde del frustrado "contrato Laprade", el 24 de setiembre de 1879, se promulga una nueva Ley provincial, con idénticos objetivos que las anteriores; como modificación respecto de los contratos previos, puede marcarse la mayor extensión del trayecto ya que, en este caso los ramales llegarían hasta Coronda y Cavour, pasando por San Carlos y Esperanza, que no serían ya las terminales.

El contrato se realizó con León J. Walls, director de la Sociedad Progreso Colonial, para construir un "tranway sobre makadam o empedrado"; la Provincia no tenía inicialmente que dar garantías sobre los capitales que la empresa empleara. Se explotaría en principio con tracción animal para pasar luego a la tracción a vapor. El 25 de enero de 1881 se reformuló el contrato incorporando la garantía de la Provincia, pero igualmente el proyecto no se concretó.

1. ENSÍNCK, Oscar Luis. *Historia de los Ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*, Rosario, U.N.R., s/f., p. 48.

2. *Ibidem*, p. 49.

3. *Ibidem*, p. 50 y DALLO, Ana M. C. de. *El Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe*, Trabajo presentado al Primer Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe, 1982, mimeo, cap. I.

4. ENSÍNCK, O. *Op. cit.* p. 50.

Pese al fracaso del intento, este contrato dejó, para el estudio de la dinámica económica de la zona, una documentación interesante con datos estadísticos que fueron elevados al Gobierno Provincial el 15 de octubre de 1879 por León Walls, a manera de Informe acerca de los movimientos del puerto de Santa Fe, al presentar su propuesta de construcción de un Ferrocarril a las Colonias. El informe fue publicado por el periódico *El Corondino*, en su edición del 2 de noviembre de 1879. Se transcriben algunos de los párrafos citados por Ensinck.

Movimiento del puerto de Santa Fe:

• trigo y harina (8 meses)	28.000 ton.
• otros productos	12.000 ton.
• del puerto a las colonias	10.000 ton.
• ida y vuelta (4 meses restantes)	10.000 ton.
TOTAL	60.000 ton.

60.000 ton. transportadas en carros= (\$B) 180.000

"Debe notarse además que estos carros se detienen en Santo Tomé durante la estación de las crecientes, lo que ocasiona nuevos gastos para conducir los productos al puerto de Santa Fe [...] Una empresa que transportase los productos desde las colonias al puerto a 2\$F la ton. ofrecería a los cargadores una utilidad del 40 a 50%".

Costo de la línea (45 km + 25 km empalmes y ramales)= 400.000 \$F

"Conveniencia de llevar los productos al puerto de Santa Fe y no al de Rosario: los costos de mejoramiento y dragado del puerto de Santa Fe son menores que la const. de 200 km de vías".⁵

Ferrocarril Provincial. Contrato definitivo

Pese a los sucesivos fracasos que fueron postergando la concreción del esperado adelanto en el centro-norte provincial, las tratativas se siguieron manteniendo activas y el gobierno tomó cabal conciencia de que el emprendimiento requería del impulso de una empresa experimentada en la materia, puesto que los proyectos frustrados, en buena medida lo fueron por la falta de capacidad empresarial de los oferentes. Por otra parte, habida cuenta de que el ferrocarril era un hecho concreto y notable factor de adelanto en el sur provincial desde dos décadas antes, resultaba más notorio aún el atraso y el aislamiento en que su carencia sumía a la capital de la provincia.

El 3 de noviembre de 1882 fue promulgada la Ley provincial que autorizaba al P.E. a contratar con la firma John Meiggs & Sons de Londres, por cuenta de la Provincia, la construcción de una línea férrea que partiendo de Santa Fe y cruzando el río Salado llegara a las colonias "del norte" con una extensión de 100 kms. El tendido sería de trocha angosta (1.00 m) para poder empalmar con el Ferrocarril Central Norte.⁶

Apenas dos meses más tarde, el 12 de enero de 1883 fue firmado el contrato entre la Provincia y la empresa inglesa. La casa financiera era Cristóbal de Murrieta de Londres; el apoderado de la John Meiggs & Sons en la Provincia era el Dr. Lucas González. La casa financista Cristóbal de Murrieta, de capitales anglo-españoles había recibido extensos dominios en el norte de la Provincia en cancelación de deudas gubernamentales, pocos años antes.⁷

Siguiendo el texto del contrato, Ensinck puntualiza las condiciones del mismo que, a simple vista dejan traslucir una situación poco favorable a la Provincia y poco equitativa respecto de los beneficios del emprendimiento. Se destacan entre las principales condiciones:

- Los terrenos para las vías y estaciones serían donados gratuitamente por el Gobierno Provincial a la empresa contratada.
- Los trabajadores serían exceptuados del Servicio Militar.
- El precio se fijaba de antemano en 3.250 £/km. pagaderas en bonos externos de la Provincia de 5% de renta anual y 1% de amortización los que podrían ser entregados por el Gobierno "al firme", a un precio que no po-

5. *Ibidem*, p. 51.

6. *Ibidem*, pp. 52 a 54.

7. REGALSKY, Andrés: *La Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe*, en: AA.VV. Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe, 1891-1948; Ediciones Fundación Antorchas, Bs. As., 1991, p. 14.

dría bajar del 80% quedando afectado a su pago primeramente el Ferrocarril, luego su producido y por último la Provincia.

- Se establecía que todos los materiales que se introdujeran para la construcción quedarían libres de todo impuesto.

Cuando aún no se habían iniciado las obras, nueve meses más tarde, se promulgó una nueva ley autorizando al P.E. provincial a ampliar los contratos para concesiones ferroviarias. Autorizado por dicha norma, este nuevo contrato comprendía también: un muelle en Santa Fe de 60 mts., varios edificios para ampliar la estación capitalina, una estación de segunda para San Carlos, tres estaciones de tercera para Las Tunas, Franck y Lehmann y tres más en distintos kms., además de un paradero en el km 22.⁸

En la víspera del inicio de las obras, el Gobernador de la Provincia dirigió un mensaje a las Cámaras que llegó a la opinión pública a través de la prensa; su texto es elocuente manifiesto de la relevancia que este proyecto tuvo en la zona y del nivel de idealización del que había sido objeto:

*“El FFCC proyectado para las Colonias del Oeste, será en breve una hermosa realidad y en el día de mañana podeis asistir a la inauguración de sus trabajos, que oficialmente he decretadol.../ Los materiales, las locomotoras y el tren rodante se encuentran contratados, embarcándose en Londres. La importancia comercial de los constructores y empresarios y la intervención del respetable ciudadano Dr. Lucas González, nos aseguran la breve realización de esta obra...”*⁹

Efectivamente, el 19 de mayo de 1884 se inauguraron los trabajos en Santa Fe, comenzando los mismos en el área que habría de ocupar la estación principal, próxima al puerto y en terrenos que habían pertenecido a Pascual Echagüe y que en ese momento eran propiedad de Marcial Candiotti; desde tiempos de la colonia el sector se conocía como “La Chacarita”. Habría de hacerse cargo de las obras en representación de la John Meiggs & Sons, la empresa constructora de los hermanos Alejandro y Washington Hume, experimentada precisamente en el rubro ferrocarriles.

El periódico *El Corondino* dedica amplias notas al hecho y reproduce el discurso del Gobernador Zavalla en el acto de inauguración, en su edición de la semana siguiente:

*“Acórtanse las distancias, se valoriza la propiedad, disminuyen los precios del transporte, se aumenta en proporción la recompensa que obtiene de la tierra el agricultor!.../fundamos al mismo tiempo la primera sección de la vía férrea económica que debe empalmar con el FFCC Central Norte para traer a nuestro puerto la mayor parte de las múltiples y valiosas producciones que no tienen todavía una fácil salida al río Paraná. Si prosperan con tanta rapidez los ferrocarriles construidos en el desierto, con cuanta más razón debe prosperar esta vía cuya riqueza ofrece desde antes de su construcción un producto igual al 12% del capital empleado”.*¹⁰

Simultáneamente al inicio de las obras, el 20 de mayo, el Gobierno Provincial designó al ingeniero Jonás Larguía como inspector oficial de las obras del nuevo ferrocarril. Larguía se había formado con beca del Gobierno de la Confederación Argentina, en la Pontificia Academia de San Luca de Roma y se encontraba radicado en la ciudad de Santa Fe desde mediados de la década de 1860, habiendo desarrollado importantes obras de arquitectura e ingeniería y adquirido notable prestigio profesional. Al momento de ser designado por la Provincia, Larguía ocupaba la intendencia de la Capital. Inmediatamente, Larguía propuso la ampliación de la proyectada estación principal de Santa Fe a un terreno de cuatro manzanas con mayor número de galpones, estimando insuficiente lo previsto para la importancia del punto de cabecera de la línea.¹¹

Los trabajos se desarrollaron a buen ritmo; el periódico *El Corondino* continuó reseñando en forma sostenida la evolución de los trabajos, dando cuenta de la llegada en el vapor “General Roberts” a Rosario, procedente de Nueva York de los materia-

8. AGP. Archivo del Ministerio de Gobierno, t. 79.

9. 18/5/84 - Mensaje del Gobernador Dr. Manuel Ma. Zavalla a las H.C.L. Comisión Redactora de la Historia de las Instituciones de la Provincia, Santa Fe, edición oficial, 1973, t. VI, p. 168.

10. *El Corondino*, 25 de mayo de 1884, citado por Ensinck, O. *Op. cit.*, p. 53.

11. AGP. Archivo Ministerio de Gobierno, tomo 74.

les para las primeras etapas de la construcción: 8.426 rieles, 1.688 atados de eclises, 205 cajones de clavos para durmientes, 107 ton. de tornillos y tuercas, 194 elásticos, 267 bultos, formando estas cuatro partidas últimas 33 vagones.¹²

En diciembre de ese mismo año la Provincia contrató las primeras extensiones al proyecto inicial. Se agregan otros 162 km. con la misma empresa y bajo las mismas bases que el contrato anterior; 100 km. desde Lehmann hacia el norte, 50 km. para el ramal a San Carlos desde la parte oeste del río Salado y 12 km al puerto de Colastiné desde la Capital. El costo de este último ramal no podía exceder los \$ 200.000.- pagaderos en bonos externos del 5% de renta y 1% de amortización recibidos al tipo firme de 84,5. En julio del año siguiente (1885) se concretó la aprobación, por parte del Gobierno Provincial, del proyecto ejecutivo de prolongación de estas líneas; las obras dieron comienzo inmediatamente. Nuevamente, los comentarios del El Corondino hacen referencia al hecho. La prensa destaca que, a poco de promulgarse la ley que autorizaba las extensiones, *ya habían sido vendidos en Londres los bonos del Gobierno de Santa Fe para solventar la construcción del FFCC. Eso apresuró el inicio de las obras.*

El contrato del ramal a Colastiné incluía un puente de 198 mts. sobre la laguna, construido con vigas longitudinales de fierro sobre pilotes y cabezales de madera dura de Urunday o quebracho.¹³

El Ferrocarril Provincial en marcha

Pero la fecha decisiva, en este largo camino de idas y vueltas que había vivido el ferrocarril provincial desde 1865, fue la del 1º de enero de 1885, cuando el primer tramo de la línea, Santa Fe-Esperanza, quedó habilitado al servicio público. En el acto público de celebración el presbítero Cayetano Giménez leyó un discurso del Gobernador Zavalla y la prensa local se hizo eco del acontecimiento.

Un telegrama que enviaron ese día al Presidente de la Nación, Julio A. Roca, el Ministro de Hacienda de la Pcia., Pedro Heina, el Inspector de Ferrocarriles, Jonás Larguía y el Director del Compañía ferroviaria, Washington Hume, tuvo el siguiente texto:

*"Acaba de pasar por primera vez la locomotora por el pueblo del Salado. Ha sido bautizada con el nombre del Gral. Roca como justo homenaje tributado al Primer Magistrado de la República, padrino de este ferrocarril, y al amparo de cuya administración se realizan estas obras de progreso. El día 1º de enero de 1885 será una fecha gloriosa para la rica Provincia de Santa Fe. La inauguración del primer FFCC que partiendo de la ciudad Capital, se extiende hasta las colonias más importantes, será más tarde recordada con júbilo por las generaciones venideras".*¹⁴

Esta apertura apresurada del primer tramo, cuando las obras estaban apenas terminadas pero el equipamiento estaba aún inconcluso, se hizo sin horarios fijos, como servicio provisorio, para poder levantar la cosecha '85, y con administración provisoria por parte de la Empresa Constructora por seis meses. La precariedad del servicio en estos primeros tiempos fue notable. Ensínck ilustra estas épocas con un cuadro de Estaciones y Tiempo de Recorrido desde Santa Fe, a las estaciones de colonias al momento de la inauguración.

a Esperanza	1º/1/85	35 km	1h 10'
a Humboldt	15/1/85		1h 55'
a Pilar	1º/2/85		2h 30'
a Aurelia	8/3/85		3h
a Rafaela	8/3/85		3h 45'
a Lehmann	1/6/85	100 km	4h

Esa precariedad llevó a que el Gobierno Provincial recibiera las protestas de los pobladores de las colonias y en especial de los agricultores, ante las dificultades que se planteaban para el traslado de las cosechas al puerto de la Capital. El 1º de junio de 1885 el Gobernador Dr. Manuel Ma. Zavalla en su Mensaje a las H.C.L. explica que los trabajos no están aún del todo concluidos pero que prosiguen sin detenciones; menciona también las ventajas que tendrá el ramal a Colastiné, refiriéndose al nuevo tramo proyectado, para agregar:

12. ENSINCK, O. *Op. cit.*, p. 53.

13. DALLO, A.M.C. de, *Op. cit.*, cap. III. La descripción corresponde al contrato del ramal a Colastiné, de 11/03/85.

14. Citado por ENSINCK, *Op. cit.*, p. 54.

"...las Colonias del Oeste ahorrarán sólo en fletes, en este año, una suma que indudablemente no será menor de trescientos cincuenta a cuatrocientos mil pesos nacionales [...]. El año entrante podrán ser llevados nuestros trigos directamente a aquél puntol...l y recién entonces se apreciarán debidamente las ventajas de esta vía que está destinada a dar puerto fácil y barato al norte de la República y al Sud de Bolivia..."¹⁵

Se hizo evidente que el ferrocarril era ansiosamente esperado por la gente de las colonias, tanto que al terminarse el tendido de las vías y antes de recibirse el tren rodante, se puso en funcionamiento transportando carga y pasajeros en vagones descubiertos.

Un día después de producirse la habilitación del primer tramo, el 2 de enero de 1885 una nueva Ley Provincial autorizó la contratación para la construcción de extensiones muy importantes; se trata de las líneas: de Santa Fe a Reconquista, San Carlos a Rosario, San Carlos o Lehmann a Córdoba y Lehmann a Santiago del Estero. Se destacan estos emprendimientos porque con ellos ya el ferrocarril provincial prolonga sus líneas de manera notable, excediendo ampliamente los límites del área de colonización agrícola para incursionar decididamente en el Chaco santafesino (línea a Reconquista) y en la región del noroeste, al vincularse con la línea a Santiago. Desde el punto de vista de la integración provincial, resultó de sustancial importancia que, a partir de este proyecto, seis años más tarde quedaron vinculadas por una misma empresa ferroviaria, la ciudad de Rosario con Reconquista, constituyendo una verdadera columna vertebral de la Provincia.

En julio de 1885, al producirse la recepción definitiva, la línea pasó a ser administrada por sus propietarios: la Provincia y los tenedores de bonos que integraban un Consejo de Administración con sede en Londres. Durante los tres años de administración mixta, la Compañía siempre tuvo ganancias.¹⁶ En esto coincide también Ensinck, para quien, en razón de su enorme importancia para la zona, este ferrocarril "pronto rindió sus frutos". Ejemplifica con el hecho de que, para los primeros pagos, la provincia se anticipó en un mes a la fecha en que los tenedores de bonos debían recibir el interés y la amortización correspondiente al primer servicio; el dinero se remitió a Londres mucho antes del vencimiento. Como mayor evidencia, transcribe un elogioso comentario periodístico de la época, aparecido en *El Corondino*, el 6 de diciembre de 1885:

"El F.F.C.C. a las colonias [...]. es un hecho que enaltece sobremanera la actual administración [...]. se ha conseguido que un F.F.C.C. produzca en un año no tan solamente los gastos de explotación, sino también y lo que es más notable, lo necesario para pagar los intereses de amortización del capital empleado para su construcción".¹⁷

El 15 de abril de 1886 se produjo en San Carlos Sud la inauguración del punto terminal del ramal a San Carlos; según *El Corondino* se estaba ante "la segunda colonización". El 1º de enero de 1887, dos años después de la puesta en funcionamiento de la primera locomotora, se efectivizó la inauguración del ramal al norte de Lehmann, a San Cristóbal.

Pero el ramal al puerto de Colastiné fue, de esta etapa, la obra decisiva por permitir vincular a toda la región de las colonias cerealeras con un puerto más eficaz que el de Santa Fe. Este corto pero complejo ramal fue inaugurado en octubre de 1886. Sobre este tema hace referencia el Mensaje del Gobernador Gálvez a las H.C.L. en mayo del año 1886, cuando justifica el atraso de los trabajos que debían terminarse a comienzos de ese año: una gran creciente del río en ese año impidió dar continuidad a la obra que presentaba ciertas dificultades, en tanto la mayor parte de los 12 kms. de recorrido se efectuaban sobre terrenos bajos y anegadizos.¹⁸

En el mismo Mensaje, el Gobernador presenta un cuadro con las ganancias del Ferrocarril en los tres primeros meses de 1886, del que se deduce que los gastos de explotación, aún en plena etapa de expansión, eran menos de la mitad de los ingresos. En los siguientes mensajes de 1887 y 1888 se hace nuevamente referencia a las ganancias del ferrocarril.

15. Comisión Redactora, cit., t. VI, p. 183.

16. DALLO, A.M.C. de, *Op. cit.*, cap. III.

17. *Ibidem*, p. 56.

18. Comisión Redactora, *Op. cit.*, t. IV, p. 205.

Cuadro comparativo de Ganancias¹⁹

	1886	1887
Producto bruto (\$ m/n)	368.307,28	612.439,78
Gastos de explotación y nuevas construcciones	233.126,43	409.893,76
Producto líquido	135.180,85	202.546,02

Entre junio de 1887 y agosto de 1888, varios tramos muy importantes de la red se ponen en funcionamiento. Entre los acontecimientos más importantes de este período se cuenta la vinculación ferroviaria entre Santa Fe y Rosario, con la habilitación del tramo Gálvez-San Carlos del ferrocarril Provincial; como Rosario se encontraba unida con Gálvez por el Ferrocarril Central Argentino en su línea al noroeste, con este pequeño tramo de San Carlos a Gálvez se posibilitó que la capital quedara en posibilidad de vincularse con Rosario haciendo en Gálvez un transbordo de compañía. Otros tramos importantes fueron: los primeros 50 km de Humboldt a Soledad, la línea Gessler-Coronda y la línea Reconquista-San Justo.²⁰

En la ciudad de Santa Fe, se fueron produciendo también algunas transformaciones significativas con todas las emergentes de la propia instalación ferroviaria. El barrio ubicado al norte del puerto comenzó a ocuparse y a cambiar su fisonomía a partir del inicio de los trabajos en 1884; la Plaza del Progreso (hoy España) cobró una vitalidad inusitada no sólo por la proximidad de la estación misma, sino por todo lo que ella trajo con sí, en materia de instalación de comercios, servicios al viajero y el inicio de la construcción de las oficinas de la empresa encargada de ejecutar las obras ferroviarias, la Compañía de los hermanos Hume que levantaban su gran edificio frente a la esquina sureste de la plaza.

Pero sin dudas, el edificio de la Estación Terminal era la obra de mayor envergadura que se localizaba en esta nueva zona de la ciudad; sobre sus características se destacan, entre otros, los comentarios de Gabriel Carrasco:

*"...entre las obras de arquitectura notables emprendidas o realizadas durante el año, debe figurar el ensanche de la Estación del FFCC a las Colonias que ha sido bellamente complementada triplicando su capacidad en la parte destinada a la administración y aumentando en proporción los grandes galpones destinados a depósitos de mercaderías y máquinas..."*²¹

La Memoria del Inspector General de Ferrocarriles, Ing. Jonás Larguía, que se adjunta a la del Ministro de Gobierno en su informe a la H.C.L. en mayo de 1888, contiene una completa descripción de las instalaciones, tendidos y equipos a fines de 1887. Según Larguía, todas las vías se encontraban en excelente estado de conservación y estaban dotadas de suficiente número de cuadrillas camineras (1 peón/1,5 km). Las estaciones habían sido construidas a distancias de 15 km. una de otra, término medio, para que todas las colonias del trayecto quedaran cerca de una estación.

La Estación Central de Santa Fe poseía un muelle de carga sobre el río, suficiente para las necesidades del Ferrocarril en ese momento, además del muelle que había en el puerto de Colastiné. El edificio de pasajeros contaba con 30 piezas útiles para oficinas y servicios y un gran salón de espera; en el momento de redacción del informe estaba siendo ampliado en el piso superior. Los galpones de carga cubrían para 1887 una superficie de 2.340 m². y resultaban suficientes para las necesidades del tráfico, pues la mayor parte de la carga de importación y exportación pasaba al puerto de Colastiné que ofrecía una planchada para buques de ultramar de 1.200 mts. de largo durante todo el año.

Los talleres de la Estación tenían una superficie de 1.473 m². y el depósito de locomotoras 759 m².; el galpón para coches 887 m². y el andén cubierto de 1.500 m². servía también para embarque de pasajeros. Se encontraban en construcción uno de 2.110 m². para depósito de locomotoras y uno de 2.590 m². para carpintería y almacén general.

En la estación se notaba ya la necesidad de construir una vía baja que, pasando por debajo del muelle, recorriera la ribera hasta el Paseo de las Ondinas para aprovecharla llevando directamente los vagones cargados al buque y suprimir el carretaje para cargar los buques que no se podían acercar al muelle del Ferrocarril, lo cual hubiese ofrecido gran economía de transbordo.

19. Citado por Ensínck, *Op. cit.*, p. 58, sin referir fuente.

20. *Idem.*

21. CARRASCO, Gabriel. *La Provincia de Santa Fe. Revista de su estado actual.* Bs. As., Coni, 1888, p. 34.

Se preveía que cuando estuvieran montados los nuevos talleres que se encontraban en construcción, se estaría en condiciones de construir tren rodante, encargando solamente al extranjero una parte del herraje y pudiendo construirse en los talleres todo el resto.²² Todo en el informe de Larguía aparecía como un proyecto auspicioso.

Los primeros problemas con el Ferrocarril Provincial

En apariencia, la empresa mixta no generaba problemas tan graves como para justificar que la provincia quisiera desprenderse de ella; las obras marchaban a buen ritmo, los balances eran medianamente favorables y el Estado santafesino utilizaba este recurso como un factor más de incentivación para la actividad agrícola que indudablemente requería del apoyo estatal para su sostenimiento, si bien la década de 1880 se había planteado como especialmente propicia para esta actividad.

Un dato que puede resultar significativo respecto de la incidencia del mantenimiento del Ferrocarril en las finanzas de la Provincia se extrae del Presupuesto Oficial para el año 1888, donde sobre un total general de gastos de \$ m/n 2.664.026.- el servicio del empréstito para el Ferrocarril era de \$m/n 400.000, o sea un 15%, pero supuestamente la cifra se cubría con las utilidades previstas para el mismo Ferrocarril que se calculaban en \$m/n 400.000.- En el mismo Presupuesto el rubro Educación insumía \$m/n 369.180.- del presupuesto general.²³

El contrato estaba parcialmente cumplido en 1887 cuando se produjeron novedades que, imprevisiblemente, modificaron el rumbo de los acontecimientos políticos. Los cambios terminaron conduciendo a la transferencia de los ferrocarriles de la Provincia que, de poseer una explotación estatal (aunque sustentada en el crédito externo), pasaron a concesionarse a una compañía extranjera. Por un lado, el grupo Meiggs y Murrieta perdió su interés en el proyecto del ferrocarril santafesino para pasar a ocuparse de un nuevo proyecto ferroviario, el del Central Córdoba, de alcances mucho más amplios, logrando la transferencia de la línea de Córdoba a Tucumán del Central Norte.

En tanto, el Gobierno de Santa Fe comenzó a aplicar los mismos criterios que la administración nacional para la construcción de ramales adicionales a los ya convenidos con el grupo inglés (ejemplo: San Cristóbal-Sgo.del Estero a Portalis).

"El interés de los franceses por la red provincial se planteó cuando se iniciaron las discusiones para la transferencia de la concesión anterior a la Compañía Fives Lille; como ambos negocios eran complementarios la posibilidad de combinarlos fue vislumbrada rápidamente y contribuyó a tornar más aceptables las altas comisiones exigidas por Portalis".²⁴

Resulta muy demostrativo del nivel y tipos de intereses que se jugaron en torno de la cuestión de la privatización del ferrocarril provincial, analizar la constitución del grupo francés que acabaría haciéndose cargo de la empresa; el grupo que formaría la futura Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe estaba integrado por la metalúrgica Fives Lille (principal empresa francesa productora de material ferroviario, maquinaria pesada, puentes y estructuras metálicas; con gran experiencia en construcción de ferrocarriles en Europa) y la Banque de Paris et des Pays Bas (el más importante de Francia orientado a operaciones de banca de inversión). Fives Lille había entrado al mercado argentino vendiendo equipamiento para los ingenios tucumanos (1880) y había nombrado representante en Buenos Aires a Frédéric Portalis; en realidad, esta compañía no había logrado en su rubro, el ferroviario, más que uno pocos trabajos de mediana importancia, pues se hallaba, en relación con las empresas del ramo inglesas y alemanas, en inferioridad de condiciones debido a los altos costos de la industria en Francia. De ahí que oriente su interés por expandirse mediante la realización de negocios combinados (financiación, provisión, montaje y explotación) para los cuales contaba con la ventaja de su fuerte capacidad financiera, derivada de sus estrechas vinculaciones con la banca.

22. Provincia de Santa Fe. Ministerio de Gobierno Justicia y Culto. *Memoria presentada por el Señor Ministro a las H.C.L. en 1888*, Santa Fe, La Revolución, 1888. Anexo: "Memoria del Inspector Gral. de Ferrocarriles Provinciales, ing. Jonás Larguía".

23. CARRASCO, G. *Primer Censo Gral. de la Provincia de Santa Fe, 1887*.

24. REGALSKY, A. *Op. cit.*, p. 15.

No obstante, Regalsky realiza un agudo balance donde evalúa la diversidad de causas que llevaron al concesionamiento de los servicios ferroviarios provinciales; entre esas causas apunta:

"La decisión del Gobierno santafesino de desprenderse de sus activos ferroviarios puede atribuirse a la influencia de los criterios entonces pre-valectantes en el orden nacional que deploraban la gestión empresarial a cargo del Estado. También concebía ese paso como un medio [...] de allegar recursos al fisco o [...] de aliviar sus erogaciones en un período de gastos bruscamente ascendentes, si bien esto no resultaba tan claro porque lo que antes pagaba como interés sobre los títulos públicos, equivalía a lo que iba a abonar, con el nuevo sistema en concepto de garantías".²⁵

Finalmente, en octubre de 1888, poco más de tres años después de ponerse en funcionamiento la primera línea, el Gobierno de la provincia decidió concesionar la administración del ferrocarril a la compañía francesa.

La Compañía Fives Lilles al frente del Ferrocarril Provincial

Por el contrato de arrendamiento la Provincia le garantizaba a la Compañía el 5% anual por toda la concesión de la línea sobre un capital de 3.950 Libras/km. Esta base sería el determinante del fracaso del sistema de arriendo de sus ferrocarriles para la provincia de Santa Fe. A fines de 1888, los ramales en explotación totalizaban 590 kms.

El 1º de enero de 1889, se produjo el traspaso de la administración, que se encontraba en manos de un Consejo con mayoría local, a la compañía arrendataria. La Provincia seguiría construyendo las líneas que estaban en marcha en ese momento (principalmente la Santa Fe-Reconquista y la Colastiné-

Rincón) mediante la Empresa John Meiggs & sons de Londres, y la Compañía Francesa se comprometía con la construcción de 500 kms. nuevos, otorgados como concesión, que comprendían los siguientes tramos: Santa Fe a Rosario; empalme de Maciel a Gaboto; Vera a La Sabana; empalme a Santo Tomé; Nelson a San Cristóbal.

La construcción de estos tramos (en total 496 km) fue ejecutada por la Compañía Fives Lille por un contrato a destajo entre ésta y la Compañía Francesa.²⁶

Entre las primeras acciones que llevó adelante la compañía al hacerse cargo de la concesión, se cuenta la solicitud presentada al Gobernador de la Provincia J. Gálvez el 24 de enero de 1889, requiriendo autorización para comprar un terreno y hacer en el mismo las viviendas para el Director General de Ferrocarriles, el administrador, los ingenieros, los varios jefes de talleres, de tráfico, de construcción de vías y los empleados y capataces. De acuerdo con el contrato de concesión, un emprendimiento de esta magnitud debía contar con la autorización del Gobierno Provincial; *"Dicho terreno está ubicado en el barrio más saludable y más alto de la ciudad, a sólo 6 cuadras de la estación frente al gran Bu. Gálvez"*. La autorización solicitada fue concedida el 1º de febrero de ese año.²⁷

El 18 de febrero de 1889, la Provincia creó la Dirección General de Ferrocarriles y puso a cargo de la misma al ingeniero Jonás Larguía, que hasta entonces había sido promotor y asesor en las cuestiones relativas al ferrocarril provincial, desde su cargo de Inspector General de Ferrocarriles. En su mensaje a las H.C.L. del 23 de mayo de 1889, el Gobernador Gálvez justifica las decisiones tomadas por la Provincia sobre este tema:

"El Gobierno, animado por el deseo de aumentar su red de FFCC, disminuyendo los gravámenes que pesan sobre la Provincia con fecha 10 de octubre de 1888 ha celebrado el contrato de arrendamiento con la Compañía Francesa de Ferrocarriles, para la explotación de la red de ferrocarriles provinciales ya construidos, de los en construcción de Santa Fe a Reconquista, de Colastiné a Rincón y de los que se construirán por la misma compañía, los que comprenderán un recorrido de otros 500 km. Este contrato de arrendamiento hecho en condiciones financieras la más alagüeña para nuestra provincia, ha sido estrictamente ajustado a la ley que lo autorizó".²⁸

25. REGALSKY, A. *Op. cit.*, p. 15.

26. DALLO, A.M. C de. *Op. cit.*, cap. III.

27. AGP, Archivo de Gobierno, t. 95, fs. 139 a 141.

28. Comisión Redactora, *Op. cit.*, tomo VI, p. 269.

**Cuadro comparativo de
Ingresos y Ganancias** ²⁹

Año	Producto Bruto	Gastos	Producto Líquido
1886	368.307	233.126	135.180
1887	612.439	409.893	202.546
1888	801.945	615.255	185.690
1889	902.221	1.027.856	-125.634
1890	986.109	s/d	s/d
1891	2.435.769	2.031.849	403.920
1892	2.383.496	2.176.566	206.929

Si bien es claro que el P.B. aumentó, lo que pudo ser, según Dallo, consecuencia de un fuerte incremento de tarifas por el alza del oro, a su vez los gastos de explotación crecieron a causa de los gastos originados por la instalación de la Compañía en Santa Fe, los que, según contrato, podían descontarse del P.B. de la Empresa. La Compañía, en este rubro de instalación en la ciudad, no economizó ni tuvo limitaciones impuestas por el gobierno provincial, y en razón de eso las erogaciones crecieron notablemente, respecto de las constreñidas inversiones en obras del período anterior; se justifica esta actitud en el hecho de que la empresa sabía que, mediante la garantía, nunca era perdedora.

Del cuadro anterior se desprende el notorio incremento de los gastos que acompaña al aumento de los ingresos. Como ejemplo del tipo de gastos "novedosos" en que incurrió la compañía, puede mencionarse la compra de lotes cercanos a la Estación Santa Fe en los que se construirían las casas para empleados y el Director del Ferrocarril, que fueron adquiridos con la anuencia del gobierno.³⁰

Para justificar el déficit del año 1889, el Gobernador argumenta:

*"Desde noviembre del año anterior las lluvias continuadas han perjudicado la marcha regular de nuestros FFCC y las crecientes sin ejemplos del río Salado y afluentes han interrumpido el tráfico llevando dos puentes y manteniéndonos incomunicados por breve tiempo con el resto de la República. Medidas oportunas han contribuido a restablecer el servicio de las líneas en virtud de obras provisoria que se han iniciado para el paso del río Salado".*³¹

A partir de 1889, mediando la administración concesionada, los incrementos de tarifas fueron discriminatorios; mayores para los productos destinados al mercado interno y menores para la producción exportable. El Estado Provincial trataba de subsidiar estas tarifas para proteger a los colonos ya que era obvio que el encarecimiento del transporte tenía un efecto adverso: las ganancias disminuían, ya que las colonias más cercanas resignaban la eficiencia y usaban otros medios para trasladar sus productos. La explotación deficitaria de 1889 obligó a la Provincia a hacer frente a la garantía que ascendió a 222.683 Libras Esterlinas; por la suba del oro la Compañía no podía rescatar la otra parte de la deuda. La provincia soportaba la deuda externa más la deuda que generaba la garantía. La situación debió ser de una gravedad tal que el 29 de noviembre de 1890 se promulga la Ley Provincial que autoriza la venta de la Compañía de Ferrocarriles provinciales.

Dallo encuentra un solo atenuante para el déficit que presenta la compañía francesa, y se relaciona con el hecho de que las líneas que se abrieron durante su gestión no eran precisamente las más redituables, sino que eran vías que atravesaban extensas zonas despobladas en las que *"se prefabricaban colonias que no pasaban de ser un expediente y un plano ya que las tierras no atraían al inmigrante por no ser aptas para la producción agrícola [...] y deberían esperar varios años antes de comenzar a rendir sus frutos"*.³²

Con las expansiones producidas a posteriori de la fecha de concesión, las líneas en explotación alcanzaban, al 31 de diciembre de 1890, los 813 kms. y, un año más tarde, la red había crecido a 1.118 kms.

Refiriéndose a la situación financiera de los Ferrocarriles de la Provincia, el Gobernador Cafferata en su Mensaje de 1891 expresa que arroja un déficit de importancia respecto de la garantía que el gobierno debía cumplir con arreglo al contrato de arrendamiento; esta carga era bastante pesada a causa de la baja cotización de los títulos de la Provincia en las plazas de Londres y París.

29. Cuadro de elaboración propia, con datos obtenidos de los Mensajes de Gobernadores. Comisión Redactora, *Op. cit.*

30. DALLO, A.M. C de. *Op. cit.*, cap. III.

31. Comisión Redactora, *Op. cit.*, p. 271.

32. DALLO, A.M.C. de, *Op. cit.*, cap. III.

"A los tres millones entregados a la Cia. según lo dispuesto por el decreto del 7/12/89 sería necesario agregar ahora una suma mayor / ... / para poder cubrir el déficit que existía al 31/12/90. Y esto en el caso de que se conservasen los títulos al mismo tipo que actualmente tienen, lo que no es de suponer, pudiéndose más bien temer que descieran de valor / ... / en estas circunstancias en que la tendencia no es favorable al crédito de la República."

"Considerando que la prolongación de este estado de cosas con arreglo al contrato del 12/10/88, por todo el tiempo que tarde el FFCC en producir íntegra la garantía, coincidiendo con el mal estado de nuestro crédito en Europa, echaría seguramente sobre la provincia una carga demasiado pesada, me he preocupado de celebrar arreglos con los representantes de las empresas francesa e inglesa por la parte que a cada una corresponde, para la modificación del contrato existente en forma conveniente para la provincia y que vosotros apreciareis cuando os eleve el convenio que tengo celebrado ad referendum con intervención del Señor Presidente de la República".³³

Durante el lapso que medió entre el arrendamiento y la cesión definitiva de los derechos de propiedad de la línea a la Compañía Francesa, el incremento de los tendidos fue mínimo, reduciéndose a aquellos tramos en que ya estaba pactada por contrato la continuidad o a algunos puntos de articulación importantes como por ejemplo el tramo Santo Tomé-Santa Fe que hasta 1894 debió desviarse por empalme San Carlos, complicando mucho la salida a Rosario. Este tramo se inició en julio de 1893 y se terminó en octubre de 1894, librándose al servicio público el 1º de noviembre.

Se dispone de dos memorias, de los años 1894 y 1895, presentadas por el Inspector de Ferrocarriles de la Provincia, Ing. Federico Norman (Larguía había fallecido en 1891), donde se pone de manifies-

to la escasa actividad en cuanto a obras, si bien, por otra parte, se verifica que los gastos de explotación y nuevas construcciones crecieron mucho en este período debido a las importantes sumas que demandaba la instalación de la Compañía en Santa Fe. Algunos párrafos de esas memorias son prueba elocuente de esta situación:

Durante 1894 la red de FFCC de la Pcia. ha sido aumentada únicamente por la construcción de los 9 km. que faltaban para ligar la línea, ya construída de Santo Tomé a Rosario, directamente con la ciudad de Santa Fe. Esta obra ha necesitado la construcción de un puente de 1346 mts. de largo sobre el río Salado y sus bañados y consiste de dos tramos de 18 mts. y uno de 32 mts. sobre el cauce actual del río y su conexión (sic.) a tierra firme por medio de viaductos a cada lado, dos al lado oeste compuesto de 46 tramos de 10 mts. c/u y 66 tramos iguales los del este /.../

Esta repartición había proyectado la mensura definitiva de las líneas construídas por la Compañía Francesa, pero no pudo llevarla a cabo porque la compañía no ha querido suministrar los datos necesarios para constatar la cantidad de terreno que ha sido expropiado para la vía y estaciones; sin embargo es ésta una medida muy necesaria y de gran interés para el Gobierno, pues a más de saber con precisión la cantidad de vías que ha construído, interesa al Gobierno saber la extensión de terreno que debe pagar contribución general, pues toda esa propiedad ha sido escriturada a la Compañía Francesa y el Gobierno tiene unos 500 kms. de vías construídos en terreno ajeno /.../

En resumen, se nota que la administración de estas líneas necesita grandes y radicales reformas, pues no es de concebir que unas líneas que tienen trabajo y tráfico continuo durante todo el año y que es conocido, no pueden dar abasto a las cargas que le son ofrecidas, no pueden reducir sus gastos a un límite razonable."³⁴

La memoria de 1895 reseña también los movimientos anuales, la suspensión de servicios a Colastiné por crecientes del Paraná, el estado de las líneas y tren rodante, demoras y descarrilamientos y una mención a los particulares criterios de la Compañía para hacer sus balances, que son desfavorables a la Provincia. Hay un cuadro comparativo de gastos de explotación donde se ve que siguen en valores muy superiores a los admisibles (82%).

33. Comisión Redactora, *Op. cit.*, t. VI, p. 313.

34. Provincia de Santa Fe. Departamento de Ingenieros. *Memoria del Director del Departamento Ingeniero Palacios en 1895*, Santa Fe, ed. oficial, 1895. Anexo: "Memoria del Inspector de Ferrocarriles Ing. Federico Norman", pp. 27/28.

Evidentemente, para el Gobierno Provincial el poder de la Compañía Francesa resultaba imposible de controlar, sea porque no estaba presente la decisión firme de hacerlo, sea porque existían intereses dentro del mismo Estado que impedían un efectivo control; surge así, por analogía con otros emprendimientos a nivel nacional, la idea de enajenar la empresa.

Las negociaciones fueron sumamente lentas y se estancaron por resultar muy difícil la conciliación de intereses: por una parte los de los acreedores ingleses ya que no se habían terminado de rescatar los bonos; por otra, los de la Compañía Francesa que, si bien no había cumplido su parte del contrato, hacía valer sus derechos de arriendo a 55 años. El Estado Santafesino, verdadero dueño, que llevaba pagados varias veces los empréstitos si se tienen en cuenta los montos que había comprometido en materia de garantía, no ponía ninguna condición.³⁵

Acuerdo de 1896. Venta a la Compañía Francesa

Finalmente, en 1896 se efectivizó el instrumento que formalizó la venta de los ferrocarriles provinciales a la Compañía Francesa, el que fue firmado por el Gobernador Leiva, Rómulo Otamendi como representante de la Compañía y José Toso por los tenedores de bonos.

La Compañía Francesa recibiría en pago y cancelación de todo crédito la propiedad absoluta y definitiva de todas las líneas que constituían la red (terrenos, estaciones, edificios, maquinarias) libres de todo gravamen por reembolso de los empréstitos rescatados (1.079.000 Libras est); los servicios por intereses y amortizaciones; los empréstitos pendientes por capital e intereses (2.191.700 Libras est.); la deuda por la garantía de los últimos 500 kms.; la deuda pendiente por la garantía convenida para la explotación.

Entre las demás condiciones, que tornaban más beneficiosa aún la transacción para la empresa, se destaca que el Gobierno Nacional aportaría a la Provincia 600.000 Libras esterlinas para rescate de títulos; la Provincia arreglaría las expropiaciones pendientes, aportando la Compañía 300.000 Libras esterlinas para eso; se le garantizaba a la Compañía la estabilidad del trazado; se le gestionaría la exoneración de impuestos nacionales y municipales; la empresa fijaría las tarifas que considerara justas siempre que el producto líquido anual no excediera el 9% del capital; se le otorgaría el derecho de preferencia por 20 años para la explotación de nuevas líneas, y

prolongación y empalme de las existentes.³⁶

El 19 de abril de 1900 se efectiviza la protocolización de las bases del contrato de venta de los ferrocarriles provinciales por escritura n° 13. Las opiniones respecto de las causas y consecuencias de la enajenación de la Empresa por parte de la Provincia son muy diversas. La voz oficial, a través del Mensaje del Gobernador Iturraspe a las H.C.L. el 1° de junio de 1899, justifica el acto de gobierno en los siguientes términos:

*“Es necesario no olvidar que la Provincia carece por el momento de otros recursos que los muy contados que le allegan las leyes de impuestos. Su tierra pública no existe ya, habiendo desaparecido bajo la forma de distintas combinaciones más o menos satisfactorias [...]. Sus bancos arrastran una vida completamente anémica [...]. Sus FFCC han sido absorbidos por los mismos empréstitos que concurrieron a su construcción, consecuencia de estipulaciones imprevisoras y, la menos mala, quizás, si esa retroversión del capital no hubiese arrancado también otros valores cuantiosos pertenecientes a la Provincia o que ésta deberá solicitar a la Nación ya que no tiene dentro de sus recursos con que responder al nuevo sacrificio que se le impone...”*³⁷

Para la misma época, otros observadores explicaban el proceso desde otra óptica. La voz de la Compañía quedó reflejada en el capítulo que reseña su trayectoria dentro de la edición especial de Lloyds Greather Britain Publishing Company. *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX*, Londres, 1911, en la que las más importantes empresas ferroviarias que operaban en el país aparecen presentadas en su evolución. Aquí, la Compañía Francesa explica el cambio de rumbo posterior al traspaso de propiedad:

“Después de haber experimentado durante muchos años graves dificultades financieras por causa de la insuficiencia de productos de explotación y de la imposibilidad de percibir la garantía de interés del Gobierno Provincial, la Compañía logró celebrar con éste un convenio el 10 de agos-

35. DALLO, A.M.C. de. *Op. cit.*, cap. III.

36. *Ibidem.*

37. Comisión Redactora, *Op. cit.*, t. VI, p. 511.

to de 1900 en el cual quedaron zanjadas todas las dificultades [...]/ La Compañía pudo entonces recobrar crédito y extender sobre bases sólidas la mejora y extensión de la red".³⁸

La Sociedad Rural de Rosario publica, al iniciarse el nuevo siglo, una reseña de la situación de la provincia de Santa Fe enfatizando la óptica hacia los aspectos decisivos de la economía. Entre éstos, la Compañía Francesa tiene un capítulo especial, en razón de la importancia que presentaba para el amplio territorio al que abastecía. Comienza explicando que el sistema comprendía 1.331 kms. que se podían dividir en dos partes distintas; 1º) una serie de líneas (800 km) que ponían en comunicación las colonias agrícolas de la Provincia con el puerto de Santa Fe (Colastiné) y el de Rosario; 2º) 500 km. de vías que penetraban hacia el norte, hasta los confines del Chaco, atravesando los ricos bosques de donde se explotaba el quebracho colorado.

"Nada más curioso ni más interesante bajo el punto de vista agrícola y social que las vastas regiones atravesadas por las líneas de esta compañía. Al sur, este y norte, en un radio de cerca de 200 kms. alrededor de la capital, la locomotora atraviesa inmensas llanuras cubiertas por sembrados de trigo y lino [...]/ No hay una sola interrupción en esos cultivos, apenas las fracciones de campo para el mantenimiento de los animales de labor. Todos los trabajos se hacen con máquinas agrícolas y al ver el espectáculo cuesta imaginar que hace apenas un cuarto de siglo esas comarcas eran recorridas por indios nómades".

"En el norte de la Provincia el espectáculo cambia, no hay allí más que bosques de los cuales apenas una cinta de algunos kms. al costado de la vía es explotada. Pero cuánta actividad en esa gran vía de 500 kms.! Los montes se componen casi exclusivamente de la mejor calidad de quebracho

*colorado, madera de gran densidad y sin embargo fácil de trabajar y de la cual la duración es tal que aún no se puede evaluar [...]/ Salen al año unas 200.000 a 250.000 ton. exportado en trozos para las curtiembres alemanas".*³⁹

A estos dos productos principales, madera y cereales, había que agregar aquellos de Tucumán, especialmente azúcar. Una línea de 600 km. construida por la Cía. Fives Lille, después vendida al Estado e incorporada como Ferrocarril Central Norte Argentino, unía la red de Santa Fe con la Provincia de Tucumán, y en 1899 la Compañía Francesa transportó 35.000 ton de azúcar.

Las 700 a 800.000 ton. que esta Compañía transportaba anualmente por entonces salían en su mayor parte por el puerto de Colastiné, también propiedad de la Compañía. Colastiné era el punto más alto sobre el río, hasta donde podían llegar en toda época los buques de ultramar. Como cierre, el compendio de la Sociedad Rural vaticinaba:

*"La línea ha producido en 1899, \$ 4.500.000.- o sea más o menos 10.000.000 de francos. Es probable que ese resultado aumentará rápidamente en el porvenir pues por arreglos con el Gobierno de la Provincia, la Compañía ha obtenido la propiedad absoluta de esta bella red, que explotaba como arrendataria y en adelante hará todo lo posible para su prosperidad".*⁴⁰

En la misma publicación, se incluyen cuadros comparativos de actividades de todos los Ferrocarriles que funcionan en la Provincia para 1899 y primer semestre de 1900. Como muestra de que la presunción de la Sociedad Rural iba a cumplirse, pronto la Compañía comenzó a encarar obras de mucha importancia y a continuar otras ya iniciadas y que habían sufrido la fuerte interrupción durante la década anterior. El 5 de enero de 1903 se produjo la inauguración de la obra para el ramal San Francisco-Villa María, con la presencia del Ministro de Obras Públicas de la Nación, Dr. Emilio Civit, el Gobernador de Santa Fe Rodolfo Freyre, el ex-gobernador Iturraspe y el Administrador General del Ferrocarril Francés en Santa Fe, Ing. Coureau. Hubo grandes actos y discursos dada la importancia que presentaba este ramal que permitía la vinculación entre las dos capitales de provincias, Santa Fe y Córdoba.⁴¹

38. Lloyds Greater Britain Publishing Company. *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX*. Londres, 1911, p. 344.

39. BRANDT, E. y POMMERENKE, G. *La Provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX*, edit. por la Soc. Rural de Rosario, 1901, p. 47.

40. *Ibidem*, p. 48.

41. *Revista Santa Fe, Trabajo y Patriotismo*, Número único, Santa Fe, 1903, pp. 105 a 114.

En el discurso del Administrador General para la ocasión, se menciona también la próxima conclusión de la línea La Sabana-Resistencia. Es evidente que una vez adquiridos los derechos de propiedad la Compañía estaba dispuesta a consolidar su desarrollo.

Un conflicto importante entre el Gobierno provincial y la Compañía, después de efectuada la cesión definitiva, fue el que se produjo en torno del tema de la localización del Puerto de Ultramar, puesto que la Compañía tenía derechos de "exclusividad" en el puerto de Colastiné debido a que era la única línea que llegaba al mismo, en tanto que el Estado Provincial y las fuerzas vivas locales tenían el claro objetivo de construir el puerto de ultramar en la misma capital. Esta cuestión, resuelta finalmente en 1904 con la definitiva decisión de construir el puerto de ultramar en la capital, significó una merma para la expansión de la compañía.

Con la conmemoración del Centenario, se nos presenta en 1910 la posibilidad de contar con una minuciosa descripción de la situación de la Compañía Francesa según la reseña efectuada en el ya citado *Impresiones de la República Argentina en el S. XX*.

En este álbum se presenta un panorama de los territorios que el ferrocarril atravesaba en un momento de enorme expansión: lo que denomina "la gran arteria" que recorría en una suerte de espina dorsal la totalidad de la red y que contaba con tres nodos estratégicos: Rosario, Santa Fe y Barranqueras, y la enorme telaraña de ramales que desde esta troncal se difundían en la región, dividida entre la zona sur, esencialmente agrícola y la zona norte, netamente forestal.

Las colonias más antiguas habían sido particularmente favorecidas por el ferrocarril que había ido buscando su huella al atravesarlas, en tanto que las más nuevas, como Rafaela, Nelson, Moises Ville en Santa Fe y Pozo del Molle y Carrilobo, en Córdoba, habían sido creadas cerca de las estaciones estratégicamente, transformándose en poco tiempo en centros muy importantes. La agricultura se había desarrollado rápidamente en la vecindad de las líneas hasta una distancia media de unos 20 km., en tanto que las antiguas estancias dedicadas a la cría de ganado no tenían la misma pre-ocupación por acercarse al ferrocarril.

Para la zona forestal el álbum del Loyds destaca especialmente la localidad de Vera (entonces con 8.000 hab.) que era el centro de abastecimiento de las explotaciones forestales del Chaco; constituía ade-

más la vanguardia donde la Compañía había colocado a los representantes de sus principales servicios de explotación que estaban en continuo contacto con los comerciantes. Otro ramal muy importante era el que se dirigía a Reconquista, una colonia agrícola próspera, cabecera de una incipiente expansión que seguía la línea de costa hacia el norte, hacia los confines del Chaco. En virtud de ese desarrollo, la Compañía había resuelto por entonces prolongar este ramal hacia esa región agrícola unos 40 kms. más allá de Reconquista. Pero lo indiscutiblemente prioritario en esta región era la explotación forestal:

*"Continuando a lo largo de la arteria principal se ven reproducirse en cada desvío o estación los paisajes característicos a las explotaciones forestales, con sus playas de quebracho y los guinches o grúas de carga, cambiando de trecho en trecho por la presencia de algún aserradero. Esta línea sirve a la región forestal más rica en quebracho del Chaco Austral y pasa muy cerca de dos fábricas de tanino en Tartagal y Mocoví".*⁴²

Refiriéndose a la explotación desde el punto de vista técnico, el texto aclara que el desarrollo del tráfico había obligado a la Compañía a proveerse de instalaciones y de una organización completa, parecida en todo, en debida proporción, a la de los grandes emporios ferroviarios, en contraposición al momento inicial del ferrocarril provincial, en que se prestaba un servicio muy económico y modesto, entendido más como un servicio al desarrollo de la región que como un proyecto empresario. Así, la Administración de la Compañía Francesa en 1910 se organizaba con un domicilio societario en París donde se reunía el Consejo de Administración, un Director, representante en Argentina del Consejo de Administración, residente en Santa Fe y un Comité local consultivo que se reunía en Buenos Aires.

42. Lloyds Greater Britain Publishing Company, *Op. cit.*, p. 345 y ss.

El total del personal de la empresa alcanzaba a los 4.574 empleados, entre los que se contaban 202 en las diversas secciones administrativas, 23 en oficina técnica de proyectos, 1.312 en el área de Explotación, 1.249 en Material y Tracción y 1.783 en Vías y Obras. En cuanto a la proporción de transporte efectuado por la Compañía, se notaba una enorme preponderancia del de carga (84 %) sobre el de pasajeros (12%) y los servicios de telégrafo y correos (4%).

Acerca de las futuras posibilidades de desarrollo de la empresa, el Lloyds alertaba que la Compañía debía tener en vista dos objetivos principales que eran, por una parte, la prolongación de la arteria principal Rosario-Santa Fe-Resistencia hasta Asunción del Paraguay; y por otra, la construcción al norte de San Cristóbal de una línea para servir la región forestal del Chaco Austral demasiado lejana de las líneas actuales. El primero de estos objetivos era, sin disputa, el de mayor interés.

No obstante, ese objetivo nunca se cumplió y numerosas razones internas y externas llevaron a la Compañía a retardar su proceso de expansión en las décadas siguientes.

Desarrollo del mapa ferroviario

Considerando la evolución de la red, a la vista de los planos de tendidos y su desarrollo cronológico, se puede inferir que, en principio, no existió una política fundacional por parte de la compañía ferroviaria.

En todo caso, se verifican tendencias firmemente marcadas por las condiciones productivas de las regiones que se enlazan, que definen y orientan los rumbos por los que habría de proyectarse el riel (motivo más que lógico si asumimos el objetivo comercial que anima el emprendimiento). Así, una rápida visualización del mapa ferroviario coincide con el mapa económico de la provincia, superponiendo redes con zonas de producción y crecimiento potencial.

Para tratar de confirmar la hipótesis, pueden realizarse, entre otras, las siguientes observaciones:

En primer lugar, el área más rápida y densamente abastecida fue la de las colonias del centro, que permitió el paso de la idea a la realización.

Allí se concentraba la mayor cantidad de poblaciones de un rango de importancia contando con la ventaja de su relativa proximidad con la ciudad capital.

No es necesario poner excesiva atención en la observación para detectar que en la red generada por Santa Fe, Rafaela, Gálvez y más tarde San Francisco, se produce la mayor densidad de localidades de categoría intermedia, que producen un efecto de nudos en la trama ferroviaria afirmando la red.

En el área, las distancias entre poblaciones se acortan, configurando una trama que se abre y deshila conforme se toma distancia de la capital por fuera del área descripta.

En segundo lugar, se constata la preexistencia de poblaciones a lo largo del tendido en la mayoría de los casos, lo que garantizaba para el tendido una base mínima de seguridad, un marco jurídico, el fomento oficial y -aunque fuera transitorio- un destino.

Si bien la proyección del crecimiento de las poblaciones afectadas indica un incremento, tanto poblacional como económico, de lo que se infiere una influencia positiva del accionar del ferrocarril en el medio, no siempre su advenimiento ha sido visto con signo positivo.

En algunos casos, en los que determinadas poblaciones actuaban como polos de concentración y distribución de la producción de una zona, esta circunstancia proveía de una dinámica que les hacía destacarse del conjunto y operar como centros comerciales del mismo. La posibilidad que ofrece la red ferroviaria, de contar con paradores y puntos de carga cada quince kms., facilitó la distribución de los productos aproximándose a las unidades productivas, que así vieron facilitada la salida de las mercaderías evitando los necesarios traslados hacia aquellos nudos concentradores en los que se organizaban las caravanas de carretones hacia la capital y el puerto. De hecho, este cambio afectó a aquellas poblaciones que centralizaban esta actividad, actuando en desmedro de su

vida económica, obligando a redefinir su situación relativa en el conjunto y sus modos productivos, como señalan los siguientes comentarios de la época acerca de las localidades de Franck y Santo Tomé:

FRANK: "La población tiene un aspecto casi triste hoy /.../ ha perdido mucho desde que se abrió al servicio público el ferrocarril. Antes era un punto de descanso para los que viniendo de y por San Jerónimo y Las Tunas se dirigían a Santa Fe o Santo Tomé /.../ en la época de las cosechas pasaban diariamente cerca de 200 carros de colonos /.../ aquello parecía un lindo centro comercial. Ahora van y vienen los frutos del país y las mercaderías por el ferrocarril y conviene recordar muchas quejas que una parte del comercio de Frank y otras colonias manifiestan respecto del ferrocarril. Asegúrase que... La empresa trata con poca consideración al comercio, prefiriendo a los molineros /.../ ¿causa? la poca garantía de las cargas que entregan pues la empresa no responde de nada. Además el precio de los fletes y la clasificación poco regular de las mercaderías. Un comerciante decía: pudiendo desembarcar las mercaderías en Santo Tomé conviene más conducirla por carros: se gana tiempo y dinero /.../ Hemos notado un hecho que nos parece poco regular. Las estaciones del ramal a San Carlos no reciben cargas ni encomiendas para la línea principal, de manera que si hay que mandar algo a Esperanza y demás estaciones del extremo oeste hay que dejarlas en el Empalme o remitirlas a Santa Fe donde se necesita un encargado que las vuelva a reembarcar. ¿Porqué la empresa no da a los jefes de estación tarifas mixtas? /.../ Actualmente el ramal forma una línea férrea completamente distante, con su empalme en el campo, lo que es un inconveniente y una molestia. En Frank, por ejemplo, casi no es utilizada la línea férrea si no va por el molino.¹

Santo Tomé era y es todavía el embarcadero de los productos a las colonias, pero los ferrocarriles le han quitado una parte de su importancia, porque los llevan directamente a la ciudad o al puerto de Colastiné, para cargarlos en los buques de ultramar.²

El siguiente cuadro resume el listado de localidades enlazadas por la red ferroviaria, indicando el año de su fundación, la llegada del ferrocarril y la población alcanzada hacia 1927.

Se visualiza que sólo en algunos pocos casos (Arocena, Tartagal) se constata la presencia previa del ferrocarril, antecedendo a la población. En cambio, son más numerosas las situaciones coincidentes, en las que la instalación ferroviaria genera un asentamiento, no porque haya estado en su política el fundar poblados, sino que la actividad hacía necesaria una mayor dotación y equipamiento que luego se desarrollarían, posibilitando un desarrollo paralelo o independientemente de la localidad.

De todos modos, hacia 1927, año en el que la red ya se había consolidado plenamente y detenido su crecimiento, incluso sufriendo la creciente competencia del transporte automotor, la mayoría de estas poblaciones no pasaba del medio millar de habitantes, lo que da cuenta de su condición complementaria dentro de la red, sin recursos propios de consideración para su desarrollo. Se destaca un salto considerable en los casos de Tartagal y Villa Ana, que oscilan entre los 3.000 y 4.000 habitantes, viéndose allí la influencia del ferrocarril que posibilita el transporte de la producción algodonera y maderera, hacia la cual fue dirigida la línea como principal objetivo.

Dándose una gran cantidad de situaciones intermedias (entre 1.000 y 3.000 habitantes) como puntadas necesarias para el sostenimiento de la trama, es evidente que el mayor crecimiento estuvo dado en aquellas localidades que funcionaban de antemano como concentradores regionales (Esperanza, Rafaela, Gálvez), destacados puntos del anillo más próximo a Santa Fe, que generó la necesidad y decisión del emprendimiento, así como en las cabeceras terminales que fueron buscadas por los distintos ramales (Villa María - Resistencia) y sus relativos puntos intermedios (San Francisco - Reconquista).

Un relevamiento de las dotaciones de servicios para cada caso, del que da cuenta la Guía Oficial del FF.CC. Santa Fe, 1927-28, ofrece total correspondencia entre el equipamiento disponible y el rango de población, evidenciando una cierta correlatividad entre las propias capacidades productivas y el grado de desarrollo alcanzado, favorecido sin dudas por el ferrocarril como agente posibilitador.

1. "APUNTES DE VIAJE", firma: Ignotus, en *La Revolución*, San Carlos, 7/10/86.
2. PEYRET, Alejo; *Op. cit.* p. 234

LOCALIDAD	FUNDACION	LLEGADA FFCC	POBLACION A 1927	LOCALIDAD	FUNDACION	LLEGADA FFCC	POBLACION A 1927
Angélica	1885	1888	2.200	La Sabana	1888	1892	1.500
Arocena	<u>1894</u>	<u>1891</u>	2.500	Lanteri	<u>1912</u>	<u>1912</u>	800
Arroyo Algodón	1902	1905	2.500	Las Flores	<u>1885</u>	<u>1885</u>	861
Arroyo del Rey	1900	1902	400	Las Tunas	1887	1886	2.200
Ataliva	1885	1886	3.500	Las Varas	1903	1905	2.850
Aurelia	1866	1886	580	Las Varillas	1903	1905	5.000
Barrancas	1889	1891	3.200	Lassaga	<u>1891</u>	<u>1891</u>	100
Barranqueras	1888	1908	2.000	Lehmann	<u>1887</u>	<u>1887</u>	2.000
Berna	1880	1889	300	Llambi Campbell	1880	1889	4.200
Borghí	1887	1891	2.000	Los Amores	1890	1892	500
C. Ombú	1890	1892	330	Luciano Leiva	<u>1889</u>	<u>1889</u>	1.500
Cabal	1870	1889	300	Maciel	1890	1891	2.650
Calchaquí	1887	1889	3.000	Malabrigo	1872	1889	3.200
Capivara	<u>1886</u>	<u>1886</u>	180	Margarita	<u>1889</u>	<u>1889</u>	1.250
Caraguatay	1880	1889	300	Maria Luisa	1869	1891	450
Carrilobo	<u>1905</u>	<u>1905</u>	3.500	Mocovi	1899	1905	350
Charadai	<u>1908</u>	<u>1908</u>	1.000	Monje	1890	1891	1.800
Clara	1888	1901	250	Monte Redondo	<u>1905</u>	<u>1905</u>	850
Clucellas	1881	1888	800	Moussy	<u>1913</u>	<u>1913</u>	230
Col. Prosperidad	<u>1905</u>	<u>1905</u>	1.350	Nelson	1885	1889	1.800
Colmena	1990		900	Oetling	<u>1913</u>	<u>1913</u>	400
Constanza	1884	1886	640	Ogilvie	1890	1892	250
Coronda	1842	1891	5.000	Oliveros	1890	1892	3.500
Cote-lai	<u>1908</u>	<u>1908</u>	320	Oroño	1885	1887	850
Crespo	1880	1890	2.250	P. Araya	1764	1891	5.000
Desvío Arauz	1884	1888	650	Pericota	1866	1891	1.200
Desvío Arijón	<u>1891</u>	<u>1891</u>	150	Pilar	1876	1886	5.000
Desvío Larrechea	<u>1885</u>	<u>1885</u>	300	Pozo Del Molle	1904	1905	5.300
Desvío Las Mojarras	<u>1905</u>	<u>1905</u>	100	Providencia	1879	1888	865
Desvío Loma Alta	<u>1887</u>	<u>1887</u>	500	Q. Herrado	1891	1905	700
Desvío Moisés Ville	1888	1901	5.500	Rafaela	1882	1886	15.000
Elisa	1888	1891	1.250	Ramayón	1880	1889	1.000
Emilia	1870	1889	900	Reconquista	1872	1890	11.000
Emp. San Carlos	1860	1886	600	Recreo	1874	1889	1.500
Enrique Urien	<u>1909</u>	<u>1909</u>	1.855	Resistencia	1876	1908	15.000
Escalada	1887	1889	3.000	Río Araza	<u>1908</u>	<u>1908</u>	1.800
Esperanza	1856	1885	15.000	Río Salado	1890	1891	180
Espin	1881	1890	950	Río Tapenaga	<u>1908</u>	<u>1908</u>	500
Estrada	1883	1888	1.200	Rosario	1725	1891	305.000
Ewald	1879	1912	1.200	S. M. Laspiur	<u>1905</u>	<u>1905</u>	1.150
F. Cardoso	<u>1908</u>	<u>1908</u>	350	Samuhi	<u>1909</u>	<u>1909</u>	2.000
F. De Oro	<u>1912</u>	<u>1912</u>	250	San Carlos N.	1860	1886	1.100
Fives Lille	1879	1889	780	San Carlos S.	1858	1886	3.000
Florida	<u>1902</u>	<u>1902</u>	250	San Cristóbal	1882	1887	7.500
Franck	1870	1886	1.300	San Fabián	<u>1892</u>	<u>1892</u>	600
Gaboto	1428	1892	1.000	San Francisco	<u>1888</u>	<u>1888</u>	17.800
Galvez	1886	1887	10.000	San José del Rincón	1678	1888	1.000
Garabato	<u>1892</u>	<u>1892</u>	650	San Justo	1885	1889	6.100
Gdor. Candiotti	1885	1889	1.300	San Carlos Centro	1858	1886	5.500
Gessler	1872	1887	1.280	Santa Fe	1573	1886	125.000
Golondrina	<u>1892</u>	<u>1892</u>	1.500	Sauce Viejo	1890	1891	500
Gral. Donovan	1884	1808	800	Soledad	1887	1888	3.200
Gral. Obligado	1890	1908	1.800	Sorrento	1876	1891	7.000
GrütLy	1876	1888	2.400	Tartagal	<u>1908</u>	<u>1902</u>	3.300
Guasuncho	<u>1912</u>	<u>1912</u>	500	Timbues	1874	1891	1.200
Guaycuru	<u>1892</u>	<u>1892</u>	500	Toba	<u>1892</u>	<u>1892</u>	310
Haumonia	<u>1912</u>	<u>1912</u>	525	Umberto I°	<u>1886</u>	<u>1886</u>	1.100
Horquilla	1906	1912	360	Vera	1889	1890	6.500
Humboldt	1870	1886	3.500	Videla	1885	1889	2.000
Intiyaco	1892	1892	1.000	Villa Ana	<u>1902</u>	<u>1902</u>	4.000
Iriondo	1884	1889	350	Villa Angela	1913	1913	5.000
Josefina	1885	1888	1.680	Villa Guillermina	1900	1911	9.000
Juan Ortiz	1891	1891	500	Villa María	1867	1905	22.000
La Pelada	1885	1888	3.000	Virginia	1882	1886	1.100
La Playosa	1901	1905	3.000				

NOTA: En negrita y subrayado se destacan aquellos casos en que la fundación de la localidad es coincidente o posterior a la llegada del Ferrocarril.

En cuanto al desarrollo de la red, se constata una estructura tipo árbol, que se extiende a partir de un fuerte enraizamiento en el nodo principal en la ciudad de Santa Fe, del que se despliegan las líneas troncales que a su vez se bifurcan en ramales secundarios. (Siguiendo con la metáfora, la raíz también en este caso busca el agua, en el puerto de Colastiné.)

El crecimiento aparece direccionado a partir de tensiones preexistentes que actúan como polos de atracción. Producto de la mencionada inexistencia de una acción fundacional, las líneas siguen los derroteros marcados por el desarrollo económico en marcha, al cual ciertamente se potenciará.

Así, las troncales principales aparecen claramente identificables según el objetivo que persigan: en principio fueron las colonias y a partir de allí su bifurcación desde Humboldt en dos direcciones: Rafaela y luego San Cristóbal por un lado, Josefina y Villa María por otro, desde empalme San Carlos la derivación a Gálvez.

El camino hacia el sur bordeando la costa concluye en Rosario, posibilidad de intercambio y enlace con la Capital Federal.

La ruta del norte es la que presenta más cantidad de ramificaciones intermedias y mayor extensión, con destino visible en Resistencia y el puerto de Barranqueras, pero enlazando a Reconquista y la cuña boscosa.

Este camino es ciertamente el más dificultoso en su realización: a los bosques impenetrables del norte, hubo que sumar la extensa región de bañados y áreas inundables del tramo central. Accidentes geográficos y naturales que constituyen factores negativos para el desarrollo de la empresa, no tanto como problemas técnico-constructivos -de los cuales consta elocuente documentación del esfuerzo involucrado en su superación- sino por la falta de actividad económica del área mencionada y por tanto de población que sustente socialmente el ramal. Aquí la inversión se realiza a pérdida con el objetivo de alcanzar el extremo norte.

La empresa y su inserción en los procesos de la producción

En la visión empresarial de la compañía, el desarrollo económico regional resultaba de vital importancia para el sostenimiento y crecimiento de la misma. Por ello no dejó de alentar de diversos modos la instalación de nuevas colonias -nuevos mercados potenciales- el impulso a las ya establecidas, y todo tipo de emprendimiento que aspirara al incremento de las actividades productivas.

Ejemplo de ello representan las distintas opciones a tarifas con descuento ofrecidas con el objeto de la promoción de este tipo de cuestiones.

Las guías oficiales, distribuidas a modo de libro, contenían no sólo la reseña básica del servicio ofrecido y sus características, sino también toda una gama de informaciones útiles para el productor, sobre agricultura y cultivos apropiados para las diferentes zonas que abastecía el ferrocarril, las condiciones de siembra y cuidado para la explotación favorable de los mismos, posibilidades de inserción en los mercados del mundo, consejos sobre cómo encarar actividades como la lechería o la explotación maderera en una perspectiva rentable, etc. Toda una manualística de bolsillo con el fin de tentar al inversor.

En una guía del período 1927/28, se puede leer un registro del "mapa productivo" en las áreas de explotación:

Las regiones servidas por el Ferrocarril de Santa Fe pueden dividirse en tres zonas: Norte, Sud y Oeste.

Las zonas Sud y Oeste son especialmente agrícolas y están servidas por las líneas de : Santa Fe - Rosario, Santa Fe - San Cristóbal, Pilar - Villa María y Humboldt - Soledad.

En esas zonas la agricultura se ha desarrollado rápidamente, siendo la producción más común el trigo, el maíz, la alfalfa, el lino, la cebada, el centeno. Hay también en esa región infinidad de estancias y cabañas en las que se desarrolla en gran escala la cría de ganado.

La región del Norte está servida por la sección Santa Fe, Vera y Resistencia, de 565 kilómetros de longitud y numerosos ramales de los cuales los más importantes son los de Vera a Lanteri; Intiyaco a Villa Guillermina; Charadai a villa Angela y a Oetling.

En la vecindad de Santa Fe las tierras se hallan dedicadas a la agricultura, mientras que más al Norte están pobladas de montes.

Las principales maderas que se encuentran en esa región son: quebracho colorado y blanco, algarrobo, ñandubay, urunday y guayacán. Su riqueza principal es el quebracho colorado que ha dado lugar a la instalación de numerosas fábricas de tanino, contándose entre las principales las de: La Gallareta (Margarita), Villa Guillermina, Villa Ana, Villa Angela, Río Arazá, Tartagal, Samuhí, General Donovan, Resistencia, Sorrento y Santa Fe.

Mucho incremento ha tomado allí el cultivo del algodón, el llamado oro blanco, del lino y maíz.

Numerosas desmontadoras de algodón se ha-

llan instaladas y funcionan en los ramales de Charadai a Barranqueras y a Villa Angela.

El ramal a Lanteri sirve varias colonias, siendo la más importante la de Avellaneda, próxima a la ciudad de Reconquista, muy antigua y próspera, establecida en la margen derecha del Río Paraná. Allí se cultiva principalmente lino, maíz, maní, mandarinas y frutales en general.

Está próxima a iniciarse la construcción de un ramal que arrancando de Lanteri ha de servir las colonias de Las Garzas, Ocampo, Las Toscas y Florencia, muy propicias también para la cría de ganado y los cultivos de caña de azúcar, algodón, arroz y tabaco.

El ramal al Rey tiene 90 kilómetros de largo y atraviesa una importante región de quebracho.

Los ramales de Charadai (Norte y Oeste), tienen 109 kilómetros de largo, atravesando igualmente densos montes de quebracho, cuya explotación da intensa actividad a la región.

Resistencia es el punto terminal de la línea del Norte; en ella está la Sede del Gobierno del Chaco y se halla distante 8 kilómetros del Río Paraná o sea del Puerto de Barranqueras, desde el cual se llega a la ciudad de Corrientes en una escasa media hora.

En dicha región se han creado importantes explotaciones agrícolas e industriales, que son muy prósperas. Las plantaciones que dan allí mejores resultados son: la caña de azúcar, lino, yerba mate, maíz, tabaco, arroz, algodón, tártago y maní. En materia de fruticultura debe mencionarse muy especialmente el naranjo, que produce excelentes frutos y abastece los grandes centros de consumo del país.²

Como se ve, en apretada síntesis se despliega ante el lector un mapa económico de las regiones abastecidas, para luego pasar directamente a la oferta del servicio reseñando la capacidad del mismo:

“El tráfico principal de la Compañía lo constituyen: los cereales (trigo, lino, maíz, etc.), maderas (rollizos, durmientes para ferrocarriles, pos-

tes para alambrados y telégrafos, extracto de quebracho, leña, varillas, vigas, adoquines, aserrín, etc.), haciendas, carbón, azúcar, algodón, etc.

Los cereales así como las maderas destinadas a la exportación, se embarcan en los puertos de Santa Fe y Rosario. Las líneas del Ferrocarril tienen acceso directo a ambos puertos y la Empresa tiene, también, puertos propios de ultramar en Colastiné (a 12 kilómetros de Santa Fe), Gaboto y San Martín. En Rosario, las líneas del Ferrocarril de Santa Fe empalman con las de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires que tiene entrada a la Capital Federal, así como con las del Ferrocarril Central Córdoba, de manera que las mercaderías transportadas por ambos FECC. con destino a Buenos Aires y viceversa, son sin trasbordo; igual ocurre en Santa Fe, San Cristóbal y Cacú con el Ferrocarril Central Norte Argentino para el tráfico destinado a las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Jujuy, Córdoba, San Juan, Catamarca, La Rioja, Salta y el Territorio Nacional del Chaco.

En estos últimos años el Ferrocarril ha aumentado de manera apreciable su material rodante, de modo que puede atender sin demora y con eficiencia cualquier pedido de vagones.

Sus poderosas locomotoras le permiten remolcar la carga para la cual está aquel capacitado, y por ello, las mercaderías u efectos que transporta, no demoran en sus líneas.

La expansión de sus rieles ha concurrido a dar impulso y florecimiento a todas las localidades por donde atraviesa y están ellas hoy en un estado de desenvolvimiento y de revolución sin igual.

En las diferentes estaciones cuenta el Ferrocarril de Santa Fe con cerca de 400 espaciosos galpones para el depósito de cargas, cereales y mercaderías generales; 80 bretes y corrales amplios para el carguío de animales vacunos y caballar; 50 básculas para el pesaje de vagones; 100 plataformas para la descarga de maquinarias y efectos de mucho peso; 35 balanzas para carros, etc.”³

En suma, un eficaz recuento de las posibilidades que ofrecía la compañía, no sin dejar de adjudicarse -con astuto criterio publicitario- un rol predominante en el “florecimiento y evolución” de las localidades servidas.

Se destaca en el párrafo el énfasis puesto en la libre accesibilidad a los puertos de ultramar y el

2. FERROCARRIL DE SANTA FE; “Guía oficial 1927-28”; Talleres gráficos argentinos de L. J. Rosso, Buenos Aires, p. 9.

3. *Ibidem* p.10

hecho de contar con uno propio en Colastiné, así como las múltiples combinaciones factibles con otras empresas para derivar a otras regiones del país, que habla del interés en integrar parte de un sistema mayor, con lo que se multiplican los servicios y de hecho, las ganancias.

La estrategia comercial apuntó a poner en relación visible y a fortalecer la asociación de los términos progreso-ferrocarril.

Las publicaciones oficiales de la empresa están atravesadas constantemente por enunciados del tipo:

*“En las regiones cruzadas por las líneas de este Ferrocarril no existen pueblos que languidezcan por falta de trabajo. Todos están constituidos por elementos de orden y de progreso que acrecentan continuamente su importancia y actividad. Sea también Ud. uno de los que contribuyan a darles mayor impulso, labrando su propio bienestar y el de la colectividad”.*⁴

Los enunciados son reforzados con acciones concretas para el fomento y desarrollo de las áreas que se incorporan como potenciales factores de crecimiento del sistema. Así, puede leerse la siguiente oferta:

*“Rebajas en los fletes para la colonización. Con el fin de fomentar la edificación en los pueblos en formación en los alrededores de las estaciones Horquilla, Oetling, Haumonía, Samuhi, E. Urien y Villa Angela, la Empresa ha resuelto acordar para el transporte de los materiales de construcción que se detallan a continuación, una rebaja de 50% sobre sus tarifas ordinarias kilométricas correspondientes...”.*⁵

Del mismo modo, ciertos productos que introduzcan o incentiven cultivos o actividades productivas gozarían de similares beneficios:

“Rebajas en el transporte de semillas: Con el fin de facilitar los cultivos de nuevos productos en la zona comprendida desde Vera hasta Río Arazá y ramales a Lanteri, Villa Guillermina, Oetling y Villa Angela, esta Empresa acordará el 50 por ciento de rebaja sobre sus tarifas o proporciones para el transporte de las semillas siguientes:

Algodón y tártago, que se destine a las Estaciones Malabrigo hasta Lanteri e Intiyaco hasta Vª Guillermina.

*Algodón, tártago, lino y matz que se destine a las Estaciones Ogilvie hasta Río Arazá inclusive y ramales a Villa Angela y Oetling”.*⁶

*“Rebajas en los fletes para fomento agrícola: Para fomentar la agricultura en las zonas comprendidas desde Vera (excluso) hasta Río Arazá, (inclusive) y ramales a Lanteri, V. Guillermina, Oetling y Villa Angela, esta Empresa acuerda en el transporte de: Útiles, Maquinarias, etc. para colonos, una rebaja del 25% sobre los fletes que correspondan a la misma, de muebles ordinarios usados, útiles de labranza y maquinarias que reciban los colonos que se radican en los puntos comprendidos en esta tarifa”.*⁷

Se desprende de las ofertas citadas, que para fines de la década del veinte la zona en desarrollo se ubicaba en el norte de la provincia y a ella se habría de apuntalar. Revisando los datos que aportan el año de llegada del ferrocarril a las localidades mencionadas, se verifica que en su gran mayoría se realizó entre 1908 y 1913, coincidiendo en forma casi sistemática con la fecha considerada como de fundación, de lo que se infiere la correspondencia directa entre el paso del ferrocarril y el desarrollo poblacional, y hace entendible el interés de la empresa por promover la actividad de un área productiva de reciente conformación.

En un ámbito mayor, para la totalidad del servicio, el fomento del comercio encuentra respuesta en el ofrecimiento del “Carnet boleto kilométrico para viajeros de comercio, entre todas las estaciones de esta empresa”,⁸ haciendo notar las ventajas de obtener precios especiales de acuerdo con los kilometrajes recorridos.

De acuerdo con las políticas colonizadoras e inmigratorias aplicadas en el país, aun ya entrado el siglo, los consejos que hace llegar la empresa son del tipo:

4. *Ibidem* p. 91

5. *Ibidem* p. 95

6. *Ibidem* p. 90

7. *Ibidem* p. 98

8. *Ibidem* p. 99

"Medios de impulsar y acrecentar la prosperidad de las zonas: Para acrecentar la población deben desaparecer los latifundios; los propietarios de grandes extensiones de campo (mucho de los cuales ya lo están efectuando), deben subdividirlos facilitando a los colonos y arrendatarios, parcelas de tierras; se obtendrá así el bienestar y prosperidad a que todos tienen derecho".⁹

"Colonizar es cimentar la grandeza del País: PROPIETARIOS.- Fraccionen sus campos y colonicen, con lo que contribuirán al progreso general del país".¹⁰

Y en tono aún más decidido: "Señor terrateniente y latifundista: Las grandes extensiones fértiles que rodean las estaciones y están cruzadas por vías férreas deben dividirse para la colonización.

Y así, donde antes sólo se hacía la explotación intensiva, el pequeño propietario, por el trabajo metódico e integral de su 'campito' debe hacer surgir cereales, y los diversificados productos de la industria mixta.

Si no puede cultivar directamente sus tierras, deje que otros lo hagan. Lotee o arriende para agricultura todo o parte de su campo.

De uno u otro modo siempre resultará más ganancioso que en la actualidad...".¹¹

Y en otro párrafo dedicado a la industria lechera, se apela también directamente a propiciar la diversificación de la producción, como modo de resguardo económico ante posibles eventualidades desfavorables: "Los productos de granja y la vaca lechera, libran al agricultor de la ruina, en los años de malas cosechas".¹²

Instando a la formación de una conciencia de optimización de los recursos y su aprovechamiento racional, se aconseja: "Para fomentar la explotación de los bosques, deben industrializarse las materias primas. Los montes deben ser explotados científicamente; la tala de los árboles debe hacerse de manera que los bosques no se extingan y sean en todo tiempo una fuente de riqueza".¹³

9. *Ibidem* p. 109
10. *Ibidem* p. 116
11. *Ibidem* p. 118
12. *Ibidem* p. 48
13. *Ibidem* p. 109
14. *Ibidem* p. 119
15. *Ibidem* p. 23

El fomento por la forestación aparece en forma recurrente, como multiplicador del valor de la tierra y seguro de un bienestar futuro: "Todo el que planta árboles hace obra útil para sí y para sus semejantes y es digno de aplauso como buen patriota./.../Los gobiernos sabios, previsores y de vistas largas, fomentan eficazmente el cultivo de los árboles, dictan y hacen cumplir con energía leyes protectoras de los montes naturales".¹⁴

"No hay que adivinar, sino ensayar los cultivos".¹⁵

En síntesis, estos enunciados diseminados en un mismo volumen de la Guía Oficial pueden leerse en un mismo sentido: un marcado incentivo a la racionalidad aplicada a la producción, enlazando de diversos modos el discurso positivista con la supuesta eficiencia que ostenta y propone una empresa moderna por excelencia: el ferrocarril.

Servicios

En un aviso publicitario, se ofrece:

"Combinación con el C. Córdoba, mediante el servicio de COCHES DORMITORIOS DIRECTOS entre RETIRO, SANTA FE y viceversa con duración del viaje 15 horas", para luego ofrecer:

RESISTENCIA a 27 horas de Buenos Aires

VERA a 13 horas

RECONQUISTA a 22 horas

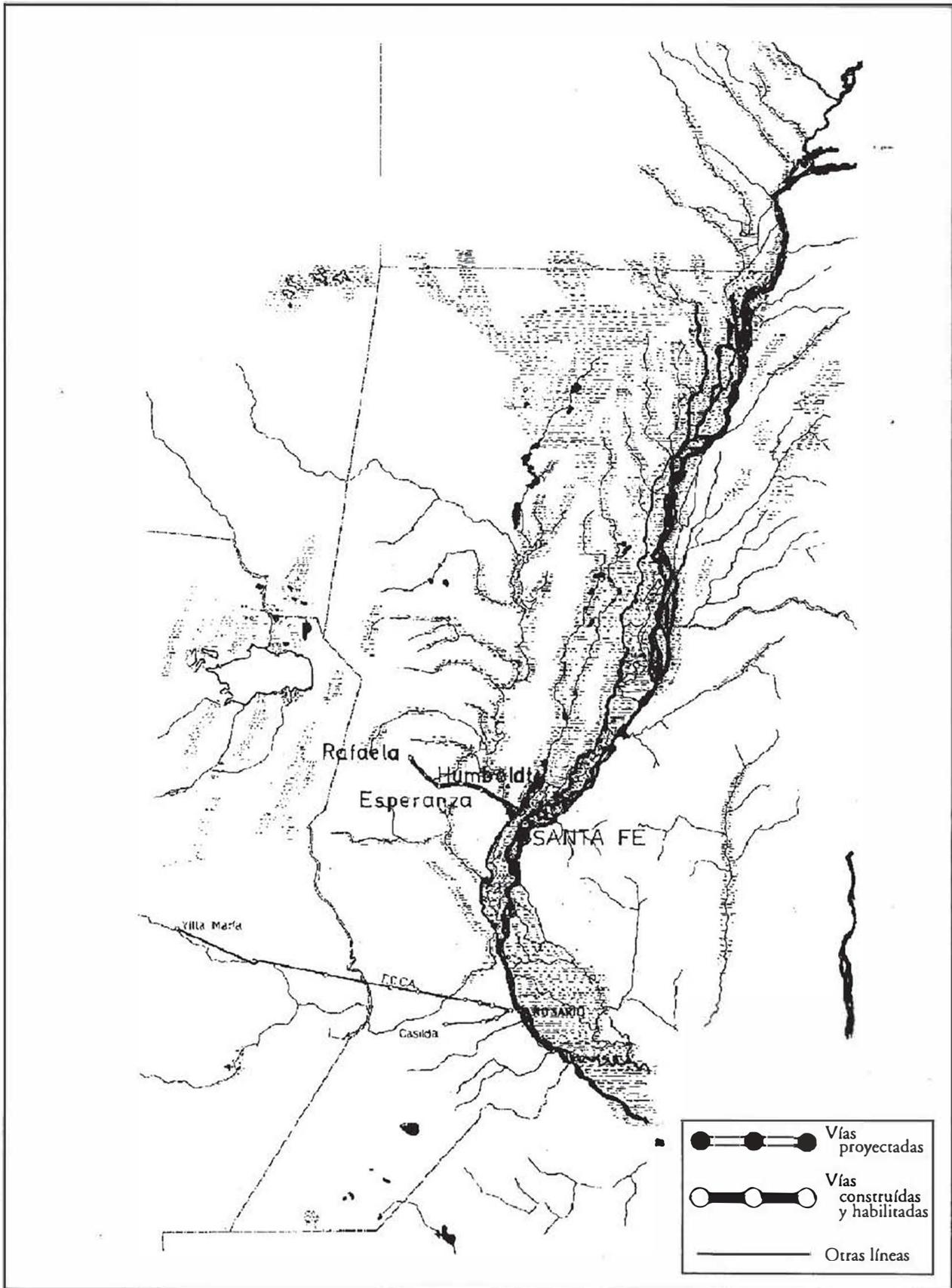
SANTA FE a 11 horas de Buenos Aires

(En todos los casos se produce el cambio de tren en Rosario.) El aviso consigna direcciones de la empresa en Buenos Aires (calle Florida 440, Rosario y Sta. Fe).

Esto hace evidente que se cumplieron los más caros deseos de un sector de la población de fines de siglo: acceder a Buenos Aires en una jornada. El comentario firmado por Ignotus en La Revolución, fechado en San Carlos el 2 de setiembre de 1986 ("Apuntes de Viaje II"), da cuenta de ello al describir el itinerario del Gobernador desde Buenos Aires hasta Santa Fe: "...en el ferrocarril a Sunchales, en tren expreso hasta Galvez; desde allí hasta San Carlos, que está a un paso, en coche y desde allí en ferrocarril hasta nuestra ciudad", para afirmar luego en el siguiente comentario: "Esto prueba que en poco tiempo se podría ir de Santa Fe a la Capital en un día..."

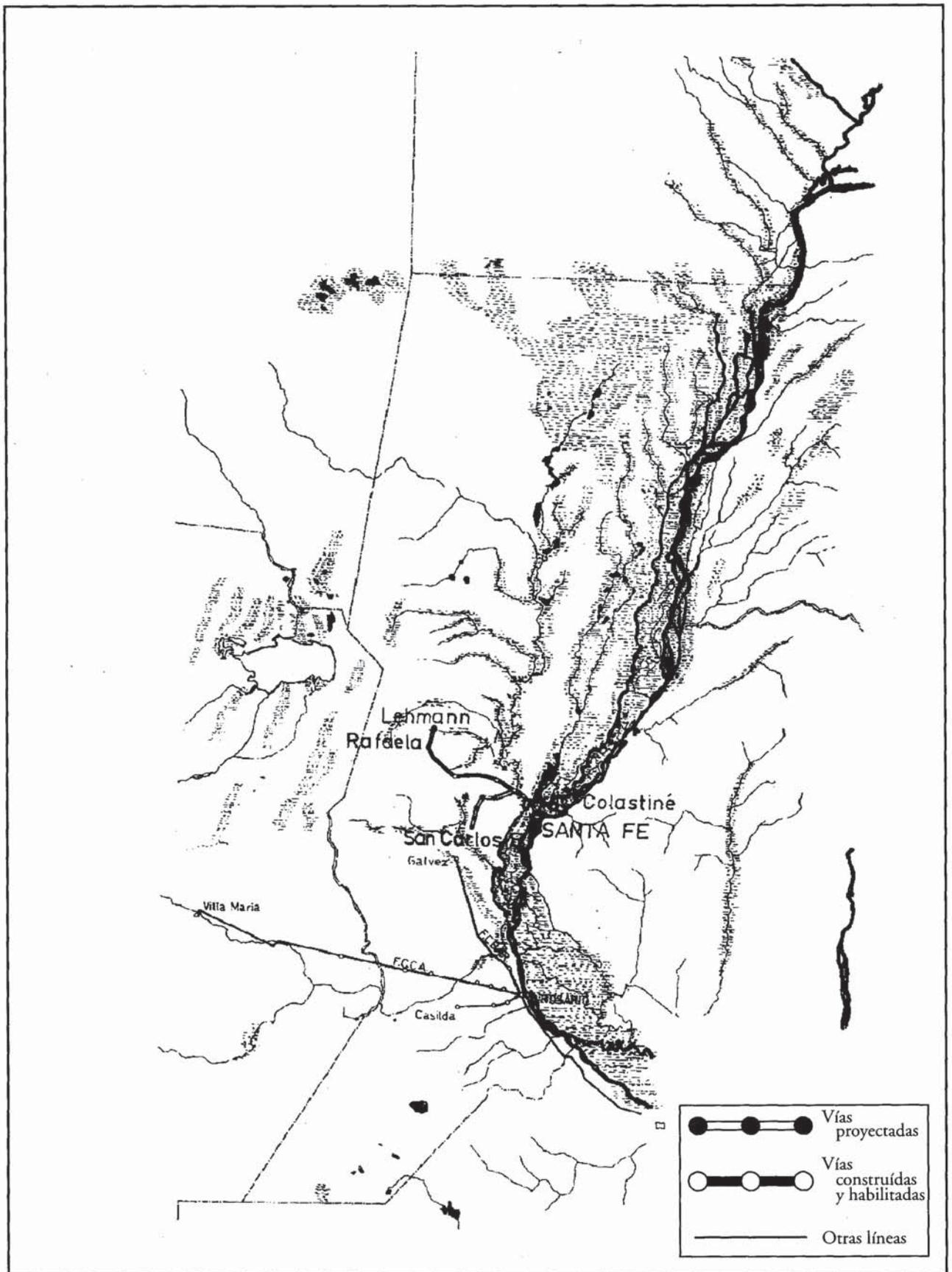
Todas aquellas previsiones realizadas en los momentos inaugurales, acerca del acortamiento de las distancias y la velocidad de los desplazamientos, comenzaron a cobrar sentido de realidad. Uno de los indicadores de modernidad más fuertes, la reducción de las relaciones espacio-tiempo, iniciaba una nueva etapa en la percepción del espacio geográfico regional. Santa Fe estaría cada vez más cerca de la capital y así, el estrechamiento de las coordenadas espaciales y cronológicas haría posible un redimensionamiento de sus relaciones y cada vez más fluidas las comunicaciones y el tráfico de bienes y personas. Los procesos de modernización imponen tiempos que implican cambios en un proceso de aceleración continuo y dinámico, a la vez que se produce una creciente compenetración de la pequeña comarca con acontecimientos que suceden en sitios remotos del planeta. El ferrocarril, para Santa Fe y su región, abrió esta nueva perspectiva de un modo gradual y consecuente, al introducir rasgos de modernización que hicieron posible el ingreso de otros parámetros de consideración, contribuyendo a imprimir un sentido de interpretación cada vez más cercano a los fenómenos de su época e imponiendo cada vez mayor distancia respecto de muchos aspectos persistentes del pasado.

Tendido de vías



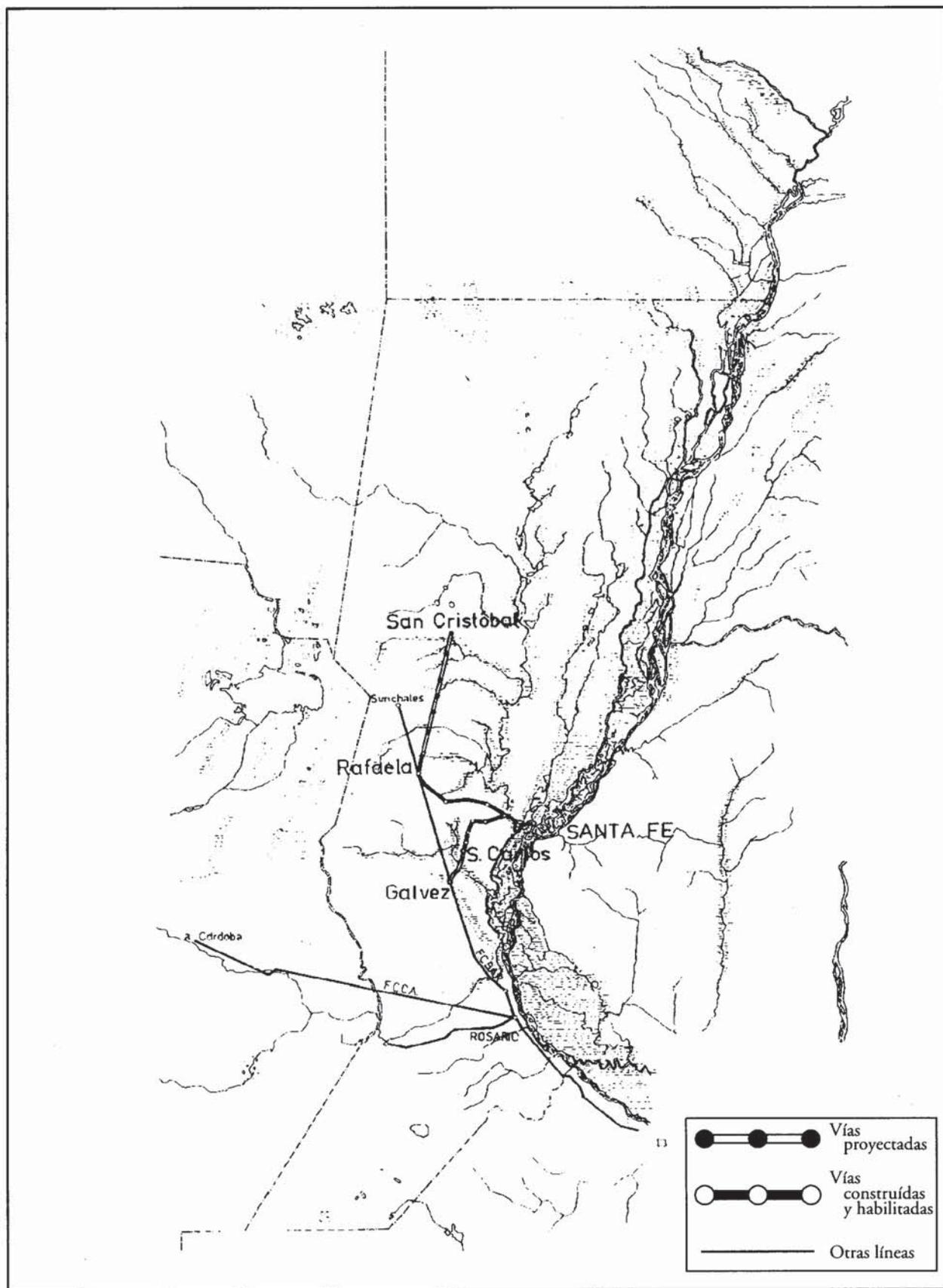
Mapa correspondiente al año: 1885

Tendido de vías



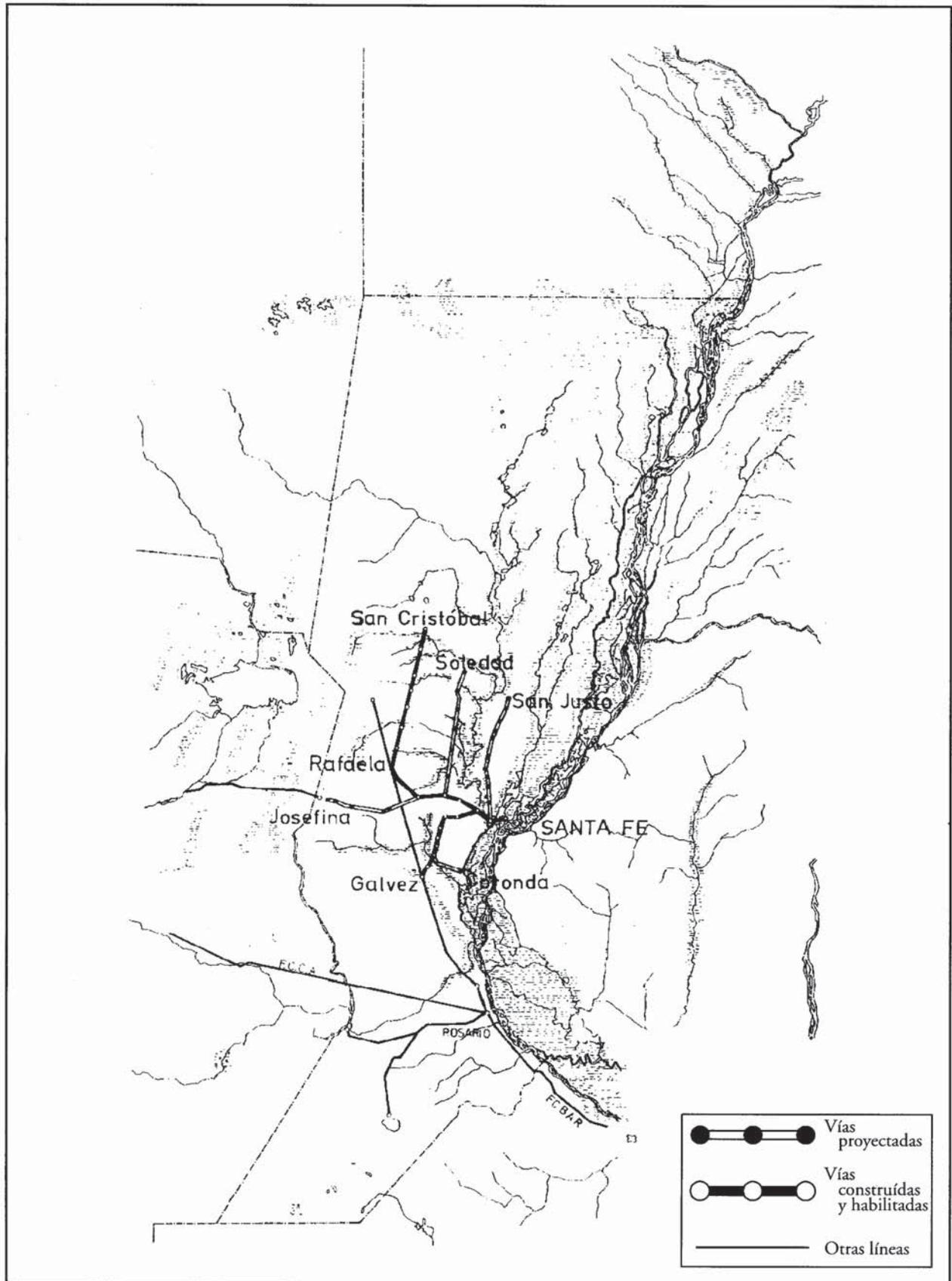
Mapa correspondiente al año: 1886

Tendido de vías



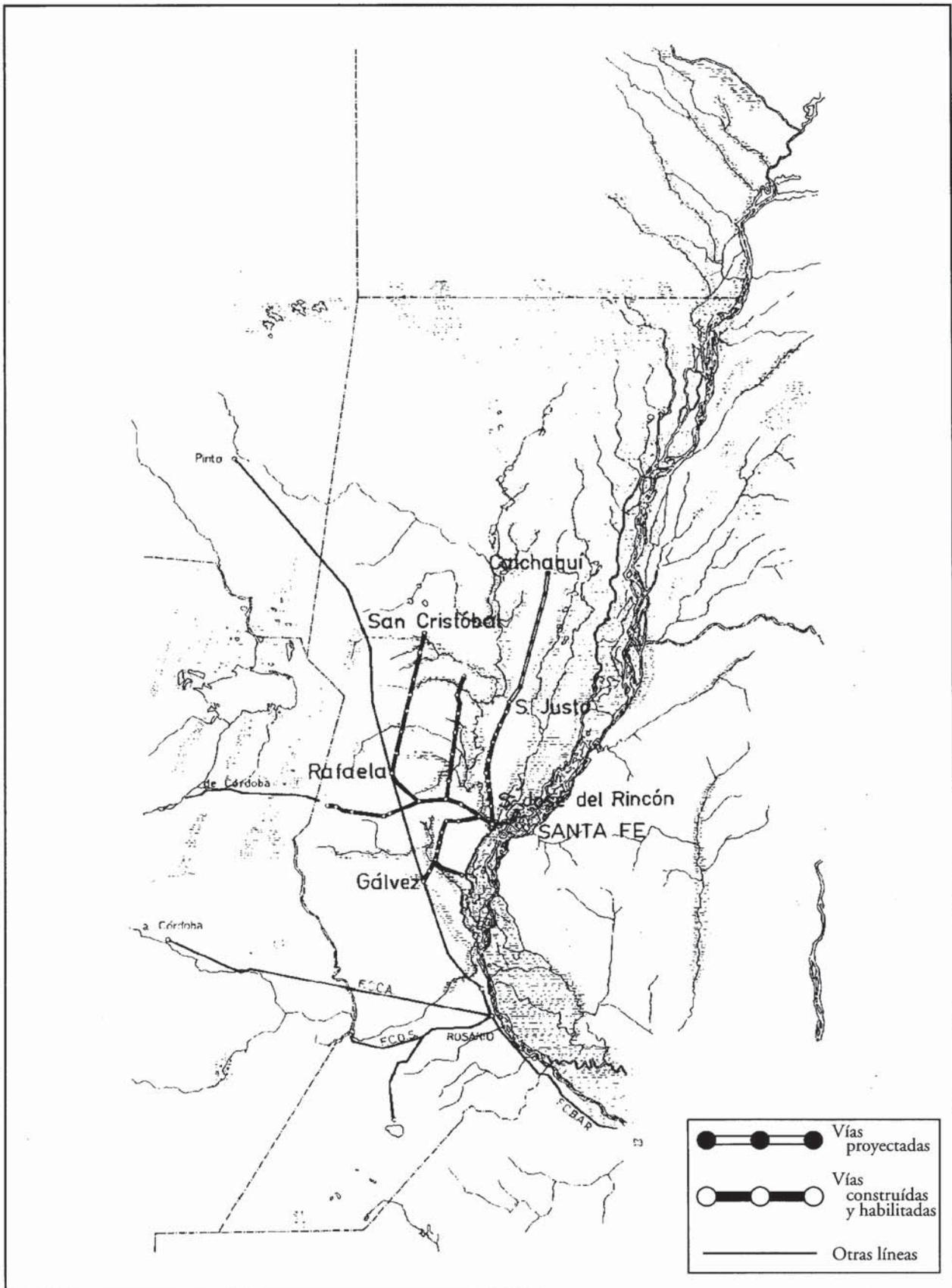
Mapa correspondiente al año: 1887

Tendido de vías



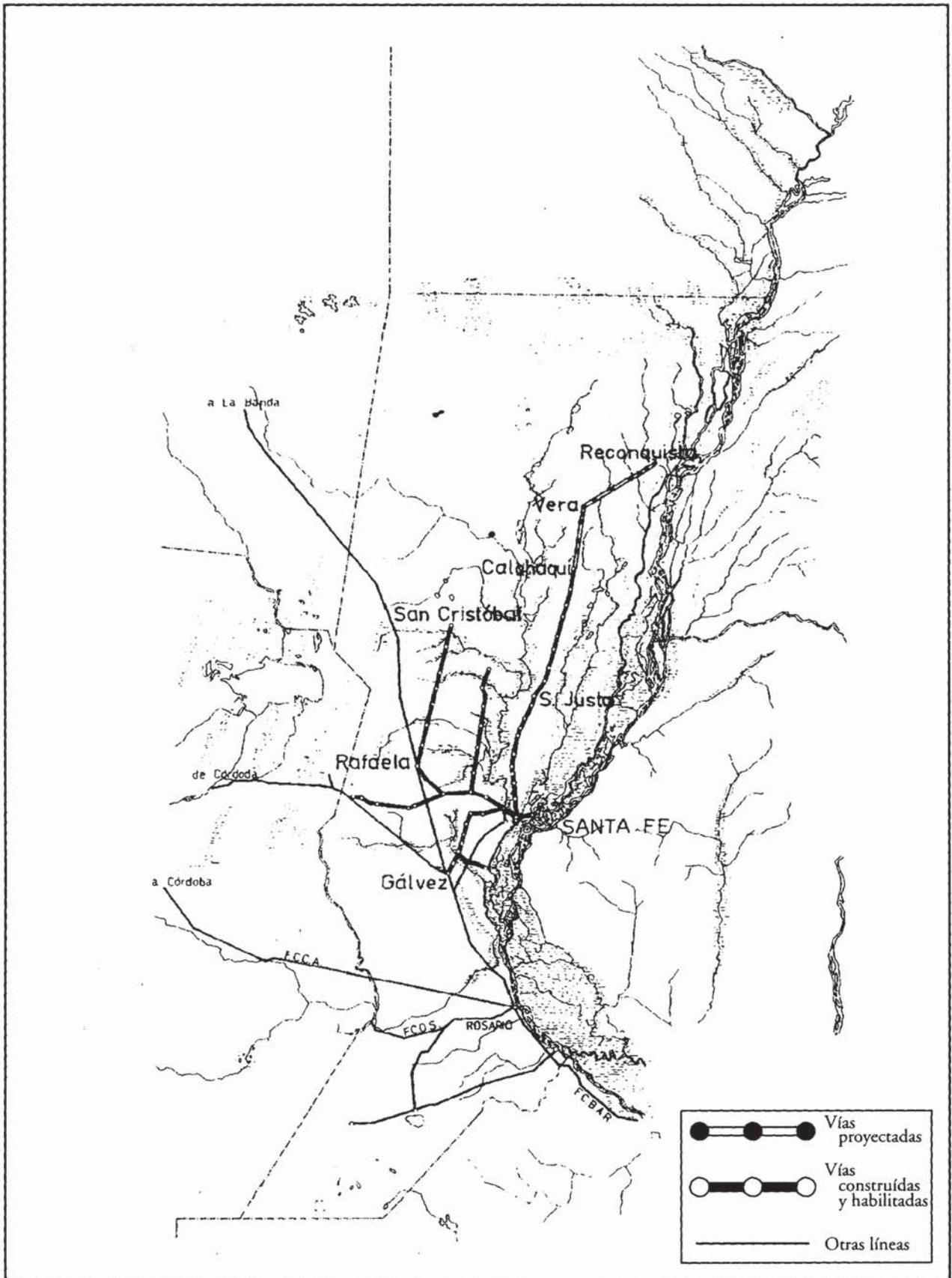
Mapa correspondiente al año: 1888

Tendido de vías



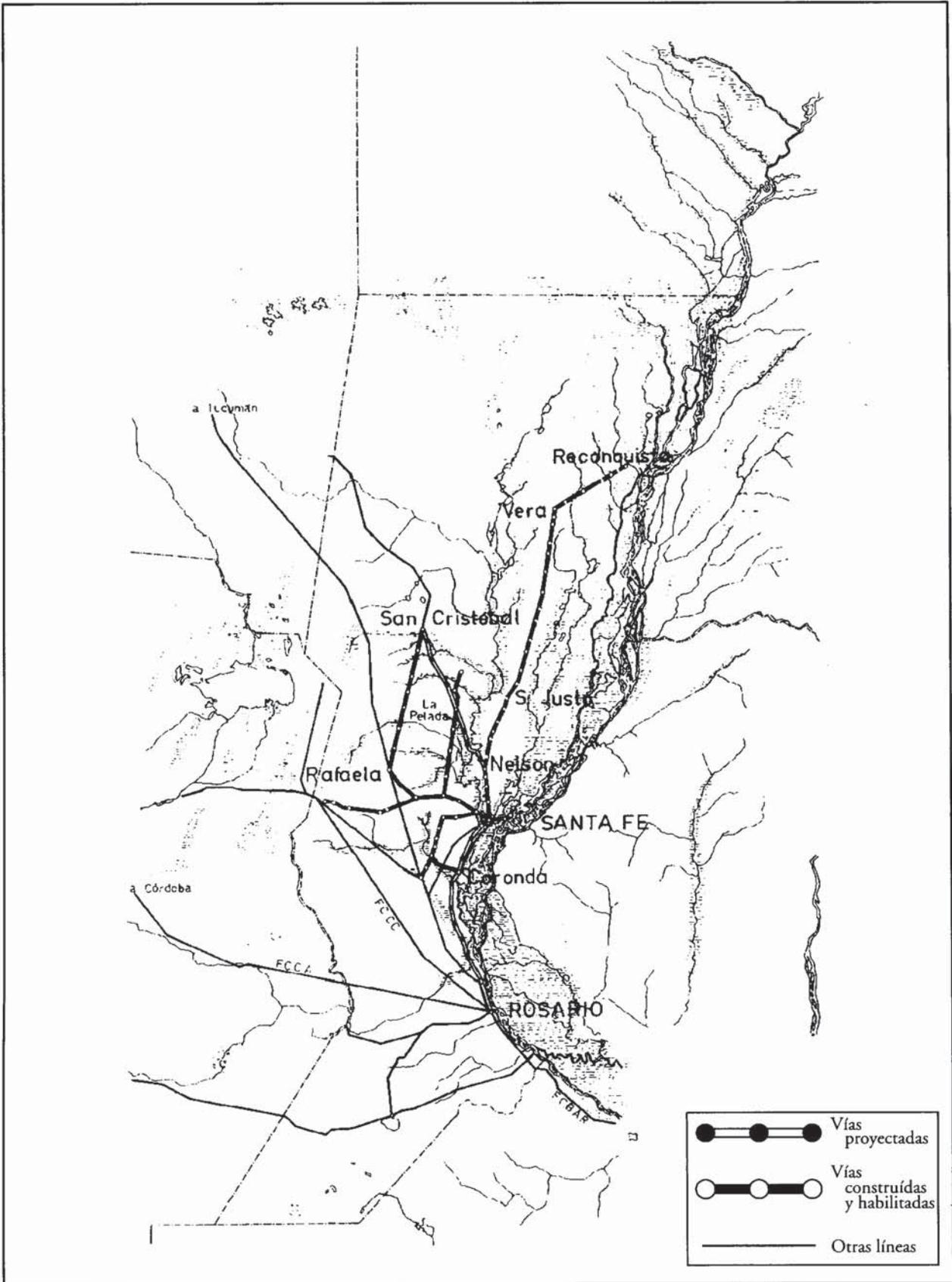
Mapa correspondiente al año: 1889

Tendido de vías



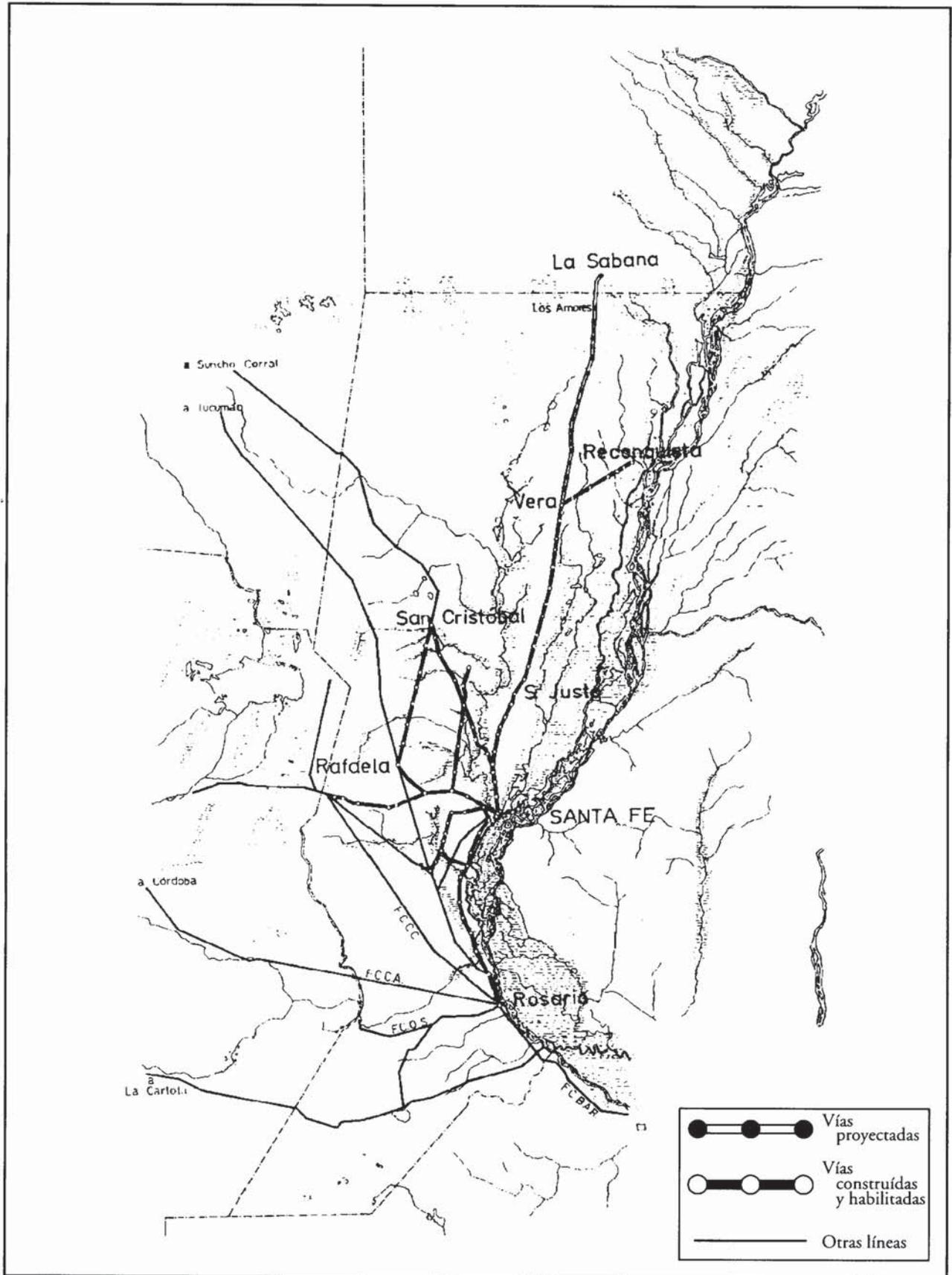
Mapa correspondiente al año: 1890

Tendido de vías



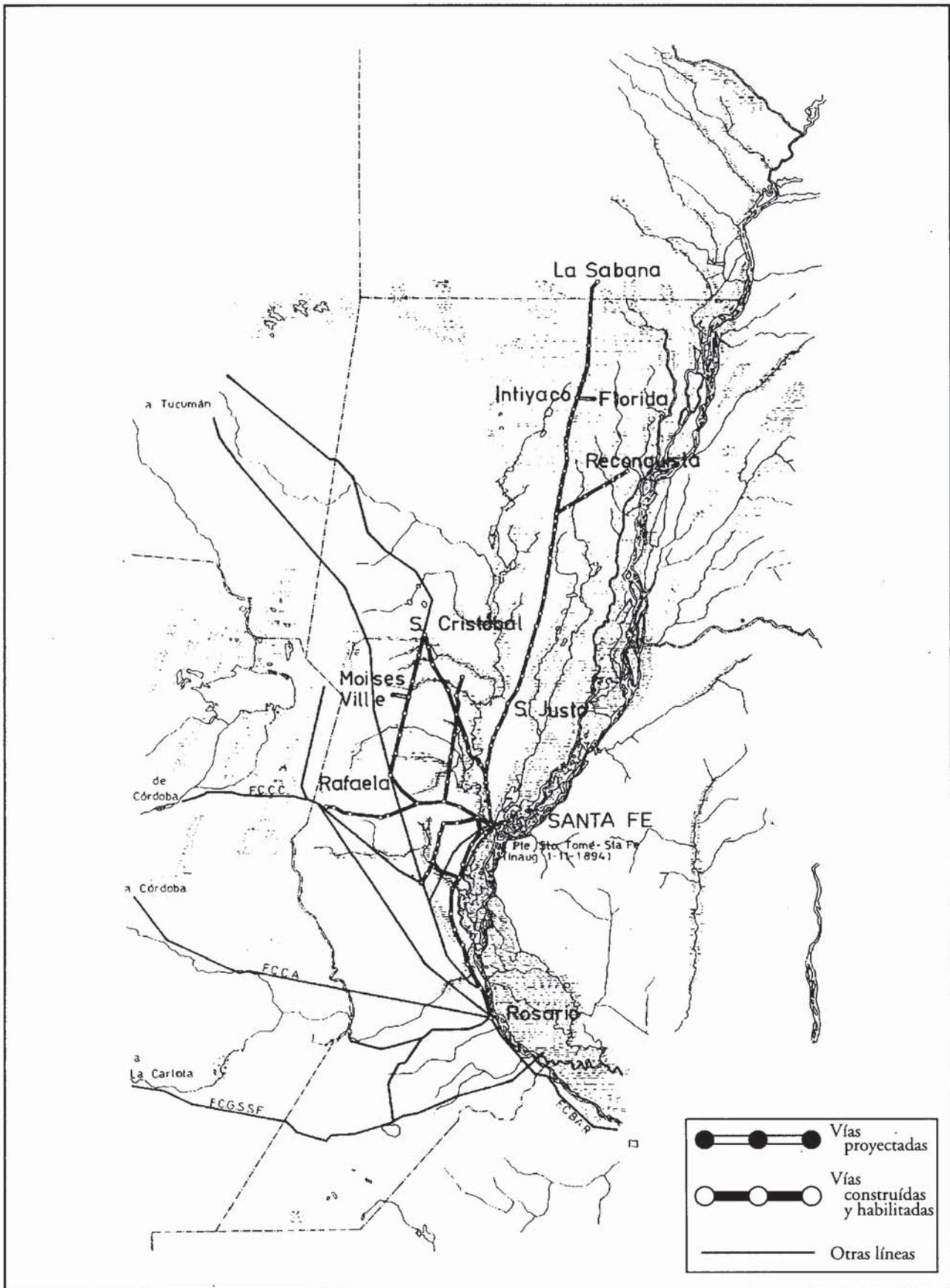
Mapa correspondiente al año: 1891

Tendido de vías



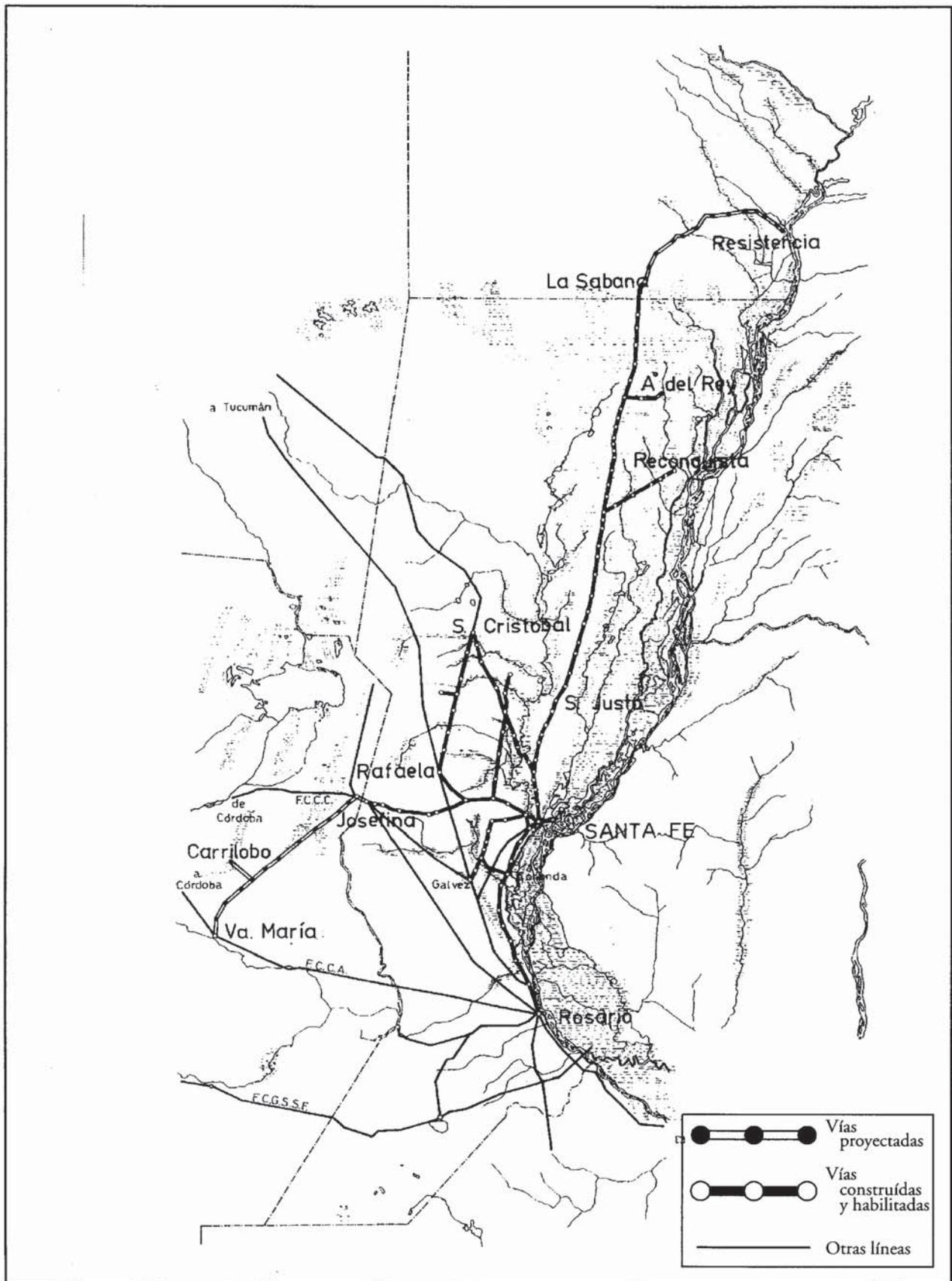
Mapa correspondiente al año: 1892

Tendido de vías



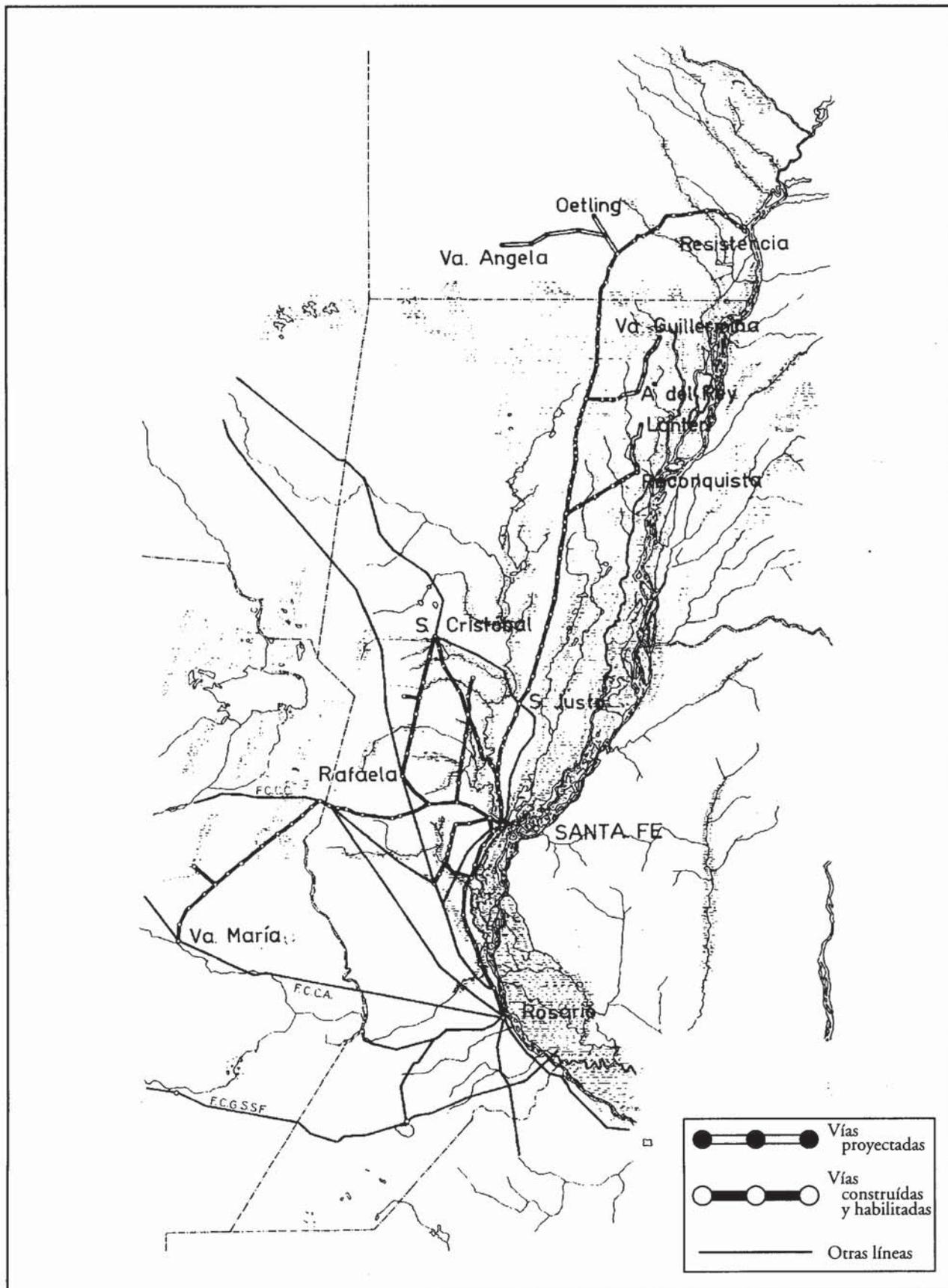
Mapa correspondiente al período: 1893/1901

Tendido de vías



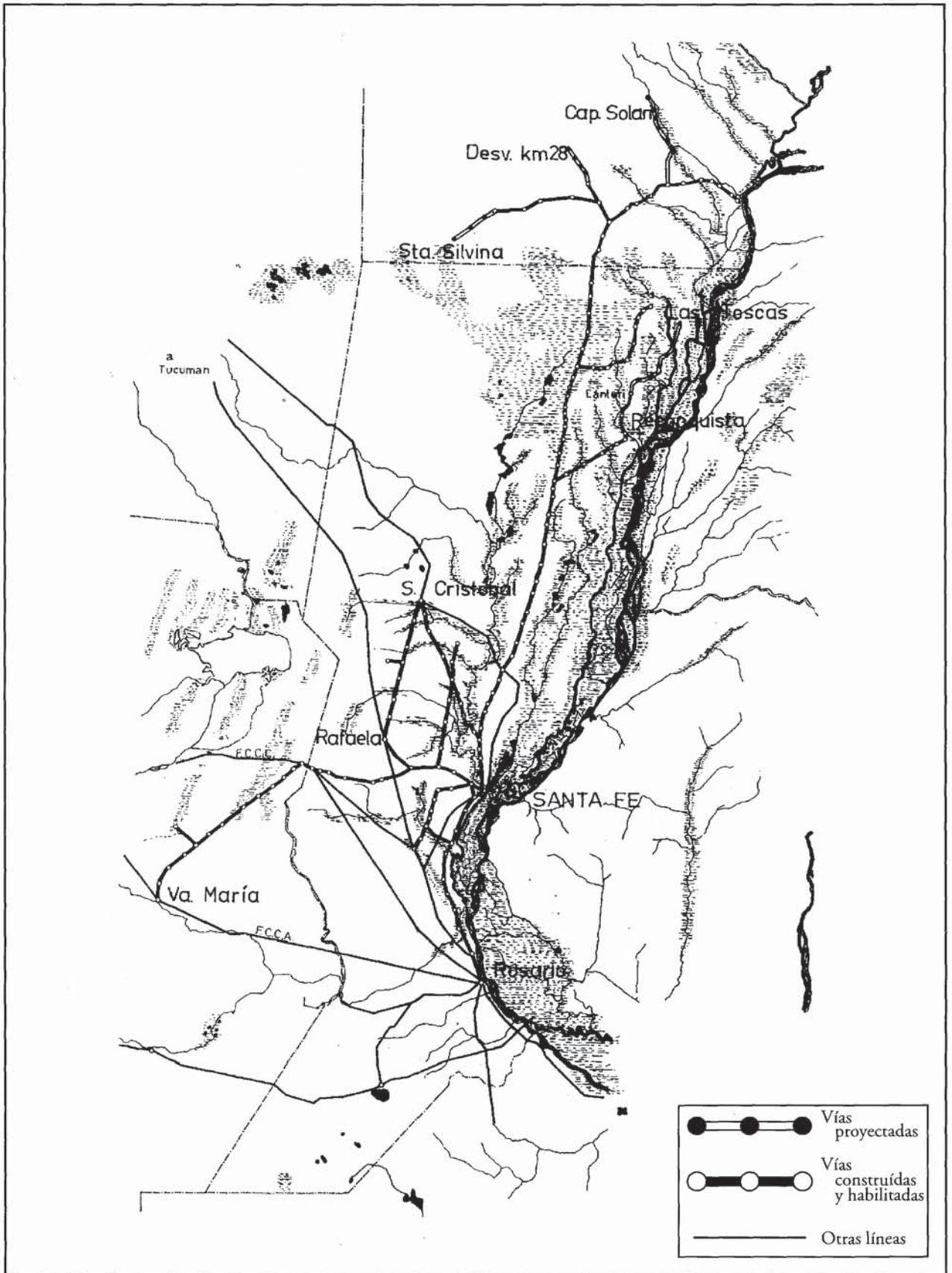
Mapa correspondiente al período: 1902/1910

Tendido de vías



Mapa correspondiente al periodo: 1911/1916

Tendido de vías



Mapa correspondiente al período: 1927/1929

Capítulo IV:

El paisaje urbano, *escenario de renovaciones*

Si reconocemos las grandes transformaciones que produjo en el territorio provincial y en la economía regional la inserción del ferrocarril como sistema, no podemos dejar de ver el impacto sobre la imagen urbana; impronta que se traduce por una parte en lo edilicio, como manifestación física de la decidida carrera emprendida hacia el futuro, tanto como en el registro de una nueva dinámica de la vida urbana.

Por lo elocuente, se hace necesario retornar sobre las impresiones de Alejo Peyret registradas en las memorias de su viaje por el país. Un párrafo en el capítulo XVII, "La ciudad de Santa Fe - La colonia y Villa Esperanza" - también mencionado en el trabajo de Macor-Piazzesi, pero que admite varias lecturas-, expone su visión sobre la capital santafesina:

*"El silbido de los vapores y de las locomotoras, que se oye en todas direcciones, de día y de noche, ha venido a interrumpir para siempre el silencio que reinaba en los claustros de la ciudad casi monacal, que no tenían mas voz que la voz melancólica y monótona de las campanas predicando a la resignación y la inacción a las muchedumbres arrojadas en las bóvedas sombrías de los templos. El mundo moderno, en una palabra, ha sustituido a la edad media: esto era inevitable."*¹

En el relato de sus memorias, esta apreciación contrasta con la inmediata precedente, en la que Peyret reconoce grandes cambios en los últimos años -el lustro anterior a 1887- en los que Santa Fe deja de ser la ciudad colonial que había conocido en un viaje anterior. Aquella ciudad en la que entiende que todavía no se habían hecho sentir la acción de la inmigración extranjera, el ferrocarril, ni el buque a vapor y que en su nueva visita le hace exclamar: "ha sido una verdadera metamorfosis lo que he presenciado". Entonces, con mirada asombrada, reconoce una nueva predisposición hacia el mejoramiento de las condiciones urbanas y un movimiento inusual que le hacen apreciar: "Por ejemplo, que se concluya el empedrado; pero se lleva adelante con actividad, y he notado que se trabaja hasta los domingos. ¡Quién lo hubiera creído!".

En un mismo tono de registro, Gabriel Carrasco comenta:

*"La arena de sus calles desaparece ante los cuadrados adoquines, las antiguas tapias se derrumban para edificar hermosas mansiones, el puerto se llena de buques, los muelles de fardos, y el viejo perezoso que pretende aún continuar su inveterada costumbre tiene que abandonar la almohada porque los silbidos de la locomotora, la corneta del tranway y el ruido de la cuchara del albañil le ahuyentan el sueño. Hoy todo el mundo trabaja..."*²

1. PEYRET, Alejo; *Op. cit.* p. 192.

2. CARRASCO, Gabriel; *La Provincia de Santa Fe: Revista de su estado actual*; Coni; Bs. As.-1888, p. 34.

La idea de una modernidad "inevitable" con la fuerza del progreso que tarde o temprano llegaría a los confines del planeta -tan arraigada en la mentalidad positiva del hombre comprometido con su tiempo, el del siglo XIX- se hace presente en Peyret con total claridad y con toda su fe puesta en la nueva religión: la ciencia, que vence definitivamente a la edad media. Cita a De Amicis cuando cuatro años atrás había dicho:

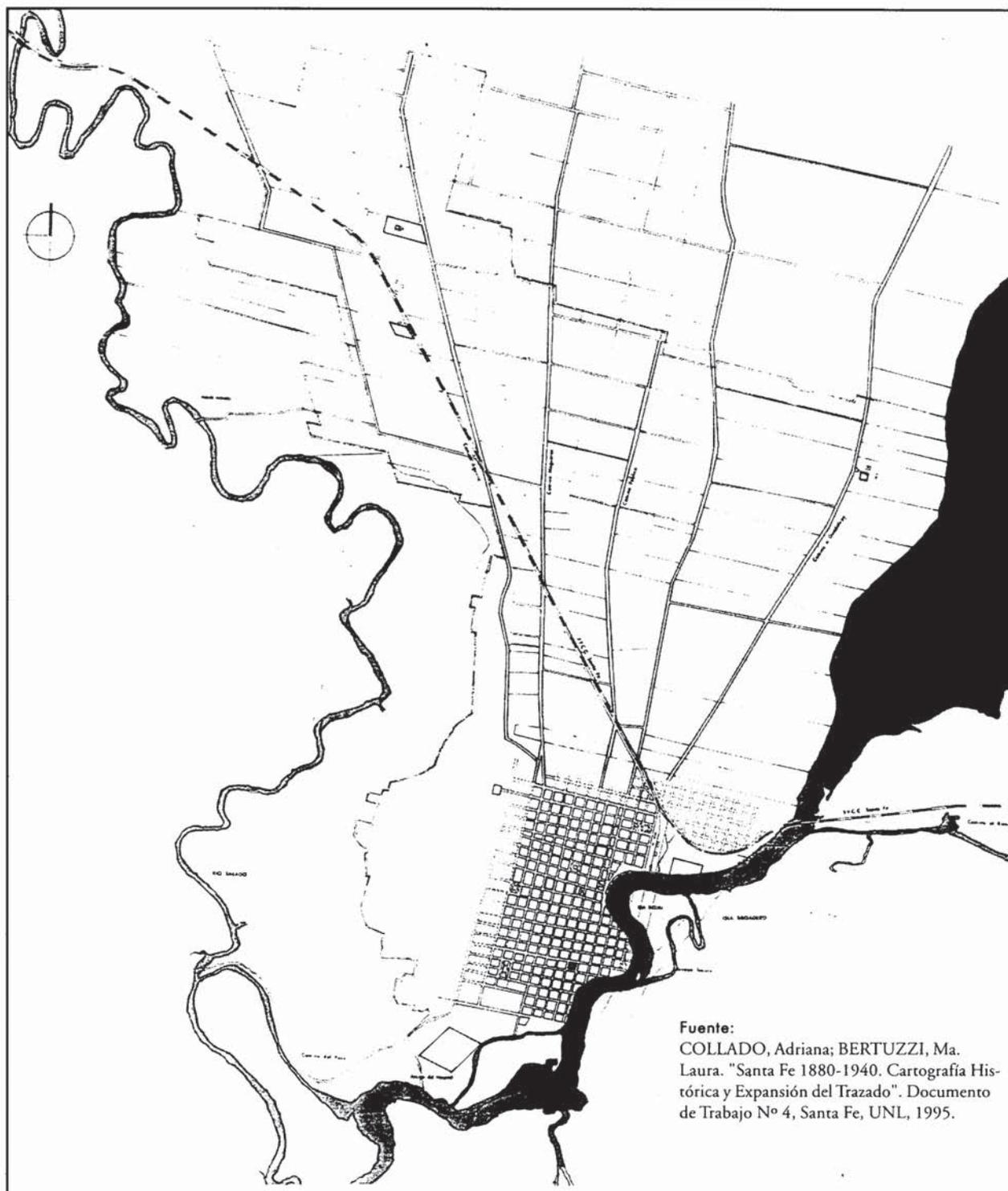
"Santa Fe es la puerta vieja de un mundo nuevo", para luego refutar esta metáfora con su visión de la actualidad: "Santa Fe, vuelvo a decirlo, se ha transformado, se ha transfigurado, o poco le falta, para ostentar de uno a otro extremo la vestidura de la ciudad del siglo XIX".

Resulta interesante cotejar estas observaciones si pensamos a la Santa Fe de entonces, pugnando por asimilarse a una idea de ciudad "del siglo XIX"; pero tampoco debemos dejar pasar que aquello sucedía en la penúltima década del siglo, esto es, un tardío arribo a la imagen deseada. Pero al fin de cuentas, Peyret nos señala las transformaciones, y no deja de encontrar el agente posibilitante para que suceda tamaña transfiguración:

"¿Quién hizo todos estos milagros? Indudablemente el ferrocarril, esa palanca irresistible del progreso, más poderosa que la varita mágica de las hadas, más capaz que aquella de improvisar aldeas y ciudades y de hacer surgir instantáneamente palacios encantados en medio de las selvas y de los desiertos".³

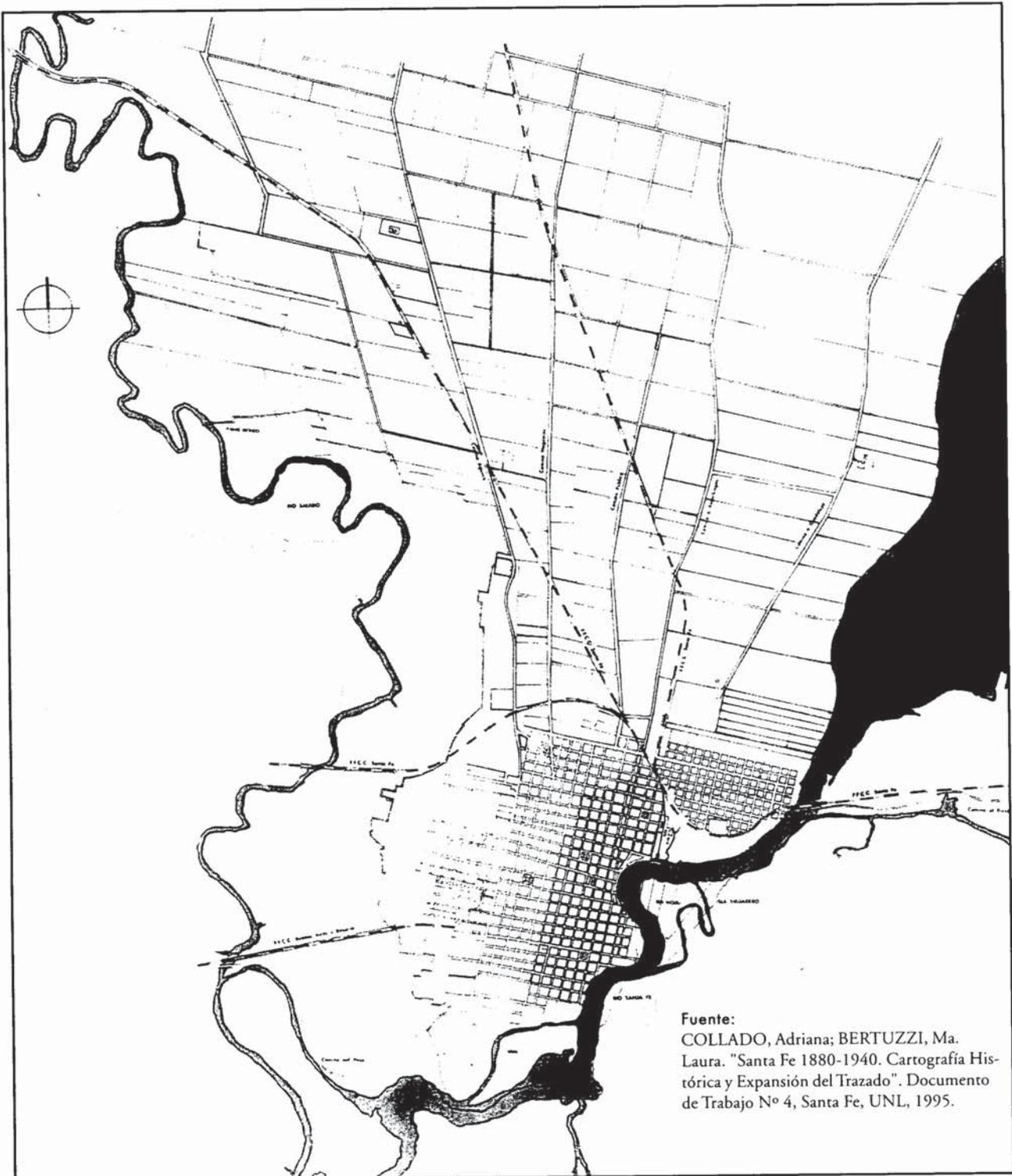
3. PEYRET, Alejo; *op. cit.*

Desarrollo trazado urbano de Santa Fe



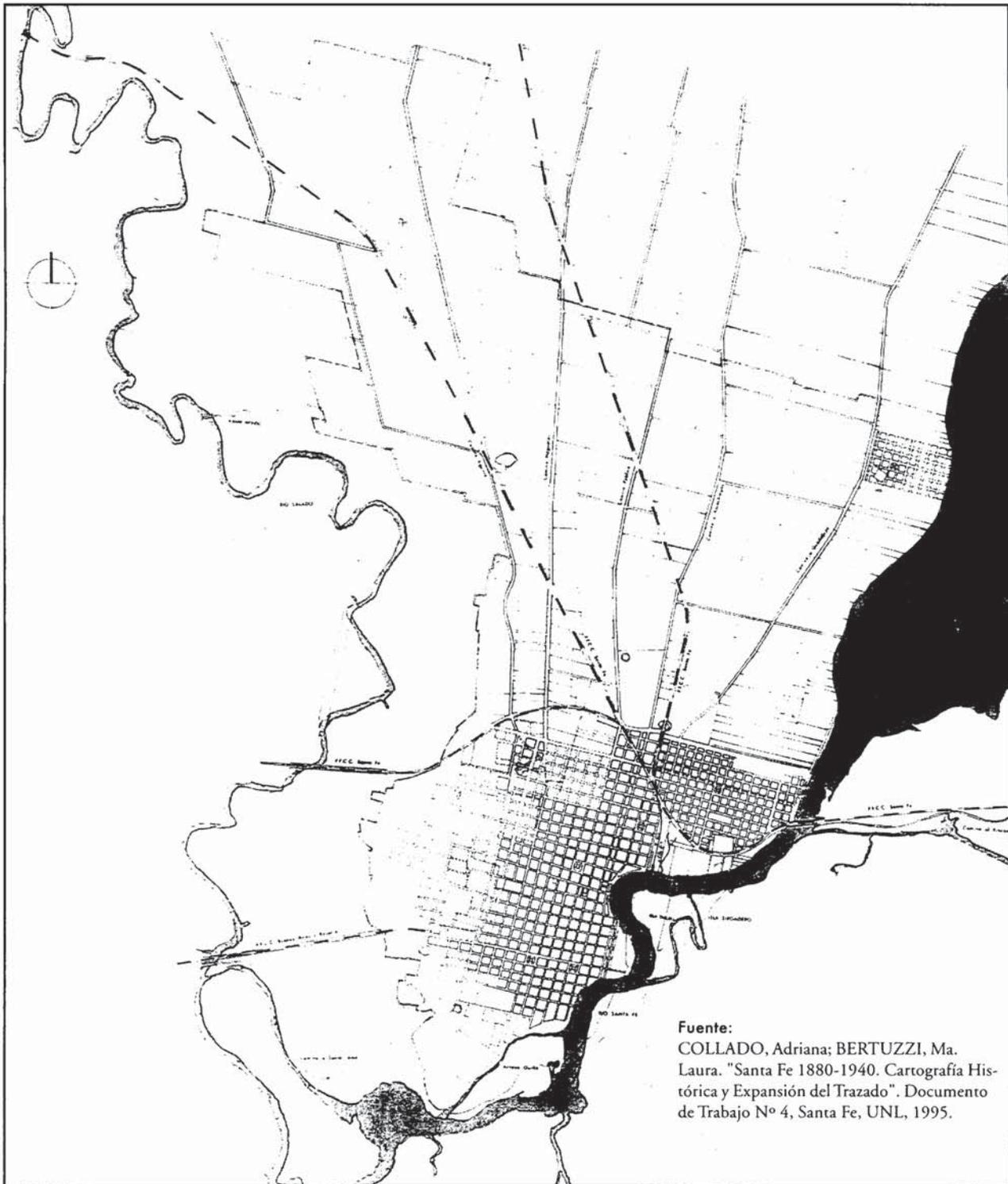
Plano correspondiente a 1887

Desarrollo trazado urbano de Santa Fe



Plano correspondiente a 1895

Desarrollo trazado urbano de Santa Fe



Plano correspondiente a 1905

El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias y la expansión de la ciudad: Barrio Candiotti

Si bien la idea de orientar la expansión de la ciudad en sentido noreste es anterior a la instalación de la estación central del Ferrocarril Santa Fe, no caben dudas de que fue este hecho el que generó las condiciones decisivas para impulsar la urbanización de ese sector, incorporándolo como una parte sustantiva de la ciudad. Interesa, con especial atención, estudiar el desarrollo de esta porción de ciudad en coincidencia con el período en que este trabajo aborda la problemática del Ferrocarril Santa Fe en general, abarcando desde la instalación de la terminal del mismo (1884) hasta la inauguración del nuevo puerto de ultramar (1910) que constituye el momento de consolidación de la Empresa.

El puerto había significado un primer enclave de importancia en el noreste de la capital, y había adquirido un cierto grado de consolidación al construirse el muelle y las defensas durante el gobierno de Estanislao López. Para 1853 (fecha en que el plano urbano de Niklison permite evaluar las condiciones del lugar) ya se encontraba desarrollado todo un sector que incluía el Paseo de la Alameda, equipamientos específicos y actividad comercial y cuyos límites alcanzaban al borde sur de los que luego serían terrenos ferroviarios. No obstante, treinta años más tarde esta zona aparecía como congelada en su crecimiento y la urbanización prácticamente no se había extendido, en dirección al puerto, llegando apenas dos cuadras al norte del mismo (hasta la actual calle Irigoyen Freyre aproximadamente), si se comparan el citado plano de Niklison y el del agrimensor De Llano de 1884.⁴

Las tierras en las que el fenómeno de la expansión urbana que nos ocupa iba a producirse eran conocidas por los santafesinos como "La Chacarita" o "Paraje los Ceibos", y habían sido propiedad de los Padres Jesuitas quienes a lo largo del XVII habían adquirido derecho sobre ellas por compra o donación, constituyendo la más importante de las chacras jesuíticas en razón de su excelente ubicación tan próxima a la ciudad.⁵ Con la expulsión de la Orden las tierras quedaron en poder de la Junta de Temporalidades hasta 1810 en que fueron vendidas a Francisco Castañé y Marti y otros; en 1835 "La Chacarita" fue comprada por Antonio Cabal y en 1851 por Pascual Echagüe, registrándose en ese período algunas ventas de porciones pequeñas de terrenos en el interior de la misma.

Finalmente en 1867 fue adquirida por Marcial Candiotti a Manuela Puig de Echagüe con el compromiso de respetar la donación de una cuadra cuadrada en el ángulo suroeste del terreno, que el Gral. Pascual Echagüe había donado al gobierno provincial para la ubicación de una plaza (hoy España). El terreno comprado por Candiotti se iniciaba en la esquina de dicha plaza, en las actuales calles Rivadavia e H. Irigoyen (entonces Jujuy y s/nombre) y medía en su lado sur 1.363 mts., en su lado norte 1.765 mts. (este lado resultaba aproximadamente coincidente con la traza de la actual calle Balcarce) y en su frente oeste (sobre calle Jujuy) 669 mts., lo que hacía un total de 102 has. a las que debían descontárseles los fragmentos interiores vendidos por Echagüe (en total 5 has.).⁶

Las tierras linderas a la propiedad de Candiotti por el lado norte pertenecían a Ignacio Crespo quien las había recibido como herencia de su padre, Domingo; éste había efectuado la compra en dos fracciones en 1863 y 1870 respectivamente; la propiedad consistía en una lonja de 241.00 mts. de ancho (con frente sobre el Camino de Ascochingas y fondo sobre la laguna Setúbal) y 1765.00 mts de largo, haciendo un total de 37 has; cabe acotar que en el eje este-oeste de esta lonja habría de quedar trazado el Boulevard Gálvez.⁷

Resulta interesante evaluar, sobre el plano de la ciudad de 1853, la incidencia de estas posesiones en relación con el conjunto urbanizado, en tanto constituían una porción altamente significativa por la proximidad al centro comercial y al puerto, sirviendo a la vez de paso para la salida hacia San José del Rincón y, a partir de 1886, hacia el puerto de Colastiné; pero más significativa aún se hacía su

4. Plano Topográfico de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz dedicado al Exmo. Señor Gobernador y Capitán Gral. de la Provincia Don Domingo Crespo. Por J.G.N. (José Germán Niklison), 1853. Santa Fe, Museo Histórico Pcial. Brig. E. López, y Plano de la ciudad de Santa Fe por B.N. De Llano, 1884. ACDM-AE. Tomo 1884/86, f. 547.

5. CALVO, Luis M.: *La Compañía de Jesús en Santa Fe*, Santa Fe, 1993, p. 49.

6. ADPC-Mensuras. Expte. 64, Departamento La Capital.

7. ADPC-Mensuras. Expte. 124, Departamento La Capital.

importancia en el inicio de nuestro período, al constituir un conjunto de casi 140 has. potencialmente urbanizables en manos de sólo dos propietarios, lo que simplificaba y valorizaba cualquier emprendimiento en el sitio.

Por la época en que Marcial Candiotti y Domingo Crespo adquirieron sus tierras, aún se consideraba al sector como una zona de chacras, distante y sin posibilidades ciertas de incorporarse al área urbanizada; efectivamente, cuando en 1868 un grupo de vecinos de Plaza San Martín se dirigió al Ejecutivo Provincial para protestar por la proyectada instalación de la estación del Ferrocarril Gran Chaco en las proximidades de la Plaza del Progreso, en la presentación se refieren al sitio como sumamente alejado de la ciudad e inconveniente para este asentamiento.⁸

Argumentos similares a los que en ese momento sostuvieron los ingenieros del "Gran Chaco" para justificar la localización proyectada y desestimar el pedido de los vecinos (una obra pensada para el porvenir, que no encontrara obstáculos para su crecimiento, unida estrechamente al puerto natural, con fácil salida para buscar la boca del Colastiné, etc.),⁹ fueron casi 20 años más tarde los que se esgrimieron para ubicar allí la estación del Ferrocarril Santa Fe. Pero ya en 1884, cuando se iniciaron las obras en su sitio definitivo, la zona noreste de la ciudad había adquirido otra significación para el conjunto urbano y no hubo dudas acerca de su conveniencia.

Es lugar común, tanto en las observaciones de los viajeros y cronistas de la época como en los comentarios periodísticos, referir a los adelantos de los barrios del norte de la ciudad, en relación con las anquilosadas costumbres del barrio del sur; entre ellos, el ámbito de la estación del Ferrocarril y sus alrededores se des-

taaba como un lugar de especial importancia. Un hecho pequeño pero muy cargado de significados lo constituyó el traslado de las retretas de los días jueves de la Plaza de Mayo a la estación del Ferrocarril, dando cuenta de un desplazamiento de los tradicionales lugares de encuentro de la ciudad en función de las nuevas costumbres. El periódico local *La Revolución* justificaba el traslado argumentando que "...la estación es el punto de reunión del público por las tardes donde se reúne gente de toda la ciudad..."¹⁰

Un importante reconocimiento de la nueva valoración que había adquirido este sector de la ciudad lo constituyó la resolución de instalar en la Plaza del Progreso la Primera Exposición Rural de la Provincia. Este evento había sido programado inicialmente para noviembre de 1886 en conmemoración del Centenario del nacimiento del Brigadier López y debió posponerse para setiembre 1887; pero lo más interesante resultó la elección del sitio, al vincularse la idea de "progreso" (presente desde el nombre mismo de la plaza) ligada al desarrollo agrícola-ganadero regional, la industria derivada de la producción rural y el ferrocarril con su estación a una cuadra de distancia, en un ámbito de significativa convergencia.¹¹

Entre los viajeros, Giuseppe Ceppi describe un panorama de la ciudad en julio de 1885, fijando su punto de observación en la terraza de la estación inaugurada pocos meses antes; Alejo Peyret hace "centro" en el mismo punto para armar, en 1887, todo su itinerario por las colonias agrícolas, tomando a la estación como un elemento simbólico por excelencia y haciendo permanente referencia al ferrocarril como el gran motor del progreso de la ciudad; a partir de entonces la asociación entre "barrios del norte", puerto, ferrocarril, población inmigrante y nueva dinámica urbana, se reiterará en cuanto descripción o crónica de viajes se haga sobre la ciudad, en contraste con el aletargado Barrio Sur.¹²

Por un lado de la ciudad se encuentran boulevares acabados de abrir, jardines risueños, edificios con estucos todavía frescos /.../ calles modernas, barrios flamantes y limpios, habitados por gente cosmopolita /.../ por el otro calles solitarias, muros de adobes rotos, sombríos monasterios..."¹³

Un primer antecedente del intento de delimitación de la zona de Barrio Candiotti propiamente dicha se encuentra en el antes citado plano de la ciudad del agrimensor De Llano, fechado en 1884

8. AGPSF-Archivo de Gobierno. T. 33, Leg. 21, fs. 281 y ss.

9. Idem, fs. 300 y ss.

10. *La Revolución*, Santa Fe, 26/06/1886, p. 2.

11. ENSINCK, Oscar. *Historia Económica de la Pcia. de Santa Fe*, Rosario, U.N.R., 1985, p. 222.

12. CEPPI, José. *Cuadros Sudamericanos*, Buenos Aires, Miróli, 1888 y PEYRET, Alejo. *Una visita a las colonias de la Rca. Argentina*, Imp. Tribuna Nacional, 1889.

13. BLASCO IBÁÑEZ, Vicente. *Argentina y sus grandezas*, Madrid, 1910, p. 564.

que reproduce el manzanero de la ciudad histórica (manzanas de 120 x 120 varas) en las tierras de Marcial Candiotti, manteniendo la continuidad con las calles que corren en dirección este-oeste en la zona urbana. Este trazado se repite en el plano del censo de 1887 que toma la base catastral del anterior, cuando la zona aún no se hallaba urbanizada, e indica al boulevard Gálvez en una hipotética ubicación cinco cuadras al norte de la Plaza del Progreso.

El origen de la urbanización definitiva del sector puede remontarse a agosto de 1887 cuando el Ing. Emilio Schnoor efectuó una presentación ante la Municipalidad para que se lo autorice a trazar una línea de tranvía desde el puerto hasta Guadalupe con recorrido a determinar; finalmente, luego de varias modificaciones, la proyectada línea (nunca concretada) tomó en uno de sus tramos la dirección este-oeste corriendo por el eje de un boulevard que dos meses más tarde el mismo Schnoor propuso a las autoridades municipales.¹⁴

En este documento que fue aprobado dos años más tarde por el Concejo Deliberante, Schnoor no sólo planteaba el trazado de un boulevard sino también la definición del manzanero "...al norte y al sur de dicho boulevard...", con lo que se dejaba sentado el nuevo criterio de parcelamiento para la tierra que en lo sucesivo se incorporaría al área urbanizada.¹⁵

Por esto, será recién en el plano de Catastro Municipal de 1895 cuando se dibuje por primera vez en un plano general del municipio la traza del barrio con sus manzanas de 100 varas de lado y sus calles de 20 varas de ancho, desfasadas en relación con la traza de la ciudad.

Como puede advertirse, existió entonces una doble vinculación entre el Boulevard Gálvez y el Barrio Candiotti con la instalación del ferrocarril: por una parte la proximidad física, pues resulta indudable el impacto del enclave de la estación, con toda la dinámica provocada por su propio funcionamiento y por los equipamientos emergentes de la misma como factores decisivos de la urbanización de la zona; por otra, el rol prominente de la figura del Ing. Emilio Schnoor que al momento de presentar su proyecto de urbanización actuaba como apoderado en Santa Fe de la firma John Meiggs and Sons de Londres, que tuvo a su cargo la construcción del Ferrocarril Santa Fe hasta 1889, cuando se hizo cargo la Compañía Francesa.¹⁶

Con posterioridad al trazado, la urbanización del barrio fue adquiriendo características propias y distintivas del resto de la ciudad, en tanto constituía un sector claramente diferenciado desde diversos puntos de vista.

Por una parte se trataba de una tierra "vacante" pero ya preparada para recibir ocupación poblacional y con inmejorables condiciones de localización en cuanto a su proximidad al centro comercial y financiero, al nuevo centro generado por la estación del Ferrocarril y al puerto; por otra, aparecía como un fragmento identificable en cuanto poseía límites y ejes orientadores muy contundentes: al sureste el primer límite natural de la costa del riacho Santa Fe se verá muy reforzado por la traza del Ferrocarril a Colastiné de 1886, que dará al barrio un perfil del que aún hoy persisten rastros; al oeste, la calle Belgrano y el enclave ferroviario con sus instalaciones y vías será una barrera definida, destacada aún más por la discontinuidad de las calles este-oeste; al norte el eje del boulevard Gálvez definirá un límite pero se constituirá a su vez en elemento de articulación con la esbozada ciudad futura.

Otro elemento interesante al momento de apuntar las condiciones que tornaron individualizable al barrio como tal fue la propia intencionalidad "fundadora" que puede detectarse en Marcial Candiotti, quien al lotear sus tierras procedió a efectuar donaciones para las principales instituciones del barrio (el Colegio Jobson, la iglesia San Juan Bautista) imitando la modalidad de los colonizadores que fundaban pueblos en la zona agrícola. Esto produjo un efecto que más tarde quedó reflejado en la denominación de "Pueblo Nuevo Candiotti" con que en los primeros años del siglo se identificaba al sector.¹⁷

En el aspecto de la expansión edilicia de la zona, las Empresas concesionarias del Ferrocarril Provincial (primero la empresa inglesa y más tarde la Cía. Francesa) constituyeron factores de incentivación, no sólo por las construcciones específicamente des-

14. ACDM-AE. Tomo 1887/88, f. 174 y fs. 219 y ss.

15. La cuestión del trazado del boulevard y el patrón de fraccionamiento del barrio se encuentra desarrollado en COLLADO, Adriana. *Santa Fe - Planes urbanísticos para la ciudad*, Doc. de Trabajo N° 2, Santa Fe. U.N.L., 1994.

16. AGPSF-Ministerio de Gobierno, t. 95, 1889, leg. 6, f. 105.

17. Esta denominación es muy utilizada en los planos de construcción de edificios de la primera década del siglo, encarados en el barrio, en particular los de la primera Escuela Fiscal sobre calle Balcarce (actual Jardín de Infantes Cnel. Pringles).

tinadas a albergar sus instalaciones sino por los edificios que, como emergentes de estas actividades, se levantaron. Entre estos emprendimientos puede contarse, para la etapa previa a la concesión a la Compañía Francesa, la construcción del edificio de la empresa de los hermanos Hume en la esquina de la Plaza del Progreso, que en su momento (inaugurado en 1889) fue, exceptuando a la estación misma, el edificio más importante del sector; asimismo tuvieron gran impacto en este sentido los edificios que la Compañía Francesa comenzó a levantar a partir de 1889 para alojar a su personal jerárquico, efectuando la compra de importantes terrenos sobre el boulevard.

Efectivamente, a pocos días de hacerse cargo de la empresa, el 24 de enero de 1889 la Compañía Francesa solicitó al Gbdor. Gálvez "...la autorización necesaria para comprar un terreno y hacer en ello habitaciones para el Director Gral. de Ferrocarriles, el administrador, los ingenieros, los varios jefes /.../ y los empleados y capataces /.../ Dicho terreno está ubicado en el barrio más saludable y más alto de la ciudad, a sólo 6 cuadras de la estación frente al gran Bv. Gálvez".¹⁸ La autorización del Gobierno Provincial fue concedida el 1º de febrero del mismo año, e inmediatamente se iniciaron las obras de estos edificios que serían de los primeros en comenzar a definir el perfil del boulevard.

El equipamiento comercial del barrio se inició con la localización en la calle Belgrano, frente a la estación del Ferrocarril, y en las adyacencias de la misma sobre las calles Juárez Celman (hoy H.

Irigoyen) y San Luis, de numerosas fondas, despachos de bebidas, hoteles, peluquerías, tintorerías, tiendas y almacenes para abastecimiento y servicio a los viajeros;¹⁹ con posterioridad el equipamiento habría de extenderse al interior del barrio, con los típicos almacenes de ramos generales.

Con respecto al crecimiento poblacional del sector, existe en el período que nos ocupa abundante documentación censal que permite estudiar pormenorizadamente la evolución del asentamiento de población a partir de la instalación del ferrocarril, dado que los tres censos de que se dispone contienen detalle de cantidad de población por manzana.²⁰ Vale aclarar que si bien nuestro trabajo se circunscribe a estudiar el desarrollo de barrio Candioti como emergente directo del enclave ferroviario, se entiende también que dicho enclave impactó, a escala urbana, sobre un área más extensa que incluyó la franja de terrenos ya incipientemente urbanizados ubicados al oeste y norte del mismo. Por esto, para analizar el crecimiento poblacional sobre el que tuvo incidencia el ferrocarril, se trabajará sobre la superficie definida por la calle 25 de Mayo al oeste, Vera (hoy Irigoyen Freyre) al sur, el río Santa Fe al sureste y la actuales calles Cándido Pujato/Castellanos al norte (límite de la urbanización de los terrenos de I. Crespo).²¹

Población ubicada al noroeste de las calles 25 de Mayo / Vera

Sector	Censo 1887	Censo 1901	Censo 1907
Area al N.O			
de la Estación	709 hab.	1.876 hab.	2.289 hab.
Bº Candioti			
ppte. dicho	391 hab.	1.983 hab.	4.338 hab.
Terrenos ferroviarios	194 hab.	232 hab.	no consigna
Total	1.294 hab.	4.091 hab.	6.627 hab.
Total en la ciudad	15.099 hab.	35.635 hab.	44.257 hab.

Del cuadro precedente y relacionando el crecimiento de la ciudad en su conjunto con el del sector en particular, pueden extraerse algunas conclusiones con respecto a la dinámica de expansión del área que interesa vincular al desarrollo del ferrocarril.

18. AGPSF-Archivo de Gobierno. T. 95, f.139.

19. BONI, Enrique. *Guía de la Provincia de Santa Fe - 1895/96*, Santa Fe, Imp. La Comercial, 1895.

20. Se trata de: CARRASCO, Gabriel. *Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe - 1887*, Buenos Aires, Peuser, 1888. Municipalidad de Santa Fe. Memoria presentada al H.C.D. por el Sr. Intendente Municipal Sixto Sandaza en la que se publica el Censo Municipal de 1901, Santa Fe, Nueva Epoca, 1902. MARTINEZ, Tomás. *Censo Municipal de Santa Fe - 1907*, Santa Fe, Imp. La Argentina, 1908.

21. Esta delimitación resulta de analizar el avance de la urbanización en el ya citado plano del agrim. De Llano de 1884, donde es evidente que el área urbanizada en la porción que nos interesa, seguía concentrándose en torno al puerto y la plaza del Progreso era un foco apenas incipiente.

En relación con la ciudad en su conjunto, el sector fue aumentando gradualmente su importancia, dado que para 1887 contenía un 8,5 % de la población total, para 1901 este valor había crecido al 11,5 % y en 1907 la población del sector ya constituía el 15 % del total de población urbana. Asimismo, los índices de crecimiento poblacional del sector superan a los de la ciudad en general y a los de las otras secciones censales en particular: entre 1887 y 1901 la población de la ciudad creció un 136% (9,7% anual) y entre 1901 y 1907 creció un 25% (4,2% anual); en idénticos períodos intercensales la población del área que nos ocupa aumentó un 216% (15,5% anual) y un 62% (10% anual) respectivamente, lo que habla a las claras de una marcada expansión poblacional en el noreste.

Crecimiento poblacional por secciones censales

Período Censal	1887-1901			1901-1907		
	Crecim.	%	% anual	Crecim.	%	% anual
Primera B° Sur	4.494 hab.	84	6	1.506 hab.	14	2,2
Segunda Centro-puerto	2.649 hab.	76	5,5	594 hab.	10	1,5
Tercera Zona Noroeste	2.797 hab.	216	15,5	2.536 hab.	62	10
Cuarta Franja Oeste	1.151 hab.	52	3,7	1.599 hab.	48	8
Total ciudad (inc. perif.)	20.536 hab.	136	9,7	8.622 hab.	24	4

Un dato complementario que aporta información importante respecto de la constitución de la población del sector que nos ocupa es el porcentaje de población extranjera por secciones censales; esta información, que se consigna sólo en el censo de 1907, indica que la sección 3ª (coincidente aproximadamente con el área que estamos trabajando) contiene el mayor porcentaje de población extranjera sobre el total de las secciones alcanzando el 38%, cuando sobre el total de población urbana, los extranjeros sumaban el 29,5% lo que manifiesta una tendencia de preferencia de asentamiento de la población inmigrante en este área. Un factor de impor-

tancia en este sentido fue el hecho de que entre los obreros y empleados de la empresa francesa, la gran mayoría eran inmigrantes franceses y la propia empresa incentivaba la localización en esa zona. Debe considerarse asimismo que el porcentual del censo de 1907 pudo haber sido aún más elevado en los censos anteriores, en la medida en que para 1907 el proceso de ocupación llevaba ya 20 años de iniciado y puede suponerse la existencia de una generación de hijos de inmigrantes localizados allí, con nacionalidad argentina.

Precisamente será uno de esos hijos de inmigrantes radicados en Barrio Candiotti quien, a través de un relato novelado y hasta cierto punto autobiográfico, nos introduce en las vivencias del barrio a principios de siglo, presentando sus recuerdos de la niñez y adolescencia; se trata de Horacio Caillet Bois y de su novela *La ciudad de las losas y de los sueños*,²² que si bien fue publicada en 1923, nos habla del "Barrio de San Juan" en la primera década del siglo, con abundantes referencias a las características físicas del barrio, a sus lugares identificatorios, a sus personajes más representativos y a las instituciones reconocidas. Vale acotar que Caillet Bois, descendiente de una familia de suizos franceses, nació en 1898 y vivió en el barrio hasta aproximadamente 1916, en una modesta casa de la calle Calchines, de habitaciones corridas que abrían a una galería, con la característica pérgola cubierta de enredaderas y un amplio y florido jardín.

Desde las primeras páginas se preocupa Caillet Bois por presentar al lector el ámbito barrial como un hecho de fuerte significación, describiendo minuciosamente el acontecer de la cotidianeidad y relacionando íntimamente la vida del barrio con la de la empresa ferroviaria.

22. CAILLET BOIS, Horacio. *La ciudad de las losas y de los sueños*, Buenos Aires, 1923.

*"Allá por la parte norte de la Ciudad de las Losas y de los Sueños, cerrado entre las vías del Ferrocarril, el Boulevard y el río lleno de barcazas y cruzado a esa altura por puentes y acueductos de quebracho, se extiende un barrio pintoresco por su edificación y sus habitantes: el Barrio de San Juan. En la época en que comienzan estos recuerdos se componía de un apeñuscamiento de casuchas habitadas por los empleados humildes de la Empresa, como por antonomasia se conocía al tal ferrocarril, y por los obreros de sus talleres. Las calles, apenas delimitadas por algunos frentes sin revocar, con sus puertas falsas, sus ventanas voladas y sus largos frentes de tapias, ofrecían un aspecto inusitado a la hora del crepúsculo."*²³

Entre las primeras impresiones nítidas acerca de la vida del barrio, es significativo cómo se entremezclan en los recuerdos infantiles de Alfredo Lahors (el personaje central de la novela, hijo de un empleado administrativo de la Compañía Francesa) la vorágine del trabajo en los talleres con la dinámica de las obras del puerto, siendo muy similares las pinturas de ambas situaciones. Es que en términos de acción modernizadora, y más allá de la vinculación familiar del personaje con la empresa ferroviaria, puerto y ferrocarril resultaban sinónimos de progreso para la mentalidad de la época y, como ya se dijo, precisamente ambos enclaves definirán los límites del barrio y lo marcarán con gran contundencia.

*"A las cinco de la tarde sonaba el pito a vapor de los talleres /.../ aún se oía un martillazo sordo y tardío /.../ luego, lento y acompasado el ronquido agonizante de un pistón en una postrera trepidación que sacudía las cristaleras murales de la fábrica."*²⁴

*"...aquel puerto nuevo en construcción con sus cabrias y sus martinets, ejercía sobre mi espíritu la enervante sugestión de un filtro venenoso. Día y noche escuchaba yo el martillazo sordo de sus pilones y subía al altílo de mi casa para divisar el trabajo de las dragas en la rada y la línea cada vez más alta de sus muelles de piedra..."*²⁵

Pese a ser sede de los principales enclaves de progreso económico, el barrio se mantuvo, tal vez por la composición social y la baja capacidad inversora de sus habitantes, algo alejado de la acción modernizadora emprendida en el centro de la ciudad desde fines del siglo XIX, con tendidos infraestructurales y servicios públicos. En este sentido la franja del boulevard (como veremos más adelante) se constituirá en un sector diferenciado por las mejoras que desde muy temprano comienzan a instalarse. Pero la novela se ocupa de describir cómo el interior del barrio mantendrá (hasta muy avanzada la segunda década del siglo) "...la tierra calcinada de sus calles que dejaba una estela de polvo dorado al paso de los carros..."²⁶ entre los recuerdos aparece también el personaje del farolero que pasaba "...por las calles oscuras y medrosas encendiendo las lámparas de petróleo con sus rombos de cristal..."²⁷ cuando ya desde el primer día del siglo XX el boulevard contaba con iluminación eléctrica.

Ficción y realidad se entrecruzan permanentemente en el texto; por ejemplo, en el episodio en que Alfredo presenta a su padre como un hombre de espíritu exquisito y vasta cultura, figura reconocida y que como tal era convocado como el "escribano" del barrio; y una de las tareas que se le encomiendan en la novela es la de redactar una nota al municipio pidiendo la postergación del proyecto de adoquinar las calles interiores del barrio, nota que se encuentra archivada entre los expedientes del H.C.D. con fecha diciembre de 1909.²⁸

La espacialidad del barrio aparecía rotundamente fragmentada por las instalaciones ferroviarias y sus elementos emergentes, lo que se hace presente en innumerables descripciones: "...frente a la estación había un terraplén donde solían estancarse las aguas de las grandes lluvias /.../ Doblé por un callejón estrecho que iba a morir sobre los terraplenes del ferrocarril /.../ al llegar a Las Heras doblamos hacia el sur, hasta las alcantarillas..."²⁹ demostrando que el mismo elemento vital del barrio se constituía a su vez en barrera interna que impedía una fluida integración.

23. *Ibidem*, p. 28.

24. *Ibidem*, pp. 28/29.

25. *Ibidem*, p. 31/32.

26. *Ibidem*, p. 32.

27. *Ibidem*, p. 40.

28. ACDM-AE. Tomo 1909/1911, fs. 257 y ss.

29. Caillet Bois, H. *Op. cit.* pp. 58, 60, 63.

Y otro de los recuerdos que mayor fuerza adquiere en el texto es la sensación de "salvaje libertad" con que los chicos se criaban en este ámbito casi suburbano, en el que persistían rastros de las antiguas chacras, grandes arboledas y huertos, inmejorables escenarios para las aventuras infantiles de las siestas; en especial se describen las abandonadas instalaciones de La Calera, antigua propiedad del Dr. Rodolfo Candiotti, en el extremo este de la calle Seguí.

*"Solíamos juntarnos hasta treinta pilletes en el horno de La Calera. Detrás del horno había un huerto de limas que saqueábamos impunemente. Allí dirimíamos nuestras disputas, conversábamos a gritos tumbados en el suelo y nos recogíamos de los chaparrones intermitentes en las copas de los árboles..."*³⁰

Pocos relatos mencionan las salidas del barrio por parte de sus personajes. Alfredo describe su melancólica caminata de un kilómetro hasta la Laguna de Felipe (hoy Plaza de las Banderas) y el triste y largo viaje al cementerio de Barranquitas con el féretro de su padre; pero estas experiencias refuerzan lo excepcional de los alejamientos, siendo el barrio el escenario de las vivencias más identificables. Sólo cuando llega el momento de la mudanza de la familia al barrio sur, "...hacia el Cabildo y el Colegio de los Nobles...", se producirá el cambio de escenario y el texto reflejará tanto la confrontación socio-cultural entre ambos sectores como las impresiones que marcan la relación barrio-ciudad como algo distante y escindido.

Cuando Alfredo comenta a su novia de la adolescencia la noticia de la mudanza, la primera exclamación de ella es: "Qué lejos! Ya no te volveré a ver...", e igual impacto causa su partida en los amigos de la infancia, evidenciando que existía una idea de fuerte ruptura en el hecho de dejar el barrio, aunque la casa de Alfredo distara sólo veinticinco cuadras de la Plaza de Mayo y existiera una línea de tranvía que vinculaba al barrio con el centro de la ciudad y con el barrio sur, tranvía que Alfredo sólo cita para referir el regreso de su padre desde las oficinas de la Empresa en la Plaza España.

Evidentemente para sus pobladores el barrio era "Pueblo Nuevo" como ya dijimos, y su población no se sentía parte de la del resto de la ciudad; para la misma Clarita Dudley, la novia de Alfredo e hija de un pastor anglicano:

*"...el mundo visible terminaba en los alrededores del barrio !...! jamás había estado en el centro que, de noche, cuando un lechoso resplandor de luces lo cubría bajo las estrellas, se nos antojaba a ambos la senda encantada de un país maravilloso..."*³¹

Así se construía una imagen de progreso del centro desde la modestia del barrio. Pero no sólo el perfil de ese centro se valorizaba en el imaginario de la juventud del barrio; también el eje del boulevard fue cobrando valor de significación con el correr de los años y saludó el arribo del nuevo siglo inaugurando uno de los elementos más emblemáticos de ese progreso: el alumbrado público con energía eléctrica.³² Las crónicas periodísticas de la época refieren al hecho como un acontecimiento de gran magnitud que posibilitó la extensión de los ámbitos tradicionales de paseos públicos a los nocturnos "corsos" en el boulevard, que hasta entonces servía sólo como paseo diurno.

*"Las fiestas del siglo: El último día el corso de la tarde en el boulevard Gálvez y en la calle Comercio fue concurridísimo, y por la noche, no obstante las amenazas del tiempo, el boulevard perfectamente iluminado, estrenando la instalación eléctrica, reunió una gran parte del buen mundo social santafesino. Era realmente imposible conseguir un carruaje esa noche, todos habían sido alquilados para el corso del pintoresco paseo del norte !...! Luego de las ceremonias religiosas muchos jóvenes volvieron al boulevard y esperaron la primera aurora del siglo XX para saludarla con jubileo."*³³

30. *Ibidem*, p. 58.

31. *Ibidem*, p. 89.

32. Un radio acotado del centro-sur de la ciudad contaba con energía eléctrica para alumbrado público y particular desde 1890, provista por la Usina Municipal ubicada en las actuales calles 25 de Mayo y L. de la Torre, pero dada la escasa capacidad de la misma, las extensiones se produjeron muy lentamente, siendo una de las más importantes la que se tendió para iluminar la avenida Rivadavia y el boulevard Gálvez, inaugurada el 31 de diciembre de 1900.

33. En Nueva Epoca, Santa Fe, 03/01/1901, p. 1.

La energía eléctrica en el barrio, como ya se dijo, demoró notablemente en relación con la del boulevard, debido a la escasa capacidad de producción de la usina municipal; recién en 1910 por Ordenanza n° 1.070, la empresa inglesa L. P. Winby & Cía. se hizo cargo de la instalación de una nueva usina para provisión de energía a la parte norte de la ciudad (a partir de la actual calle Irigoyen Freyre ex-Vera), tanto para alumbrado público como particular y para la alimentación de la nueva red de tranvías eléctricos que la misma firma concretaría. En 1912 la empresa Winby transfirió sus derechos de concesión a la Sociedad J. G. White & Cía. Ltda., la que más tarde pasó a denominarse "Compañía Argentina de Tramways y Fuerza Ltda."

La nueva usina, que inauguró sus servicios en 1914 con equipos importados directamente de Inglaterra, se instaló en el sur del Barrio Candiotti, en la manzana comprendida entre las calles Avellaneda, Calchines, Seguí y Güemes, dando origen a un enclave de producción energética que aún subsiste y que inició la definición del borde sobre la Avenida Alem con instalaciones de gran porte. A partir de este momento la electrificación del barrio fue avanzando progresivamente, al mismo tiempo que la extensión de la red de tranvías que recorría el mismo.

Con respecto al adoquinado de las calles se produjo un fenómeno similar: el boulevard Gálvez fue objeto desde poco después de su apertura de distintos proyectos de pavimentación que se vieron inicialmente frustrados (total o parcialmente) en razón de la escasa cantidad de propietarios en que se repartían las tierras, lo que tornaba excesivamente onerosa para éstos su ejecución. En 1905, por iniciativa del intendente Irigoyen se encaró la macadamización integral del paseo, y dos años más tarde la de la calle Ituzaingó.

En 1909 el intendente Rosas elevó al H.C.D. un proyecto de ordenanza para encarar el adoquinado de numerosas calles del barrio (desde Belgrano hacia el este hasta Necochea y desde Boulevard Gálvez hacia el sur hasta Sgto. Cabral, exceptuando Ituzaingó), pero la iniciativa fue rechazada por los vecinos que aducían no poder afrontar los cos-

tos de la obra, dando origen a la nota de pedido de suspensión del emprendimiento que redactara el padre del escritor Caillet Bois y a la que referíamos anteriormente. Las obras de adoquinado se concretaron finalmente, aunque con lentitud, entre 1913 (cuando la Municipalidad llama a licitación por Ordenanza n° 1.252, para el adoquinado de todas las calles de la planta urbana que aún no se hubieran realizado) y 1920 en que se completan las calles del sureste del barrio, las inmediaciones de la usina y la Avenida Alem.

Casi una década antes de la instalación de la usina, los terrenos del barrio habían sido elegidos para localizar los depósitos de asiento, las salas de bombas y el gran tanque elevado de las obras de tendido de aguas corrientes que se iniciaron en la ciudad a partir de 1903, por acción de la Dirección Nacional de Obras de Salubridad. Ese conjunto que ocupó un amplio predio de tres manzanas entre las calles Gbdor. Candiotti, Sgto. Cabral, Sarmiento y Lavalle se constituyó en un elemento característico para la identidad del sector, por la contundencia de las construcciones levantadas y la fuerte discontinuidad nortesur que provocó su ubicación.

A la vez, tornó factible la provisión temprana de un servicio de alto valor modernizador para el barrio como fue el agua corriente, dado que quedó incluido en el área de los primeros tendidos que fueron habilitándose gradualmente entre 1905 y 1906. La instalación de cloacas en el barrio fue posterior a la del agua en más de una década y el hecho mereció la especial advertencia del Director Nacional de Obras de Salubridad, ing. Agustín González, quien en una memoria de junio de 1907 elevada a la Intendencia exponiendo las características de las obras que restaban proyectar en la ciudad, menciona especialmente al barrio Candiotti:

*"Este barrio, el más alto y el más pintoresco de toda la ciudad, se ha poblado rápidamente y no estaría justificada su exclusión de los beneficios completos de las obras de saneamiento..."*³⁴

El enclave de las Obras Sanitarias fue un elemento que, como los ferrocarriles (primero el Santa Fe y más tarde el Central Norte) y la usina, sindicaba al barrio como sede de los principales adelantos urbanísticos que se vivían en la ciudad, esa ciudad que apostaba a los barrios del norte como escenario de su progreso y modernización.

34. Municipalidad de Santa Fe. Digesto de Ordenanzas-1911, Santa Fe, Languasco, 1911, p. 286.

Arquitectura del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias

Edificios: una clasificación

La arquitectura ferroviaria se compone de múltiples tipos edilicios, cada uno de acuerdo con la específica función que lo origina.

Los que hacen al funcionamiento del sistema en sí mismo: casillas y cabinas de guardabarreras y desvíos, talleres y depósitos de material rodante, elementos de señalamiento, tanques de aprovisionamiento de agua, etc.

Los que hacen al funcionamiento como sistema económico: galpones para mercancías en tránsito, playas de carga y embarque, oficinas de administración, etc.

Los que hacen al funcionamiento como sistema de servicio de transporte público: estaciones, apeaderos, infraestructura de servicios (letrinas, buffets, etc.).

Para la imagen pública, entre todos ellos, el edificio emblemático sin dudas es la estación, la cual condensa una carga simbólica realmente importante. Dentro de este programa edilicio, Ragon¹ reconoce en el siglo pasado tres clases de construcciones para el servicio de viajeros:

- las estaciones centrales, "gares" propiamente dichas, ubicadas en localidades importantes o en un nudo de cruce de líneas.
- estaciones secundarias, "stations", menos importantes pero que admiten el abordaje con equipaje de carga.

- apeaderos o paradas, "haltes", puntos de espera donde no se realizan cargas de bultos y equipajes, generalmente ubicadas próximas a pasos a nivel y complementadas con la casa del guardabarreras, que cumple funciones de atención.

La estación ferroviaria, como tema arquitectónico, no puede considerarse sin atender a los significados con que socialmente por lo general se liga.

Lugar de esperas y encuentros, partidas y llegadas, también condensa las expectativas que genera un viaje. El espacio en sí es la promesa del viaje, y habremos de imaginarnos cuáles eran los desplazamientos posibles para un pasajero del 1900, desde la estación central Santa Fe.

Destinos que se asocian a la producción más que al paseo, el camino hacia el oeste conduce al cereal y la pampa gringa; el del norte al monte y el quebracho; el corto trayecto del este concluye en puerto - que en realidad proyecta y extiende este brazo con rumbo de ultramar- y el del sur apunta a Rosario, ciudad que despunta su índole industrial y constituye el empalme forzoso para llegar a la gran capital. Es así puerta de acceso a Buenos Aires, y con ello, por extensión, al mundo de las grandes urbes europeas.

1. RAGON, Michel; *L'architecture des gares, Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*; Dénœl, Paris, 1984.

"El viajero que llega a Santa Fe puede, pues, emprender excursiones al norte, al sud, al oeste, según sus necesidades o sus caprichos, recorrer en un día centenares de kilómetros y volver inmediatamente al punto de partida. El ferro-carril ha suprimido las distancias, lo que importa una prolongación de existencia para el hombre; esta

*• verdad se ha hecho trivial, y no quiero repetir todo lo que se ha dicho sobre el particular. Debido al ferro-carril puede hacerse en cómodo wagon el viaje que en otra época se ha hecho a caballo y en carruaje".*²

Cuesta imaginar, por tanto, el abordaje de estos trenes en actitud recreativa o tan sólo de paseo. Sin embargo, seguramente han servido de conexión familiar: visitas aguardadas con la paciencia que impone la distancia; tránsito de personas que condensan culturas diversas y que en el propio tren, quizás, se comienzan a hibridar.

Familias enteras que se trasladan, con baúles que concentran todas sus pertenencias de colonos, que cargan muchas expectativas y un idioma que aprender. Hombres de negocios que concurren a controlar sus explotaciones; todo un muestrario de humanas posibilidades, sin olvidar al paseante incidental y al vagabundo de derrotero vacilante. Mercancías que fluyen persistentemente hacia uno y otro rumbo. Maquinarias que servirán para mejorar el trabajo. Semillas que ampliarán los cultivos del granero del mundo. Tráfico febril e incesante.

La Estación Central Santa Fe

*"Lugar de conflicto entre la innovación y la tradición, entre la tecnología de punta y las bellas artes, la estación ferroviaria tiene su historia estrechamente ligada a aquella de la civilización industrial y de la arquitectura moderna."*³

El equipamiento edilicio estuvo compuesto, en parte, por inmuebles ya construidos por la empresa del Ferrocarril Santa Fe, siendo que otro tanto fue incorporado por la nueva compañía a partir de los tendidos de nuevas líneas de vías férreas, o bien por ex-tensión de las existentes.

La más importante y significativa de las estaciones, esto es la estación central en la ciudad de Santa Fe, aún bajo la administración provincial es ampliada y se le incorporan dependencias administrativas, residenciales y de servicios.

En realidad, ya en 1884, Jonás Larguía, designado inspector de las obras del nuevo Ferrocarril, proponía la ampliación de la proyectada estación principal de Santa Fe, a un terreno de cuatro manzanas con mayor número de galpones, dado que avizoraba el posible desarrollo que tendría la actividad.

Poco tiempo después, a fines de 1887, el propio Larguía describía con satisfacción las instalaciones ya entonces en expansión:

"La Estación Central Santa Fe tiene un muelle de carga sobre el río, suficiente para las actuales necesidades del FFCC además del que hay, aunque más chico, en el importante puerto de Colastiné, y una estación de pasajeros con 30 piezas útiles para oficinas y servicios, que actualmente se está aumentando con un piso superior un gran salón de espera. Los galpones de carga cubren una superficie de 2.340 m². Y son bastantes para las necesidades del tráfico actual, pues la mayor parte de la carga de importación y exportación pasa por el puerto de Colastiné que ofrece una planchada para buques de ultramar de 1.200 mts. De largo durante todo el año.

Los talleres de la Estación tienen una superficie de 1.473 m². y el depósito de locomotoras 759 m²; el galpón para coches tiene 887 m². y el andén cubierto tiene 1.500 m². y sirve también para embarque de pasajeros (en construcción uno de 2.110 m². para carpintería y almacén general."

La abundante descripción ofrece una posibilidad de imaginar la magnitud de la superficie edificada, la que sumada a los necesarios espacios abiertos -playas de maniobras, depósitos descubiertos, playones, accesos, circulaciones, etc.- nos revela la dimensión del impacto que seguramente significó tal despliegue edilicio en los bordes deshilachados de una ciudad de casas bajas y manzanas en su mayoría sin completar.

2. PEYRET, Alejo; *Op. cit.*

3. RAGON, M.; *Op. cit.*

Si bien en su observación reconoce la suficiencia edilicia, el inspector no deja luego de señalar una cuestión práctica de comunicación entre la estación ferroviaria y el por entonces mínimo puerto urbano, a fin de evitar trasbordos a través de carretones que encarecían el traslado de las mercancías hasta los buques amarrados. Para suprimir el oneroso carretaje y beneficiar al comercio, planteaba la necesidad de "...construir una vía baja que, pasando por debajo del muelle, recorra la ribera hasta el Paseo de las Ondinas para aprovecharla llevando directamente los vagones cargados... a los buques que no se pueden acercar al muelle del Ferrocarril...".

De todos modos, la obra de ampliación iniciada en el edificio resultaría destacada en la opinión generalizada, motivando elogiosos comentarios como el siguiente, publicado en 1888: "...entre las obras de arquitectura notables emprendidas o realizadas durante el año, debe figurar el ensanche de la Estación del Ferrocarril a las Colonias, que ha sido bellamente complementada triplicando su capacidad en la parte destinada a la administración y aumentando en proporción los grandes galpones destinados a depósitos de mercaderías y máquinas...".⁴

Primer edificio

Observar el edificio de la Estación Santa Fe en su carácter emblemático supone la posibilidad de encontrar en él indicios de consideración acerca del modo en que la arquitectura expresa y subraya las intenciones de no sólo una empresa, sino también del conjunto social que la contiene, en el afán de poner en evidencia el intento modernizador y encontrar los medios retóricos adecuados para tal propósito. La idea de progreso que conlleva el medio de transporte y su tecnología encuentra en la arquitectura una respuesta que no se materializa de similar modo (apoyándose en la demostración de fuerza, energía y material industrial), sino en la reproducción de los modelos por entonces asociados a lo europeo, como demostración cultural de una voluntad de inserción en el mundo moderno.

Así, los recursos expresivos utilizados en la arquitectura de la estación central se enmarcan plenamente dentro de los parámetros en uso para el montaje de los códigos de representación colectivos de aquel fin de siglo santafesino.

La recurrencia en la utilización de lenguajes historicistas -académicos en ciertos casos- está presente ya en la etapa inicial de constitución de la empresa por parte del gobierno provincial, siendo aceptada y reforzada por la compañía francesa ante la necesidad de señalar su presencia en un vasto y rústico territorio salpicado de aislados episodios urbanos. Así, entonces, se echa mano al consabido repertorio de formas ya experimentadas por la arquitectura a lo largo del siglo.

Formas que se encargarían de señalar presencias extrañas para el criollo y reconocibles para el colono; comenzando a conformar parte del mosaico de un país idealizado por una generación de argentinos cuya mirada acariaba las costas de Europa extendiéndose en un horizonte transatlántico. Desde el poder político y económico, estos ideales impulsaban la construcción de una nación que conjugara la idea de lo moderno, con la sensación de nobleza asignadas a las tradiciones europeas.

El ferrocarril les posibilitaría ambas lecturas: el mundo de la tecnología y la máquina asociado al vértigo de la modernidad, y el mundo de la representación arquitectónica, en el que se podrían establecer los referentes de un pasado tan ajeno e importado como las nuevas técnicas, pero decididamente asimilado al nuevo ideario y a la construcción de sus referentes simbólicos.

Vista en estos términos, la arquitectura se comporta como un soporte ideal y trascendente.

Las circunstancias históricas hicieron coincidir, en aquel escenario finisecular santafesino, a las apetencias formales y la significatividad deseadas por aquellos impulsores del progreso desde un modelo político y cultural europeizante, con la posibilidad de poner en escena -en forma directa y de primera mano- sus materializaciones edilicias representativas.

En tal contexto, entonces, no resulta sorprendente comprobar que los pasos previos, dados con la intención de establecer dirección y sentido para la arquitectura de las instituciones y el Estado, en muchos aspectos resulten coincidentes con las propuestas proyectadas años más tarde desde las oficinas del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias, constituyendo la síntesis de las nociones de modernidad y cultura europea.

4. CARRASCO, Gabriel; *La Provincia de Santa Fe... Op. cit.*

Si bien en determinados casos el soporte para tal representación estaba constituido por un escenario urbano que mostraba ya una preparación, y que resultaba apropiado para la inserción de los nuevos edificios y su carga de significaciones, en el caso de Santa Fe por ejemplo, la construcción de la estación ferroviaria en gran medida se conforma en un hito significativo que dotará de un nuevo perfil a la ciudad que intenta despegarse de su imagen colonial.

Ampliación y renovación

Al analizar la transformación a la que es sometido el edificio insignia de la compañía, la Estación Central Santa Fe, lo primero que salta a la vista es la renovación del lenguaje. Sin embargo, debemos atender primero a la importante ampliación de su superficie y los cambios en sus aspectos funcionales.

"La estación del Ferrocarril Santa Fe es uno de los edificios más suntuosos de esa capital. Cuenta con todas las comodidades necesarias para una estación de gran movimiento.

*Dichas comodidades no las experimenta tan sólo el público sino también los pasajeros y empleados de esa rama de la administración de esa línea férrea que recorre una extensa parte de la provincia, pues hay en ella local suficiente para todas las oficinas y departamentos."*⁵

No cabe duda de que en su rol de terminal y nudo cardinal del sistema, la estación Santa Fe gravitaba poderosamente sobre la vida urbana de la capital, imprimiendo ritmo y dinamismo a un sector de la ciudad que, al compás del émbolo a vapor, crecía como nunca antes lo había experimentado.

De la aldea a la ciudad era el umbral que la población intuía como próximo a atravesar. El cambio de escala y de lenguaje adoptado por la estación del ferrocarril lo anticipaba, en un paralelo que podríamos establecer como el la mutación una villa a palacio urbano.

Con el renovado edificio de la terminal ferroviaria, Santa Fe se engalanaba para entrar al siglo XX, aunque lo hacía con ropajes del pasado.

En sus aspectos estilísticos y tecnológicos, el edificio asumía una condición de modernidad que en Europa ya mostraba signos de agotamiento, pero que en esta modernización "aldeana" imprimía no obstante un fuerte sentido de progreso.

La fachada principal, que en un principio había sido construida en clave italianizante, al ser ampliado el inmueble tomó un carácter netamente ecléctico y pintoresquista.

Las austeras y secas líneas iniciales, propias de un neoclasicismo de mesurada racionalidad, apenas supervivieron evidentes en las arquerías superiores y cornisas, sumergidas en el enmascaramiento decorativo al que fue sometida la fachada en los trabajos de ampliación.

Con todo, podemos reconocer que en esta operación el conjunto ganó una notoria presencia urbana, para pasar a destacarse claramente en el panorama que ofrecía la ciudad y aportando una imagen calificada a su entorno.

Cuerpos en el espacio... y en el tiempo

En ambas versiones, el edificio de la estación Santa Fe se puede describir como un cuerpo compacto, de volumetría pura y materialidad contundente en las áreas de administración, recepción y espera, al que se le adosan estructuras más livianas y de construcción ligera en lo que hace a andenes y cobertizos, confiriendo a éstas cierta idea de transitoriedad que puede asociarse con el tiempo fugaz del viaje, de la llegada y la partida, ya que se trata de la marquesina de ingreso en la fachada principal, y la cubierta de andenes a modo de galería en la fachada opuesta. Se hace así notorio el contraste con el núcleo central del edificio, destinado a permanecer, como símbolo de la empresa afincada en el lugar, a distinción del pasajero transitorio.

No resultaría casual entonces que, después de las mencionadas remodelaciones, sea precisamente aquel cuerpo principal el que permanezca, ampliado, completado, renovado, pero conservando en parte su carácter. Y que aquellas estructuras mencionadas fueran sustituidas por otras que, si bien aumentaron notablemente de tamaño, no modificaron su aspecto liviano y de carácter pasajero.

5. Album Pcia de Santa Fe; s/f.

De algún modo, se reproducía aquí también aquella dicotómica situación común a gran parte de las estaciones ferroviarias: el edificio institucional, de carácter público que confiere a su fachada la idea de telón urbano, motivo único y original a través del cual se otorga el necesario marco de confiabilidad, prestigio y perdurabilidad de la empresa, y la construcción utilitaria, fabril, industrial y estandarizada, (repetible, desarmable y recuperable), asignada al mundo de las máquinas. Una construcción que, tal como las mismas máquinas, debe guardar el correspondiente margen de racionalidad económica en la relación costo-utilidad.

Los tiempos de uso también reflejan tales condiciones: en un lugar se permanece, se espera, se observa, se atiende, se conversa, se discurre en una mesa de café... en los otros se atraviesa, se llega, se recibe, se despide, se carga, se descarga. Se apretujan personas disputando una mejor ubicación, se aborda, se desciende, se atraviesa nuevamente...

La disposición de los cuerpos en el espacio-tiempo, entonces, refleja -y revela- la concepción que rige el funcionamiento de estas maquinarias arquitectónicas, pensadas en los términos de una ecuación que pone en juego el pragmatismo empresario frente a la imagen urbana. Una idea del tiempo y el espacio que se extiende a la ciudad a través de los relojes incorporados a la fachada de las estaciones importantes.

En la estación de Santa Fe, al centro de su fachada, en un lugar destacado por un elemento ornamental de gran importancia compositiva sobre el privilegiado eje del ingreso, se ubicó un enorme reloj urbano.

Máquina preferida por la ilustración, el reloj (elemento de fuerte asociación con la imaginería ferroviaria) manifestaba la necesidad de engranar en un sistema de funcionamiento coordinado el cuerpo social y las fuerzas de la producción. El trabajo y el transporte imponían sus tiempos inexorables.

Más tarde, en la estación de Rosario, los relojes ocuparían un sitio todavía más importante y significativo como motivo principal del destacado torreón que se alza como un faro en un lateral del frente (o más bien, si atendemos a las metáforas de la arquitectura religiosa, como un campanario). Un "campanile" incorporado a la fachada para efectuar su llamado de atención, destacar la presencia del edificio y marcar el paso del tiempo poniendo un orden inapelable en la vida de la ciudad con la hora ferroviaria.

Fuentes y bibliografía Parte I

- ACDM (Archivo Concejo Deliberante Municipal).
- ADPC (Archivo de la Dirección Provincial de Catastro).
- AFFCCGB (Archivo del Ferrocarril General Belgrano).
- AGP (Archivo General de la Provincia).
- Biblioteca del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo, FADU - UBA.
- AAVV: "Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891/1948", Fundación Antorchas, Bs. As., 1992.
- AAVV: *Inventario. 200 Obras del Patrimonio Arquitectónico Santafesino*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1993.
- BENJAMIN, Walter, "París, capital del siglo XIX", en *Sobre el programa de la filosofía futura*, Planeta, Barcelona, 1986.
- BLASCO IBÁÑEZ, Vicente. *Argentina y sus grandezas*, Madrid, 1910.
- BONI, Enrique. *Guía de la Provincia de Santa Fe - 1895/96*, Santa Fe, Imp. La Comercial, 1895.
- BRANDT, E. y POMMERENKE, G.: *La Provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX*, Rosario, Sociedad Rural de Rosario, 1901.
- CAILLET BOIS, Horacio. *La ciudad de las losas y de los sueños*, Buenos Aires, 1923.
- CALVO, Luis M.: *La Compañía de Jesús en Santa Fe*, Santa Fe, 1993.
- CARRASCO, Gabriel. *La Provincia de Santa Fe*. Revista de su estado actual. Buenos Aires, Coni, 1888.
- CARRASCO, Gabriel. *Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe - 1887*, Buenos Aires, Peuser, 1888. Municipalidad de Santa Fe.
- CARRASCO, Gabriel; *La Provincia de Santa Fe: Revista de su estado actual*; Coni; Bs. As.-1888.
- CEPPI, José. *Cuadros Sudamericanos*, Buenos Aires, Mirolí, 1888 y PEYRET, Alejo. *Una visita a las colonias de la Rca. Argentina*, Imp. Tribuna Nacional, 1889.
- COLLADO, Adriana. *Santa Fe - Planes urbanísticos para la ciudad*, Doc. de Trabajo nº 2, Santa Fe, U.N.L., 1994.
- COLLINS, Peter; *Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950)*; G. Gili; Barcelona-1977.
- Comisión Redactora. *Historia de las Instituciones de la Provincia de Santa Fe*, Tomos IV y VI, Santa Fe, ed. oficial, 1973.
- DALLO, Ana M. C. de. *El Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe*, Trabajo presentado al Primer Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe, 1982, mimeo.
- DE ZURKO, Edward; *La teoría del funcionalismo en la arquitectura*; Nueva Visión; Bs. As., 1970.
- ENSINCK, Oscar Luis. *Historia de los Ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*, Rosario, U.N.R., s/f.
- ENSINCK, Oscar. *Historia Económica de la Pcia. de Santa Fe*, Rosario, U.N.R., 1985.
- FERROCARRIL DE SANTA FE; *Guía oficial 1927-28*; Talleres gráficos argentinos de L. J. Rosso, Bs. As.
- FRAMPTON, Kenneth; *Historia crítica de la arquitectura moderna*; G. Gili; Barcelona-1981.
- GIDDENS, Anthony: *Las consecuencias de la modernidad*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.
- GUIDOTTI VILLAFANE, Eduardo. *La Provincia de Santa Fe en el Primer Centenario de la Independencia Argentina*, Buenos Aires, Rosso, s/f.
- Lloyds Greather Britain Publishing Company. *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX*, Londres, 1911.
- MARTINEZ, Tomás. *Censo Municipal de Santa Fe - 1907*, Santa Fe, Imp. La Argentina, 1908.
- MARX, Leo; *La Máquina en el Jardín (tecnología y vida campestre)*; Editores Asociados S.A.; México 1974.
- Memoria del Ministro de Gobierno a la H.C.L., incluyendo un informe del Inspector Gral de FFCC. de la Pcia., Jonás Larguía, año 1888.
- Memoria presentada al H.C.D. por el Sr. Intendente Municipal Sixto Sandaza en la que se publica el Censo Municipal de 1901, Santa Fe, Nueva Epoca, 1902.
- Mensaje del Gobernador Dr. Manuel Ma. Zavalla a la H.C.L. Comisión Redactora de la Historia de las Instituciones de la Provincia, Santa Fe, edición oficial, 1973, t. VI.
- Municipalidad de Santa Fe. *Digesto de Ordenanzas-1911*, Santa Fe, Languasco, 1911.
- PEYRET, Alejo; *Una visita a las Colonias de la República Argentina*; tomo I; Imprenta "Tribuna Nacional"; Bs. As.-1889.
- Provincia de Santa Fe. Ministerio de Gobierno Justicia y Culto. *Memoria presentada por el Señor Ministro a las H.C.L. en 1888*, Santa Fe, La Revolución, 1888. Anexo: "Memoria del Inspector Gral. de FFCC Provinciales, ing. Jonás Larguía".
- Provincia de Santa Fe. Departamento de Ingenieros. *Memoria del Director del Departamento ing. Palacios en 1895*, Santa Fe, ed. oficial, 1895. Anexo: "Memoria del Inspector de FFCC ing. Federico Norman".
- RAGON, Michel; *L'architecture des gares, Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*; Dënoel, Paris, 1984.
- REGALSKY, Andrés: "La Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe", en: AA.VV. *Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe*, 1891-1948; Ediciones Fundación Antorchas, Bs. As., 1991.
- Revista *Santa Fe, Trabajo y Patriotismo*, Número único, Santa Fe, 1903.
- VITTORI, Gustavo: *Santa Fe en clave*, Co-edición Centro de Publicaciones, Fund. Banco BICA, Santa Fe, 1997.

Parte II

Entre barcos y trenes: *la formación de la clase obrera en una ciudad aldeana*



Darío Macor
Susana Piazzesi

Introducción

La imagen construida por Eric Hobsbawm de un largo siglo XIX inaugurado por la Revolución Francesa, y que recién encuentra su frontera de cierre en el pasaje signado por las brutalidades de la Gran Guerra (1914-1918), reúne las grandes transformaciones del capitalismo decimonónico en una unidad de sentido. En las que serían las cuatro o cinco últimas décadas de ese largo siglo de la burguesía, se reorganizan las estructuras productiva y social del mundo occidental en sociedades de Estado Nacional, integradas, a la vez, a un mercado mundial que pone entre paréntesis los particularismos por el impacto homogeneizador de la modernización capitalista y la consecuente reconfiguración de las relaciones sociales.

Periodización en más de un sentido oportuna para el caso argentino. A partir de la caída del sistema rosista en los cincuenta y, sobre todo, con la posterior unificación política bajo la dirección del Buenos Aires mitrista en los sesenta, el proceso expansivo de construcción de una sociedad de mercado con un orden estatal nacional será sostenido. Cuando en 1914 el mundo desciende al primer estadio de lo que Malraux llamaría luego el tiempo del desprecio, la Argentina, aunque alejada de tan triste descenso, vive también en otro sentido un fin de época. En 1912, la reforma política instala la democracia electoral que en pocos años pondrá fin al ciclo de la dominación oligárquica; en 1914 la expansión de la frontera agropecuaria alcanza su límite (y con ella la ampliación de las vías férreas), clausurando también la fase expansiva del desarro-

llo económico; y, por último, esos años de la Gran Guerra minarán gravemente el predominio británico en el mercado mundial, modificando el comercio exterior argentino y ese verdadero patrón de su inserción internacional que era la estrecha relación bilateral con el país de la Libra.

Es cierto que en esa ola que reorganizaba el mundo cual rompecabezas es fácil reconocer rasgos comunes en la transformación de la mayoría de los países que se incorporaban "tardíamente" al mercado capitalista. Y era esa uniformidad la que entristecía al último Sarmiento, ya que ¿cuál era el significado de tanto esfuerzo de la élite dirigente a la que pertenecía, si lo logrado estaba también al alcance de países que no parecían siquiera haberlo buscado? Siempre fiel a sí mismo, Sarmiento pone en blanco sobre negro ciertos aspectos de la reconstrucción del capitalismo y la formación de los estado-naciones en la segunda mitad del siglo pasado, acotando la excepcionalidad argentina. Sin embargo, el impactante proceso de transformaciones sociales, económicas y culturales que aceleró la invención de "una nación en el desierto" abona esa imagen de excepcionalidad que el escepticismo retrospectivo del viejo Sarmiento deja fuera de registro.

La provincia de Santa Fe participa plenamente en este proceso de construcción de un orden capitalista y de una sociedad de estado nacional. El peso que tienen en ella, desde hora temprana, la producción cerealera y el régimen de tenencia de la tierra, destaca su diversidad en el contexto nacional. Esta "pampa gringa" se estructura a partir de pequeños productores agrícolas propietarios que, en la región centro de la provincia, impulsan un notable proceso colonizador.

Un proceso no lineal, por cierto, que, hacia 1895 se evidencia en los cambios significativos de la campaña "con respecto al paisaje revelado por el mapa catastral de 1872".¹ Proceso que atrae, justificadamente, la mirada del historiador de las últimas décadas del siglo XIX. La crisis del '90 y, más precisamente, las imposiciones que a partir de sus rasgos más estructurales alcanzan su manifestación en los años siguientes, dan por concluido un desarrollo en el que la colonización regional ha disputado no sólo los rasgos de la estructura productiva, sino -lo que tal vez es más importante por su impacto en otros ámbitos- los datos básicos de la sociedad en formación a partir de la redefinición de la estructura de la propiedad.

La importancia para las colonias emergentes de la cercanía a la ciudad de Santa Fe, en tanto elemento nuclear de un mercado regional integrado al mercado nacional en construcción, no puede ignorarse en la valoración del éxito relativo y la sobrevivencia misma de las colonias pioneras. La modernización del sistema de transporte facilita la construcción del *hinterland* de la ciudad capital sobre un espacio ampliado, que agrega a la zona cerealera central el norte maderero alcanzando un perfil definido, sobre todo a partir de 1905 cuando La Forestal inicia su actividad empresarial que culminará con la monopolización de la explotación de la madera y el tanino.

Determinados ya los alcances del orden rural en construcción la ciudad irá ocupando lentamente el centro del escenario en la preocupación colectiva.² Con ella, son los problemas propios de una sociedad con rasgos capitalistas no por mutables menos precisos, donde se centrarán las disputas más relevantes en la permanente invención de un orden colectivo.

Es ese escenario urbano el ámbito privilegiado donde los sectores del trabajo van definiendo los rostros de su identidad. Un mundo del trabajo urbano que va adquiriendo su especificidad, sin contradicción con su alta interrelación con el mundo rural desde una destacada movilidad del mercado de trabajo.

Un mercado regional con la ciudad de Santa Fe como eje cabecero, sobredimensiona los espacios donde se estructura el sistema de transporte que permite la integración al mercado nacional e internacional. Sobredimensionamiento que los rasgos "comercial-burocráticos" de la ciudad contribuyen a explicar. Capital de la provincia, sin un desarrollo económico como el que transforma aceleradamente al Rosario de fin de siglo, el peso del Estado y de las actividades burocráticas derivadas es -desde entonces- un dato que no puede disimularse.

Ambas coordinadas, la red regional que se teje a partir de la ciudad y el predominio en ésta de los rasgos comerciales y burocráticos, imponen una mirada que privilegia los centros sobre los que se articula el sistema de transporte. Precisamente, en nuestra hipótesis ámbitos como el ferrocarril y el puerto son, en el Santa Fe de fin de siglo, los lugares privilegiados de socialización en el proceso de constitución de identidades colectivas referenciadas en el mundo del trabajo.

Ajustando la mira sobre ese objeto, este trabajo se inscribe en un contexto conceptual que, desde las percepciones propias de la historia social, impone para los estudios sobre la historia de los trabajadores una pretensión de globalidad. Así, como el privilegiar los aspectos institucionales y políticos -que guiaron los primeros trabajos sobre el movimiento obrero argentino- no nos permite conocer las múltiples motivaciones de los trabajadores reales y concretos, desconocer estos aspectos en beneficio exclusivo de las condiciones materiales de vida y de trabajo reforzaría las dificultades para interrelacionar un conjunto de factores entre los que se incluyen aquellos aspectos institucionales y políticos.³

En este contexto y como ha señalado Ricardo Falcón, "el mundo del trabajo aparece como el conjunto de relaciones que los trabajadores individual y colectivamente establecen en la esfera de la producción, en

1 GALLO, Ezequiel: *La pampa gringa*, Sudamericana, Bs. As., 1983, p. 67.

2 Para ese pasaje del campo a la ciudad como núcleo de la preocupación colectiva, cf. HALPERIN DONGHI, Tulio: "Para qué la inmigración? Ideología y política inmigratoria en la Argentina, 1810-1914", en: *El espejo de la Historia*, Sudamericana, Buenos Aires, 1987.

3 HOBBSAWM, Eric: *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1987; FALCÓN, Ricardo: *El mundo del trabajo urbano (1890-1914)*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1986.

el ámbito de los lugares de trabajo, entre sí, con los patrones, con el Estado y con las organizaciones y movimientos que pretenden representarlos. El mundo del trabajo constituye en realidad un aspecto, capital pero no aislado, de una instancia más amplia que podemos denominar *mundo de los trabajadores*, que incluye también el ámbito del consumo, las condiciones de vida, y al mismo tiempo las instancias políticas e ideológicas del movimiento obrero y de los movimientos sociales y sus manifestaciones en el conjunto de la vida social, particularmente sus luchas". Pero, a la vez, este concepto de *mundo de los trabajadores*, construido desde lo sincrónico, está ligado al proceso de formación de la clase obrera, recuperando la historicidad de ese proceso de constitución de los actores sociales. En efecto, tanto para el caso nacional como para nuestro caso local, es en este período cuando madura el proceso de constitución de una clase obrera urbana.⁴

En igual dirección es de sumo interés incorporar

"la consideración de la actitud que los trabajadores en sus distintas capas y en distintos períodos tenían frente a su propio trabajo. Es decir (tratar) de delinear los elementos fundamentales de la evolución de una cultura del trabajo urbano".⁵ Entendiendo por cultura del trabajo, en un sentido general, "las prácticas cotidianas de los trabajadores en sus ámbitos de trabajo, las relaciones que entablan entre sí y las que individual y colectivamente establecen con los patrones y el Estado y, finalmente, las representaciones que sobre ese mundo del trabajo se forman los trabajadores y que frecuentemente se vinculan con determinados comportamientos".⁶

Por otra parte, la presentación de lo urbano en nuestro trabajo reconoce una preocupación por eludir un riesgo que Diego Armus ha señalado:

"Para los historiadores sociales la ciudad es el ámbito que permite estudiar cómo nacen, crecen y se modifican las sociedades y, con ellas, las relaciones entre las gentes y las clases, los modos de vida, los conflictos, las culturas, las actividades económicas, los juegos de poder, la significación de sus influencias regionales o nacionales. En general, su preocupación por el tiempo los ha llevado a subvalorar el espacio como categoría histórico-social; aquí (...) la ciudad aporta la escenografía, pero las preocupaciones se construyen alrededor de temas como las condiciones de vida, los movimientos, los grupos y las clases sociales, el trabajo, la cultura, las migraciones".⁷

Así contextualizado el marco conceptual, podemos precisar temporalmente nuestro trabajo guardando coherencia con ese conjunto de nociones. El período en el que nos detendremos se enmarca en dos acontecimientos precisos, relacionados ambos con el proceso de transformación del sistema de transporte: 1886-1911. La fecha inicial coincide con la llegada del Ferrocarril al puerto de Colastiné, de reciente organización, completando el dispositivo de transporte ultramarino. La fecha de cierre, 1911, es la de inauguración del nuevo puerto de Santa Fe, hecho que implica el colapso del sistema previo que giraba en torno de Colastiné.

Centralizando nuestra mirada en el mundo ferroviario y portuario, este período inicial de la clase obrera reconoce características específicas. El mundo ferroviario tiene su centro en el ambiente urbano de la ciudad de Santa Fe y se prolonga hacia el puerto ultramarino distante a 12 Km. El mundo portuario es bifronte. Por un lado un pequeño puerto local destinado a tareas de cabotaje, y por otro el puerto de ultramar de Colastiné. Ciertas características de Colastiné, centro predominantemente obrero, condiciones de alta transitoriedad de sus residentes, y escasa o ninguna mediación entre el mundo del trabajo y el pequeño mundo urbano con sus condiciones de vida y de consumo, no están ausentes en los heterogéneos rasgos que adquiere el mundo de los trabajadores santafesinos en estos años iniciales.

El recorte temporal que realizamos refuerza y es confirmado a la vez por un supuesto presente en nuestra indagación; esto es que lo que denominamos *imposición de urbanidad* -que desde 1911 con la inauguración del nuevo puerto tiende a homogeneizar condiciones espaciales estructurales- no es

4 FALCÓN, Ricardo; *El mundo del trabajo urbano*, op. cit., pág. 10.

5 Idem, pp. 9/10.

6 FALCÓN, Ricardo; "Aspectos de la cultura del trabajo urbano. Buenos Aires y Rosario, 1860-1914", en: ARMUS, Diego (comp.), *Mundo urbano y cultura popular*, Sudamericana, Buenos Aires, 1990, p. 341.

7 ARMUS, Diego; "Mundo urbano e historia social. A modo de introducción", en: ARMUS, Diego (comp.), *Mundo urbano y cultura popular*, Op. cit., pp. 11-12.

neutra en las vicisitudes del proceso de formación de una clase obrera, como tal, capaz de obviar la natural fragmentación impuesta por la diversidad de las condiciones técnicas del trabajo. Con *imposición de urbanidad* queremos hacer referencia, precisamente, a un dispositivo amplio de normalización social impuesto por el proceso de modernización capitalista, que incluye a los diversos universos laborales; y en el que la dinámica urbana, a partir de las condiciones de vida y de consumo, establece rasgos comunes sobre los que se teje una trama significativa en la constitución de los sujetos colectivos. En este sentido, la inclusión del mundo portuario de ultramar en la ciudad en 1911, es decir, el fin de su desarrollo ajeno a la urbanidad moderna, señalaría los límites de esta primera etapa formativa de la clase obrera.

Santa Fe a fines del largo siglo XIX

"...la ciudad de Santa Fe, desde dos o tres años a esta parte, está sufriendo una transformación completa. Para mí que la conozco hace muchos años, cuando era todavía una ciudad colonial, pues ni la inmigración extranjera, ni el ferrocarril, ni el buque a vapor habían todavía hecho sentir su acción en ella, ha sido una verdadera metamorfosis lo que he presenciado (...) El mundo moderno, en una palabra ha sustituido a la edad media: esto era inevitable".⁸

La transformación económico-social que vive la región, en el contexto global de notable modernización del litoral en las décadas finales del siglo XIX, no puede sino repercutir en la ciudad de Santa Fe. Nudo terminal de una red regional de circulación de bienes y polo concentrador administrativo, vive entonces un desarrollo inédito que en pocas décadas renueva su imagen bosquejando rasgos que aún hoy pueden reconocerse.

La ciudad que en los años ochenta ve nacer las empresas ferroviaria y portuaria de ultramar no presenta aún en su traza urbana alteraciones suficientes para desdibujar su imagen colonial. Los límites consolidados no se extienden más allá de calle Suipacha, al norte, y la actual calle San Lorenzo, al oeste; visiblemente concentrada la población y las principales actividades en una franja de tres o cuatro cuadras a cada lado de la calle Comercio, hoy San Martín. La representación de la trama urbana se hace más precisa al

considerar la penetración del río, por la inexistencia del puerto, que reduce la superficie utilizable; y visualizar que la actual Plaza España ocupa entonces dos manzanas que, con el nombre de Plaza Progreso, marcan el ángulo noreste de la ciudad. Más allá de esta frontera sólo se insinúa el loteo de lo que luego será barrio Candioti Sur y el trazado de Boulevard Gálvez como un confín aún no alcanzado.⁹

Como consecuencia del firme desarrollo económico de los años ochenta, la ciudad comienza a mudar su rostro colonial. En 1887, acompañando el avance del adoquinado iniciado el año anterior, una ordenanza municipal establece el ensanche a 20 varas de las nuevas calles que se abran en el ejido. Otras normas similares, como la que en 1888 prohíbe el alero saledizo en los tejados, vienen a dar forma más acabada al dispositivo de modernización urbana del municipio capitalino. En esta época se habilitan en el noroeste, alejados de la traza urbana, el cementerio municipal y el matadero, constituyendo ambos hechos un verdadero avance para la salubridad de la población. Los poco más de 13.000 habitantes que registra el Censo Provincial de 1887, tienen además otros motivos para cambiar su relación con el espacio y con el tiempo. El mismo Censo nos señala algunos de ellos: el funcionamiento de los tranvías a caballo, por concesión a la empresa *Tranway de Santa Fe*, que contaba con 10 carruajes para un recorrido de 5.600 metros; la construcción de la usina de luz eléctrica y la existencia de un servicio telefónico con 200 abonados; mientras, se promueven las obras necesarias para dotar a la ciudad de agua corriente y alumbrado público con faroles de gas.

Dos puentes de madera que cruzan el río Salado posibilitan el acceso a la capital desde el sur, mientras en los últimos años de la década del ochenta se concretan importantes obras para la vinculación de la ciudad con su área de influencia inmediata en el otro extremo. El trazado o consolidación de los caminos Aguirre, Nogueras, Ascochinga y Gua-

8 PEYRET, Alejo; *Una visita a las colonias de la República Argentina*, Imprenta Tribuna nacional, Buenos Aires, 1889, t. 1 págs. 192/193.

9 *Censo Provincial de Santa Fe de 1887*, Compañía Sudamericana de billetes de Banco, Buenos Aires, 1888. AA.VV., "El ferrocarril francés en la modernización urbana santafesina", Alianza Francesa / Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 1990.

dalupe, que hoy constituyen importantes avenidas que comunican el centro con la extensa área norte de la planta urbana, iniciada ya entonces el rumbo de la expansión futura.¹⁰

Estas transformaciones inaugurales de un proceso más vasto no se expresan sólo en el plano urbanístico; la arquitectura también acompaña el proceso y en breve lapso la ciudad se puebla de importantes edificios que contribuyen a modificar sustancialmente su paisaje. Edificios públicos como el Consejo de Educación, el Teatro Municipal, los Tribunales 'viejos' y la Jefatura de policía (*La Jirafa*), se erigen en los últimos años del siglo pasado y primeros del actual.

Los centros sobre los que se estructura el sistema de transporte, que privilegiamos en este trabajo, tienen en su mismo desarrollo un obvio impacto en el paisaje urbano. Especialmente el ferrocarril, ya que la lejanía del puerto de Colastiné demora el impacto portuario al período posterior a 1911 con la inauguración del nuevo puerto en el ejido urbano.

El ferrocarril actúa como motor de la transformación de un vasto sector relacionado con el emplazamiento de su estación terminal y el asentamiento residencial de su personal. Todo el barrio aledaño a la estación terminal cobra particular impulso, instalándose en su entorno comercios, hoteles y empresas vinculadas al transporte; lo que dinamiza esta nueva zona de la ciudad que sólo pocos años antes constituía terreno vacío en área suburbana. La localización del personal calificado del ferrocarril, que promueve la empresa desde que pasa a manos de capitales franceses, impulsa el trazado del barrio Candiotti que se constituye así en sitio privilegiado para la colectividad gala en la ciudad. El barrio, que en el plano de 1887 aparece con una demarcación incipiente, se convierte en sólo un par de décadas en un pujante sector urbano bien consolidado.

Un mundo urbano inmerso en una realidad de mutaciones, que alcanzan una dimensión significativa en su estructura poblacional. El Censo de 1858 asigna a la ciudad de Santa Fe una población de 6.102 habitantes, 5.709 argentinos y 393 extranjeros. Casi treinta años más tarde, cuando los cambios que el

proceso colonizador ha impuesto en el paisaje del centro de la provincia son ya evidentes, el Censo Provincial de 1887 estima la población de la ciudad en 14.206 habitantes, que agregando la población de Colastiné e islas (893) da un total para el municipio de 15.099 habitantes.¹¹

Población de la ciudad de Santa Fe en 1887, por nacionalidad y sexo

Nacionalidad	Varones	Mujeres	TOTAL
Argentinos	4.788	5.786	10.574
Bolivianos	4	1	5
Brasileños	27	15	42
Chilenos	12	2	14
Norteamericanos	1	3	4
Orientales	105	72	177
Paraguayos	37	33	70
Otros americanos	2	1	3
Alemanes	132	78	210
Austríacos	50	9	59
Españoles	357	86	443
Franceses	171	100	271
Ingleses	130	33	163
Italianos	2.058	729	2.787
Portugueses	25	4	29
Suizos	107	57	164
Otros europeos	78	5	83
Asiáticos	1	0	1
Totales	8.085	7.014	15.099

Fuente: *Censo Provincial de 1887*

Desagregados de acuerdo con la nacionalidad de origen, los italianos (2.787) ocupan el primer lugar después de los argentinos (10.574), seguidos por los españoles (443) y franceses (271). En total los extranjeros representan el 30% de la población del municipio. El mayor número lo proporcionan los europeos (4.259), luego los americanos (138) y orientales y asiáticos (178).

Población por edades, sexo y nacionalidad

Edades	Argentinos		Extranjeros	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
15 a 20	669	879	271	153
21 a 30	859	1.159	1.182	316
31 a 40	440	589	819	254
41 a 50	248	405	437	154
51 a 70	197	405	275	102
71 a 99	34	78	24	14

Fuente: *Censo Provincial de 1887*

¹⁰ GUIDOTTI VILLAFÑE, Eduardo:
La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la independencia argentina, Rosso y Cía., Buenos Aires, s/d.
¹¹ *Censo Provincial de 1887, Op. cit.*, p. XXVI.

La población extranjera, repitiendo una constante a nivel nacional, es mayoritariamente masculina; tendencia que se invierte en el caso de la población nativa. Si atendemos a la clasificación por edades, el mayor número de varones extranjeros se ubica en la franja de edad que va de los 20 a los 40 años; llegando incluso a superar a la población nativa en las franjas de 21 a 30 y de 31 a 40 años (1.182 extranjeros y 859 argentinos, en la primera, y 819 extranjeros y 440 argentinos, en la segunda).

Ingreso de inmigrantes por el puerto de Santa Fe

Año	Cantidad
1871	1.085
1872	890
1873	1.740
1874	1.216
1875	1.723
1876	1.223
1880	1.998
1881	3.246
1882	4.586
1883	3.868
1884	2.026
1885	6.500
1886	6.875
1887	7.014

Fuente: *Censo Provincial de 1887*

Considerando el ingreso de inmigrantes por el puerto de Santa Fe, podemos observar que en la década del 70 el promedio anual se aproxima a 1.300, mientras que en la década siguiente se acrecienta a 4.500.

Los extranjeros mantienen una presencia significativa en la población en todo el período. Hacia 1895, fecha del segundo Censo Nacional de población, su presencia alcanza los porcentajes más elevados, si bien para el caso que nos ocupa es necesario aclarar que esto se desprende de datos departamentales que no desagregan los municipales. Con una población de la ciudad estimada en 22.244, el Censo arroja para el departamento La Capital 35.416 habitantes con un porcentaje de extranjeros cercano al 34%.¹²

Las mutaciones que atraviesa la ciudad de Santa Fe en el período que nos ocupa alcanzan toda su evidencia en el Censo Municipal de 1907, donde la población triplica con facilidad a la registrada en 1887.

Población de la ciudad de Santa Fe en 1907, por nacionalidad y sexo

Nacionalidad	Varones	Mujeres	TOTAL
Argentinos	15.319	16.402	31.721
Italianos	4.287	2.712	6.999
Españoles	1.572	950	2.522
Franceses	600	446	1.046
Orientales	180	157	337
Otros	1.052	580	1.632
Totales	23.010	21.247	44.257

Fuente: *Censo Provincial de 1907*

En 1907 el municipio tiene una población de 44.257 habitantes, 31.721 de ellos argentinos, y 12.536 extranjeros. La presencia de extranjeros representa un porcentaje del 28% del total de la población, dato que nos revela una leve disminución respecto de 1.887 y 1.895. En la composición de la población extranjera, se mantiene la tendencia ya reflejada en los censos anteriores, que indica la preeminencia de italianos (6.999) seguidos de españoles (2.522) y franceses (1.046); y de varones (61%) sobre mujeres (39%).

Analizar los datos censales por circunscripción permite observar otro fenómeno. Estos reflejan una tendencia a la concentración de la población de acuerdo con su nacionalidad de origen, sobre todo de argentinos, italianos y franceses. El caso de la comunidad francesa es el más llamativo, llegando a un nivel de concentración mayor al 60% en una sola circunscripción sobre las 12 que considera el Censo. La relación entre la cuestión étnica y el mundo del trabajo es aquí un dato insoslayable, considerando la importancia de las inversiones francesas en la ciudad y más específicamente el Ferrocarril. En los casos de la comunidad nativa e italiana, si bien igualmente notables, no llegan a niveles de concentración superiores al 35% en una sola circunscripción. En el extremo opuesto, es destacable el caso de la comunidad española, con una distribución más equilibrada de su población en el conjunto del municipio.¹³

El mismo Censo de 1907 permite aproximarse al mundo del trabajo a través de una lectura de las profesiones registradas.

12 *Censo Nacional de Población de 1895*, Talleres gráficos de la penitenciaría nacional. Buenos Aires, 1898, t. 2, pág. 165.

13 *Censo Municipal de Santa Fe de 1907*, Imprenta La Argentina, Buenos Aires, 1908, pág. 114.

Población nacional y extranjera mayor de 14 años, según profesión

Profesión	Argentinos	Extranjeros	TOTALES
I. Industria			
Albañiles	233	259	492
Carpinteros	146	283	429
Costureras	388	83	471
Herreros/cerrajeros/herradores	49	40	89
Maquinistas/foguistas	53	264	317
Mecánicos/ajustadores	54	166	220
Pintores	73	65	138
Peluqueros	51	58	109
Sastres	55	106	161
Tipógrafos	59	8	67
Zapateros	12	70	82
II. Transporte			
Carreros	40	51	91
Cocheros	90	47	137
Empleados del ferrocarril	23	49	72
Telefonistas/telegrafistas	35	7	42
III. Personal de servicio			
Cocineros	158	90	248
Sirvientes/mucamas	370	83	453
Lavanderas	153	67	220
Planchadoras	145	32	177
IV. Profesiones diversas			
Jornaleros	2.223	1.758	3.981
Maestros	137	59	196

Fuente: *Censo Municipal de 1907*

Los datos que procesamos en el cuadro precedente son el resultado de una selección sobre las profesiones de mayor impacto cuantitativo en la población. Hay que aclarar aquí que el Censo registra en el rubro "transporte" sólo a empleados del ferrocarril, mientras que foguistas, maquinistas, mecánicos, ajustadores y carpinteros, son oficios consignados en el rubro "industria", en los que se incluye al personal que desarrolla estas actividades en el ámbito de la empresa ferrocarrilera. Por lo que el rubro "transporte" refleja muy parcialmente el número de trabajadores afectados.

Así, considerando el total de trabajadores por rubro, el Censo consigna las siguientes cifras, que desagregamos por nacionalidad y sexo.

Población por actividad según nacionalidad y sexo

	Argentinos		Extranjeros		TOTAL
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	
Industria	1.055	573	1.886	153	3.667
Comercio	350	15	976	27	1.368
Transporte	316	4	317	0	637
Personal de servicio	42	793	85	188	1.108
Profesiones diversas	4.107	417	2.489	102	7.115

Fuente: *Censo Municipal de 1907*

Bajo el rubro "industria" se registran 3.667 personas, 2.039 de las cuales son extranjeras. Esta preeminencia de extranjeros vuelve a repetirse en el rubro "comercio", donde el total de extranjeros alcanza a 1.003 frente a 365 nativos.

En el rubro "transporte" los porcentajes entre nativos y extranjeros presentan una paridad, mientras que en "servicio" y "profesiones diversas" la preeminencia se revierte en favor de los argentinos.

El mundo ferropuertoario

La industria del transporte ocupa en la República más de 250.000 hombres; después del trabajo agrícola es el más importante por el número, pero lo es mucho más por su efecto en la riqueza pública y privada.

Juan Bialet Massé

No insistiremos aquí en detallar el suficientemente conocido proceso de desarrollo de una amplia red de transporte que, con el ferrocarril como fuente más importante, acompaña el boom de la economía argentina de fines del siglo pasado y comienzos de éste. Recordemos solamente dos conjuntos de elementos de importancia para nuestro tema específico.

En la trama inicial de la red ferrocarrilera en nuestro país, pueden reconocerse dos ejes principales que la estructuran: Buenos Aires, a partir de la construcción inicial del *Ferrocarril del Oeste*, que se inaugura en 1857; y Rosario, desde donde en 1863 el *Ferrocarril Central Argentino* comienza el tendido de la línea que une la mediterránea ciudad

de Córdoba con el litoral. Esta red se unifica con la convergencia de ambas cabeceras en 1886, y alcanza ya hacia 1880 gran parte de la pampa húmeda (norte de la provincia de Buenos Aires, sureste de Córdoba, sur de Santa Fe y sur de Entre Ríos) y el noroeste (línea Córdoba/Tucumán), acelerando así la formación de un mercado nacional.

Este desarrollo ferrocarrilero es emprendido en sus comienzos por una acción que combina la actividad estatal y la privada. En la segunda mitad de la década del ochenta, este equilibrio se altera como consecuencia del proceso de privatizaciones que define el predominio de los capitales privados extranjeros, predominantemente británicos.

En este contexto, es observable que hasta la década del ochenta, y a pesar del gran número de colonias agrícolas asentadas desde 1856, toda la zona de influencia de la capital provincial y la ciudad misma permanecen en un relativo estancamiento como consecuencia de la carencia de medios de comunicación que permitan un fácil y regular traslado de la producción de estas colonias. Esta situación se contraponen a la imperante en el sur provincial, donde el ferrocarril hace más de una década que constituye un factor de crecimiento vinculando las áreas productivas con el puerto de Rosario.

Si bien este desequilibrio interregional, que obviamente obedece a causas más diversas que la aquí considerada, no habrá de revertirse; es en los años ochenta que el desarrollo del riel acompaña un período de franca expansión del centro-norte provincial y de la ciudad de Santa Fe que optimiza así su rol centralizador.

En 1882, es el mismo Estado provincial quien emprende la construcción del *Ferrocarril Santa Fe*, conocido como *Ferrocarril a las Colonias* por su destino inicial de comunicar a la ciudad capital con las colonias agrícolas situadas al oeste de ésta, y luego de su privatización también reconocido como *Ferrocarril Francés* por el origen de la empresa propietaria (y que en adelante mencionaremos indistintamente).

Precisamente, participando de la tendencia predominante a nivel nacional de privatizaciones en favor del capital extranjero, el Estado provincial se desprende de su ferrocarril. En 1888 primero, arrendándolo a la empresa Fives Lille, para transferirlo al año siguiente a la Compagnie Française des Chemins de Fers Argentines. Esta operación permite canalizar una importante corriente de inversiones galas que compiten con las empresas británicas, hegemónicas en el mundo ferroviario del territorio nacional.¹⁴

En breve tiempo el *Ferrocarril Santa Fe* entreteje una vasta red de comunicaciones entre la capital provincial y toda su área de influencia. En 1886 la troncal principal llega a Rafaela habiéndose inaugurado ya la estación terminal de Santa Fe; de la línea Santa Fe-Córdoba, que se proyecta como una prolongación desde Pilar, se halla construido en 1887 el tramo que alcanza la frontera de la provincia; y en su avance hacia el norte ya en 1891 la línea alcanza a Reconquista.¹⁵

La expansión de la empresa es desde entonces incesante y en el año del centenario comprende: 1.724 Km. de vías, 150 locomotoras y 5.000 vagones de carga. Ese año de 1910, el volumen transportado alcanza: 970.000 toneladas de madera, 410.000 toneladas de cereales, 345.000 toneladas de carga general y 70.000 cabezas de ganado.¹⁶

Desde el inicio de nuestro período de análisis la empresa ferrocarrilera convoca a un número significativo de trabajadores. En 1887, el total del personal empleado en ella asciende a 545, repartidos de la siguiente manera: 45 en administración principal y estación; 186 en vías y obras; 165 en talleres y tracción; y 149 en movimiento y tráfico.¹⁷

Desde 1886, uno de los más importantes ramales de la empresa une la ciudad capital con el incipiente puerto de Colastiné transformando desde entonces a éste en destino privilegiado de la producción cerealera y maderera. En realidad, es con la llegada del ramal ferroviario que el puerto comienza su existencia como tal. Aprovechando ventajas naturales de las que carecía el puerto de la ciudad, el ferrocarril optimiza una empresa que desde entonces y por poco más de veinte años se convierte en el eje de la conexión con el exterior.

14. AA.VV., *El ferrocarril francés...*, Op. cit.

15. Idem. Cf. BRANDT, E. y POMMERENKE, G., *La provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX*, Cía Argentina de billetes de Banco, Buenos Aires, 1901. Para una descripción del impacto del ferrocarril en sus años iniciales, Cf. Alejo Peyret, op. cit.

16. ZALDUENDO, Eduardo; "Aspectos económicos del sistema de transporte de la Argentina, 1880-1914", en: FERRARI, Gustavo y GALLO, Ezequiel (comps.), *La Argentina del ochenta al centenario*, Sudamericana, Buenos Aires, 1980.

17. *Censo Provincial de 1887*, Op. cit., p. 127.

Se estructura así un sistema portuario combinado. El puerto de Santa Fe y el de Colastiné se complementan tendiendo a especializarse: Santa Fe, destinado fundamentalmente al tráfico de cabotaje, y Colastiné oficiando de gran puerto ultramarino; aunque ninguno de los dos reniega de ambas posibilidades.

La unión de ambas sedes portuarias por el Ferrocarril Francés completa esta estructura. La monopolización de este transporte por el Ferrocarril Francés presenta en muchos aspectos al puerto de Colastiné como una extensión de sus actividades. En Santa Fe, en cambio, la empresa francesa debe tolerar la competencia de sus pares viales. Sobre estos rasgos diferenciales se va construyendo una disputa que atraviesa todo el período que nos ocupa, que mezcla los intereses de las empresas del riel, de empresas navieras y de comerciantes. Batalla definitivamente perdida por los intereses pro Colastiné y que se cierra con la inauguración del nuevo puerto local a comienzos de 1911.

"Uno de los centros de trabajo más originales de la República, es, sin duda alguna, el puerto de Colastiné. Situado en la punta S.E. de una vasta isla, a 12 kilómetros de Santa Fe, que se recorren en veinte minutos por el F.C. Francés, se extiende a lo largo del profundo brazo del Paraná, que le da nombre, algo más de tres kilómetros, casi de norte a sur, sobre una pradera verde y riente, bajo un cielo de fuego en el verano, tibio en el invierno, siempre radiante de luz".¹⁸

Bialet Massé observa el Colastiné de principios de siglo. En sus inicios, en 1887, de una superficie de 49 hectáreas, casi el 50% es utilizada para el puerto y el ferrocarril. La vía de trocha angosta del Ferrocarril Francés, que completa por entonces su tendido, busca su estación terminal en un largo trayecto de 700 metros bordeando la costa del río a una distancia del agua no superior a los 50 metros. Se prepara una extensión férrea hasta el puerto propia-

mente dicho, donde se están construyendo dos galpones, la estación, algunas casillas para peones y una cocina, todo junto al muelle.¹⁹

Ordenado por el ferrocarril, Colastiné es, en los primeros años del siglo XX,

"como un vasto taller de 1.600 a 1800 estibadores y afines que cargan 2.000 y más toneladas diarias de cereales y quebracho, en vapores de ultramar; descargan carbón de piedra y del país en cabotaje. Todo lo demás es auxiliar de este movimiento; la estación de ferrocarril, con numerosos empleados, está en un continuo vaivén de vagones... Alrededor de las vías una multitud de almacenes, tiendas, confiterías, bares, fondines y cafés. Eso es Colastiné".²⁰

Población de Colastiné en 1907, por nacionalidad y sexo

Nacionalidad	ColastinéSur			ColastinéNorte			TOTAL
	Var.	Muj.	Total	Var.	Muj.	Total	
Argentinos	830	769	1.599	246	259	505	2.104
Italianos	12	43	155	18	21	39	176
Españoles	43	20	63	15	13	28	91
Franceses	9	5	14	7	7	14	28
Orientales	9	8	17	4	1	5	22
Otros	63	30	93	21	5	26	119
Totales:	1.066	875	1.941	311	288	599	2.540

Fuente: Censo Municipal de 1907

Estos datos censales dan cuenta de la gravitación que adquiere Colastiné a partir de su actividad portuaria. Como ya señalamos, el Censo Provincial de 1887 asigna a la zona de Colastiné e islas una población de 893 habitantes. En 1907, en Colastiné Sur, que es donde está emplazado el puerto principal, se registran 1.941 habitantes. Colastiné Norte es una extensión del puerto principal, ubicado a unos pocos kilómetros río arriba y más cercano a San José del Rincón, que funciona desde 1900 y casi exclusivamente como puerto maderero. En 1907, su población es apenas menor a los 600 habitantes.

Es notable la preeminencia de población argentina sobre la extranjera. En Colastiné Sur, sobre un total de 1.941 habitantes, 1.599 son argentinos. En el puerto nuevo de Colastiné norte hay 505 argentinos sobre una población total de 599. Estas cifras contemplan la población relativamente estable de la zona. No poseemos datos de igual calidad sobre la población golondrina, que era atraída en

18. BIALET MASSE, Juan; *Informe sobre el estado de la clase obrera en el interior de la República*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986, t. 1, p. 389.

19. Ministerio de Gobierno, t. 114, 1887, leg. 11. Cf. *La Revolución*, Santa Fe, 12 al 19 de abril de 1887.

20. BIALET MASSE, Juan; op. cit., pp. 389/390.

los momentos de auge de la actividad portuaria. Biale Massé estima, según cálculos propios, que sólo en Colastiné Sur trabajan alrededor de 1.600 a 1.800 hombres. La variación parece haber sido alta, en dependencia de la cantidad de tareas disponibles según el éxito de las cosechas, por una parte, y del estado del río que hacía posible el movimiento de naves de calado importante, por otra. En temporada buena, el número total de trabajadores superaba los 2.000, incluyendo tanto los directamente afectados a la actividad portuaria como al ferrocarril.²¹

La situación urbana del poblado es sumamente precaria en todo el período a pesar de la importancia de la actividad comercial. Si a comienzos del siglo tanto el puerto viejo como el nuevo cuentan con su oficina de correos y el telégrafo los une con Santa Fe y Paraná, otros aspectos de la cuestión urbana no parecen variar a tono con estos cambios.

El Colastiné que el diario *Nueva Epoca* describe en 1902 como un "...fangoso grupo de casillas de madera levantadas sobre estacas",²² es, a pesar del notable crecimiento de la población, demasiado parecido urbanamente al que retrataba *La Revolución* 15 años antes.²³ Es esta precariedad habitacional que le da al poblado un aspecto donde, salvo el trabajo en ese gran taller, todo es transitorio; lo que pareciera justificar las palabras con las que Manuel Irigoyen cierra sus referencias a Colastiné en el Comentario del Censo de 1907:

"...viviendas de construcción ligera de madera y paja, siendo escasas las de material y su ubicación no obedece a orden ni sistema alguno.(...) Esta población no puede ser considerada urbana, por cuanto carece de todas las condiciones necesarias para ello, pues sus calles no obedecen a traza alguna, ni cuenta con pavimento ni otros adelantos municipales".²⁴

La actividad portuaria, sin embargo, tiene una relevancia que no escapa a los periódicos de la época. Así, por ejemplo, en un comentario periodístico de cierta frecuencia, el diario *Unión Provincial* refleja la actividad del día 14 de febrero del año '98: "entraron 10 naves, 7 cargadas y 3 de lastre, procedentes de 5 puertos distintos; ese mismo día salieron otras 10 rumbo a otros 5 destinos...".²⁵ En julio de 1907, el diario *Nueva Epoca* comenta: "según la estadística fluvial que hemos compulsado, en el transcurso de los seis primeros meses del corriente año, fondearon en el puerto de Colastiné 105 buques de

ultramar con 109.974 toneladas de registro y 2.279 tripulantes. En igual período cargaron productos generales, en el mismo puerto, para los mercados del exterior, 104 transatlánticos".²⁶

El mundo del trabajo

Para tratar de establecer mínimamente las condiciones de trabajo en el puerto y el ferrocarril, seguiremos fundamentalmente el relato de Biale Massé y comentarios periodísticos de la época. Ambas fuentes aconsejan la consideración, para el caso del puerto, de las condiciones ambientales en las que se desarrolla el trabajo. Los meses de verano, donde la actividad portuaria está en su esplendor, son precisamente aquellos en los que esas condiciones ambientales, saturadas por las altas temperaturas y la humedad, se tornan más pesadas.

El Colastiné es un puerto de planchada, en el que los barcos se comunican con tierra a través de tablones sostenidos por caballetes que, cual pilotes, son colocados en el agua.²⁷ Biale Massé describe con precisión el trabajo de los estibadores, que deben conducir por estas planchadas y sobre sus hombros bolsas de carga que generalmente exceden con comodidad los pesos máximos aconsejados. El trayecto que el estibador debe recorrer es muy empinado, con el agravante que los tablones son lisos, sin listones ni barandas que ayudarían a evitar los resbalones.

En estas condiciones los accidentes son demasiados comunes. La caída al agua (que los mismos pobladores juzgan como "chambonada" en el relato de Biale Massé) puede pagarse con la vida o la invalidez ya que, sobre la costa, el fondo del río es depósito natural de restos de cajones y alambres, que trastocan la chambonada en tragedia. En las temporadas altas del verano es frecuente que los periódicos se ocupen de narrar este tipo de accidentes. En 1908, por ejemplo, el periodismo local se conmueve ante un accidente en Colastiné, en el que la caída de una planchada arrastró a 20 trabajadores, dos de los cuales perdieron la vida.²⁸

21. *Idem*, p. 389.

22. *Nueva Epoca*, Santa Fe, 20/11/1902.

23. *La Revolución*, Santa Fe, 08/11/1887.

24. *Censo Municipal de 1907*, *Op. cit.*

25. *Unión Provincial*, Santa Fe, 15/02/1898.

26. *Nueva Epoca*, Santa Fe, 27/07/1907.

27. LARGUÍA, Jonás; *Registro estadístico de la provincia de Santa Fe*, Universidad, Buenos Aires, 1884, p. 301.

28. *Nueva Epoca*, Santa Fe, 04 y 05 de febrero de 1908.

Con la madera el trabajo de carga no es más sencillo. Cuando las condiciones lo permiten, se traslada el rollizo directamente del tren al barco mediante el empleo de dos planos inclinados. El movimiento de ascenso, hasta que los troncos son tomados por los guinchos del barco, se realiza centralmente sobre la base del trabajo humano con la ayuda de palancas o cadenas. Una vez depositados en la cubierta del barco, los brazos de los estibadores se combinan con palancas o poleas para acomodar los pesados rollizos. Cuando la distancia no permite el traslado directo, los maderos se descargan del vagón del ferrocarril en la playa. Luego de la clasificación de las maderas, debe empujarse el rollizo por la playa hasta el plano inclinado por el que se inicia el proceso de ascenso.²⁹

En el ámbito del ferrocarril en su sede central en Santa Fe, encontramos similitudes y diferencias con las condiciones de vida y de trabajo del mundo portuario. La dura mirada despectiva de Biale Massé frente a este ferrocarril capta el problema central de lo que juzga como atraso cuando afirma:

"En los talleres de Santa Fe se observa en primer término la falta de unidad, están mal concebidos y los cuerpos del edificio muy separados. Penetrando en ellos no se ven modelos; el de tornos es demasiado estrecho... no se ven máquinas modernas, ni menos los procedimientos sencillos y con tendencias de unidad y continuidad, que caracterizan la época".³⁰

En la diversidad, trabajadores portuarios y ferroviarios tienen en la extensión de la jornada de labor una adversidad común. A comienzos del siglo, en el ferrocarril la jornada es de diez horas, de 6 a 11 de la mañana y de 13 a 18 por la tarde. En el puerto la situación es aún más difícil. Las jornadas son agotadoramente extensas y se prolongan habitualmente unas 12 horas. Por lo general, se detiene el trabajo brevemente para almorzar, pero el cumplimiento de horarios diarios depende más de las imposiciones de completar la carga o descarga de un barco que de horarios preestablecidos. La huelga de 1902 (sobre la que ya volveremos), obliga a los patrones a aceptar un acuer-

do en el que se fija en 9 horas la jornada (que es el que toma como dato Biale Massé); sin embargo, su incumplimiento es regla en los años sucesivos.

La excesiva extensión de la jornada de trabajo contribuye notablemente a acrecentar el número de accidentes. No ausente en el ferrocarril, esto es más impactante en el puerto, tanto porque el trabajo a destajo extiende la jornada más allá de la tolerancia física, como por lo riesgoso de la tarea realizada.

Los trabajadores del ferrocarril cuentan en caso de accidente con "asistencia y el sueldo, y en los casos de inutilidad, una indemnización que no obedece a regla fija".³¹ En el puerto, la más precaria relación contractual de la mayoría de los trabajadores, por el predominio de contratistas que mediaban entre el trabajador y la empresa, facilita la evasión de las responsabilidades de pago de indemnizaciones.

Los problemas de la extensión de la jornada laboral (y de los accidentes de trabajo), los bajos salarios y el trabajo físico desproporcionado, están en el centro de los conflictos que se registran. Con respecto a la desproporción del trabajo físico, el caso más clásico es el de las bolsas de estiba. Como finalmente fue reconocido por el mismo gobierno de Santa Fe, en 1903, aceptando lo fijado por la Sociedad de Estibadores de Rosario, las bolsas no deberían exceder los 70 Kgs. de peso. La práctica anterior parece haber sido lo suficientemente desmesurada como para ganar la crítica del periodismo menos obrerista.³² A pesar del aval gubernamental, la situación no varía radicalmente en los años sucesivos, sobre todo en Colastiné, aunque puede observarse que, lentamente, el tema decae en los reclamos obreros y desaparece de la atención pública.

En términos comparativos, la conflictividad obrera parece ser mayor en el mundo portuario. Mientras en el ferrocarril francés, luego de la huelga de maquinistas de principios de siglo, los conflictos por motivos endógenos parecen declinar; el puerto coincide más con la situación nacional en la primera década del siglo, con un nivel de conflictividad alto, aunque inestable, que alcanza sus picos en 1902 y 1907/08.

Las peticiones de los huelguistas portuarios de 1902 pueden resumirse en tres ítem: 1) establecimiento de la jornada de trabajo diaria en 9 horas; 2) 4 pesos diarios por trabajo en tierra y 4,50 por trabajo a bordo; 3) pago de doble jornal por trabajo nocturno y en los días festivos.³³

Ya comentamos que como resultado de esta huelga los trabajadores consiguen se fije en 9 horas la jornada, así como que la disposición será frecuen-

29. BIALET MASSE, Juan; op. cit., pág. 391.

30. Idem, págs. 437 y 981.

31. Idem, pág. 440.

32. *Nueva Época*, Santa Fe, 07/07/1902.

33. *Nueva Época*, Santa Fe, 26/27 y 30 de noviembre de 1902.

temente eludida. También los empresarios aceptan en esta oportunidad reconocer como doble jornal el trabajo nocturno y el que se realice los días 25 de mayo y 9 de julio. No se satisface en cambio la demanda de recomposición salarial propuesta conviniendo en: 3,5 pesos por día en tierra y 4 pesos a bordo.³⁴

El movimiento huelguístico de 1902 tiene otro resultado destacado. A nivel organizativo su saldo es la creación de la Sociedad Cooperativa y de Socorros Mutuos "Obreros Unidos", que tiene un importante despliegue de actividad. En la temporada de 1903, con el puerto pleno de actividad, la amenaza de huelga esta siempre latente.³⁵ Los "obrerros unidos" parecen encontrar su legitimidad en velar por el cumplimiento de lo pactado en noviembre de 1902, frente a una patronal elusiva. Más precisamente, la imagen del enemigo no se construye tanto sobre el empresario naviero como sobre el contratista.³⁶

La respuesta de los contratistas tiene dos aspectos centrales. Por un lado la permanente presión de incorporar nuevos trabajadores; por otro, constituyen una "Sociedad de obreros", que tendría como fines "la protección mutua, sea en la distribución del trabajo como para los casos de enfermedades o accidentes";³⁷ y que alcanza rasgos organizativos más definidos como "Sociedad de Contratistas, Estibadores y trabajadores unidos del puerto de Colastiné".³⁸

En los últimos meses de 1907 y los primeros de 1908, el movimiento huelguístico general alcanza uno de los picos más altos, sobre todo por la dimensión pública que toman los acontecimientos desde sus preparativos y que se inscribe en las jornadas de protesta nacional en rechazo de la Ley de Residencia. Este intenso período refleja una diversidad de condiciones que trataremos de ordenar.

Los ferroviarios locales participan de la protesta incorporándose al movimiento huelguístico desde una dirección gremial, en la que se percibe el peso de la tradición de los gremios del riel, por el elevado nivel de institucionalización. El impacto de esta participación se ve atenuado, en el caso del ferrocarril francés, por factores internos que tienen que ver con la organización empresarial.

En efecto, a pesar de la huelga obrera, la empresa se encuentra en condiciones de garantizar la prestación del servicio. No es ajeno a esta capacidad empresarial para hacer menos impactante los efectos de la huelga, la organización de la estructura del personal. La relativamente alta diversidad sala-

rial interna por una parte, y la elevada participación en la estructura de personal, de agentes de origen francés, que frente a una deliberada política empresarial pareciera competir diariamente entre dos densas lealtades, la étnica y la de clase, por otra, ayudarían a explicar esta capacidad.

Con rasgos institucionales más débiles, la amenaza gremial en el puerto es capaz, en cambio, de provocar un impacto público mucho mayor. La temporada 1907/08 recibe una atención periodística que no disimula el temor frente a la capacidad contestataria del movimiento obrero. La Federación Obrera Marítima de incipiente constitución y la Sociedad de Estibadores Unidos evidencian en este proceso una presencia que habla de niveles más complejos de organización gremial.³⁹

Desde el mundo patronal, la sociedad organizada por los contratistas en 1903 deja lugar a una organización más amplia, que incorpora a los empresarios navieros. Se trata de la "Sociedad protectora del trabajo libre" que se inscribe en un movimiento mayor, a escala nacional, la "Federación de trabajo Libre", que actúa como "sindicato de contrarresistencia, del que forman parte los capitalistas, empresarios, compañías ferroviarias, de navegación, de transportes e industrias en general".⁴⁰

Desde el mismo mundo obrero, en el contexto de la politización que alcanza el conflicto a escala nacional y sus repercusiones locales, se gesta una resistencia al paro. El Círculo de Obreros Católicos, con una organización estable en la ciudad desde 1905, hace pública, en 1907, su decisión de enfrentar al movimiento huelguístico: "trabajar para su fracaso, es trabajar para el bien del país".⁴¹

34. *Idem.*

35. Cf. *Unión Provincial*, Santa Fe, 20/01/1903; 24/03/1903 y 27/03/1903.

36. En un comentario del 20 de enero de 1903, la *Unión Provincial* describe al contratista como "un señor que cosecha sin sembrar. La persona con la cual contratan las casas exportadoras la carga y descarga de los buques".

37. *Unión Provincial*, Santa Fe, 26/03/1903.

38. *Nueva Epoca*, Santa Fe, 29/03/1903.

39. *Nueva Epoca*, Santa Fe, 17/12/1907, 21/12/1907, 03/01/1908, 09/01/1908, 12/01/1908, 24/01/1908.

40. *Nueva Epoca*, Santa Fe, 24/01/1908.

41. *Nueva Epoca*, Santa Fe, 17/12/1907. Sobre el Círculo de Obreros Católicos, cf. *Unión Provincial*, Santa Fe, 18/02/1905.

Reflexiones finales

Intentemos, por último, sistematizar algunas consideraciones finales, procesando los datos que hemos trabajado, desde un pacto de lectura que trate de dar cuenta de los rasgos diferenciales de la cultura del trabajo, en los términos que ya inicialamos al comienzo de este texto.

El conjunto de nociones que reúne un concepto tan inclusivo como el de cultura del trabajo le permite a Ricardo Falcón presentar al período 1900-1914 como un momento de transición, o crisis, en la constitución de una tradición obrera. Lo que tarda en morir es una cultura, caracterizada por una "autodisciplina" del trabajo, hegemónica en los momentos iniciales de formación histórica de la clase obrera en Argentina.

"El período que va desde 1900, aproximadamente, hasta 1914 se caracteriza por la pugna entre dos tendencias distímiles que revelan dos culturas del trabajo relativamente diferentes. Entre los trabajadores de las fábricas y talleres medianos, en los cuales los patrones han impuesto una cierta disciplina coercitiva, se va generando una actitud diferente de la que había sido dominante hasta comienzos de la década del noventa. De la 'autodisciplina' del trabajo se pasa a un mayor rechazo, que se identifica también con una creciente contestación de la disciplina y de las condiciones laborales. Una de las evidencias de este cambio está dada por el hecho de que la abolición del trabajo a destajo, que fuera una vieja reivindicación del movimiento obrero comienza ahora a ser tomada por franjas más amplias de trabajadores".⁴²

Por otra parte, señalamos también en los comienzos de este texto la importancia de la cuestión urbana al respecto. Esta nos permite observar el disciplinamiento de las condiciones laborales, desde una óptica mayor (complementaria, si se quiere) de normalización social impuesta por el proceso mismo de modernización capitalista. Con estas claves de lectura, los mundos del trabajo ferroviario y portuario que nos ocupan revelan dimensiones diferenciales.

Múltiples aspectos del mundo del trabajo ferroviario permiten inferir un elevado disciplinamiento de las condiciones laborales. Una tradición sindical, que es un rasgo que caracteriza al mundo ferroviario nacional. Ciertas condiciones técnicas, a pesar de que el ferrocarril francés no parece ser, en términos comparativos, un dechado de virtudes tecnológicas. Una densa relación entre el mundo del trabajo y el mundo urbano, en el que el ferrocarril se constituye en agente articulador del espacio. Y una asociación, no menos densa, entre mundo del trabajo, mundo urbano y cuestión étnica; donde la preeminencia de trabajadores franceses en los puestos calificados, y una interesante concentración de personal de igual origen en las tareas de menor calificación, introduce lo que podríamos denominar una cuña étnica en el tradicional clivaje capital/trabajo; favorecida además por una dimensión urbana, de la que ya destacamos la elevada concentración en el caso de la población francesa.

Este universo de cuestiones y la forma particular en que se combinan presentan al mundo del trabajo ferroviario con un alto nivel de "normalización", en el extremo opuesto de la cultura del trabajo basada en la autodisciplina. Rasgo que inscribe nuestro caso en el más general del mundo ferroviario nacional.

La baja presencia de otros indicadores de este estado de desarrollo, como una mayor contestación a la disciplina laboral, puede explicarse sólo relativamente por una tendencia general del mundo ferroviario en el que los rasgos integrativos de la tradición sindical tienden a ser predominantes. En nuestro caso, el matiz que introduce la peculiar combinación de factores a los que ya hicimos referencia no debe desestimarse para tratar de explicar lo que, en términos comparativos, se presenta como bajo nivel de conflictividad.

En el mundo portuario, en cambio, la pugna entre dos tendencias -que remite a culturas del trabajo diversas- coexisten en el mismo ámbito. La importancia que mantiene en todo el período el trabajo a destajo, a pesar de una, no por lenta, menos evidente declinación, refleja una tendencia a la autodisciplina que difícilmente pueda explicarse por las motivaciones de ahorro y las posibilidades de ascenso social. Su coincidencia con otros elementos, como la relación con el riesgo laboral, refuerzan una imagen donde la actitud frente al trabajo está escasamente condicionada por referentes colectivos.

La mayor contestación a la disciplina es evidente, sobre todo en la primera década del siglo XX. Sin embargo, la baja estabilidad de las organizaciones

42. FALCÓN, Ricardo; *El mundo del trabajo urbano*, Op. cit., p. 107.

sindicales -por lo menos hasta 1907 cuando la organización de la Federación Obrera Marítima local insinúa un cambio que no hemos constatado- permite inscribir esta mayor contestación en un arco que no escapa a la debilidad de referentes colectivos ya señalada.

Así situados, ¿cómo leer Colastiné? Una primera mirada nos remite a las cifras censales que reflejan una presencia predominante de trabajadores nativos. Dato nada despreciable pero obviamente insuficiente. Aunque igualmente insuficiente, la importancia del contratista (actor no original de Colastiné, por cierto), que resitúa el clivaje capital/trabajo, no debe estar ausente para avanzar en argumentaciones conclusivas.

Otras características de Colastiné que hemos indicado a lo largo del texto nos parecen significativas. Centro predominantemente obrero; condiciones de alta transitoriedad de sus residentes; y escasa o ninguna mediación entre el mundo del trabajo y el pequeño mundo urbano con sus condiciones de vida y de consumo.

Un universo ferroviario, con pautas de disciplinamiento que determinarían una situación obrera de baja densidad de contestación, al que sólo podemos aproximarnos desde una mirada que no eluda cuestiones más diversas que las impuestas por las condiciones técnicas del trabajo y las tradiciones sindicales. Un universo portuario de Colastiné, con un activismo obrero en el que conviven una mayor contestación con esa actitud poco "colectiva" frente al trabajo que ya señalamos.

Si el disciplinamiento laboral no es sino un espacio parcial de un dispositivo mayor de normalización social impuesto por el proceso mismo de modernización capitalista, el impacto de la urbanidad moderna -que es quizás uno de sus rostros más significativos- no es neutro para los resultados del proceso de disciplinamiento y de constitución de los actores.

En esta etapa prácticamente inicial en el proceso de formación de la clase obrera en Santa Fe, el puerto y el ferrocarril, los dos ámbitos de mayor importancia en la convocatoria a la fuerza del trabajo, tienen una relación muy diferente con el mundo urbano. Diferencia que se hace visible en el proceso de socialización de esa fuerza de trabajo, es decir, de constitución en un sujeto colectivo.

Fuentes y bibliografía Parte II

- AA.VV.; "El ferrocarril francés en la modernización urbana santafesina", *90 Años de amistad*, Alianza Francesa / Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 1990.
- ARMUS, Diego; "Mundo urbano e historia social. A modo de introducción", en: Diego Armus (comp.), *Mundo urbano y cultura popular*, Sudamericana, Buenos Aires, 1990.
- BIALET MASSE, Juan; *Informe sobre el estado de la clase obrera en el interior de la República*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.
- BRANDT, E. y POMMERENKE, G.; *La provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX*, Cía Argentina de billetes de Banco, Buenos Aires, 1901
- Censo Municipal de Santa Fe de 1907, Imprenta La Argentina, Buenos Aires, 1908, pág.114.
- Censo Nacional de Población de 1895, Talleres gráficos de la penitenciaría nacional, Buenos Aires, 1898.
- Censo Provincial de Santa Fe de 1887, Compañía Sudamericana de billetes de Banco, Buenos Aires, 1888.
- FALCÓN, Ricardo; "Aspectos de la cultura del trabajo urbano. Buenos Aires y Rosario, 1860-1914", en: Diego Armus (comp.), *Mundo urbano y cultura popular*, Sudamericana, Buenos Aires, 1990.
- FALCÓN, Ricardo; *El mundo del trabajo urbano (1890-1914)*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1986.
- GALLO, Ezequiel; *La pampa gringa*, Sudamericana, Buenos Aires, 1983.
- GUIDOTTI VILLAFañE, Eduardo; *La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la independencia argentina*, Rosso y Cía., Buenos Aires, s/d.
- HALPERIN DONGHI, Tulio; "Para qué la inmigración? Ideología y política inmigratoria en la Argentina, 1810-1914", en: *El espejo de la Historia*, Sudamericana, Buenos Aires, 1987.
- HOBBSAWM, Eric; *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1987.
- LARGUÍA, Jonás; *Registro estadístico de la provincia de Santa Fe*, Universidad, Buenos Aires, 1884.
- PEYRET, Alejo; *Una visita a las colonias de la República Argentina*, Imprenta Tribuna Nacional, Buenos Aires, 1889.
- ZALDUENDO, Eduardo; "Aspectos económicos del sistema de transporte de la Argentina, 1880-1914", en: Gustavo Ferrari y Ezequiel Gallo (comps.), *La Argentina del ochenta al centenario*, Sudamericana, Buenos Aires, 1980.

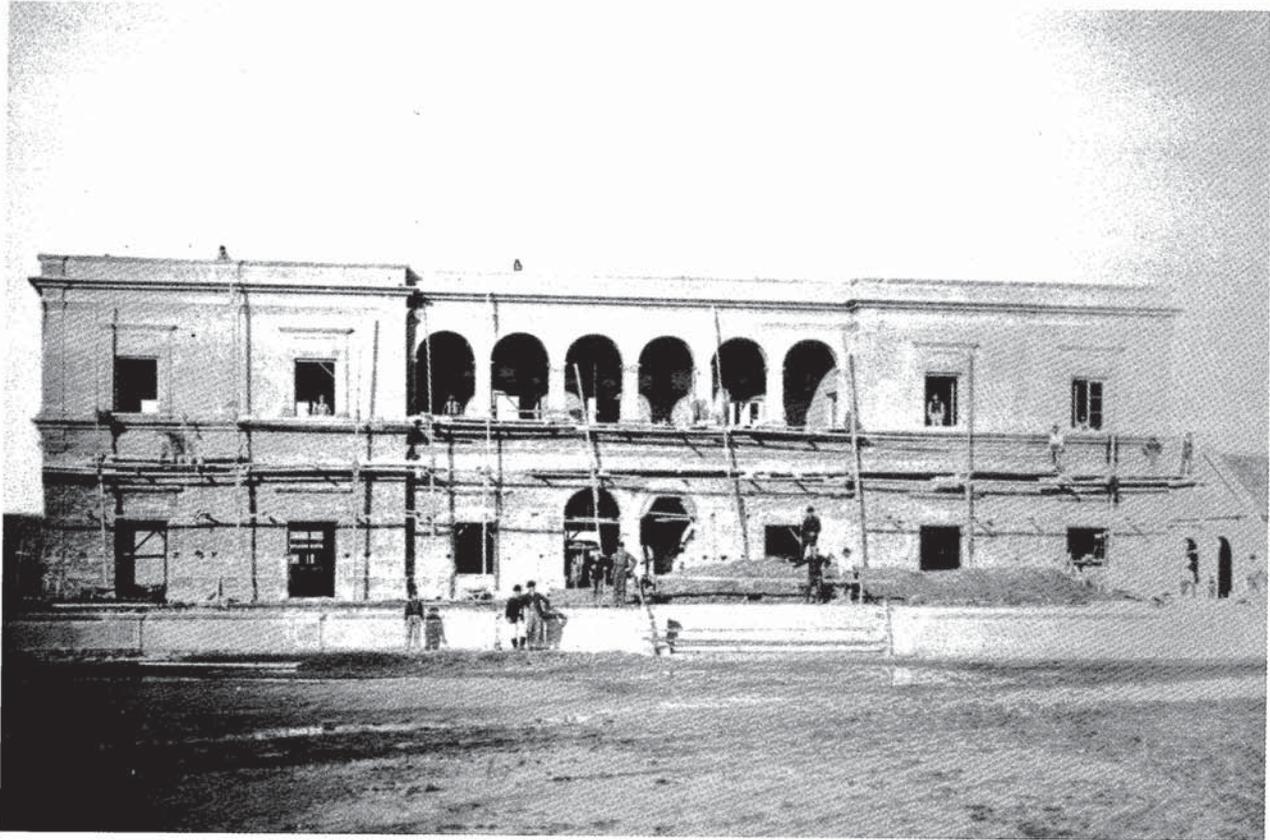
Periódicos:

- La Revolución*, Santa Fe.
Nueva Epoca, Santa Fe.
Unión Provincial, Santa Fe.

Apéndice Fotográfico

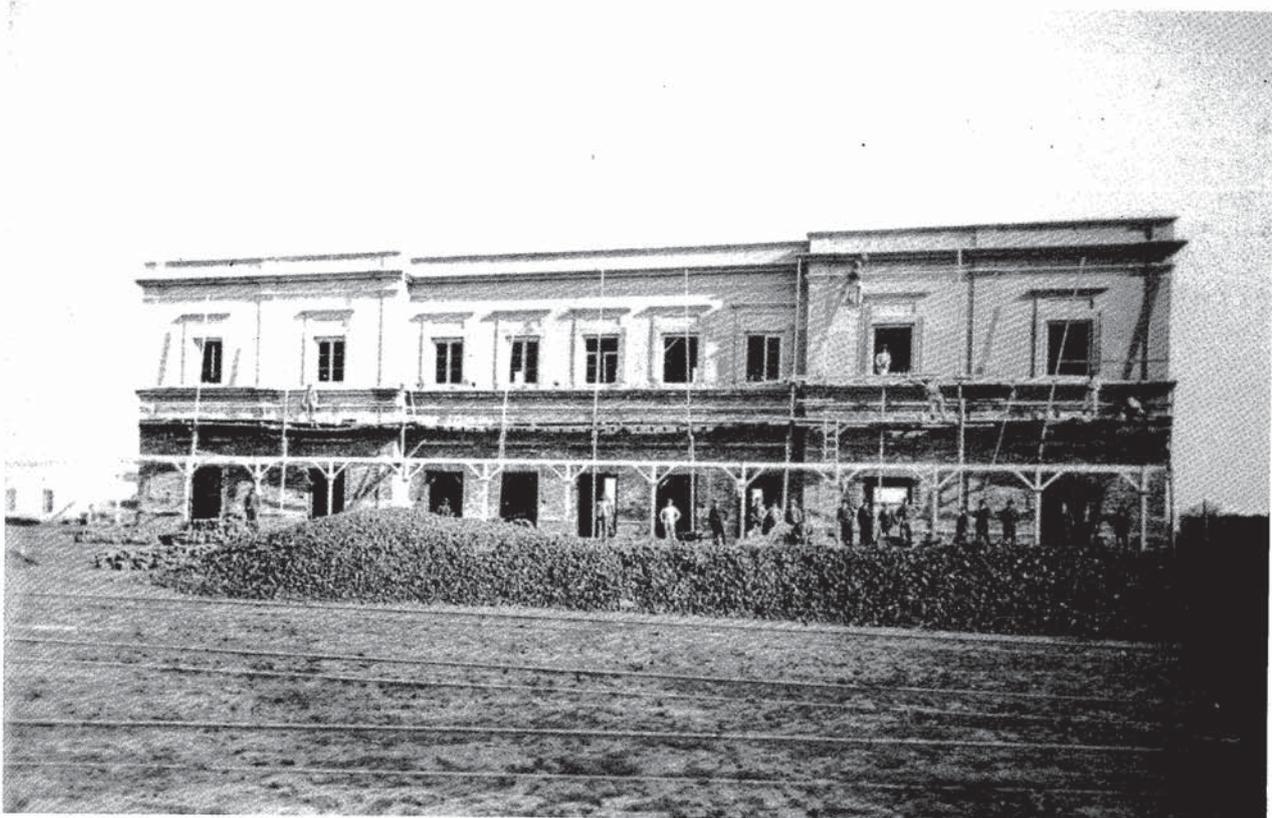


Siendo que gran parte de la colección de fotografías del archivo fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe se encuentra publicada (*Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891/1948*; selección de Luis Priamo. Fundación Antorchas, Buenos Aires, 1992), se presenta en este caso una serie de reproducciones obtenidas del álbum inédito: "Ferrocarril Santa Fe a las Colonias del Norte", sin fechar (circa 1885), de la casa de fotografía de Samuel Boote, ubicado en la Biblioteca del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzi, FADU-UBA.



Estación de Santa Fe en
construcción
(fachada a la calle)

Estación de Santa Fe en
construcción
(fachada a las vías)





Estación de Santa Fe
terminada
(fachada a la calle)

Estación de Santa Fe
terminada
(fachada a las vías)





Playa de maniobras y talleres Estación Santa Fe en construcción (al fondo se observa el área portuaria)

Obrador durante la construcción, talleres de Santa Fe

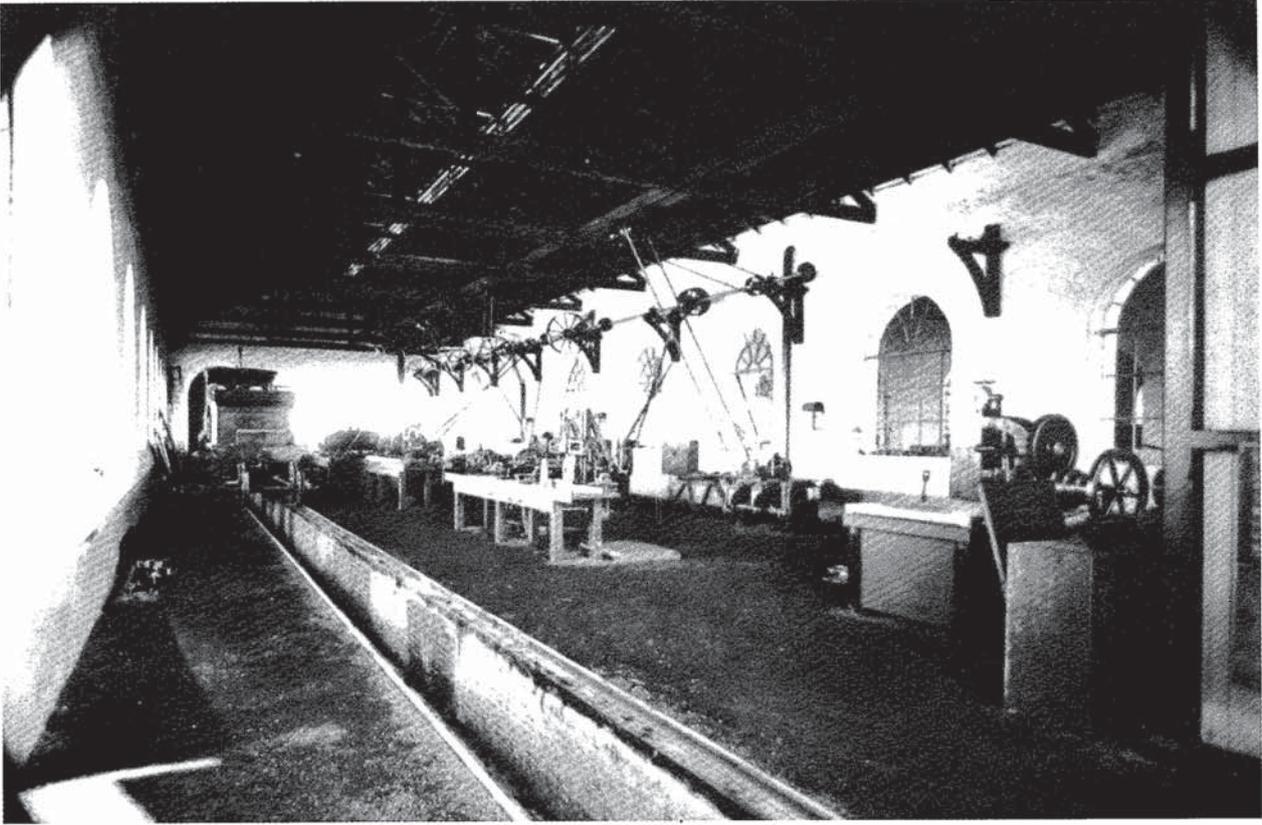




Talleres de Santa Fe

Talleres de Santa Fe





Interior de los talleres de
Santa Fe

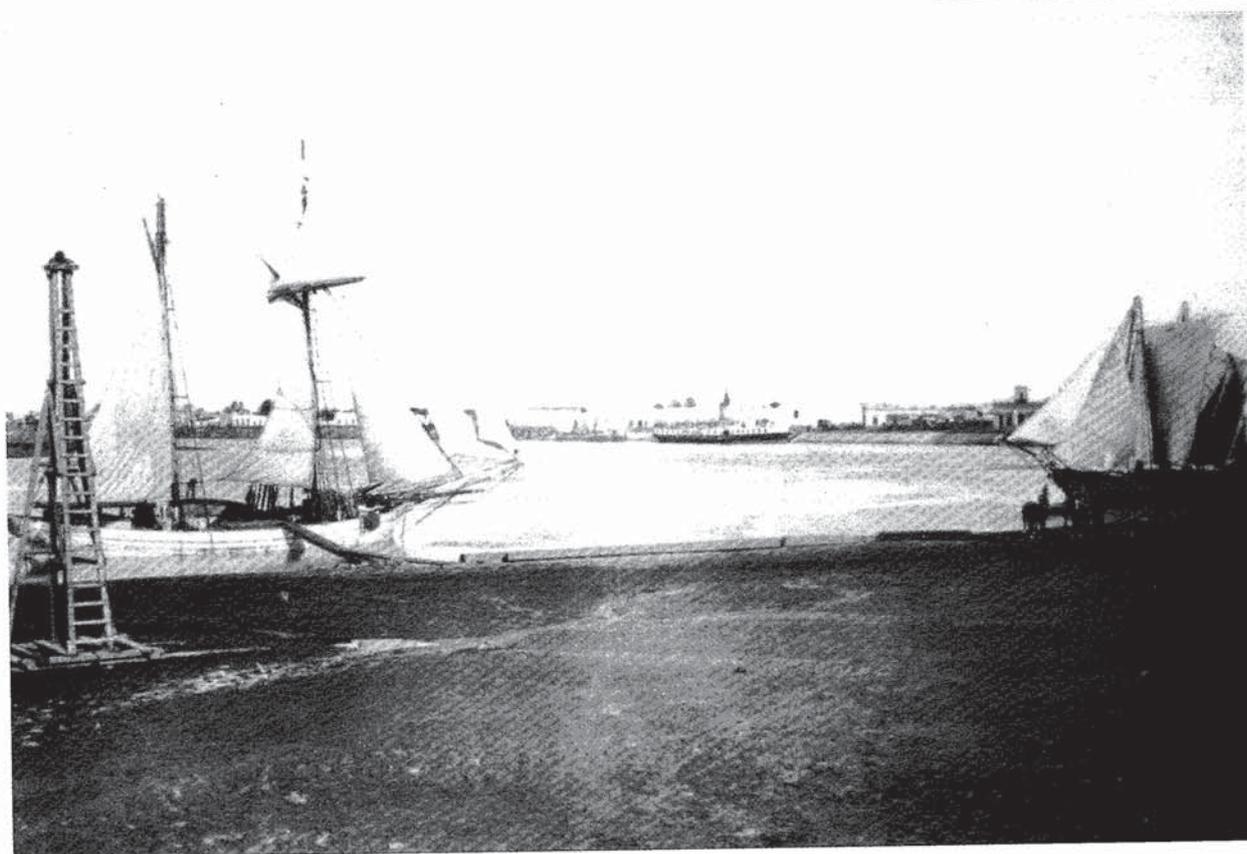
Vista de la ciudad de Santa
Fe desde la estación





Vista del Puerto de Santa Fe

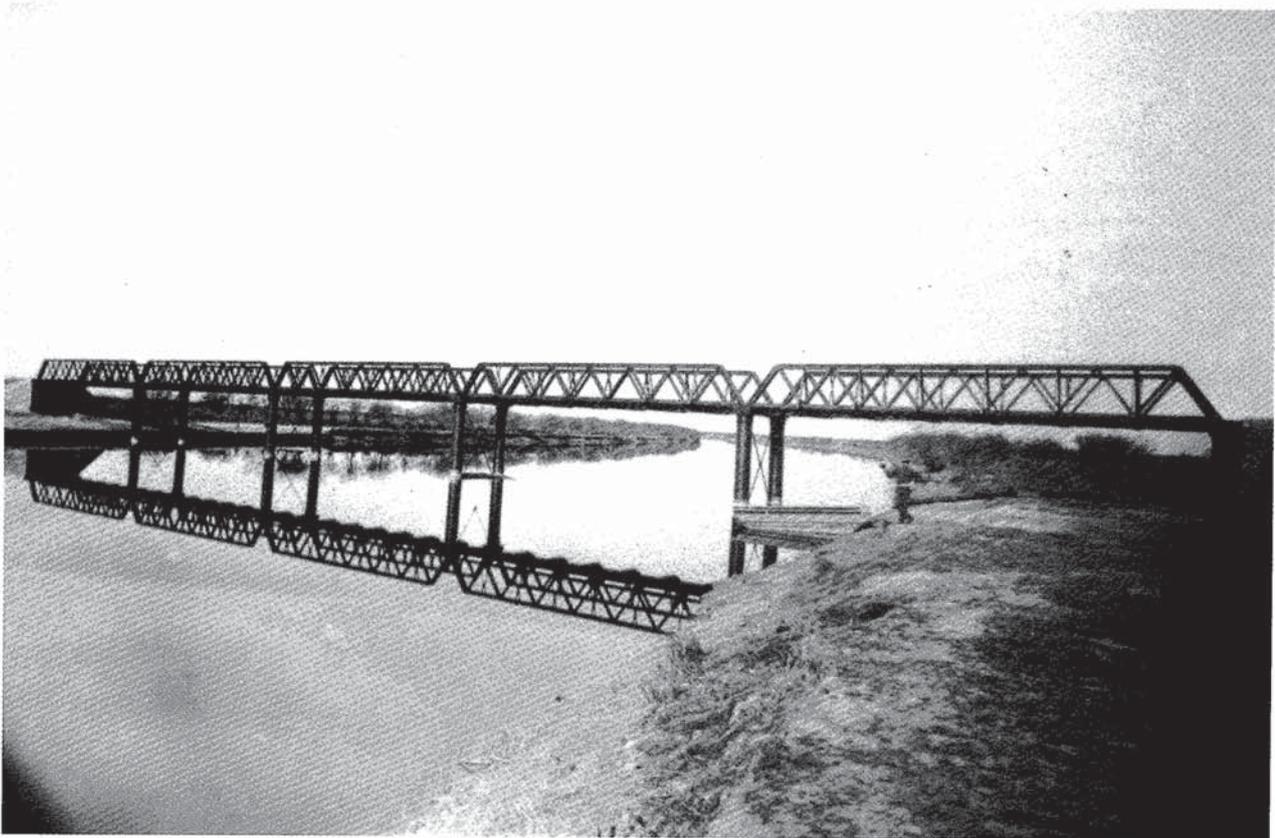
Vista del Puerto de Santa Fe





Galpón de carga y material
rodante

Puente sobre el Río Salado
(100 mts. de luz)





Puente sobre el Río Salado
(100 mts. de luz)

Estación Esperanza
(vista a la calle)





Estación Esperanza
(vista a los andenes)

Estación Esperanza en
actividad

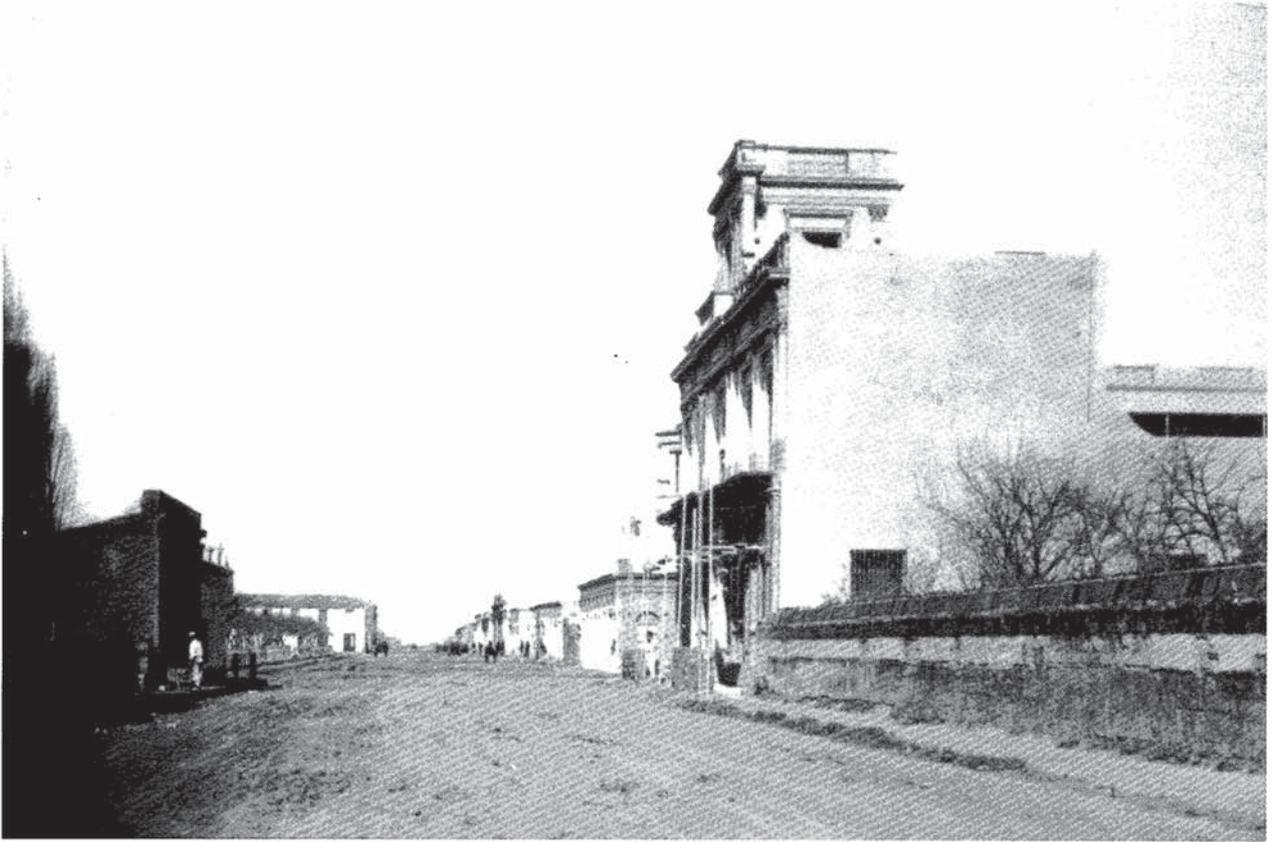




Vista de la Plaza de
Esperanza

Municipalidad de Esperanza





Vista de Esperanza

Estación Pilar

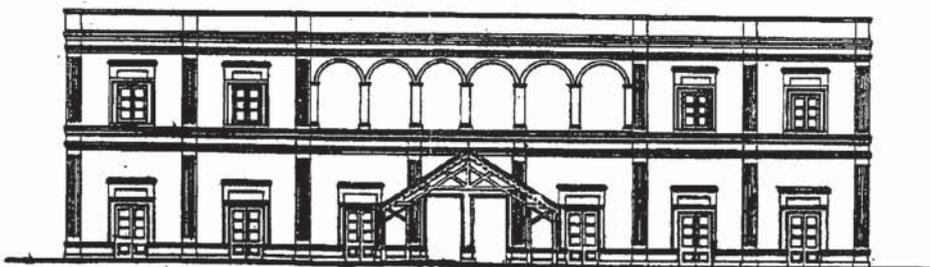
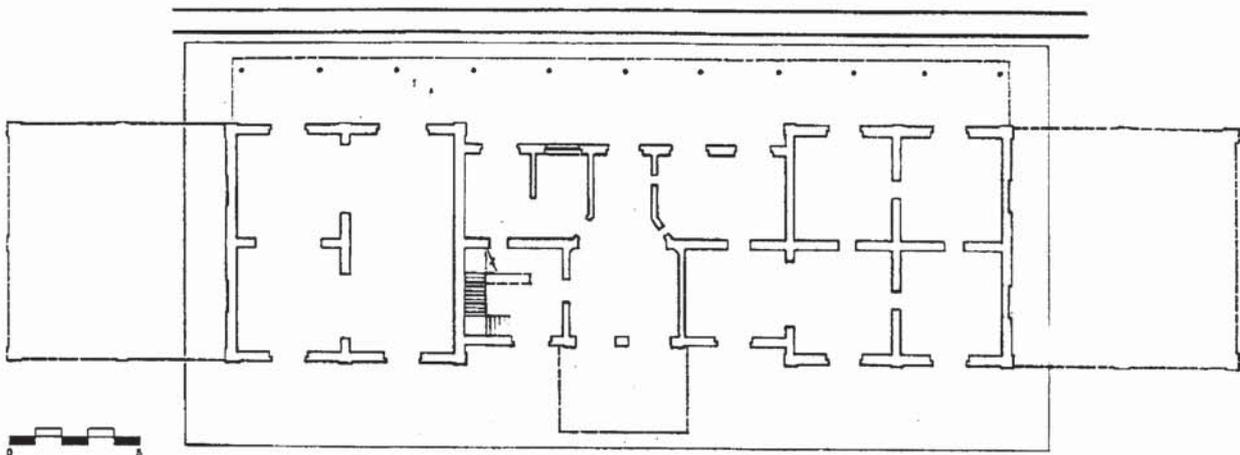


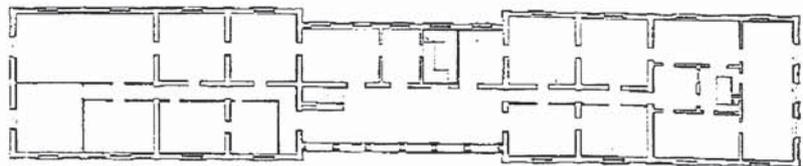
Apéndice Gráfico



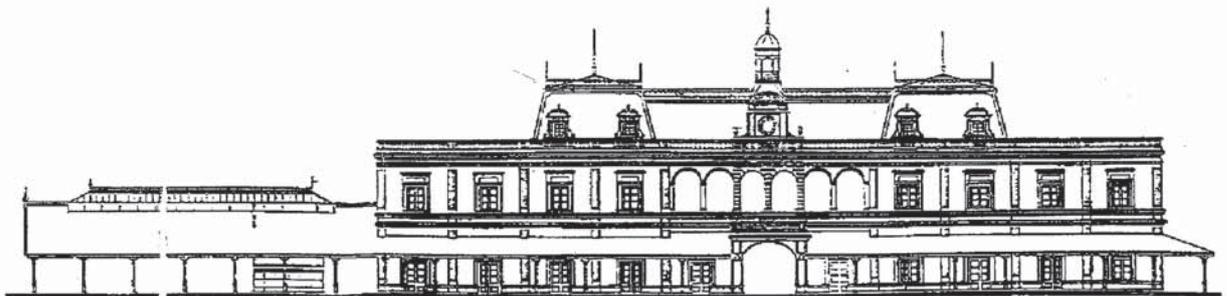
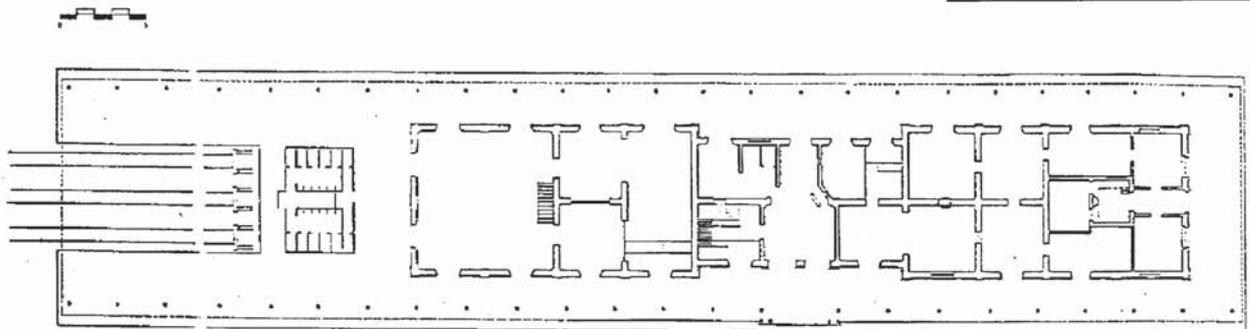
Los dibujos que se publican fueron realizados especialmente para este trabajo, reproduciendo de modo fiel y sistemático la información gráfica contenida en los planos (copias en ferropresuato) obtenidos en los depósitos de la administración del Ferrocarril Gral. Manuel Belgrano.

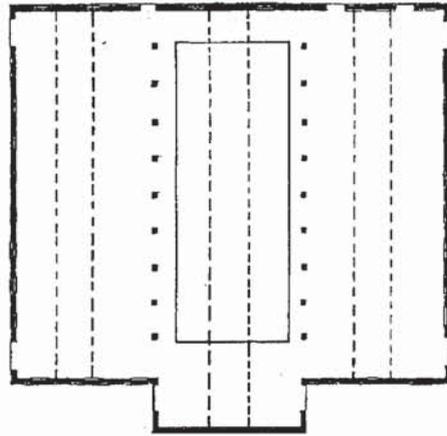
Estación Central Santa Fe,
primera construcción



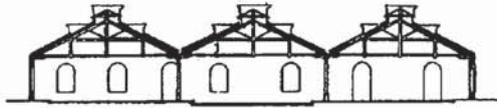


Estación Central Santa Fe,
ampliación



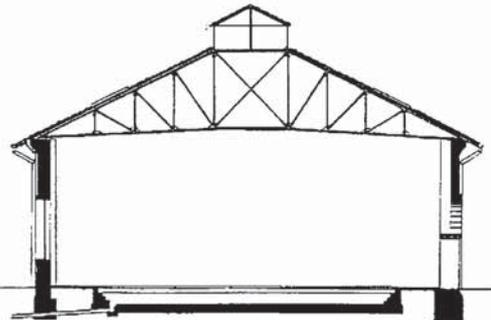
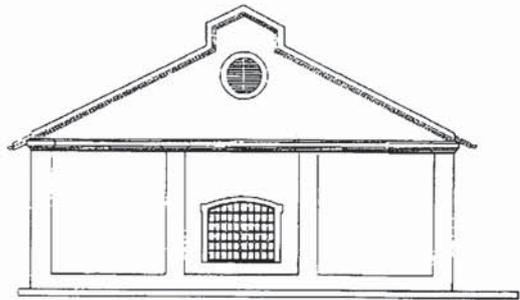
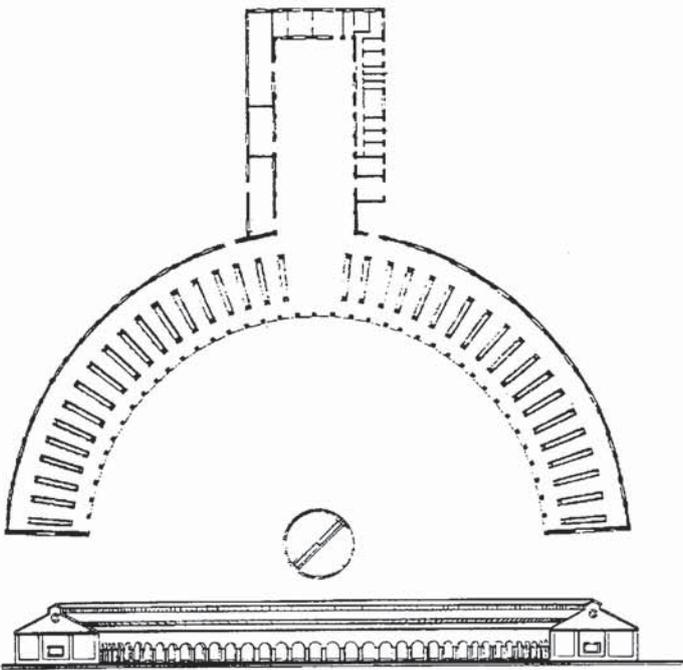


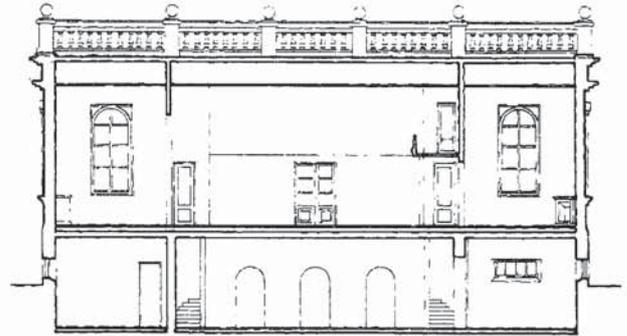
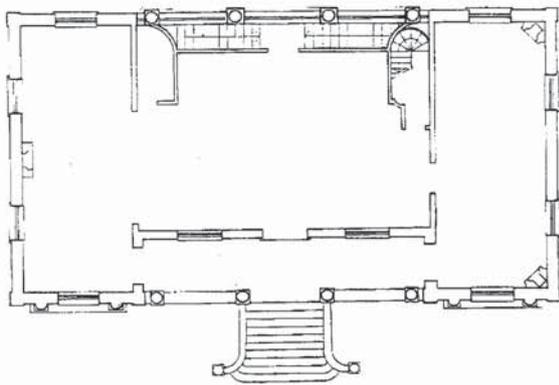
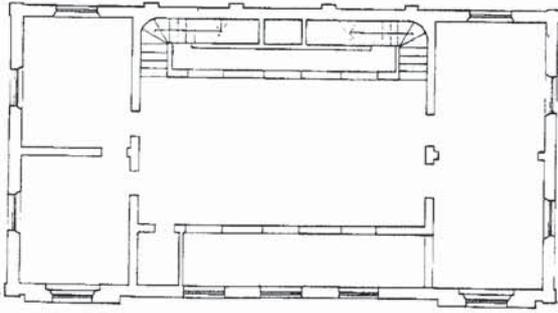
0 5 10



Talleres Estación Santa Fe

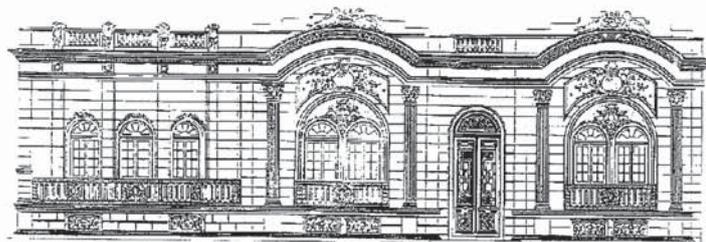
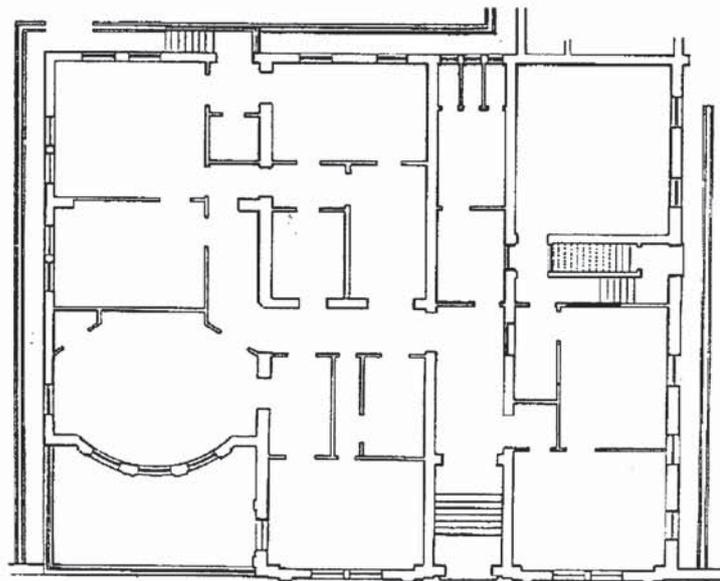
Talleres Santa Fe Cambios

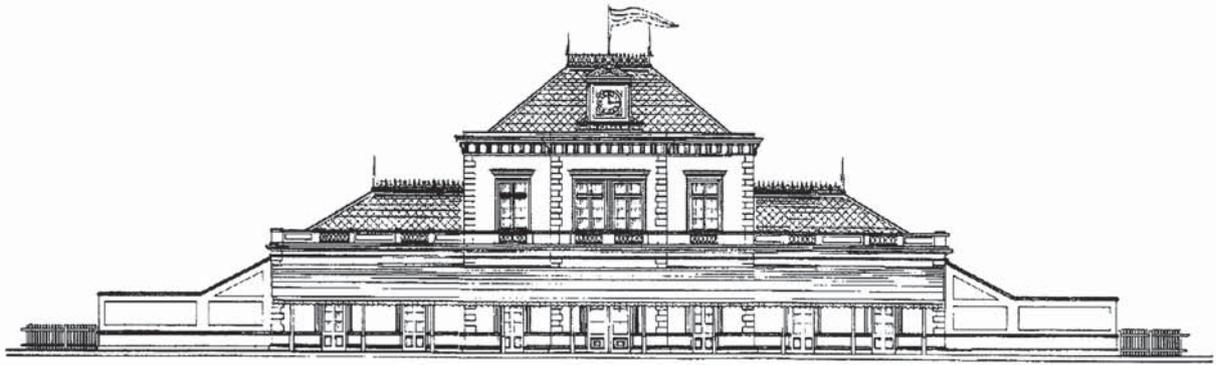
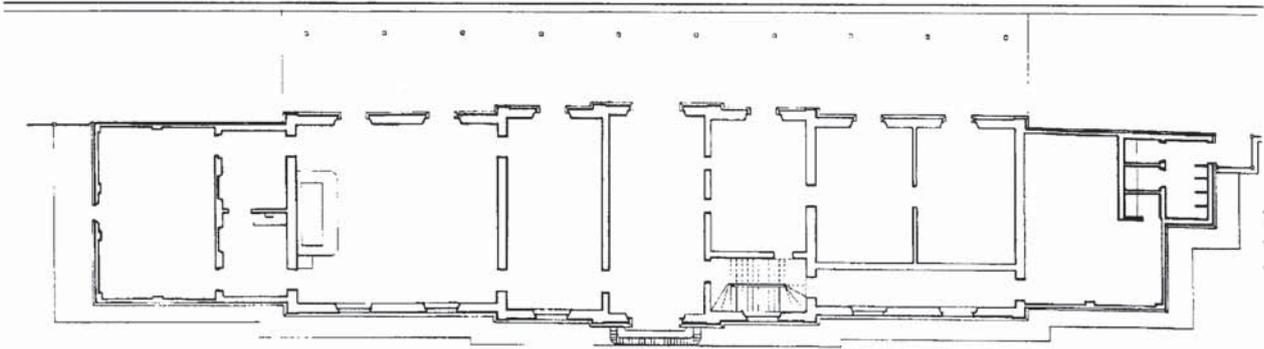




Casa del Director, ciudad de
Santa Fe (hoy Alianza
Francesa)

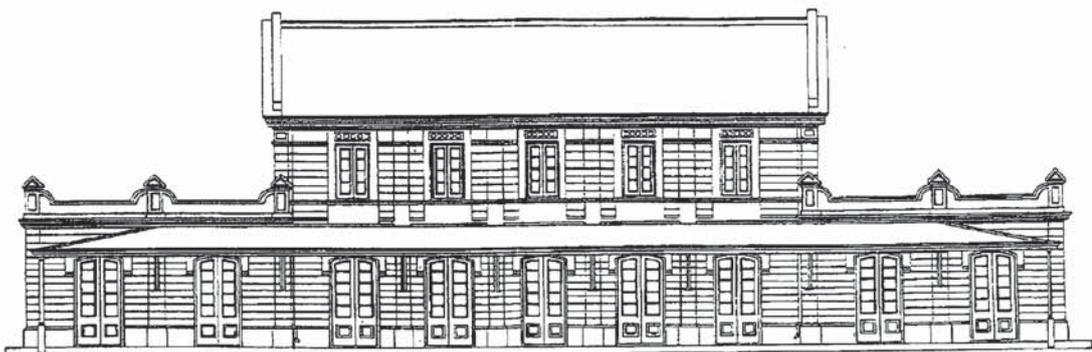
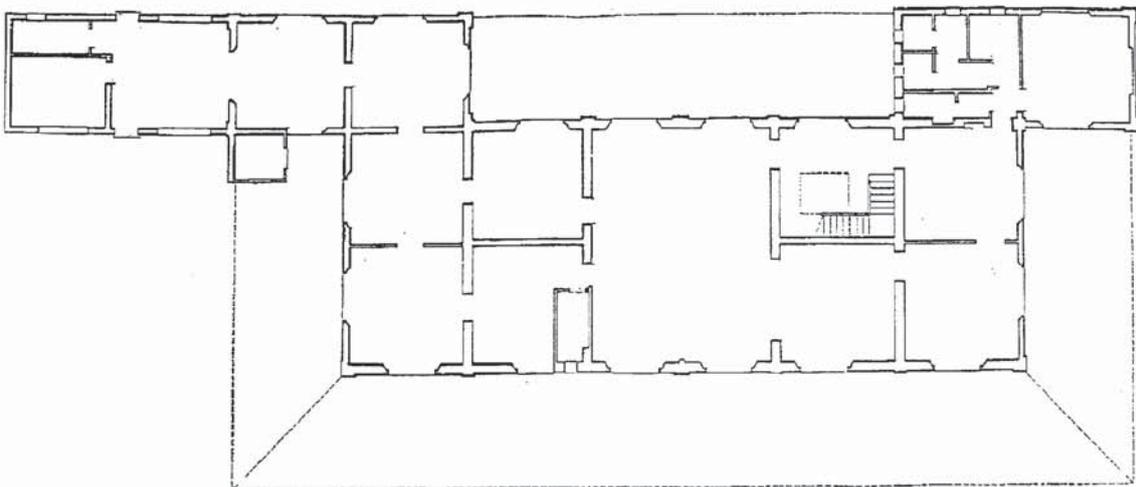
Casa del Gerente, ciudad de
Santa Fe

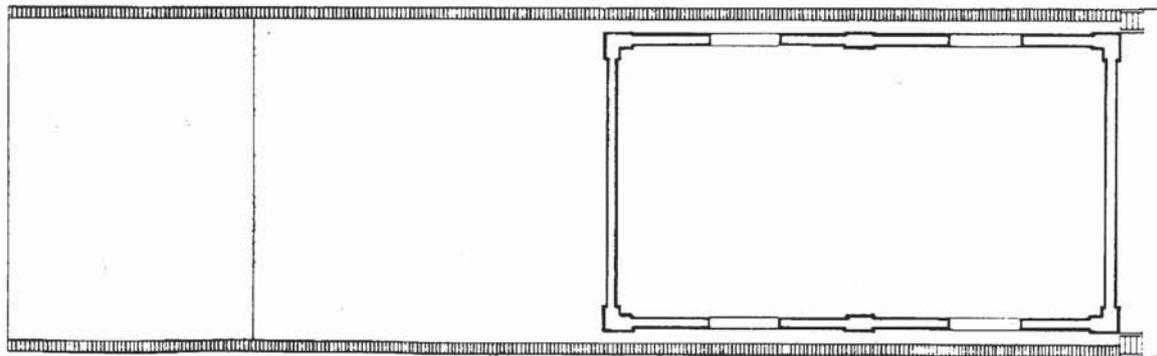
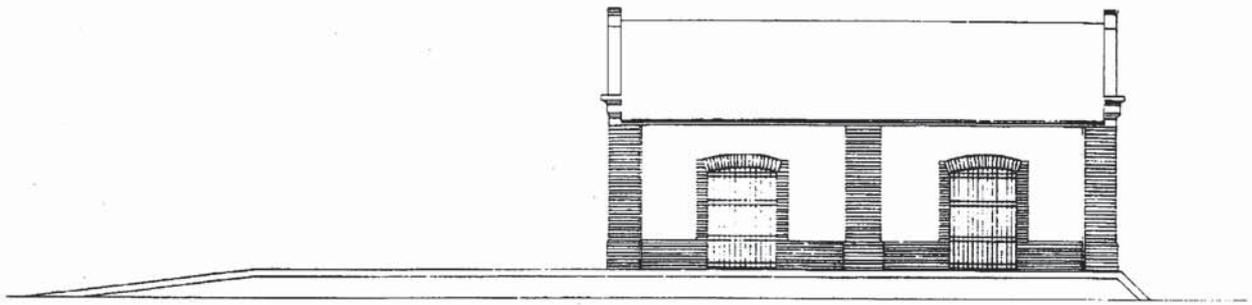




Estación Galvez

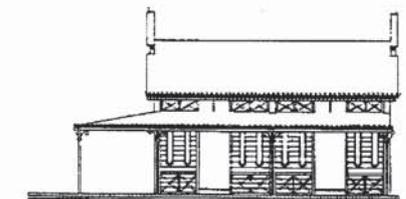
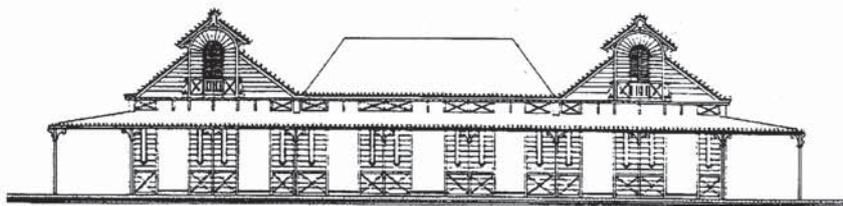
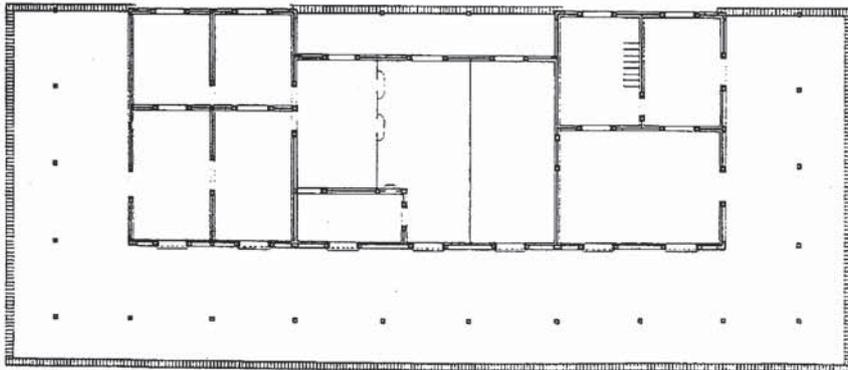
Estación Central, Resistencia
(Pcia. Chaco)

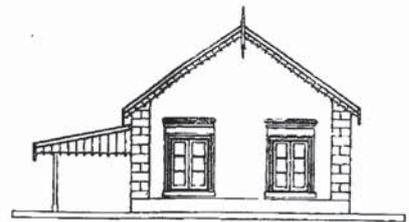
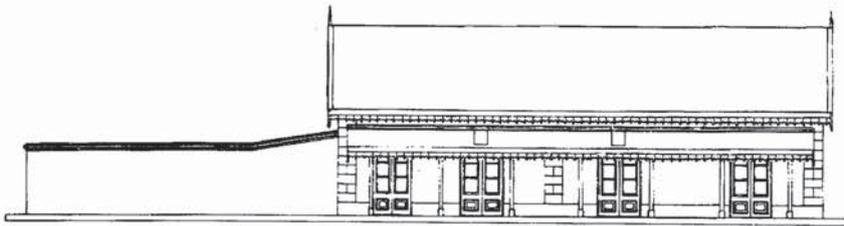
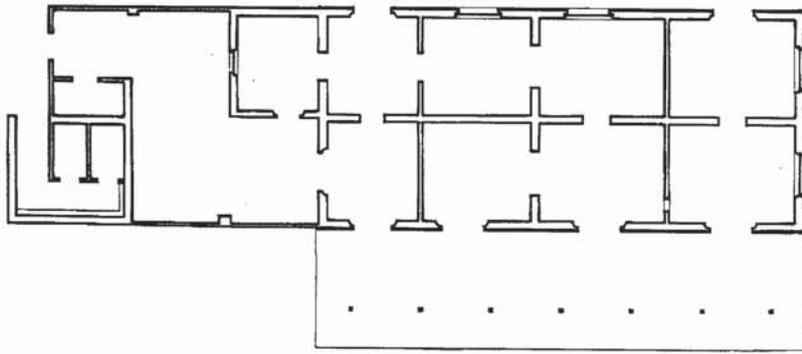




Galpón de Carga,
Resistencia (Pcia. Chaco)

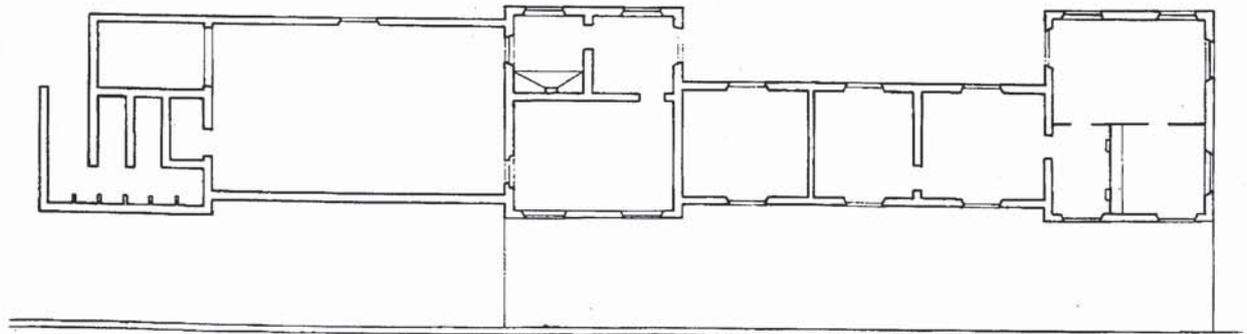
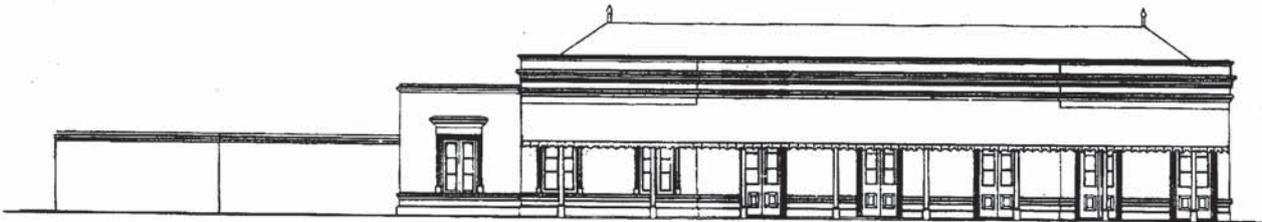
Estación en Rosario
(tecnología madera)

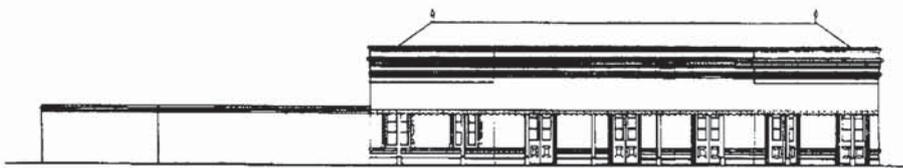
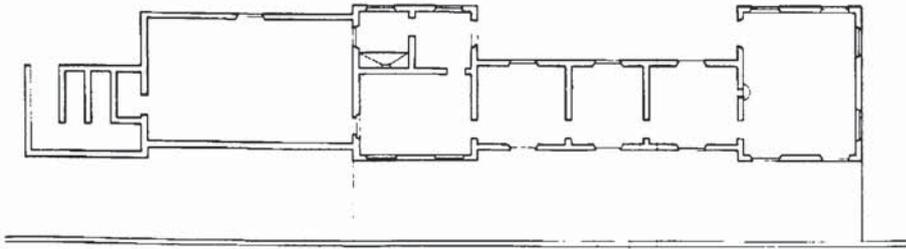




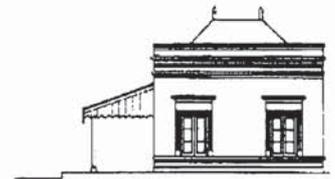
Estación Rafaela

Estación Esperanza

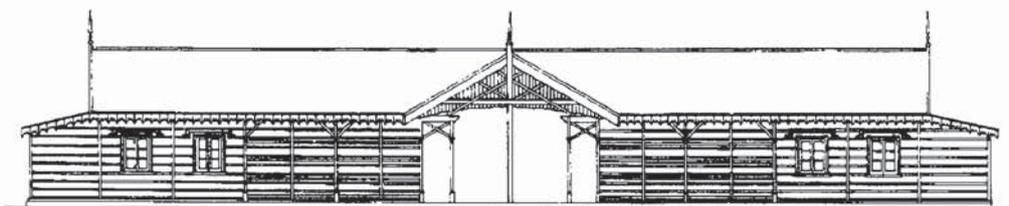


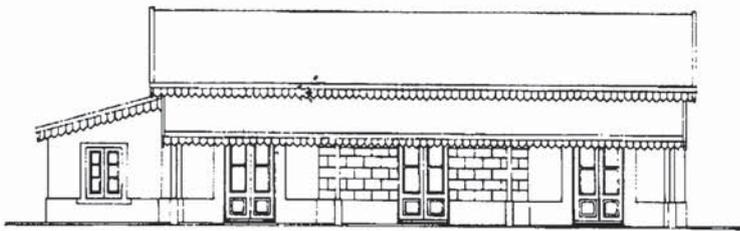
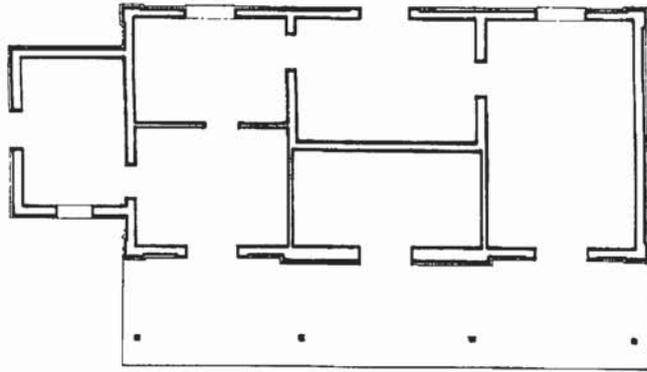


Estación San Justo

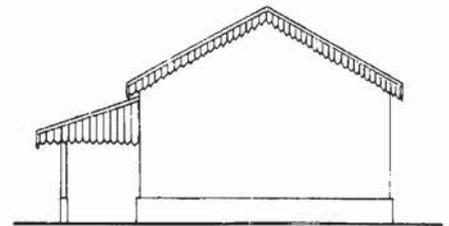


Estación Rincón
(tecnología madera)

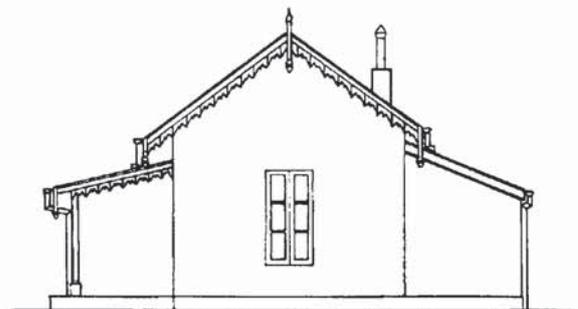
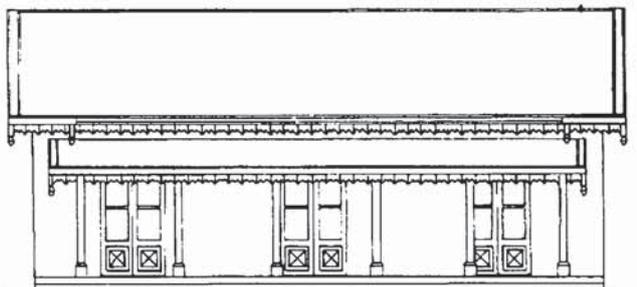
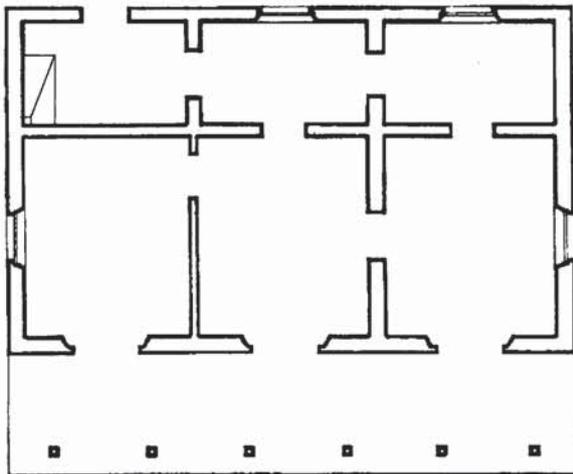


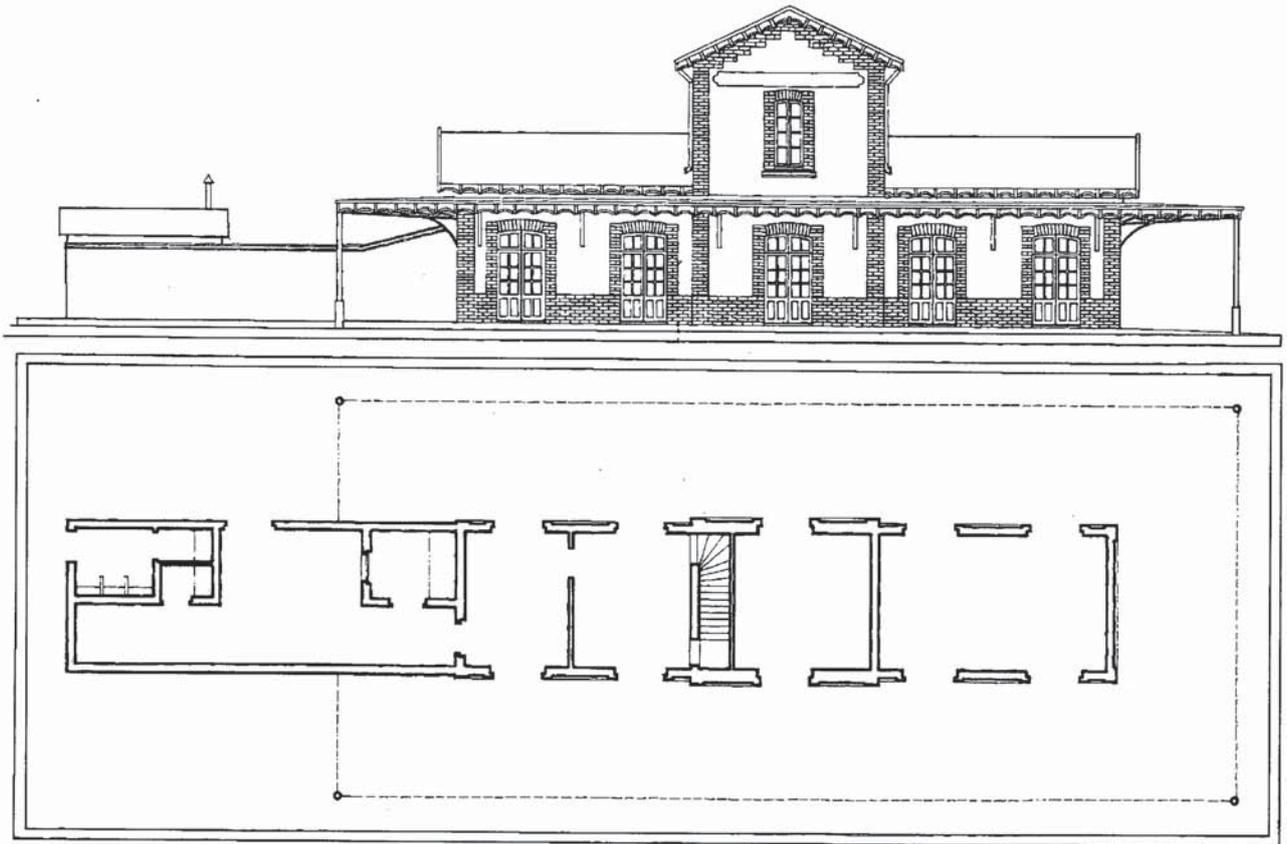


Estación Sorrento



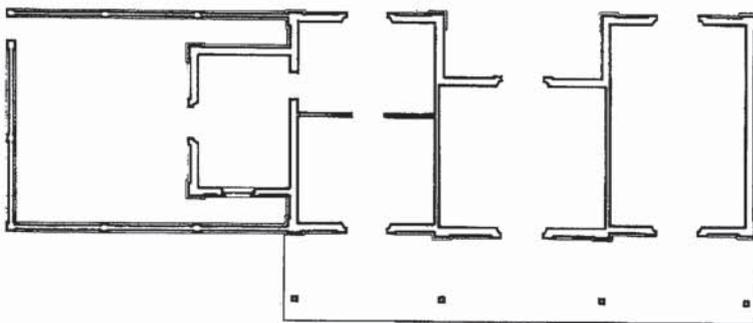
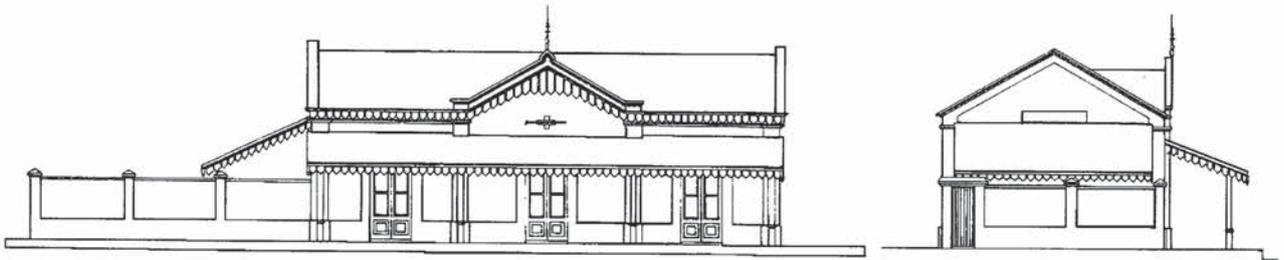
Estación Empalme San Carlos y otras

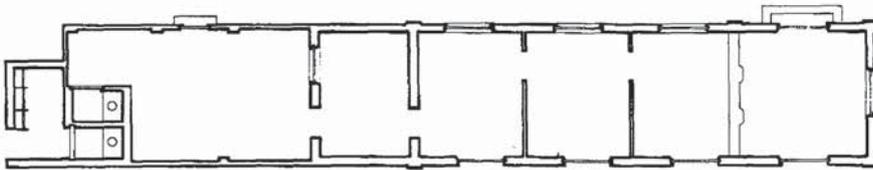
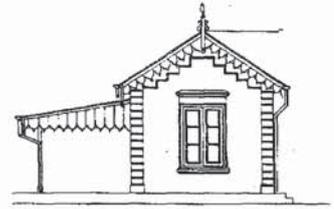
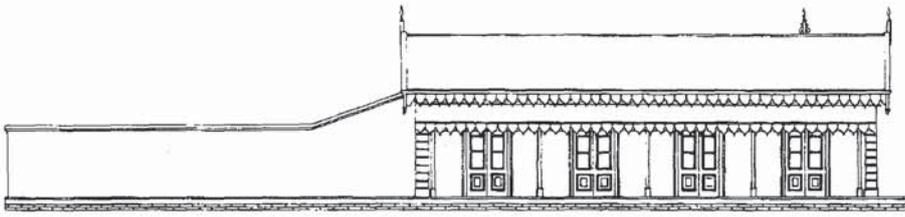




Estación Barranqueras

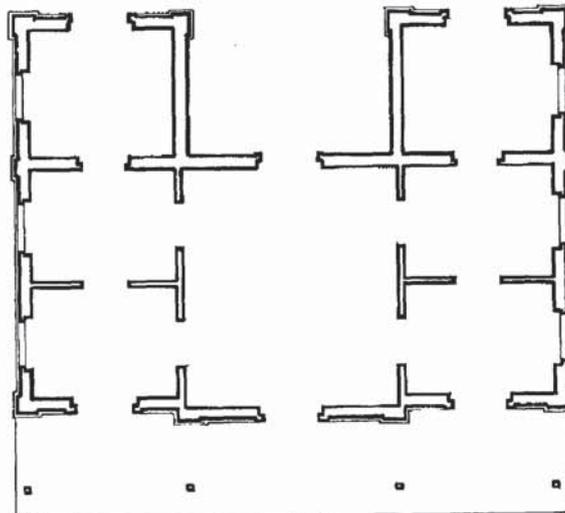
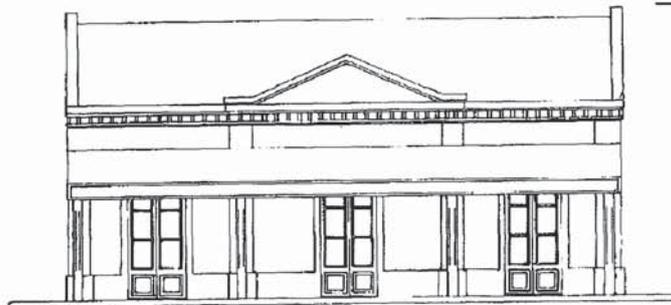
Estación Sauce Viejo y otras

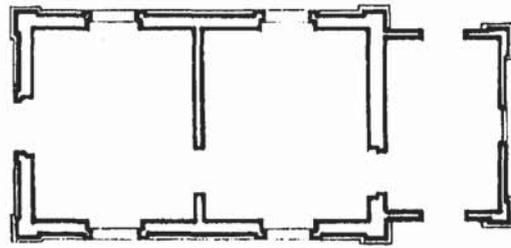
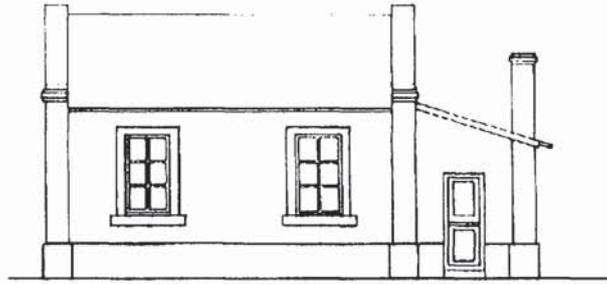
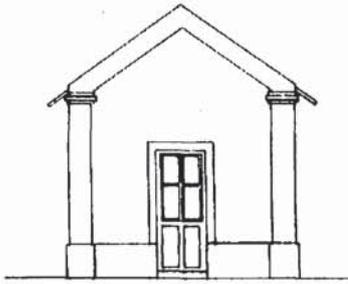




Estación Recreo y otras

Estación Santo Tomé





Cabina guardabarreras