

Conclusión:

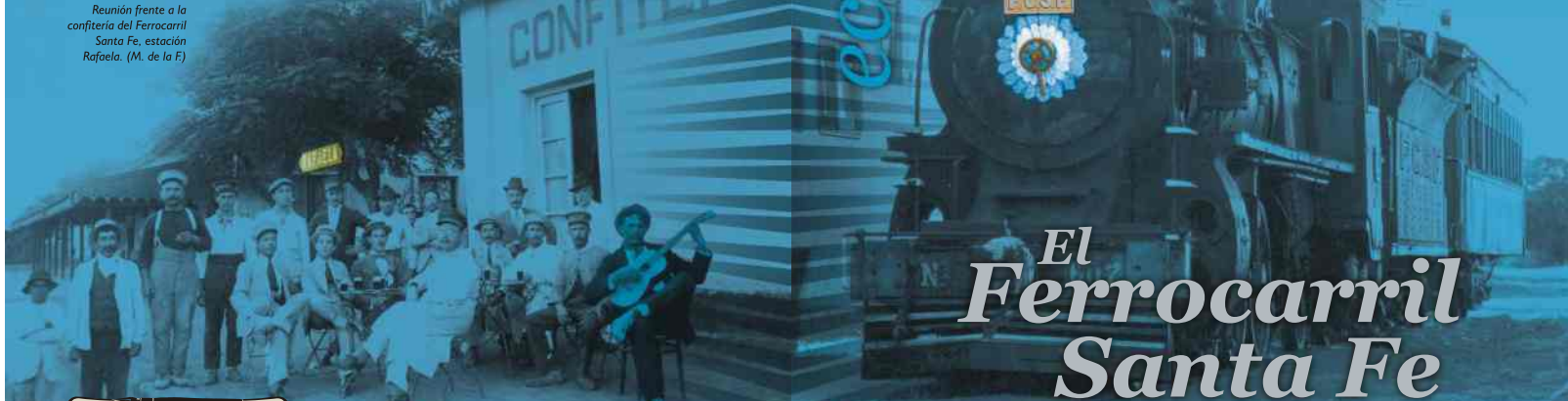
Para concluir, digamos que el papel que cumplió el Ferrocarril Provincial Santa Fe en Rafaela y en las colonias que pudieron hacer uso de este medio de transporte, hemos podido destacar dos grandes etapas:

La primera estaría encuadrada cronológicamente entre 1900 y 1910, en donde los mayores volúmenes de carga trasportados por Ferrocarril estaban representados por los cereales.

La segunda etapa abarcaría desde 1911 a 1914. Se pone fin al predominio de los cereales, y comienza a darse un gran auge de los ganados acarreados por el Ferrocarril. No obstante, estos no llegaron a representar el mayor tonelaje de cargas transportadas.

Debemos destacar que el Ferrocarril Provincial Santa Fe no sólo fue factor de progreso en Rafaela y colonias que prestaba su servicio, sino la base y único camino terrestre seguro, hasta que se finalizó la pavimentación de la ruta nacional Nº 70, que nos une con la capital provincial y el puerto de Santa Fe, siendo este último, el medio más importante para integrar la economía regional al mercado internacional.

Reunión frente a la confitería del Ferrocarril Santa Fe, estación Rafaela. (M. de la F)



El Ferrocarril Santa Fe

Rodolfo Gustavo Zenklusen
Profesor de Historia para el Nivel Medio.
(Instituto Superior del Profesorado Nº 2 "Joaquín Víctor González" de Rafaela).
Licenciado en Gestión de Instituciones Educativas (Universidad Católica de Santiago del Estero. Departamento Académico Rafaela). En trámite número de Registro.
Miembro del Centro de Estudios e Investigaciones históricas.

Fuentes y Bibliografía

- * Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Archivo del Senado. Diario de Sesiones.
- * Museo Nacional y Centro de Estudios Ferroviarios de la Capital Federal.
- * Cuccorese, Horacio Juan. *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires. Edición Macchi, 1969.
- * Emswiler, Oscar Luis. *Historia Económica de la Provincia de Santa Fe*. Rosario. Servicio de Publicaciones de la U.N.R., 1985.
- * Gallo, Ezequiel. *La Pampa Gringa*. Buenos Aires. Editorial Sudamericana, 1983.
- * Gallo, Ezequiel. *Ferrocarriles de Santa Fe 1891 - 1948*. Buenos Aires. Fundación Antorchas; 1992.
- * Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Vías de Comunicación. Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Años 1900 a 1914. Tomos IX a XXIII.

escribe:
Prof. Rodolfo Zenklusen

El presente trabajo de investigación pretende demostrar el papel que cumplió el Ferrocarril Santa Fe en Rafaela, siendo su marco temporal en el que circunscribimos la tarea, el comprendido entre los años 1900 y 1914 debido a que a partir del primer años que consideramos, la Dirección de Vías de Comunicación del Ministerio de Obras Públicas comenzó a confeccionar las estadías relativas a los ferrocarriles en exportación; la fecha de finalización se debe al comienzo de la Primera Guerra Mundial donde se detuvo la expansión del desarrollo de los cereales y aún se redujo. Este hecho era una consecuencia del destino de las tierras de pastoreo de la hacienda vacuina, cuando a la Argentina se le presentó la posibilidad de exportar carnes.



Arriba: obrero de playa. Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe (A.F.F.C.S.F.).

Convoy de rullizas cruzando el puente sobre la laguna Setubal, camino al Puerto de Colastiné, ca. 1903. (A.F.F.C.S.F.).

En el medio: Cuadrilla de obreros reparando un puente (A.F.F.C.S.F.).

Primer placa del Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe. Ilustra el comienzo de la construcción del puente sobre el río Salado, en la línea de Manuel Gálvez (hoy Nelson) a San Cristóbal, a mediados del año 1891.

El objeto de esta investigación es tratar de fundamentar las variables de los volúmenes de carga despachada en la Estación Ferroviaria de Rafaela.

- Nuestro trabajo consta de tres partes:
- 1). Se realiza un análisis del contexto nacional y provincial.
 - 2). Abordamos el origen y la forma en que fue pasando por las distintas etapas la Empresa del Ferrocarril Santa Fe.
 - 3). Examinamos las distintas cargas despachadas por el Ferrocarril Santa Fe, desde la Estación Rafaela.

Contexto Nacional y Provincial.

Durante la segunda mitad del siglo XIX (1850-1914), la economía internacional fue testigo de la emergencia de un grupo de países llamados a tener un papel preponderante en ese lapso histórico. Este grupo ocupó un lugar de privilegio en el intercambio comercial y atrajo hacia sus playas a una cantidad significativa de personas y de capitales

provenientes de otras regiones. Las naciones que lo compusieron fueron los Estados Unidos, Australia, Canadá, Nueva Zelanda, Argentina, Uruguay.

Estas nuevas sociedades se caracterizaban por una relación favorable entre recursos naturales y población. En otras palabras, tenían poca población con respecto a los recursos (minerales, cereales, lanas, carnes, etc.) que podían explotar económicamente. Fue la onda expansiva provocada por la revolución industrial la que al dilatar espectacularmente los mercados, creó una fuerte demanda para los productos originarios de las nuevas tierras. Ese mismo acontecimiento generó innovaciones en los medios de transporte, las que permitieron a estos países volcar sus frutos en mercados lejanos. El ferrocarril resultó ser uno de los símbolos máximos de esa revolución tecnológica que quebró la tiranía de la distancia, la cual mantenía a los países nuevos aislados de los cambios que ocurrían en el mundo.

La Argentina, parte integrante de ese núcleo de naciones, fue además, uno de sus miembros más destacados. Pero como todo proceso de cambio profundo, no repercutió por igual en todas las regiones del país. El núcleo central del despegue estuvo claramente radicado en el litoral pampeano (Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, La Plata).

Hacia 1870 Santa Fe era una de las provincias más atrasadas del territorio argentino. Sus vastas llanuras estaban escasamente pobladas y mal comunicadas.

En un informe de inspección de colonias de Wilcken se señala que la falta de transporte rápido y barato estaba deteniendo la expansión de las colonias hacia nuevas tierras y creando serios problemas a los agricultores radicados en las ya establecidas.

Debe señalarse, sin embargo, que ningún fe-

Montaje del puente sobre el río Salado, en el ramal de Manuel Gálvez (Nelson) a San Cristóbal. Agosto de 1891. (A.F.F.C.S.F.).
Abajo: Momento en el que se coloca un tramo del puente (A.F.F.C.S.F.).



El papel del Ferrocarril Santa Fe en Rafaela. (1900-1914)

El ferrocarril en Santa Fe se construyó antes de que existiese demanda por sus servicios.

El primer Ferrocarril provincial fue construido por la compañía británica Ferro Carril Central Argentino, que comenzó sus operaciones en 1866 con la línea que unió a las ciudades de Rosario y Córdoba. El mismo no se inició con el objeto de aprovechar la riqueza agrícola de la región, sino de intensificar el tráfico comercial que se estaba desarrollando entre Rosario y las provincias del interior.

El historiador Roberto Cortés Conde ofrece cifras que apuntan a indicar que las carretas de buyes tenían un recargo de \$ 90 por tonelada para el mismo trayecto, mientras que la tarifa por ferrocarril era de \$ 18. En cuanto al tiempo que demandaba un viaje en carretas de Rosario a Córdoba duraba entre 25 y 30 días, mientras que en diligencia se hacía en 4 días. Con el ferrocarril se podía hacer en 12 horas.

Construcción de la Estación de Rosario del F. C. Santa Fe, actualmente terminal de ómnibus (A.F.F.C.S.F.).





Empleados administrativos posando en una zorra a motor, probablemente construidas en los talleres de la empresa. ca. 1911. (A.F.F.C.S.F.)

Origen y evolución del Ferrocarril Santa Fe.

Durante la década de 1870 no se pudo concretar la construcción de un ferrocarril que se dirigiese hacia las colonias del centro santafesino. A pesar de ello, hubo preocupación por parte del gobierno provincial en la realización del mismo, quedando esto demostrado en los proyectos aprobados en 1867, para la construcción de un ferrocarril entre la Capital de la Provincia y Esperanza. Así también en las diversas notas dirigidas a las Cámaras Legislativas en 1873, 1874 y 1875, donde se solicitaban modificaciones al contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril a las colonias del Oeste; formación de una Sociedad Anónima para la explotación de un ferrocarril colonial y elevación de base para la realización y explotación.

Como se advierte y tal cual lo afirma la historiadora María Josefa Wilde, el Ferrocarril a las colonias se contrató en varias oportunidades, no prosperando por falta de capitales.

Además, los gobernadores santafesinos en sus mensajes al inaugurarse las sesiones ordinarias de las Cámaras Legislativas, manifestaban la necesidad de medios de transporte que acercasen los productos agropecuarios de las colonias al puerto.

Al empezar los años '80 se percibieron cambios que respondían a un programa de una élite que accedía al poder, dándose impulso a la colonización mediante la extensión de las redes ferroviarias.

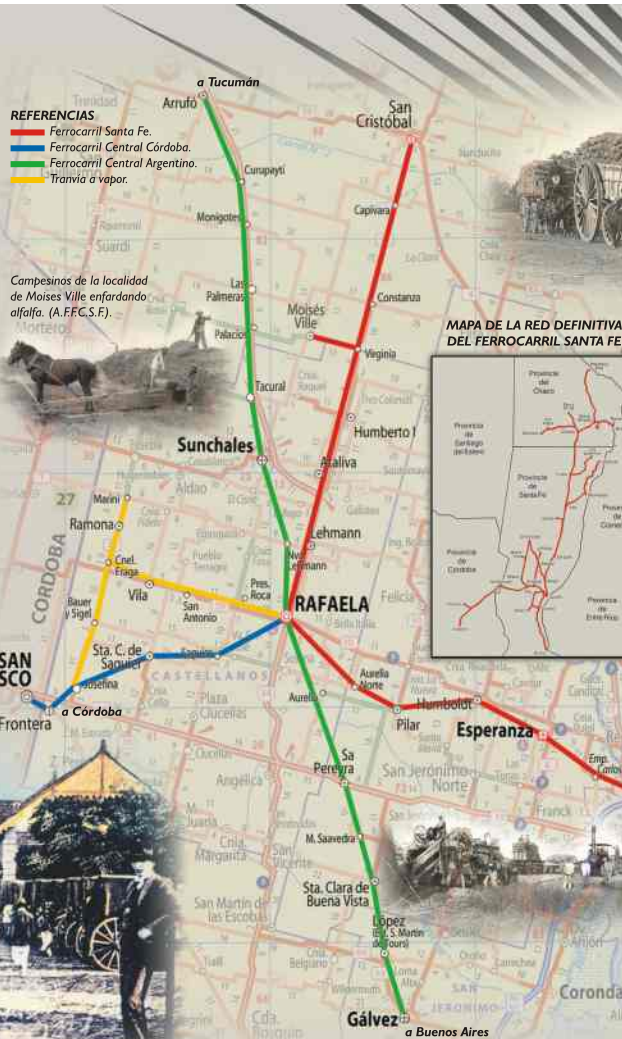
Finalmente, el 12 de enero de 1883, en virtud de la ley sancionada el 3 de noviembre de 1882 por la Legislatura de la Provincia de Santa Fe, se autorizó al Poder Ejecutivo a contratar con la firma John Meiggs & Son la construcción de una línea férrea de 100 kilómetros.

- REFERENCIAS
- Ferrocarril Santa Fe.
 - Ferrocarril Central Córdoba.
 - Ferrocarril Central Argentino.
 - Tranvía a vapor.

Campesinos de la localidad de Moises Ville enforcando alfalfa. (A.F.F.C.S.F.)



MAPA DE LA RED DEFINITIVA DEL FERROCARRIL SANTA FE



Se dio inicio a los trabajos en mayo de 1884, para quedar inaugurada la sección Santa Fe Esperanza, el primero de enero de 1885; poco tiempo después, a mediados de mes, se abrió al servicio público otra sección, de Esperanza a Humboldt; en febrero, hasta Pilar; en marzo llegó a Aurelia y Rafaela y el 1 de junio se concretaron los 100 km. A mediados de julio dieron comienzo las obras de prolongación del extremo de los 100 km., que concluía cerca del paraje Nanducita, pasando por las colonias de Ataliva y Humberto 1º.

En septiembre de 1888, la Legislatura autorizó al Gobernador la realización de un contrato de arrendamiento con la compañía francesa Fives Lille, el cual establecía el derecho de explotar el ferrocarril provincial durante cincuenta y cinco años.

La Empresa, luego de haber experimentado durante muchos años graves dificultades financieras, debido a los problemas económicos padecidos por la Provincia, que imposibilitaba percibir la garantía de intereses del Estado Provincial, decide la compra de los Ferrocarriles; esto se concretó el 10 de agosto de 1900, otorgándole a dicha compañía la propiedad de las líneas férreas en explotación.

Entre 1900 y 1914, la Nueva Compañía francesa de los ferrocarriles de Santa Fe cumplió con un ambicioso plan de expansión, construyéndose más de 800 km. de nuevas líneas.

La rentabilidad de la Empresa francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe estimuló a los financistas franceses a ampliar sus inversiones en este país.

Cosecha de maíz en San Justo. (A.F.F.C.S.F.)

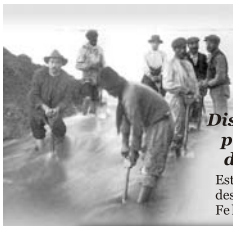


Carros cargados con cereales en la estación de trenes de Gálvez. ca. 1919. (A.F.F.C.S.F.)

Estación central del Ferrocarril de Santa Fe, conocida como La Francesa, ca. 1911. Fue una ampliación de la del Ferrocarril de Las Colonias, probablemente realizada entre 1890 y 1895. Alrededor de 1960 fue demolida y en su lugar se construyó la actual terminal de ómnibus de Santa Fe. (A.F.F.C.S.F.)

Estación Ferrocarril Central Córdoba de Rafaela. Calle Int. Giménez entre Eduardo Olber y Estrada. Archivo Histórico Municipal de Rafaela (A.H.M.R.).





Distintas cargas despachadas por el Ferrocarril Santa Fe desde la Estación Rafaela.

Esta localidad durante los años 1900-1914 despachó por el Ferrocarril Provincial Santa Fe las siguientes toneladas de productos:

PRODUCTOS	TONELADAS	% s/TOTAL de CARGAS
Cereales (Trigo, Lino, Maíz)	322.135	76 %
Productos Industriales (Harina, Azúcar, Vino, Alcohó)	38.681	9 %
Otros Productos Agrícolas (Afrecho, Pasto Seco, Alfalfa, Cueros, Lanas, Grasa, Sebo)	12.647	3 %
Materiales de Construcción (Maderas, Postes, Cal, Aserrín)	6.401	1 %
Mercaderías Generales (Leña, Carbón y demás artículos)	46.664	11 %

En este cuadro observamos un alto porcentaje de cereales transportados por el Ferrocarril Provincial desde Rafaela que al compararlo con las demás colonias (Esperanza, Humboldt, Pilar, Aurelia y Lehmann) fue sensiblemente superior, lo mismo ocurre con los productos industriales y materiales de construcción, no pasa así con los otros productos mencionados.

El hecho de que el principal producto que se transportó desde Rafaela hayan sido los cereales se debió a su superficie de 15.659 hectáreas y sobre todo por poseer un empalme al Ferrocarril como era el tranvía a vapor que se dirigía hacia el oeste pasando por Presidente Roca, Castellanos, Vila, Coronel Fraga, en esta última se dividía hacia el Norte hasta Marini y hacia el Sur, hasta Josefina. Además la existencia de un ramal del Ferrocarril Central Córdoba que salía de Ra-

faela, pasando por Saguier, Santa Clara de Saguier y Josefina.

Todas estas líneas férreas que vincularon a las colonias del oeste permitieron acercar los cereales y otros productos agrícolas a Rafaela para ser serbados y enviados gran parte de ellos con destino al puerto de Santa Fe.

El análisis de los datos suministrados por el Gran Anuario Comercial, Ganadero y Agrícola de la Pcia. de Santa fe de 1908 nos da a conocer los acopiadores que había en Rafaela: Cristóbal Bollinger, José Bellando, Luis Fanti, Enrique Gatti, Diego Oliver, Eduardo Oliver, Huni y Womser; esto demuestra la gran cantidad de granos que se movilizaba en este mercado.

Por otra parte, los productos manufacturados que despachó esta colonia se encontraban vinculados con el desarrollo de ciertas

industrias, como los Molinos Harineros de Antonio Mognaschi y el fundado en 1911 bajo la firma Bottaro, Remonda y Cía. que tenía una capacidad productiva de 200 bolsas por día. Muchas de esas industrias habían aparecido para responder a la expansión de la demanda producida por una población que iba en aumento, alcanzando en 1914 los nueve mil seiscientos ochenta y nueve habitantes.

El resto de los otros productos como lo eran el vino y el azúcar pudieron ser enviados a otras colonias vecinas por los almacenes de Ramos Generales como el de Bonazzola Luis y Cías., Ferrero y Martinetti, Ripamonti Faustino; Tettamanti Luis; V. De Sanctis; Gauchat César.

El tráfico de los otros productos agrícolas y frutos del país de esta localidad se encontra-



economía

ba repartido entre el afrecho por su estrecha dependencia con los dos molinos harineros mencionados, pastos secos y alfalfa por la posible vinculación con la estancia de Alfredo Miles y los acerados por las colonias vecinas; en cuanto al último rubro a tener en cuenta son los cueros, debido a la existencia de la Barraca de Luis Fanti.

Entre los materiales de construcción llevados por el Ferrocarril se encontraban. Cal, maderas durmientes, postes, rollos y aserrín, siendo factible que estos provinieran de la fábrica de Cal de Carlos Mognaschi y de los aserraderos de Luis Fanti y Wulff Otto y Cía.

En lo que respecta a las Mercaderías Generales, existía la posibilidad de que dentro de lo que denomina demás artículos figuraban: los licores procedentes de las cinco licorerías locales; carruajes de las seis fábricas; muebles y derivados de las cinco carpinterías y otros productos, como jabón, de la fábrica de Cristóbal Bollinger; balanzas de Luis Mazzuchelli; sodas de Antonio Micheli; embutidos de Carlos Pagani; cervezas de la Cervecería Quilmes; mármoles de la marmolería de Carlos Vasalli; ruedas de José Fontanetto.

Personal de la Estación Rafaela del Ferrocarril Santa Fe. Museo de la Fotografía (M. de la F)

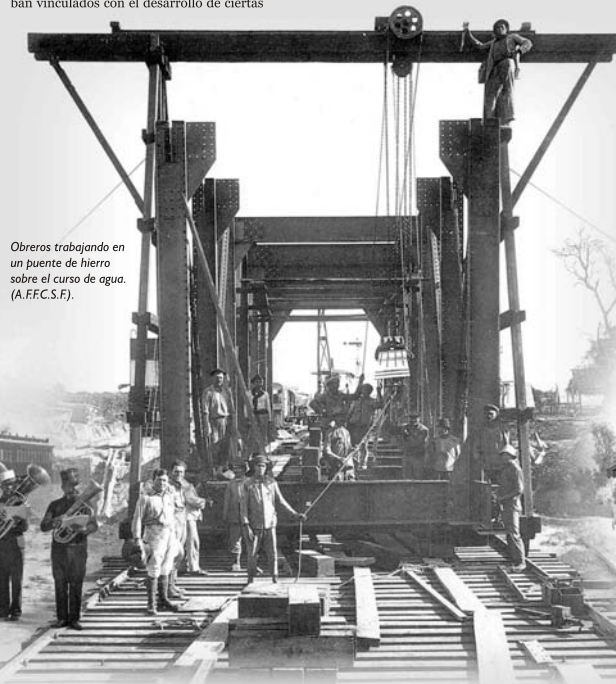
Galpón central de locomotoras, en la ciudad de Santa Fe, ca. 1911. (A.F.F.C.S.F.)



Tapa de folleto con diseño gráfico de la época. (A.F.F.C.S.F.)

Ariba: Corte de un terraplén para aliviar la presión del agua, ca. 1915. (A.F.F.C.S.F.)

Abajo: Tren descarrilado. La Banda de música y los personajes bien trajeados indican que se trató de un viaje inaugural, ca. 1897. (A.F.F.C.S.F.)



Obreros trabajando en un puente de hierro sobre el curso de agua. (A.F.F.C.S.F.)

