

El contralor del Estado en la transformación argentina

TIERRAS, FERROCARRILES Y OBRAS PÚBLICAS EN SANTA FE, 1880-1912

MIGUEL A. DE MARCO (H)

EL DESCONTROL EN LA ENAJENACIÓN DE TIERRAS FISCALES

El auge económico de la Argentina en la década del 80 apresuró la enajenación de tierras fiscales: inversores extranjeros e intereses especulativos adquirieron enormes extensiones de tierra recientemente conquistada a los indios, incluido el chaco santafesino. Hacia fines de ese siglo las autoridades nacionales y provinciales ya habían perdido las condiciones de formular políticas de tierras adecuadas a las necesidades del inmigrante y pequeño agricultor, principalmente por dos razones: los gobiernos ya no poseían tierras en las zonas agrícolas, y la rápida valorización de la pampa como región productiva cerró la compra de propiedades rurales a quienes no estuvieran a la altura de los precios fijados por los terratenientes. De esta manera fueron los inversionistas de las ciudades, la elite dirigente de Santa Fe y Rosario, los únicos posibilitados de comprar subdivisiones de latifundios, para luego arrendarlas a pequeños productores inmigrantes y formar colonias¹.

Por otro lado el crecimiento institucional de la administración en tiempos del galvismo y la necesidad de cumplir con el pago de intereses de empréstitos adquiridos y la realización de obras públicas obligaron al gobierno provincial a desprenderse indiscriminadamente de grandes extensiones de tierras, sin fijar condiciones para su explotación y poblamiento².

Desde el gobierno no se alteró esta situación que beneficiaba, en general, al esquema de desarrollo productivo de la Argentina y, en particular, a muchos de sus hombres. En 1876 se sancionó la primera legislación de tierras nacionales, que tuvo vigencia durante todo el período conservador, y se creó la Oficina de Tierras y Colonias, con la finalidad de facilitar los proyectos de colonización y solicitar de las provincias la cesión de tierras a la nación para su posterior colonización³. Por su parte, la legislatura de la provincia de Buenos Aires dictó su ley general de tierras públicas, dos años más tarde, y la de Santa

¹ JAMES R. SCOBIE, *Revolución en las pampas, historia social del trigo argentino, 1860-1910*, Buenos Aires, Solar/Hachette, Buenos Aires, 1968, p. 152.

² EZEQUIEL GALLO (H), *Santa Fe en la segunda mitad del siglo XIX*. Transformaciones en su estructura regional, *op. cit.*, p. 144.

³ JAMES SCOBIE, *op. cit.*, p. 153.

Fe recién en 1884.

Las investigaciones efectuadas por el profesor Oscar L. Ensínck al respecto demuestran que el gobierno de nuestra provincia repartió con exceso la tierra pública, desprendiéndose en condiciones deficientes u onerosas de grandes extensiones de territorio, influyendo en esta situación la siempre angustiosa condición del erario⁴.

La evolución del Departamento Topográfico de Santa Fe demuestra el grado de atención del Estado frente a esta delicada cuestión. En 1883, el vicegobernador Pujato definió a la mencionada repartición como “deficiente”, a pesar de la laboriosidad de sus hombres. Esta oficina debía ocuparse de los informes que le solicitaba el gobierno, las municipalidades o tribunales de justicia sobre asuntos de tierras, la toma de razón de los títulos de propiedades, la inspección de puentes y caminos, la confección de un plano gráfico de la provincia, entre otras funciones. El local de la oficina, reducido e incómodo, estaba lejos de llenar las necesidades de una repartición en continuo crecimiento. En 1869, los empleados del Departamento Topográfico eran cinco: un presidente, dos ingenieros, un secretario y un portero⁵. Catorce años después, en 1883, lapso en el cual la provincia había dado saltos hacia adelante en su estructura productiva y demográfica, el Departamento estaba integrado por apenas cinco empleados más⁶. Al año siguiente, el gobernador Zavalla reiteró conceptos de Pujato: “El Departamento no llena satisfactoriamente los fines de su creación. Su organización es mala y carece de personal científico necesario para la ejecución de trabajos que ya son indispensables”. Tan categórica y elocuente definición explica el porqué, hasta ese entonces, no se había podido efectuar un “plano catastral”, que era de extrema necesidad para una provincia en pleno proceso de crecimiento demográfico y económico. El Departamento tuvo una función pasiva, a la espera de la buena voluntad de aquellos particulares que, haciendo sus mensuras por requerimiento judiciales o administrativos, “quisieran” comunicarlás a la repartición.

El canónigo Zavalla también reconoció que la necesidad del catastro era cada día mayor por el incremento de la propiedad raíz y la subdivisión que en ella se operaba diariamente. Las evaluaciones del impuesto de Contribución Directa, efectuadas sin tener por base un catastro, afectaban su regularización, proporcionalidad y buena percepción⁷. El gobierno provincial no disponía de un conocimiento real de la subdivisión de la tierra operada en su territorio.

Además Santa Fe, en 1884, aún se encontraba delimitando sus fronteras

⁴ OSCAR LUIS ENSÍNCK, *Historia de la inmigración y la colonización en la provincia de Santa Fe*, Buenos Aires, editado por Fecic, 1979, p. 282.

⁵ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, tomo correspondiente al año 1869, p. 33.

⁶ *Ibidem*, t. XII, p. 26.

con las provincias de Córdoba y Buenos Aires, estableciendo los mojones; mientras que con la de Santiago del Estero ni siquiera se había avanzado en un acuerdo limítrofe. Lo mismo ocurría en la frontera norte, confiándose en que el Gobierno Nacional reconocería la jurisdicción establecida por el acta de fundación de la ciudad de Garay.

Al momento de asumir Gálvez la gobernación, las dificultades provenientes de la escasez de tierra pública eran notorias; el Departamento Topográfico tenía una organización muy rudimentaria, y no se había consolidado la seguridad en las fronteras internas.

LA LEY DE TIERRAS DE 1884 Y LA LABOR DE LA OFICINA GALVISTA

En el último año de gobierno de Zavalla, en el cual participó Gálvez como ministro, se crearon dentro del Departamento Topográfico las secciones geodésica, catastro y obras públicas. También comenzó la aplicación de la Ley de Tierras, sancionada el 28 de octubre de 1884; por eso, al llegar el galvismo al poder, hacía sólo un año que estaba en vigencia esta fundamental, pero tardía, “ley de ventas de tierras públicas”, para poner fin al descontrol anterior. El Poder Ejecutivo quedó autorizado para vender las tierras públicas dentro del marco de la misma ley, con la condición de que no se tratara de lotes mayores de tres leguas de superficie, y que se destinaran a poblar el territorio en un término menor de un año, entendiéndose por “poblamiento” la introducción de un capital de 3 mil pesos nacionales por legua cuadrada, consistente en cercos, casas, haciendas y plantíos. La venta llevaba implícita la carga para el adquirente de posibilitar el paso de vías férreas y caminos públicos.

Se estableció que la compra de todo terreno fiscal debía ser por “denuncia escrita”, estuviesen o no poseídos por terceros, resolviendo en este caso el Tribunal Superior de Justicia. Con estas disposiciones el Estado, “que no sabía acerca de qué tierras disponía”, procuró recaudar sin ninguna erogación porque el denunciante corrió con todos los gastos de la denuncia, más allá de que la operación se concretara. El Departamento Topográfico debía verificar en sus archivos los antecedentes de la tierra denunciada y luego pasar un informe al Fiscal de Estado, quien en definitiva era el encargado de responder acerca de la viabilidad de la venta. Por último, el Ejecutivo, con su firma, confirmaba la enajenación. Recién en 1888, se agregó la cláusula especificando que a esta resolución definitiva debía hacérsela en papel sellado, lo que brindaba un mayor respaldo jurídico, a la vez que significó una nueva fuente de ingresos rentísticos. Una vez autorizado el trámite, el Departamento Topográfico en-

⁷ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Manuel María Zavalla a las Cámaras Legislativas, op. cit., p. 166.*

traba nuevamente en acción para delimitar la propiedad vendida y por último procedía al remate de la tierra denunciada “en subasta pública”, al mejor postor, teniendo preferencia el denunciante. Por esta ley, también quedaron derogadas las leyes que autorizaban al gobernador para donar tierras públicas en remuneración de servicios militares prestados a la provincia⁸. Los capítulos octavo, noveno y décimo fueron de vital importancia para la multiplicación de colonias en el período galvista porque se establecía la fundación de colonias en tierras fiscales, la relación con colonos particulares y la denuncia de tierras para colonos⁹.

Tan trascendente ley para el futuro de Santa Fe comenzó a implementarse en forma simultánea con la llegada de Gálvez al poder, al ser éste el primer mandatario provincial que dispuso una imagen gráfica actualizada de la realidad que le tocaba administrar, gracias a la impresión del plano gráfico de la provincia, elaborado por el Departamento Topográfico. Ante la legislatura reconoció que aún había “mucho tierra fiscal que no era posible reconocer con certeza”, y argumentó que las dificultades provenían de la utilización, durante décadas, de distintos tipos de medidas de varas. Además sostuvo que la Ley de Tierras sería incompleta mientras no se llevara a cabo “la gran obra de catastro”, que era la ambición de su gobierno, “como una necesidad palpitante”, que también redundaría en la conformación de una completa estructura rentística territorial¹⁰. Sin embargo, más allá de los reiterados reclamos a la legislatura, no destinó fondos para su concreción.

El Departamento Topográfico no incrementó su personal y recursos, en tiempos que la provincia experimentaba un salto demográfico nunca antes visto, en la etapa más vertiginosa de la colonización e inmigración. Pero Gálvez logró que la legislatura aprobara el 4 de diciembre de 1889 una ley que tendía a modificar radicalmente la repartición, en busca de su modernización y profesionalización. Ella creó el Departamento de Ingenieros Civiles de la provincia, integrado por un director general, acompañado por dos vocales, tres agrimensores, un arquitecto, dos ayudantes, un secretario, un archivero, tres escribientes y un portero. Es decir, cinco empleados más que cuatro años antes. Sólo quince hombres, de los cuales cuatro eran profesionales, serían en adelante los responsables de esta compleja área. El Departamento Topográfico se refundiría en el de Ingenieros¹¹.

En ese entonces estalló la gran crisis financiera, y la nueva repartición

⁸ *Leyes de venta de tierras públicas, de colonización y recompensas por servicios militares y sobre forma de pago de indemnizaciones*, Imprenta y encuadernación de Nueva Época, Santa Fe, 1897.

⁹ *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones*, op. cit., p. 445.

¹⁰ *Historia de las Instituciones, Mensaje del Gobernador José Gálvez a las Cámaras Legislativas en 1886*, op. cit., p. 206.

no pudo organizarse. El gobernador Cafferata tuvo que decretar que el Departamento Topográfico continuara mientras tanto en funcionamiento, organizándolo provisoriamente con las mesas de geodesia, catastro, archivo, y de entradas, con diez empleados en total. En el temporal de la crisis económica, el funcionario prometió que “cuando el estado del Erario público mejorara y el movimiento de la propiedad tomara otras proporciones más lisonjeras, constituiría una oficina técnica”¹².

El trabajo del departamento en 1890 fue abrumador, no sólo por la cantidad de colonias fundadas, sino también porque muchos pobladores de colonias y pueblos fundados con anterioridad a la Ley de Tierras se presentaron al gobierno para obtener la escrituración de los lotes respectivos. El Departamento Topográfico fue puesto en un verdadero apuro y quedó demostrado que a pesar de la laboriosidad de su personal no disponía de la estructura necesaria como para atender los requerimientos de una provincia como Santa Fe. Bastante esfuerzo le había implicado hacer registros catastrales de San José de la Esquina, Rincón, Cayastacito, Cayastá, Santa Rosa, La Brava, Helvecia, San Javier y Reconquista. También se efectuó el registro gráfico de la isla y terrenos anegadizos. El archivo de las islas del río Paraná fue ordenado, y se contabilizaron 1.841 duplicados de mensura y 106 planos. Según Cafferata, la próxima preocupación de esta oficina debía ser la actualización del mapa territorial debido a que había quedado desactualizado por la velocidad de la subdivisión territorial en los últimos cuatro años¹³.

En 1891 la legislatura aprobó las instrucciones a seguir para los profesionales agrimensores de la provincia en su relación con el Estado.

Para el presupuesto de 1892 se incluyó la instalación del Departamento de Ingenieros, Inspección de Ferrocarriles, Obras Públicas y Geodesia, que a pesar de tener mayores responsabilidades por ampliar su área de acción, redujo su personal a once personas¹⁴. Complejos aspectos como la colonización, compra y venta de terrenos, la vigilancia del servicio de ferrocarriles, la realización y el contralor de obras públicas, dependían de una o dos personas, integrantes de las secciones de esa repartición.

El descontrol por parte del Estado del movimiento de tierras era más notorio por el carácter receptivo de esta oficina, que se limitaba a confiar en que el interesado se acercara a ella. Muchas transacciones de propiedades y terrenos, emprendidas entre particulares y entre particulares y hombres del gobierno, se

¹¹ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XVII, *op. cit.*, p. 135.

¹² *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Cafferata a las Cámaras Legislativas*, *op. cit.*, p. 294.

¹³ *Ibidem*, Mensaje de 1891, *op. cit.*, p. 316.

¹⁴ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XIX, *op. cit.*, p. 213.

efectuaron con completa prescindencia de la misma. Este vacío permitió que especuladores y corruptos obraran sin obstáculo para realizar “negociados” con propiedades fiscales que ni el Estado mismo sabía que tenía.

LA POLÍTICA Y LOS SUPUESTOS NEGOCIADOS EN LA VENTA DE TIERRA

En tiempos de conmoción e intransigencia política, la oposición denunció habitualmente “grandes negociados de tierra”, implicando en ellos a los hombres del oficialismo y a sus allegados. La prensa opositora local y nacional calificó al galvismo como “ladrones” de una “comandita oficial” que se enriquecía a expensas de las tierras públicas, severa acusación que no fue presentada ante la justicia.

El estallido de la crisis del 90 y el movimiento moralizador de la opinión pública que le siguió dieron por tierra con el contrato que la provincia quería celebrar con Tistán Malbrán y Paulino Llambi Campbell, en cumplimiento de una ley sancionada el 4 de diciembre de 1889 por la cual se autorizaba al gobierno para comprar 210 leguas de tierras a los empresarios mencionados, por diez millones de pesos oro, cuando las mismas valían dos millones (según estimaciones de la prensa), con la intención de estimular la colonización de los departamentos del norte y fundar cuarenta colonias más¹⁵.

En los hechos, el Departamento Topográfico era una oficina maleable a la voluntad del gobierno, de la que dependía administrativa y salarialmente. A medida que se acentuó la pendiente que condujo a las revoluciones de 1893, la oposición incrementó sus denuncias de negociados de tierra que tenían como beneficiarios a los grandes empresarios allegados al galvismo, como Canals, Casado, Llambi Campbell y Malbrán, a quienes el gobierno pretendía compensar sus inversiones de capital con ventas de tierra a menor precio.

El caso más esgrimido por la oposición fue el proceder del oficialismo con el último de los nombrados (ex legislador cordobés, vicegobernador de Juárez Celman en esa provincia, y miembro fundador de la polémica camarilla del “panal” que rodeó a aquel mandatario, y lo acompañó en su ascenso a la Casa Rosada), quien durante el gobierno de Gálvez obtuvo del Congreso de la Nación la concesión para la construcción del puerto de Colastiné cercano a la ciudad de Santa Fe. Al querer Malbrán adquirir los terrenos fiscales necesarios para dicha obra, sugirió al gobernador que se obviara la compra por subasta pública, por no pagar un precio que le imposibilitara construir el puerto. El gobernador pidió permiso a la legislatura para obtener “una excepción a la

¹⁵ *La Capital*, 16 de mayo de 1890.

¹⁶ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, correspondiente a 1894,

Ley de Tierras de 1884”, que fue concedida argumentándose que se trataba de una obra de utilidad pública. De esa manera se vendió la tierra a Malbrán a un precio muy bajo y sin subasta. Este proceder, que implicó la violación de una ley que no establecía excepciones, se ajustó al pragmatismo de aquellos hombres y a los compromisos del jefe del partido con uno de sus principales contribuyentes partidarios.

Además, la construcción del puerto de Colastiné era una necesidad imperiosa que depararía múltiples beneficios para el centro y norte de la provincia, y la concesión efectuada a Malbrán fue vista por el oficialismo como una razón de causa mayor. Gálvez, sin embargo, decidió venderle a Malbrán dichos terrenos a un 20% más de lo que le había ofrecido el empresario, que era una cantidad acorde a terrenos que eran inundables. El puerto, como consecuencia de la crisis económica, no se hizo y Malbrán se quedó con esos terrenos bajo el agua, que arrendó a pequeños propietarios. Estos hechos bastaron para que la prensa opositora, durante los años de la gobernación de Cafferata, mostraran al empresario como el “emperador” de grandes extensiones de tierras fiscales, aunque legalmente el empresario sólo dispuso en Santa Fe, a su nombre, de estos terrenos de Colastiné¹⁶.

Apenas derrocado el gobernador Cafferata por la revolución radical de julio, las nuevas autoridades alemlistas investigaron la enajenación de tierras públicas para reafirmar la intencionalidad política de “reparar” vicios del régimen. El gobernador Mariano Candiotti nombró una comisión para examinar, juntamente con el Departamento de Ingenieros, la venta de tierras fiscales efectuada en los últimos ocho años, ya que creían que se había violado de forma y de fondo la Ley de Tierras de 1884. El mensaje que se quiso transmitir con esta medida fue que “se había terminado la impunidad de la venta de tierras”. En el poco tiempo se pudo comprobar que existían grandes descuidos por parte de los escribanos de gobiernos, quienes habían expedido muchas escrituras sin la firma del gobernador, la del ministro o la de testigos. Esta grave negligencia administrativa abrió un amplio campo de sospecha sobre la intencionalidad de esos “descuidos”.

LOS TERRATENIENTES QUE CONTROLABAN SANTA FE EN LA DÉCADA DEL 80

La investigación encargada por el gobierno radical comprobó que los ex gobernadores Gálvez y Cafferata, el ex vicegobernador Gollán, y los ex ministros Carrasco, Leiva, García Gonzales y Manuel Gálvez no habían comprado

op. cit., p. 27.

¹⁷ *Ibidem*, p. 29.

“una vara” de tierra desde 1886 hasta ese entonces¹⁷. En tanto que en ese período, oficialistas y opositores, galvistas, liberales y radicales habían accedido a tierras, luego de subasta pública, según lo acordaba la ley de 1884: el senador galvista Arteaga, el líder de la Unión Provincial, Iturraspe, los dirigentes radicales de la Unión Cívica Radical de Santa Fe, Rodríguez Galisteo y Cervera.

La oposición política predicaba en la prensa la incompatibilidad de la militancia política con la posesión de tierras. Sin embargo, ¿qué dirigente político santafesino no disponía de propiedades rurales para 1893? El tan cuestionado Malbrán era socio en la compra de grandes extensiones de campos en los límites entre Santa Fe y Santiago del Estero, en la Compañía Colonizadora del Salado, con políticos de trascendencia nacional, integrantes de la oposición, como Mariano Demaría, José María Rosa y Aristóbulo del Valle. Luego de la demarcación de límites con Santiago del Estero, esas tierras pasaron a ser de Santa Fe¹⁸.

En el mapa efectuado por Gabriel Carrasco, como consecuencia de los viajes que realizó para levantar el censo provincial de 1887, se puede observar la persistencia de grandes extensiones de tierras en manos de un grupo reducido de personas, a pesar del proceso de subdivisión de los últimos años.

Los grandes propietarios en la región comprendida desde la línea del Ferrocarril Central Argentino hacia la frontera con Buenos Aires en el sur eran: Carlos Casado, Eduardo Casey, J. J. Murphy, la familia Armstrong¹⁹, Pedro Lino Funes (líder del grupo “modernista”, que a través de su periódico se asoció a la prédica opositora para acelerar la caída del gobernador Cafferata), Prudencio Arnold (anciano venerable del partido radical y la Unión Provincial) y Miguel Parfait (hombre del oficialismo rosarino).

En la región comprendida desde la línea del Ferrocarril Central Argentino hasta una línea imaginaria trazada por nosotros a la altura de la ciudad de Santa Fe, los grandes terratenientes eran: Zenón Pereyra (líder de la Unión Cívica Nacional y la Unión Provincial), Manuel Marull (dirigente de la Sociedad Unión de Contribuyentes de Rosario, de filiación mitrista y opositora al oficialismo), Bernardo de Irigoyen (líder del radicalismo nacional), Bartolomé Mitre (líder máximo del grupo acuerdista), José Gálvez (senador nacional y máximo dirigente del oficialismo santafesino), Manuel Cervera (del comité

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ El fundador de esa familia fue Tomás Armstrong, primer director del Ferrocarril Central Argentino, quien invirtió toda su fortuna en tierras, llegando a ser a fines del siglo XIX una de las fortunas más colosales de la República. Tenía 400 leguas en otras provincias y 108 en el corazón productivo de Santa Fe, fundando las colonias Santa Isabel, San Justo, La Pampa, Pellegrini, Carmen y Tomás. En todas ellas se encontraban bajo el arado 112.500 hectáreas. *La Razón*, 14 de junio de 1892.

²⁰ AMHPRJM–BIBLIOTECA AUGUSTO FERNÁNDEZ DÍAZ, *Mapa de la Provincia de Santa Fe en 1888*, elaborado por Gabriel Carrasco.

central del partido radical y miembro del gobierno revolucionario de los 21 días), Agustín de Iriondo (dirigente del tradicional Club del Pueblo iriondista), Juan B. Iturraspe (líder del liberalismo santafesino no oficialista y de la Unión Provincial), Mariano Comas (veterano político y presidente del Senado, como jefe de la bancada galvista) y Jerónimo Cello (dirigente irigoyenista, iriondista y luego radical, abogado de Malbrán y miembro de la Junta Central del radicalismo capitalino).

La región que comprendía los departamentos Garay, San Justo y parte de La Capital estaba caracterizada por una “atomización” de propiedades de una dimensión más reducida que la anteriormente citada, pero constituían igualmente millares de hectáreas por unidad, pertenecientes en casi su totalidad a la clase dirigente de la ciudad de Santa Fe: Domingo Cullen, José B. Iturraspe, José María Zavalla, L. Lassaga, sucesores de Joaquín María Cullen, Agustín de Iriondo, José Busaniche, Marcial Candioti, Josefa Candioti, Romualdo Gallegos, Nicasio Oroño, Luciano Leiva y la testamentaria de Mariano Cabal.

En la región comprendida al norte del departamento San Justo hasta la del departamento Reconquista, los grandes propietarios eran: Julián y Mariano Olasso, Marcelino Escalada y Benito Ramayón, F. Denis, testamentaria de Iriondo, Elena de Cullen, Tomás Cullen (quien representando al partido radical y al mitrismo, fue abogado y rector de la Universidad durante el gobierno revolucionario de los 21 días), S. Puig, José Iturraspe, José María Zavalla, hermanos Crespo (dirigentes de la Unión Cívica Nacional y la Unión Provincial), Saralegui, Berg y Herzog, Murrieta y Ca., Agustín de Iriondo, Manuel María Zavalla, Gregorio Torres (hombre de íntima confianza del general Roca y operador político del Partido Autonomista Nacional en la Capital Federal), Luciano Leiva y el Banco Provincial de Santa Fe.

En el territorio que sería dos años más tarde parte del departamento General Obligado, ni siquiera se habían establecido aún terratenientes y las colonias estaban recostadas contra el río; en tanto que las tierras que luego serían comprendidas por los departamentos Castellanos y San Cristóbal estaban en mano de grandes terratenientes como: P. Palacios, López y Arias, Casado, J. Arrufo, A. Agrelo, L. Terrosa (iriondista), sucesores de Damaso Centeno, O. Napp, Agustín Cabal (cuyos hijos militaran en el leivismo, apoyando incondicionalmente la gestión de Leiva, a cambio de una senaduría nacional), Mariano Cabal y Cía. y la Compañía de Tierras de Santa Fe²⁰. Es decir, en 1888, éstos eran los sesenta grandes propietarios, dueños de Santa Fe, que como vimos dirigían los partidos políticos provinciales, excepto el radicalismo intransigente de Rosario.

Por esto, no debe extrañar que las medidas tendientes a investigar las ventas de tierras fiscales partieran del gobierno provisorio, con mayoría rosarina. El radicalismo quería detectar posibles “robos” y evidenciar el desquicio,

abandono y falta de administración, “cuando ni siquiera se llegaba a poner las firmas esenciales en las escrituraciones al enajenar la tierra del Estado”²¹. El interventor nacional, Baldomero Llerena, con su ministro de Hacienda, Raimundo Wilmarth, continuó estas investigaciones, sin poder comprobar los aludidos negociados, y resultó que la mayor parte de compradores de tierra santafesina eran miembros de la oposición, en especial de la zona norte.

Cabe señalar que la ausencia de una nueva Ley de Tierras –que de forma completa regulara el traspaso de propiedades fiscales a manos particulares– también se hizo sentir en toda la república. A dos décadas de sancionarse la Ley Nacional de Tierras la falta de contralor en la enajenación de las propiedades fiscales seguía siendo un problema nacional²². Santa Fe aventajaba a la mayoría de las provincias del interior, gracias a la sanción de la ley de 1884 y disposiciones posteriores sobre legislación de venta de tierras.

Cantidad de propietarios en la provincia de Santa Fe en 1890

Crecimiento experimentado durante el galvismo

Preponderancia de los propietarios rurales

Departamento	Superficie	Propietarios		Observaciones
		1887	1890	
Rosario	166.000	3.489	9.174	8.490 urbanos
La Capital	921.000	2.482	5.185	2.712 urbanos
Las Colonias	2.270.000	4.015	9.253	
San Lorenzo	515.200	1.683	2.066	
San Jerónimo	918.000	1.641	1.762	
San Javier	2.002.100	1.308	3.261	
Iriondo	558.700	1.312	2.146	
General López	1.416.000	1.730	2.295	
San José	478.000	957	1.428	
Total provincial		18.617	36.570	

LEIVA PROMETE INVESTIGAR LA VENTA DE TIERRA. REORGANIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE INGENIEROS

²¹ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación de 1894, op. cit.*, p. 685.

²² *El Economista Argentino*, 17 de febrero de 1894.

²³ *Registro Oficial de la Provincia*, t. XXIII, *op. cit.*, p. 393.

²⁴ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Luciano Leiva a las cámaras*

Al asumir la gobernación, Leiva anunció su voluntad de investigar la enajenación de tierra pública realizada “sin haberse observado las disposiciones legales sobre la materia”. Por esto, y con la intención de que se esclarecieran los hechos y se recuperaran para el fisco las tierras ilegalmente vendidas, nombró una comisión compuesta por el Fiscal de Estado Simeón Aliaga, como presidente, y José Aldao, Julio Busaniche, Joaquín Lejarza y Deolindo Muñoz²³, como vocales. Esta comisión no dio frutos, porque sus integrantes renunciaron.

El Departamento de Ingenieros y Obras Públicas, que comenzó a funcionar en 1892, sufrió las conmociones vividas en 1893, ya que en ese año su personal técnico fue tres veces relevado. El Registro Gráfico de la provincia comenzó a funcionar a mediados de 1893. Fue suspendido hasta que la intervención Zapata lo reabrió con el objeto de ampliarlo y “fijar los límites de los dieciocho departamentos de la provincia de Santa Fe”, que aún no eran precisos –recordemos que la ley que los creaba databa de tres años atrás– y establecer la nueva división territorial, modificada por la subdivisión de la tierra. Leiva se preocupó en la reorganización del Archivo de la sección Topográfica, para contar con la documentación que permitiera el control de las operaciones. Recién en 1894 se comenzó a organizar el archivo de relación de transferencias, que mensualmente pasaban los escribanos²⁴.

El combativo y opositor diario mitrista, *La Capital*, reconoció la intensa labor de los empleados del Departamento de Ingenieros²⁵. De esta repartición surgió un intendente para la ciudad de Santa Fe, “un agrimensor en la intendencia”²⁶.

LA CREACIÓN DEL REGISTRO DE PROPIEDADES Y EL PRIMER REGLAMENTO DEL DEPARTAMENTO DE INGENIEROS

El gobernador Leiva dio un significativo paso para controlar las propiedades en Santa Fe al lograr que la legislatura dictara, en 1895, la ley que creaba las oficinas del Registro de Propiedades, Hipotecas, Embargos e Inhibiciones. Esta nueva repartición tendría una sede en La Capital y otra en la ciudad de Rosario. En esta oficina se comenzó a tomar razón de los títulos traslativos del dominio de inmuebles o derechos reales impuestos sobre los mismos, de las declaratorias o instituciones de herederos, de los actos o contratos en cuya virtud se adjudicasen bienes inmuebles, etcétera. De esta manera, el Estado santafesino pasó a contar

legislativas de 1894, op. cit., p. 411.

²⁵ *La Capital*, 7 de junio de 1894.

²⁶ *Ibidem*, 15 de junio de 1894.

²⁷ *Registro de Leyes, Decretos y Resoluciones, op. cit.*, p. 585.

con su primera oficina orgánica destinada únicamente a este objeto²⁷. Pero recién pudo ser incluida en el presupuesto de 1897, estableciéndose que estaría bajo el control de la Dirección de Rentas, con objeto de vigilar y comprobar lo que percibía en concepto de arancel.

Gracias a la recuperación económica de la provincia, Leiva pudo aumentar, profesionalizar y jerarquizar el Departamento de Ingenieros y Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Hacienda. Su personal aumentó a veintidós empleados, con buenos salarios y un importante presupuesto de gastos para la repartición, aunque sus funciones se habían triplicado en áreas diversas, y la sección topográfica estaba en similares proporciones de personal que años anteriores. El gobernador dotó a este departamento, en 1897, de un reglamento, que en su capítulo VII especificó los deberes del archivero y bibliotecario para la conservación de mensuras, planos, libros y notas, establecía que por ningún motivo dicha documentación podía salir de su oficina, y que se llevara un libro con el movimiento de consulta. También se dispuso la prohibición de dar ingreso al archivo a todo documento que no llevara el sello del director de sección. Con estas elementales pero básicas medidas se buscaba tener control del movimiento de la documentación, evitar extravíos intencionales y poner fin al desorden que pudiera alentar sospechas en la opinión pública. El capítulo VIII fue dedicado a los deberes de los empleados de la Oficina de Catastro y Dibujo; y el capítulo XI, a los del encargado de la Oficina de Registro y toma de razón, quien tendría a su cargo verificar las escrituras existentes y su condición legal, además de efectuar un extracto prolijo de cada una²⁸. Este reglamento, completo, orgánico y adecuado a las necesidades experimentadas en la última década, constituyó un jalón más en la modernización del Estado.

En 1897 también se decretó que en cada solicitud de adquisición de tierras fiscales, que la ley de 1884 llamaba “denuncias”, debía acompañarse de un plano o croquis de los terrenos solicitados, en compra, escrituración, indemnización, para que así la oficina pudiera apreciar la situación, superficie, vecinos linderos y demás datos. De esta manera práctica se libró el Departamento de Ingenieros de hacer ese trabajo, acelerándose notoriamente los trámites²⁹. Es que por más que el Estado hubiera aumentado el personal de esta repartición la realidad santafesina la superaba en su capacidad de trabajo en forma abrumadora, y el hecho de que ésta residiera en Santa Fe tornaba engorrosa la tramitación de tierras para los que residían fuera de allí.

En materia de tierras, la ley más importante sancionada en tiempos del gobernador Iturraspe fue la 1065, del año 1901, por la cual se autorizó al Poder Ejecutivo la donación de terrenos de propiedad fiscal en los pueblos fundados

²⁸ *Ibidem*, op. cit., p. 655.

²⁹ *Ibidem*, p. 462.

por el gobierno a los poseedores y pobladores de chacras, manzanas o solares, con la única condición que la posesión y población se remontaran a una época anterior a 1899. De esta manera se buscaba regularizar la situación de miles de ocupantes ilegales³⁰.

En 1908, el senador José Pérez destacó la necesidad de levantar un catastro general de todas las propiedades públicas y privada existentes en la provincia, y advirtió que un 20% de la tierra fiscal estaba siendo usufructuado por personas que no podían justificar su propiedad. Nueve años antes un empresario había propuesto al gobernador Iturraspe hacer esa tarea cobrando por remuneración veinte centavos el kilómetro, y el mandatario interpretó en esto un “negociado”, por lo que se negó. Pérez presentó entonces los mismos costos a Echagüe, sugirió que se empezara por los departamentos más chicos, según las posibilidades del Erario público, pero no obtuvo respuesta³¹.

EL INFORME VÁSQUEZ: LA CORRUPCIÓN DE UN DEPARTAMENTO CLAVE

A juzgar por un informe elaborado en 1910 por el mismísimo director del Departamento de Ingenieros, Bernardo Vásquez, la repartición no prestaba los servicios para los cuales había sido creada, a causa de su defectuosa organización, la indisciplina, falta de idoneidad y corrupción de los empleados. En reiteradas oportunidades había solicitado a los gobernadores Echagüe y Crespo, y a sus ministros, que se adoptaran medidas para poner freno al relajamiento y al desorden eliminando a los empleados que no se comportaban con rectitud. En un documento oficial elevado al titular de la cartera de Hacienda se lamentaba:

Luego aparecen las coimas como fantasmas traídos para desquiciar reputaciones, y si hay una obra pública que se licita aconsejando la oficina la aprobación de una de las propuestas, es el resultado de las cantidades de dinero entregadas a los que tenemos el deber de informar. Han sucedido casos concretos, señor ministro, de ofrecimiento de recompensas por el despacho favorable de una petición o el retiro de un informe que estorbaba las pretensiones de un litigante³².

³⁰ *Recopilación de códigos y leyes vigentes en la provincia de Santa Fe*, Imprenta Tamburini, Rosario, 1935.

³¹ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de Santa Fe*, correspondiente a 1908, *op. cit.*, p. 88.

³² *La Capital*, 14 de abril de 1910.

³³ *Ibidem*.

Estos conceptos tomaron estado público y fue entonces que por primera vez se conoció de boca de un funcionario el nombre y apellido de prestigiosos ciudadanos responsables de sobornos relacionados, por ejemplo, con la indemnización de tierras, permisos de extensión de líneas de tranvías rurales, la licitación para la construcción del futuro palacio de la Jefatura de Policía de Rosario y el teatro Municipal de Santa Fe³³.

El ingeniero Vásquez no era un advenedizo. La legislatura santafesina le había encomendado recientemente fijar el límite con la provincia de Córdoba y la mensura de los terrenos propiedad de la Compañía de Tierras de Santa Fe, hasta ese momento un misterio insondable. Antes de renunciar a su cargo sugirió “la depuración como medida radical”, y destituir a los empleados de Geodesia y al jefe de la sección Arquitectura. Asimismo subrayó la necesidad de modificar la organización interna de la repartición, imitando la existente en las provincias de Buenos Aires y Córdoba. El Departamento de Ingenieros de Santa Fe, la segunda provincia en importancia del interior de país, supo estar durante espacios prolongados de tiempo en manos de segundos jefes sin título profesional y que no reunían los requisitos de idoneidad, y esta situación fue alimentada por la corrupción³⁴.

LAS MILLONARIAS INDEMNIZACIONES POR RECLAMOS DE TIERRAS

En el año 1882, durante la gestión de Simón de Iriondo, el gobierno de la provincia vendió leguas de tierras lindantes con la provincia de Córdoba, y cuando se determinó la línea divisoria entre ambas provincias la Corte Suprema de Justicia de la Nación falló en el sentido de que se devolvieran mutuamente las tierras que habían tomado y enajenado cada provincia, lo que generó una alarmante incertidumbre en los recientes propietarios de aquella zona.

Por entonces el gobierno santafesino también vendió a Cristóbal de Murría y Ca., ciento sesenta y cuatro leguas cuadradas de tierra pública situadas al norte del paralelo 29° de latitud, por el precio de 1.500 pesos fuertes por legua cuadrada. El contrato de venta se celebró en Londres, en mayo de 1882, bajo la condición de que la provincia justificase en el plazo de un año del dominio sobre la tierra vendida, porque aún no se había definido si efectivamente pertenecían a ella, o a la Nación. El ministro de Hacienda de aquel entonces recomendó al presidente Roca que se manifestase no autorizado para resolver en esa cuestión limítrofe, y que ratificara a través de un proyecto de ley la venta

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Cámara de Senadores del Congreso Nacional*, sesión de 1883, imprenta y litografía de *La Tribuna Nacional*, Buenos Aires, 1883, p. 339.

mencionada con el argumento de la conveniencia del precio y el fomento de la colonización. En 1883, el Congreso introdujo en el proyecto oficial un artículo que establecía que el dinero de las tierras vendidas debía ser depositado por el comprador en el Banco Nacional hasta tanto se determinara el límite norte de la provincia de Santa Fe.

Al tratarse esta cuestión en la Cámara alta, el senador Simón de Iriondo, bajo cuya responsabilidad como gobernador de Santa Fe se había realizado esa operación, efectuó una revisión de los servicios prestados por la provincia a la historia argentina, demostrando así su condición de acreedora. Señaló que era la única de la República cuya carta, dándole señalado su territorio, se encontraba firmada y autenticada desde el mismo día que se fundó; y que a partir de entonces fue perdiendo las tres cuartas partes de su territorio. En tal sentido reseñó que por el convenio del año 1816, que aseguró la independencia de Santa Fe del gobierno de Buenos Aires, se permitió que el territorio entrerriano fuera erigido en provincia; que, por un fallo de la Suprema Corte, Córdoba le había “arrebatao” a Santa Fe la mitad de su territorio occidental que “legítimamente” le pertenecía, y que ahora se pretendía cuestionar su límite norte³⁵.

El legislador, luego de referirse a lo pródiga que Santa Fe había sido respecto a las provincias limítrofes, apeló a la condición de acreedora que tenía con respecto al Gobierno Nacional, por valores superiores al de las tierras vendidas a Murrieta, trayendo también a la memoria de los presentes que aún para entonces reclamaba infructuosamente los gastos de una división militar costeadada por ella para derrocar a Rosas, gasto que había sido pagado, según él, a todas las provincias. Además recordó que Santa Fe había sostenido económicamente al Congreso Constituyente de 1853, porque Carril declaró que no tenía con qué costearlo. Por lo tanto la provincia no merecía ser tratada con desconfianza obligándole a depositar el dinero de la compra de aquellas leguas en un banco de la Nación. “Santa Fe no procura la tierra para hacer renta; Santa Fe busca sus recursos con su agricultura, con su colonización³⁶.”

Los senadores Civit y Ortiz no dieron marcha atrás en el dictamen que aconsejaba aprobar las reformas incorporadas en diputados, aferrados en el concepto de que el terreno en cuestión se encontraba en litigio, afirmación que Iriondo negó, porque según él no había contienda de derechos diversos, entre la Nación y la provincia. Era el comprador quien decía que la tierra estaba fuera del grado 29 señalado por la Constitución provincial antes de reformarse, y que por lo tanto temía que luego la Nación la reclamara para sí. Puesto en votación las reformas, resultaron aprobadas, frustrándose también el intento

³⁶ *Ibidem*, p. 400.

³⁷ *Ibidem*, p. 403.

de Iriondo de que la suma en cuestión fuera depositada en el Banco Provincial y no en el Nacional³⁷.

A pesar de los augurios del caudillo santafesino, el litigio no tardó en producirse. Arreglada la cuestión de límites con Santiago del Estero, se presentaron algunos reclamantes con títulos de esa provincia y entablaron la acción reivindicatoria contra esa compañía de tierras la que, haciendo caso a una sentencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, debió ceder a los demandantes 283.827 hectáreas. Como al momento de venderse esos terrenos no existía la ley Gálvez, que evitaba la evicción y saneamiento del gobierno de la provincia en la enajenación de sus tierras, ésta quedó obligada a indemnizar a los adquirentes de los terrenos con el valor de ellas cuando fueron despojados. La compañía de Londres reclamó en diferentes ocasiones una indemnización que el gobierno, en tiempos de penuria financiera, no pudo responder, hasta que con la superación de la crisis agrícola, después de 1904, estuvo en una mejor posición como para hacer frente a sus compromisos judiciales. En junio de 1909 se aprobó el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y la Compañía de Tierras de Santa Fe, por el cual el primero se comprometió a abonar hasta la cantidad máxima de 3.212.190 pesos moneda legal en títulos de la Ley 1505 de tres y medio por ciento de renta, y medio por ciento de amortización por su valor nominal, en pago de las hectáreas en cuestión; un arreglo en extremo beneficioso para la provincia dada la valoración alcanzada por las mismas con posterioridad a 1882³⁸.

El mejoramiento de la situación del Tesoro provincial, como se dijo, estimuló la presentación de solicitudes de indemnización de tierras ante la legislatura. Merced a la misma Ley 1505, sancionada por el gobernador Echagüe para emitir títulos de la deuda pública consolidada para satisfacer deudas atrasadas, la provincia se comprometió a pagar con parte de estos títulos a los sucesores de Carlos Casado del Alisal, en concepto de cancelación total de la deuda que la Corte Suprema de Justicia de la Nación les reconoció en juicio seguido contra la provincia. Asimismo saldó las deudas con Mateo Ciama, Elisa Martín y los herederos de Jacoba Páez de Larrechea, por indemnización de sus derechos de acuerdo con el tratado de límites con la provincia de Santiago del Estero, y con los herederos de Rodolfo Gessler y Francisco Coto, por el pago de las expropiaciones de los terrenos tomados por la vía del ferrocarril provincial de Santa Fe³⁹.

El 8 de junio de 1908 se firmó un convenio entre la provincia de Córdoba y el de Santa Fe, aprobado por las respectivas legislaturas, que acordaba la

³⁸ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Nación*, correspondiente al año 1909, *op. cit.*, p. 242.

³⁹ *Ibidem*, p. 121.

designación de peritos para que efectuasen conjuntamente el trazado de la línea divisoria, de acuerdo con el fallo pronunciado en 1882 por la Corte Suprema Nacional, en su carácter de tribunal arbitral⁴⁰.

En cumplimiento de esa disposición, en aquel año de la gestión Iriondo, comenzó la demarcación de límites en la parte sur y se llegó hasta el fuerte denominado de Los Morteros. Allí los peritos tuvieron algunas dificultades en la interpretación del fallo, en lo relacionado con la fijación de la línea que desde Los Morteros debía trazarse dos leguas afueras hacia la parte oeste y que de allí tomara rumbo al norte, terminando en el centro de la laguna de Los Porongos. Aquella divergencia no fue subsanada y pasaron los años convirtiéndose en un semillero de conflicto de jurisdicción, en especial en la acción policial de ambas provincias, adquiriendo ribetes alarmantes. Es por eso que en junio de 1908, es decir, 26 años después del fallo de la Corte Suprema, el gobernador de Córdoba comisionó como representante al doctor Julio Rodríguez de la Torre, a fin de salvar las dificultades y firmar un convenio, por el cual se dispuso que ambas provincias volverían a mandar un perito para establecer la línea que en su laudo arbitral fijó la Corte, y en caso de disidencia los gobiernos debían ponerse de acuerdo y en último caso llevar nuevamente el asunto a la Corte⁴¹.

LA OFICINA DE ESTADÍSTICA

La repartición oficial más “simpática” a los gobernadores santafesinos de la década del 80, por su carácter novedoso y estar asociada al adelanto económico, fue la pomposamente denominada Oficina de Estadística, llamada a demostrar el curso, velocidad y orientaciones de una provincia progresista. Sin embargo, este reconocimiento no se tradujo rápidamente en los hechos.

El Estado provincial de Santa Fe ingresó a la década del 80 sin una repartición encargada de efectuar estudios estadísticos oficiales, mientras que Córdoba fue la primera del interior del país en contar con una oficina especialmente destinada a tal efecto⁴². Poco a poco se desarrolló en la prensa local el pensamiento de que el funcionamiento de esta repartición era una señal de “civilización” y buen gobierno, como lo demostraba la importancia dada a sus estudios en las naciones más avanzadas: Inglaterra, Estados Unidos y Francia. “Sin estadística no hay administración posible, justa y progresista, porque es

⁴⁰ *Mensaje del gobernador Echagüe a la legislatura*, año 1909, *op. cit.*, p. 16.

⁴¹ *Ibidem*, p. 226.

⁴² El más remoto antecedente de los estudios estadísticos en el territorio de Santa Fe está relacionado con la creación de la “Mesa de Estadística” en la Aduana Nacional de Rosario, por

esa rama complemento del gobierno que, acumulando cifras representativas de la fortuna privada comprueba la existencia de las leyes que presiden el desenvolvimiento de la riqueza pública”⁴³, escribió *El Independiente*, en 1881. Asimismo señaló que

sin la estadística bien ordenada el gobierno regular de un pueblo es difícil e imposible. Sin ella no hay regímenes tributarios conforme a la constitución, no hay fomento a la producción, ni estímulo a la industria, ni franquicias para el gobierno, ni aliciente para el inmigrante, ni llamamiento al capital de afuera, ni creación de valores imponibles ni nada de lo que debe ser preocupación en los pueblos embrionarios⁴⁴.

Fue este diario opositor al iriondismo el primero en difundir en sus columnas los estudios de la oficina estadística de la provincia de Córdoba, para resaltar su importancia y emular al gobierno santafesino. Meses más tarde se fundó nominalmente una mesa de estadística, anexa a la de inspección de colonias. En 1882 una ley provincial creó la Oficina de Estadística y se designó al respetado Jonás Larguía como su primer jefe⁴⁵.

El gobernador Zavalla, dos años más tarde, opinó de ella:

será un auxiliar importante del gobierno, que revelará los males que hay que corregir, las reformas que se deben adoptar, los progresos que se realizan y los progresos que crecen, dando a los particulares avisos que deben tener presentes para sus empresas y para los actos más importantes de sus vidas⁴⁶.

En verdad, estos deseos no tuvieron su correlato en la realidad. El presupuesto asignaba a la flamante repartición un jefe, un secretario, dos receptores y un escribiente⁴⁷. Al ser concebida como receptora de datos, en base a informes enviados por las autoridades, su primer logro fue elaborar un Registro Estadístico, que desde 1882 comenzó a funcionar en la ciudad de Santa Fe. La Oficina Estadística de la ciudad de Rosario funcionó a partir de 1885.

Un año después el gobernador José Gálvez fue más realista: “Tenemos mucho camino que recorrer hasta llegar a fundar una Oficina de Estadística,

resolución del gobierno de la Confederación Argentina, del 1° de diciembre de 1855. Se nombró a Juan Gormaz y Carrera como su jefe y se le encargó la dirección del censo de Santa Fe que comenzó tres años más tarde. EUDORO Y GABRIEL CARRASCO, *Anales de la ciudad del Rosario de Santa Fe*, 1527-1865, Imprenta Peuser, Buenos Aires, 1897, p. 336.

⁴³ *El independiente*, de Rosario, 1° de julio de 1881.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ *El Mensajero*, 19 de mayo de 1883.

⁴⁶ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Manuel Zavalla a las Cámaras Legislativas, op. cit.*, p. 168.

competentemente organizada bajo un pensamiento completo y trascendental, es labor de muchos años y grandes estudios”⁴⁸. Esta repartición sería la base de un gran proyecto anhelado por el galvismo, dispuesto a cumplir con lo resuelto en la ley de 1883: la realización del primer Censo de la provincia, encargándole este trabajo al director de la Oficina, don Jonás Larguía. El Censo y el Catastro serían una palanca para la producción y el crecimiento.

En 1887, el gobernador Gálvez duplicó, con respecto a los años anteriores, el presupuesto de gastos para la Mesa de Estadística, y elevó su personal a doce, creándose el puesto de inspector de Inmigración, agricultura y colonias⁴⁹. De esta manera, con estos funcionarios, Larguía y Gabriel Carrasco iniciaron los trabajos preliminares del Censo, en íntima conexión con el jefe de la Oficina Estadística Nacional, el doctor Francisco Latzina. La incansable actividad de Larguía y Carrasco posibilitaron que las comisiones censales cumplieran su cometido, y que el censo fuera practicado exitosamente el 6, 7 y 8 de junio de 1887. Gracias a este trabajo, Santa Fe demostró a la Nación, su potencialidad, su crecimiento poblacional, la composición de la misma: edades, religiones y profesiones, posibilitando un mayor conocimiento de esta región en el mundo. Fue un censo integral, para reflejar la realidad santafesina en su conjunto; realizado gracias a la colosal tarea de Carrasco y el auspicio del gobierno de Santa Fe, contando como antecedente teórico y práctico, al censo practicado en Buenos Aires en 1881, bajo la dirección de personalidades señeras de la ciencia nacional, unidos a Carrasco por amistad y por anhelos comunes: los doctores La Fuente, Coni y Latzina. Este Censo de Santa Fe hizo novedosos aportes a la estadística mundial, ya que pocas naciones del mundo habían recogido esta integralidad de datos. Al mismo tiempo, la provincia de Santa Fe se convirtió en un centro señero de la estadística argentina, aportando sus autor orientaciones para aquellos estados provinciales que la quisieran imitar. Estos antecedentes le valieron a Carrasco ser designado vocal del Segundo Censo Nacional de la República Argentina⁵⁰.

La gran crisis financiera de 1890 también alteró la labor de la Oficina de Estadística. El gobernador Cafferata afirmó en 1891: “la Oficina de Estadística es una de aquellas que tropieza con mayores inconvenientes para su funcionamiento regular, no pudiendo ofrecer hasta ahora, con exactitud, los datos que

⁴⁷ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XII, 1883, *op. cit.*, p. 34.

⁴⁸ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador José Gálvez en 1886*, *op. cit.*, p. 294.

⁴⁹ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XIV, 1886, *op. cit.*, p. 259.

⁵⁰ MIGUEL DE MARCO (H), *Gabriel Carrasco*, *op. cit.*, p. 30.

⁵¹ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Cafferata en 1891*, *op. cit.*, p. 317.

⁵² *Registro Oficial de la Provincia*, t. XIX, *op. cit.*, p. 204.

se le solicitan”, al mismo tiempo que, en pleno período de ajuste y supresión de gasto, la mantuvo por considerar que era preciso que subsistiera⁵¹. Por esto se anexó la mesa de Estadística al flamante Departamento de Agricultura y Estadística, integrado por cinco personas, suprimiéndose la oficina de Rosario⁵². Su punto de retroceso máximo se experimentó a mediados de 1892, ya que el departamento anteriormente citado se dividió, dentro del Ministerio de Agricultura, Justicia e Instrucción Pública, en dos: la Inspección de Agricultura por un lado, y la Oficina de Estadística por otro; esta última estaba compuesta por dos personas: un jefe y un auxiliar⁵³.

Esta repartición, que subsistía como expresión de la intencionalidad del gobierno de no renunciar a un área de control estadístico, resistió los embates de la crisis financiera y de las revoluciones. El interventor Zapata también creyó conveniente intervenir en esta oficina refundiendo en una sola repartición a las oficinas de Estadística, Canje e Inspección de Agricultura. En su decreto expresó el convencimiento de las ventajas que implicaría para la provincia “la formación de una Estadística Agrícola”, en especial para el control y la percepción del impuesto a los cereales. Confirmó como director al mismo que nombrara su antecesor, el señor Arturo de León⁵⁴. Como podemos observar, existía el convencimiento de la importancia de la Estadística pero sin la claridad suficiente a la hora de determinar sobre qué área podía centralizar su atención: la demografía, la agricultura, las propiedades, entre otros campos.

Dos meses después de haber asumido Leiva la gobernación se nombró a Fernando López como nuevo jefe de Estadística, quien informó al flamante ministro Alcácer que la oficina “no cumplía con los fines de su creación” y que todos los datos eran incompletos, advirtiéndole: “para que la estadística provincial sea un hecho, es necesario organizarlo con arreglo a las exigencias actuales”, y aconsejaba directamente la suspensión de la repartición si no se la dotaba de elementos necesarios⁵⁵.

En 1894, se volvió a anexar la Oficina de Estadística e Inspección de Agricultura, con el mismo personal y el mismo presupuesto que dos años atrás⁵⁶. Hasta fines de siglo siguió con la misma estructura la que, a pesar de la importancia atribuida por los gobernantes, fue disminuyendo hasta que en 1898 pasó a tener la mitad del presupuesto asignado seis años atrás, y su dotación quedó integrada por tres personas⁵⁷.

Un gran respaldo a la labor de la repartición de Estadística lo constituyó

⁵³ *Ibidem*, t. XX, p. 381.

⁵⁴ *Ibidem*, t. XXII, p. 455.

⁵⁵ *La Capital*, 12 de mayo de 1894.

⁵⁶ *Registro Oficial de la Provincia*, t. XXII, *op. cit.*, p. 538.

⁵⁷ *Ibidem*, t. XXVIII, p. 153.

⁵⁸ *Ibidem*, t. XXV, 1896, *op. cit.*, p. 241.

una ley sancionada por la legislatura provincial el 13 de noviembre de 1896, por la cual estableció que todas las oficinas dependientes de los poderes públicos y las empresas, industria, comercio, ganadería agrícola y análogas, así como asociaciones públicas y corporaciones de índole social o económica estaban obligadas a suministrar a las oficinas de estadística los datos que le fueran requeridos, fijándose una multa en caso de incumplimiento⁵⁸.

El gobernador Iturraspe trató de que la provincia se acogiera dentro de los beneficios de una ley nacional destinada a subvencionar mensualmente a establecimientos de esa clase. Por lo pronto, le dio recursos para publicar a partir de 1898 su Boletín, tendiente a consignar datos estadísticos y demográficos, de la agricultura, ganadería e industria⁵⁹.

Cuando la provincia se aprestaba a festejar el primer centenario de la Revolución de Mayo, los últimos datos demográficos oficiales que disponía provenían del censo provincial de 1887 (el que arrojó una población de 220.332 habitantes) y del nacional de 1895 (reveló que la misma se había incrementado a 397.188). Por eso, en 1910, el senador Pascual Quiroga logró la sanción de una ley que autorizaba al Ejecutivo santafesino a levantar un nuevo censo porque se estimaba que la población ya podía haber pasado el millón. A diferencia del realizado por Carrasco veintidós años atrás, se disponía ahora de las experiencias censales de las oficinas de estadísticas de las municipalidades de Rosario y Santa Fe⁶⁰. Sin embargo la inestabilidad política que siguió a ese año impidió la realización del mismo.

EL ESTADO PROVINCIAL GALVISTA Y EL CONTRALOR DE LA EXPANSIÓN FERROVIARIA

En ocasión de tratarse en 1882 los dos grandes proyectos ferroviarios con que se inició la década, el ferrocarril de Santa Fe a las Colonias y el Oeste Santafesino, el vicegobernador Cándido Pujato, desde la titularidad del Ejecutivo, fijó a los legisladores la siguiente premisa:

Las empresas de ferrocarriles deben ser estimuladas, favoreciéndolas de una manera decidida, y tener la preferente atención que hasta ahora ustedes les han prestado, dando muestras del espíritu liberal que os anima en este asunto que es de vital interés para la provincia [...]. En este concepto, ninguna concesión es exagerada a este género de empresas, porque hay necesidad por el momento

⁵⁹ *Historia de las Instituciones, Mensaje del Gobernador Iturraspe de 1898, op. cit., p. 507.*

⁶⁰ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la provincia de Santa Fe, 1910, op. cit., p. 75.*

⁶¹ *Historia de las Instituciones, Mensaje del vicegobernador Cándido Pujato en 1882, op.*

de hacer si se quiere sacrificios, que han de refluir con ventajas incalculables en el porvenir de nuestro territorio⁶¹.

Tal criterio imperó durante el régimen conservador. El gobierno, totalmente desprovisto de medios como para regular este proceso que se iniciaba, confió aspectos tales como el control de calidad de los materiales a utilizar en la construcción del ferrocarril a las colonias a un ingeniero del gobierno y a otro ingeniero de la casa londinense de préstamos, Morton Rose y Ca., ya que ésta disponía de un personal de ingenieros capacitados. El Ejecutivo y la legislatura descuidaron el seguimiento de las construcciones ferroviarias, empeñada en la atracción de capitales, instalación y extensión de nuevas líneas, en momentos en que la colonización parecía expandirse más y más⁶².

A partir de 1884, el capítulo “ferrocarriles” pasó a integrar los mensajes de los distintos gobernadores. Don Lucas González fue el único hombre del gobierno que viajó a Londres para verificar el embarque de los materiales, las locomotoras y el tren rodante para el proyecto del Ferrocarril Oeste Santafesino, que fue librado al servicio público a principios de ese año, uniendo Rosario con Villa Casilda. El gobernador Zavalla se encargó de hacer notar la alta calidad de la construcción y el material utilizado. Recién entonces se efectuaron los probables cálculos de ganancia, la competencia con el transporte tradicional y las posibles modificaciones en “los hábitos y costumbres del pueblo”⁶³.

Los primeros años de gestión de Gálvez implicaron un proceso de aceleración de construcción de vías férreas por parte del Estado, que se convirtió en contratista y constructor de líneas que comenzaron a cubrir cabeceras departamentales entre sí, al conectar a la provincia en sus cuatro direcciones. El galvismo disfrutó y gozó de este “espectáculo” que sorprendió aun a los más optimistas. El gobernador expresó en 1887:

En poco tiempo más, pues, tendremos la provincia cruzada en todas direcciones por cerca de mil novecientos kilómetros de vías férreas, que nos darán las facilidades que necesitamos para poblar cerca de tres mil leguas cuadradas que aún podemos entregar a la agricultura, además de las que ya tenemos colonizadas y que llegan en esta fecha próximamente a mil leguas superficiales⁶⁴.

El gobierno, en esta primera etapa inicial, confió “con los ojos cerrados”

cit., p. 118.

⁶² *Ibidem*, p. 134.

⁶³ *Ibidem*, Mensaje del gobernador Manuel Zavalla, *op. cit.*, p. 170.

⁶⁴ *Ibidem*, Mensaje del Gobernador José Gálvez en 1886, p. 226.

⁶⁵ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XVI, 1888, p. 64.

en la capacidad y rectitud del sector privado, porque creía que éste sería el primer interesado en hacer bien su trabajo y culminarlo en el plazo previsto. La administración real de los ferrocarriles construidos por la provincia con capitales ingleses, y con concesionarios ingleses, como Hume y Ca., estaba en Londres a través de un Consejo de Administración, quien nombraba y destituía, según informes de resultados, al administrador general de los ferrocarriles de la provincia con sede en Santa Fe, como a Duncan Mackay Munro y I. W. Pérez, quienes ocuparon ese cargo durante la gestión Gálvez⁶⁵.

Tan acelerado fue el ritmo de la expansión ferrocarrilera, en apenas un par de años, que la provincia autorizó “ligeramente” trazas, sin indemnizar previamente a los propietarios de los terrenos expropiados. Por esto, en octubre de 1888, el gobierno comisionó a Federico Portalis para tasar esos terrenos celebrando los arreglos necesarios con los afectados⁶⁶.

En 1889, tres años después de haber Gálvez asumido el gobierno, los ferrocarriles particulares y los provinciales en manos de concesionarios no dieron abasto para cumplir con las exigencias de la producción. Las líneas construidas se elevaban a 4.000 kilómetros, y al norte se llegaba a San Cristóbal y a Reconquista, dos localidades de ese límite. Las propuestas de construcción ingresaron a la legislatura, y el proyecto de establecer tranvías rurales para unir colonias entre sí, en cortas distancias, completó el intenso tramado de rieles. Al mismo tiempo, se produjo la instalación de una amplia red telegráfica provincial.

LA LEGISLACIÓN PROVINCIAL DE FERROCARRILES

En 1881, en ocasión de aprobarse la ley que autorizaba la explotación del Ferrocarril Oeste Santafesino, los legisladores señalaron la necesidad de que los materiales fueran de primera clase, y que el gobierno determinara junto con el empresario el ancho de la vía, interviniera en la formación de tarifas, y “conociera” la administración de la empresa, mientras durara la garantía⁶⁷.

Estas cláusulas se reiteraron en la ley de noviembre de 1882, la que autorizó la construcción del ferrocarril a las Colonias, y que específicamente determinó que el plano de la línea y secciones debían ser presentadas detalladamente al gobierno, con una especificación y memoria general del material fijo, disposición y carácter de puentes, talleres, y depósitos. En su artículo veinte se fijó que ante la posibilidad de que surgieran diferencias entre las partes por incumplimiento del contrato, éstas debían designar a un tercero como árbitro,

⁶⁶ *Ibidem*, p. 236.

⁶⁷ *Registro de Leyes, Decretos y Ordenanzas de la Provincia de Santa Fe, op. cit.*, p. 743.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 746.

y en caso de no ponerse de acuerdo en ese punto, el árbitro sería designado por el presidente del Tribunal Superior de Justicia de la provincia⁶⁸.

La ley provincial de enero de 1885 autorizó al Poder Ejecutivo para la construcción de ferrocarriles por cuenta de la provincia, y el gobernador podía en adelante contratar con empresarios “la administración” de los mismos. El trazado de estas líneas sería fijado con exactitud por el gobierno, y en previsión de posibles incumplimiento de los contratistas quedaba facultado para fijar plazos de construcción e imponer multas en caso de retardo, u otorgar premio en caso de anticiparse a la culminación de la obra⁶⁹.

En el marco de esta ley por la que el Estado quiso tener ferrocarriles propios “sin embarcarse en su administración”, sin la infraestructura necesaria y el personal idóneo para esa tarea, se autorizó, en 1886, la construcción del Ferrocarril de Santa Fe a Córdoba, de Gálvez a Sunchales, de Santa Fe a Reconquista, de Humboldt a Esperanza⁷⁰, Cañada de Gómez a las Yervas; y en 1887, de Sunchales hasta Santiago del Estero y unirse así con Tucumán. En esta última concesión se tomaron mayores recaudos en las instrucciones dadas a los concesionarios, por la trascendencia y complejidad de una obra que debía empalmarse con el Ferrocarril Nacional Central Norte⁷¹.

El gobernador Gálvez también logró que la legislatura sancionara, en septiembre de 1888, la ley que autorizaba el “arrendamiento” de los ferrocarriles de la provincia, y por el cual se entregó en concesión a la Compañía Francesa de Fives Lille la explotación de los ferrocarriles de la provincia, construidos y en construcción, que aún no habían sido entregados a otros concesionarios particulares. Por el contrato celebrado entre las partes, la compañía quedó a cargo de la estructura administrativa de contaduría, mantenimiento de edificios, oficinas y material, y en la ejecución de las convenciones, contratos, tratados, convenios y compromisos, y por todo lo que se refería a la explotación. Se estableció que las tarifas no podían ser aumentadas sin el acuerdo del gobierno, y como en todas las concesiones anteriores, los transportes por cuenta de la provincia tendrían una rebaja del 50% y los inmigrantes serían transportados gratuitamente, en su internación o primer viaje. Dentro de las estipulaciones administrativas figuraban: que la Compañía de Fives Lille tendría domicilio en la ciudad de Santa Fe; que la contabilidad debía efectuarse en idioma nacional; y que el gobierno podría nombrar un inspector, encargado de constatar el servicio y la amortización correspondiente⁷².

⁶⁹ *Ibidem*, p. 750.

⁷⁰ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XIV, 1886, *op. cit.*, p. 127.

⁷¹ *Registro de Leyes, Decretos y Ordenanzas de la Provincia de Santa Fe*, *op. cit.*, p. 759.

⁷² *Registro Oficial de la Provincia*, t. XVI, 1888, *op. cit.*, p. 107.

LA DIRECCIÓN GENERAL DE LOS FERROCARRILES DE LA PROVINCIA

Recién en febrero de 1889, una vez que se produjo este traspaso administrativo de los ferrocarriles provinciales a particulares, y en tiempos que el presupuesto de gastos permitía “hacer realidad” la existencia de nuevas reparticiones para el Estado, se creó, por decreto, la Dirección General de los Ferrocarriles de la provincia, bajo la dependencia del Ministerio de Gobierno⁷³.

La creación de esta Dirección respondía a que las experiencias iniciales, obtenidas en el lapso de un par de años con los concesionarios, demostraban que era necesario una “permanente vigilancia”, a través de inspectores encargados de hacer ejecutar las obras futuras, haciendo cumplir los contratos. De igual manera, se observó que era imprescindible tener un sistema uniforme de contabilidad, controlado por esta oficina del gobierno. El primer director de la repartición fue nada menos que don Jonás Larguía, pionero de la ciencia estadística en la provincia, y responsable con Gabriel Carrasco del primer censo provincial. Lo secundaban un inspector de contabilidad, un inspector de construcciones y un escribiente. Es decir, cuatro personas pasaron a tener a su cargo el primer intento oficial de control administrativo y financiero del proceso de instalación de ferrocarriles en Santa Fe. Al igual que otras reparticiones, ella misma debía presentar un proyecto de reglamento interno y atribuciones de la oficina, con los derechos y obligaciones de la administración de ferrocarriles y de las empresas constructoras. Tal responsabilidad, que recayó sobre Larguía, nos demuestra la completa orfandad del Estado en antecedentes que permitieran una base de acción. El gobierno había fijado una intencionalidad, pero la instrumentación debía pasar por la flamante Dirección de Ferrocarriles⁷⁴.

El estallido de la crisis financiera imposibilitó la rápida instrumentación de la organización de la misma. El gobernador Cafferata, el 29 de agosto de 1890, aprobó el llamado Reglamento General de Ferrocarriles, presentado por la Dirección General de Ferrocarriles provinciales, debiendo esta oficina hacerlo cumplir en adelante⁷⁵.

LA PRIMERA CRISIS DEL SISTEMA FERROVIARIO SANTAFESINO

La crisis financiera del 90 abrió una etapa de frecuentes conflictos entre el Estado y los concesionarios particulares, los que pusieron fin a los años de

⁷³ *Ibidem*, t. XVII, 1889, *op. cit.*, p. 25.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 26.

⁷⁵ *Ibidem*, t. XVIII, *op. cit.*, p. 153.

⁷⁶ *La Opinión*, 3 de enero de 1891.

⁷⁷ *Ibidem*, 31 de enero de 1891.

⁷⁸ *Ibidem*, 28 de enero de 1891.

“feliz convivencia” provocada por la abundancia de capitales. El gobierno, monetariamente quebrado, interrumpió, como vimos, el pago de los servicios de la deuda externa, incluida la de los ferrocarriles. Desde un primer momento la empresa Fives Lille no quiso reconocer su responsabilidad en este incumplimiento contrariando lo estipulado en el contrato. Ante esta situación el gobernador Cafferata efectuó un protesto judicial el 31 de diciembre de 1890, ante escribano público, acusando de conducta irregular e incumplimiento contractual a la Compañía Fives Lille: “La compañía está obligada a hacer el servicio en Londres o París, de la deuda que la provincia contrajo para la construcción de la misma”⁷⁶.

La prensa opositora y oficialista cuestionó esta actitud de la empresa francesa, la que por entonces además aumentó las tarifas para protegerse de posibles pérdidas ocasionadas por la recesión económica, sin importarle el impacto de esta medida sobre la sociedad que soportaba la crisis financiera más importante de la historia. Lo cierto fue que luego del “cimbronazo” financiero de 1890 todas las empresas se “cubrieron” adecuando sus tarifas a la cotización siempre alcista del oro. Entonces comenzó una propaganda periodística intensa, tendiente a demostrar que el servicio ferroviario era deficiente, que las empresas particulares no cumplían con los horarios previstos, que no se hacía el mantenimiento necesario de las vías y que se violaban disposiciones vigentes, como ser que los vagones seguían siendo iluminados a querosén, con el peligro que esto implicaba⁷⁷. La crisis puso de manifiesto cuestiones antes no observadas ni exigidas a las empresas. El gobierno tuvo que adoptar una postura negociadora con las mismas para postergar el aumento de las tarifas, en sucesivas oportunidades⁷⁸.

Sin embargo ese malestar no obstaculizó las construcciones previstas, aun en los momentos más difíciles de aquel trágico año. Esto se debió, en gran medida, a la labor del director Larguía, y a que Gálvez, con el peso que le otorgaba su cargo de senador nacional roquista, asumió en persona un rol de inspector de ramales, como el de Coronda a Carcarañá⁷⁹. Los proyectos siguieron presentándose, como el trazado definitivo de la línea de Santa Fe-Reconquista, por el departamento San Justo y no por la costa, por determinarse que no era zona apta para el ferrocarril, condicionando esta medida el porvenir de una zona en detrimento de la otra⁸⁰. La línea a Tucumán por San Cristóbal, a cargo de la Compañía Fives Lille –a pesar de las disputas por el pago de la deuda externa–, siguió su marcha hacia el norte, hasta el fortín Inca⁸¹. El Ministerio

⁷⁹ *Ibidem*, 4 de abril de 1891.

⁸⁰ El concesionario de esta línea de Santa Fe a Reconquista fue Gregorio Soler, dirigente del Partido Autonomista Nacional, hombre de íntima confianza del general Roca. Esta medida

del Interior autorizó a la empresa Gran Sud, de Santa Fe y Córdoba, la construcción de vías hasta la Carlota y Río Cuarto en Córdoba. En 1891 empezó a funcionar con normalidad el ferrocarril de Buenos Aires a Rosario. Según uno de los principales accionistas del directorio en Londres, había sido de gran utilidad en la concreción de este proyecto el apoyo dado a éste por el general Julio A. Roca, desde su presidencia, y que había sido quien en su último viaje a Inglaterra más había estimulado para la extensión del recorrido, como ser de Sunchales a Tucumán⁸². El Ferrocarril Oeste Santafesino, a pesar de la crisis, garantizaba el recorrido diario de tres trenes ascendentes y por lo tanto tres descendentes, entre colonia Juárez Celman, en Córdoba, y Rosario⁸³.

El sistema ferroviario argentino entre 1880 y 1890 atravesó la etapa considerada como de “integración de la red troncal”, en donde entraron a competir nuevas empresas, y se realizaron transferencias de ramales para completar trazados y unificar determinadas secciones. Al terminar 1890, los ferrocarriles argentinos conformaban un total de 9.397 vías en explotación. “En una década, la extensión de la línea se había cuadruplicado, mientras que el capital se quintuplicaba”, y las principales ciudades de la Argentina quedaron unidas por el tren. En esta etapa de integración de los ramales a la red troncal debemos enmarcar la evolución que experimentó Santa Fe al establecer su propia red provincial⁸⁴. En tanto que las gestiones gubernativas de Cafferata, Leiva e Iturraspe tuvieron lugar dentro de la etapa de “unificación de redes” ferroviarias, 1890-1900, en el cual se sumó a la fundación de nuevas empresas y a la prolongación de las líneas existentes, el deseo de coordinar y unificar las principales redes. Esto se produjo en beneficio de una explotación orgánica de las regiones y como reacción al desorden en que fueron acordadas las concesiones anteriores⁸⁵.

En Santa Fe esta etapa se inició con perfiles claros recién en 1894, con el leivismo. La gobernación de Cafferata, entre 1890 y 1893, representó una transición entre la etapa de integración de la red troncal y la de unificación de redes. En 1891, existían en Santa Fe las siguientes líneas particulares: Ferrocarril Oeste Santafesino, Ferrocarril Central de Buenos Aires a Sunchales y Santiago, Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril del Sud de Santa Fe, Ferrocarril Central andino y la Concesión Temple. Es decir, un total de 1.916 kilómetros de vía férrea que juntamente con los ferrocarriles provinciales, concedidos a la Compañía de Fives Lille, hacían un total de 2.729 kilómetros. Estaban en un de cambio de la traza, que dio vida a departamentos del centro norte, perjudicó notablemente a la de los departamentos de la costa. *Ibidem*, 22 de abril de 1891.

⁸¹ *Ibidem*, 30 de abril de 1891.

⁸² *La Opinión*, 13 de junio de 1891.

⁸³ *El Municipio*, 27 de junio de 1891.

⁸⁴ ERNESTO E. SOAJE, *Ferrocarriles Argentinos, sus orígenes, antecedentes legales, leyes que*

período final de su construcción, listos para funcionar en ese año, 489 kilómetros de ferrocarriles provinciales y 474 particulares. A esto se debe sumar los “tranways” a vapor que comenzaban a funcionar uniendo colonias⁸⁶.

Sin embargo, estos indicadores de crecimiento no implicaron de por sí una ventaja para el erario público porque las empresas ferroviarias escudadas en la crisis financiera argumentaron haber obtenido pérdidas, situación que obligaba al Estado a cubrir los déficit, tal como lo garantizaban los contratos. La prensa en su conjunto denunció que las firmas querían burlar al gobierno con cifras falsas. El gobierno, aprovechando este manto de sospecha generalizada sobre la veracidad de los balances presentados por las mismas, decidió intervenir en su administración contable para determinar el grado de veracidad de las numerosas denuncias que a diario exponía la prensa⁸⁷.

EL ESTADO DECIDE INVESTIGAR LOS BALANCES DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

El 5 de septiembre de 1891, la Cámara de Diputados de la provincia decidió practicar una seria y prolija investigación en el caso de los balances presentados por el ferrocarril a las colonias, en concesión de la empresa de Fives Lille. Un legislador dijo que no sólo eran rumores sino que se tenía conocimiento de que la empresa ocultaba la verdadera cifra de sus entradas con el propósito deliberado de afectar la garantía que le prestaba el gobierno. Ante semejante afirmación, el cuerpo resolvió crear una comisión para que se expidiera en breve⁸⁸, la que pasó a inspeccionar, en la sede de la Compañía Francesa, los libros de contabilidad, a través de los contadores Porral y Achembach, quienes reunieron para el informe documentos de la empresa, como las actas de sesiones e informes de ingenieros⁸⁹.

En verdad, el gobierno estaba pasando a la ofensiva frente a una empresa con la que estaba negociando el pago de su deuda externa. La prensa oficialista no perdió oportunidad en resaltar incumplimientos del contrato, mientras que la opositora, aún la más liberal y comprometida con grandes intereses económicos, pretendió demostrar que el gobierno provincial era débil e incapaz frente a

lo rigen y reseñas estadísticas, Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1937, p. 89.

⁸⁵ *Ibidem*, p. 117.

⁸⁶ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Cafferata en 1891, op. cit.*, p. 314.

⁸⁷ *El Municipio*, 6 de septiembre de 1891.

⁸⁸ ALPSF-CD, *diario de sesiones manuscritas*, tomo correspondiente a 1891.

⁸⁹ *La Opinión*, 31 de octubre de 1891.

⁹⁰ *La Capital*, 11 de noviembre de 1891.

⁹¹ *La Opinión*, 31 de diciembre de 1891.

los abusos de las empresas de ferrocarriles, al punto de asegurar que las tarifas de fletes se fijaban a libre voluntad de aquéllas, llegando a cobrar el 75% del valor de lo transportado, abusando de la prosperidad del campo⁹⁰.

El 29 de diciembre de 1891 se expidió la comisión legislativa de investigación de los ferrocarriles, y su informe fue aprobado por la Cámara de Diputados. Fue la primera revisión legislativa de una política pública implementada por el gobierno galvista. El informe constó de cinco capítulos, en el que resaltó la necesidad de ampliar las facultades de la Dirección de Ferrocarriles, estableciendo una fiscalización prolongada, constante y eficaz. También se estudió la relación de la Compañía Francesa con el público, en virtud a las denuncias del comercio, por las tarifas de fletes y transporte y se analizó las relaciones financieras entre la compañía y el gobierno⁹¹. Sin embargo, Fives Lille cumplió sus obligaciones de construcción durante todo ese año, culminando la línea que uniría a la Capital provincial con Rosario⁹², y el ramal que comunicaba a ésta con los muelles de la sociedad Mercados y Embarcaderos de Rosario⁹³; y el gobierno la autorizó para que construyera más ramales, como el que recorrió desde la estación Ortiz a Rosario, y desde la flamante estación Borghi al río Paraná.

Para la prensa cívica, el gobierno y las empresas ferrocarrileras compartían culpas, en perjuicio de la ciudadanía. Así el intransigente diario *La Unión Cívica* preguntaba: “En qué se invierten los capitales de la empresa, los arrendamientos y las ganancias líquidas de la empresa”, al igual, de por qué no se daban a publicidad los arreglos financieros entre el gobierno y la empresa⁹⁴. De la misma forma, se criticaba la arbitrariedad de las empresas para cambiar horarios y frecuencia de servicios de trenes⁹⁵, o establecer estaciones, afectando la traza urbanística de ciudades como Rosario, como la empresa Fives Lille, que la instaló en aquel entonces inhóspito barrio Echesortu, sin pensar en los trastornos que le implicaba al pasajero llegar hasta el centro. O la intrusión de los rieles cuando atravesaban importantes arterias, como el principal bulevar del pueblo Alberdi o el bulevar Argentino en Rosario. Estas consideraciones le hacían pensar a los editorialistas del diario *La Capital* que “decididamente todas las empresas de ferrocarriles son todas iguales, y lo que menos le importa, es servir al público”⁹⁶. Las deficiencias también se encontraban en los trenes de pasajeros, donde la falta de higiene era enorme, aun en las líneas mejor administradas, como la del Oeste Santafesino⁹⁷.

La producción desbordó el servicio y la estructura ferroviaria de reciente

⁹² *El Municipio*, 24 de diciembre de 1891.

⁹³ *La Razón*, 29 de diciembre de 1891.

⁹⁴ *La Capital*, 7 de febrero de 1892.

⁹⁵ *El Municipio*, 24 de febrero de 1892.

vida no tuvo la capacidad de adecuarse a esa necesidad. Las tarifas parecían estar arregladas de las formas más caprichosas ante la mirada complaciente de la Dirección General de Ferrocarriles. Un periódico aseguró que por el elevado precio de los fletes, algunos comerciantes proyectaban restablecer el sistema de las tropas de carros para evitar monopolios que cada empresa tenía en determinados territorios⁹⁸.

Una señal positiva, en lo relacionado con la administración de ferrocarriles, fue la elaboración de una Memoria General de los Ferrocarriles Provinciales, correspondiente al año 1891, que si bien fue un escueto informe de 18 páginas, indicaba la intención del gobierno de dar a conocer el crecimiento operado, en virtud a las nuevas secciones inauguradas, demostrando que, desde el establecimiento del galvismo, 1890 constituyó el pico máximo de líneas explotadas hasta entonces, al igual que la suma de entradas percibidas y beneficios⁹⁹.

LA PRIMERA LEY NACIONAL DE FERROCARRILES Y SUS CONSECUENCIAS EN SANTA FE

Cabe señalar que la legislación acerca de ferrocarriles era prácticamente inexistente en todo el país. Desde la ley de ferrocarriles nacionales de 1876 hasta 1891 no hubo una ley nacional de ferrocarriles. Recién en esta oportunidad se creó la Dirección General de Ferrocarriles de la República Argentina. Es decir que Santa Fe, con su modesta Dirección de Ferrocarriles, se anticipó en tres años al Gobierno Nacional. Por esta ley se dividió a los ferrocarriles en nacionales y provinciales, entendiendo por los primeros a los que eran propiedad de la Nación: los garantizados, subvencionados o autorizados por ella o los que ligaran la Capital o un territorio federal con una o más provincias o territorios, o las que comunicaran a una provincia con otra, y a una provincia con el extranjero. Eran ferrocarriles provinciales, los construidos o autorizados por las provincias dentro de sus límites respectivos¹⁰⁰. A falta de disposiciones legales no había más fuente reconocida en la solución de conflictos en materia jurisdiccional que las interpretaciones de las cláusulas contenidas en la Constitución, que no garantizaban la solución de los mismos, y que estipulaba la

⁹⁶ *La Capital*, 10 de marzo de 1892.

⁹⁷ *El Municipio*, 11 de marzo de 1892.

⁹⁸ *La Razón*, 23 de mayo de 1892.

⁹⁹ *El Municipio*, 26 de noviembre de 1892.

¹⁰⁰ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores del Congreso de la Nación Argentina*, período de 1891, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1892, p. 1154.

¹⁰¹ *Antecedentes sobre jurisdicción de ferrocarriles*, Publicación Oficial, Taller tipográfico

facultad de la Nación y los gobiernos provinciales de promover la construcción de ferrocarriles. Las primeras disposiciones al respecto fueron adoptadas por la presidencia de Pellegrini, en 1891, y durante la de Uriburu, en 1896¹⁰¹.

A través de esta primera ley nacional de ferrocarriles se determinaron aspectos sobre la calidad de las vías y su conservación, los gravámenes de las empresas y las concesiones. También estableció disposiciones comunes a todos los ferrocarriles: en la conducción de pasajeros, en el transporte de mercaderías, en la servidumbre motivada por los ferrocarriles y en las obligaciones de las empresas. Asimismo en un capítulo especial destacó que entre los deberes de la Dirección General de Ferrocarriles se encontraba el contralor de las empresas de los ferrocarriles en funcionamiento, mientras que el Departamento de Obras Públicas de la Nación debería ocuparse, en adelante, de los que estuvieran en construcción. Fijó además disposiciones penales contra los delitos y faltas contra la seguridad y el tránsito cometidas por las empresas¹⁰².

La influencia de esta ley nacional fue inmensa respecto de la organización de su Dirección de Ferrocarriles de Santa Fe. En 1891 murió el jefe de esta repartición, el célebre Jonás Larguía, y fue reemplazado por César Della Beffa¹⁰³. Desde la creación de esta pequeña oficina no figuró en el presupuesto de gastos, otorgándole una nota más a su precariedad. Sin embargo, en el presupuesto para 1892, se incorporaron al tradicional Departamento Topográfico funciones atinentes a la inspección de ferrocarriles, con el nombre de Departamento de Ingenieros, Inspección de Ferro Carriles, Obras Públicas, Geodesia.

Por ley nacional del 17 de noviembre de 1891 se exoneró del pago de derechos aduanero a los materiales de construcción y explotación que se introdujeran para los ferrocarriles de la provincia de Santa Fe¹⁰⁴.

El 31 de julio de 1892 se produjo la apertura al servicio público de la sección de San Cristóbal a Tucumán, un hecho de amplia significación para el desarrollo de los pueblos del noroeste argentino que desde Jujuy podrían volcar su producción en línea recta por el puerto de Santa Fe¹⁰⁵. La ciudad de Tucumán, había quedado unida a la ciudad de Santa Fe por un trayecto de 29 horas, 40 minutos de duración. Además, de esta manera, también se integró el noroeste provincial al centro de la provincia, mientras que la apertura al servicio público de la línea entre la estación Vera y el paralelo 28 implicó la integración del nordeste¹⁰⁶. Por otra parte, Rosario quedó unido a Santa Fe y a Reconquista, y el extenso litoral provincial quedó unido desde el paralelo 28

del Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires, 1911, p. 4.

¹⁰² *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación correspondiente a 1891, op. cit.*, p. 1160.

¹⁰³ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XIX, 1891, *op. cit.*, p. 141

hasta el Arroyo del Medio¹⁰⁷.

En 1892 las líneas construidas seguían aumentando. Sobre una extensión de 5.000 leguas kilométricas cuadradas tenía construida 3.421 kilómetros de vías, de los cuales 1.778 eran de trocha angosta. Además, el gobernador Cafferata elevó a las Cámaras un proyecto de un particular, el ingeniero Schnoor, que propuso la instalación de una intensa red de “tranwyanys” rurales a sangre y a vapor, que implicaba 900 nuevos kilómetros de vía, dividiendo a la provincia en 20 secciones¹⁰⁸.

La estabilidad económica y la inminencia de un posible arreglo acerca de la deuda externa de los ferrocarriles coadyuvaron para que la empresa de Fives Lille rebajara la tarifa en los fletes, en especial en productos de primera necesidad, como ser madera, cereales, harinas, carbón y leña¹⁰⁹.

En abril de 1893, el gobernador Cafferata reconoció a la legislatura que la administración de los ferrocarriles provinciales no mejoraba y continuaba produciendo quejas en el público. Advirtió que la empresa de Fives Lille había disminuido sus ingresos por explotación en 1892, con respecto al año anterior, lo que afectaba su normal desempeño y contribuía al fracaso del arreglo de la deuda externa. Pero a pesar de esta situación, al momento de la revolución radical de julio de 1893, la provincia de Santa Fe era la más importante y más rica de la República Argentina, y su red de ferrocarriles cruzaba a 150 colonias agrícolas¹¹⁰.

La marcha de los trenes, en este complejo ferroviario santafesino, apenas se detuvo parcialmente durante los combates de julio y septiembre de 1893. Las partes dañadas fueron reparadas con inusitada rapidez, incluyendo un par de puentes volados con dinamita. En toda la República Argentina, “el 93” implicó una detención en el ritmo de la construcción alcanzado, hasta ese entonces, pero no una paralización, ya que en ese año se construyeron 1.041 kilómetros de vías férreas, un 7% más que en 1892, que se sumaron a los 13.961 kilómetros existentes en el país. En Santa Fe, en el año de las revoluciones radicales, no aumentó la construcción de ferrocarriles provinciales, que desde 1892 y hasta principios de 1894 se mantuvo en 1.207 kilómetros. El total de

¹⁰⁴ ERNESTO SOAJE, *Ferrocarriles Argentinos*, op. cit., p. 125.

¹⁰⁵ *Nueva Época*, 3 de julio de 1892.

¹⁰⁶ *Ibidem*, 9 de julio de 1892.

¹⁰⁷ *El Municipio*, 2 de septiembre de 1892.

¹⁰⁸ *Nueva Época*, 10 de agosto de 1892.

¹⁰⁹ *Ibidem*, 12 de agosto de 1892.

¹¹⁰ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Cafferata correspondiente a 1893*, op. cit., p. 372.

¹¹¹ GABRIEL CARRASCO, *Intereses Nacionales de la República Argentina*, op. cit., p. 243.

líneas férreas en explotación al momento de asumir Leiva la gobernación era de 3.283 kilómetros, es decir, un 23,5% del total de vías existentes en la Argentina. Estaban en construcción 689 kilómetros y 1.530 en estudio o concedidas. Es decir, el gobierno de Santa Fe alcanzaría en poco tiempo 5.502 kilómetros de vías férreas, cifra fijada como meta, ocho años antes, por Gálvez.

SANTA FE, POTENCIA FERROCARRILERA

Gabriel Carrasco, sobre la base de estas cifras, destacó que en 1894 Santa Fe ocupaba el segundo lugar en Sudamérica en cuanto cantidad de vías férreas construidas en su territorio, luego de la República del Brasil, y en el concierto mundial ocupaba el séptimo puesto en el grupo de los 59 países del globo que tenían ferrocarriles¹¹¹.

El ex ministro también elaboró en ese mismo año una publicación escrita en varios idiomas para promocionar en Europa y Estados Unidos la inmigración y colonización santafesina. En ella se esforzó por demostrar la poca distancia existente entre las colonias y los puertos de embarques, gracias a los ferrocarriles; y manifestó que en la provincia había un kilómetro de ferrocarril por cada cuarenta kilómetros de superficie territorial lo que era una señal de que el transporte era fácil y barato, y que no había colonia agrícola que se situase a más de treinta kilómetros del ferrocarril. Explicó que los factores geográficos beneficiaban al sistema de transporte provincial porque la regularidad del terreno, una inmensa llanura, abarataba los costos de construcción de vías, su mantenimiento y sus fletes. La presencia de uno de los ríos más importantes del mundo, como el Paraná, era otro aliciente para la producción¹¹².

En el período 1887-1894, Argentina “duplicó” sus kilómetros de ferrocarriles y esto repercutió directamente en la llegada de inmigrantes y en el aumento del comercio de exportación. Esta interrelación de factores de crecimiento la podemos observar en el siguiente cuadro¹¹³:

Períodos decenales	Kilómetros de ferrocarriles existentes	Inmigrantes entrados	Comercio de exportación en francos
-----------------------	--	-------------------------	--

¹¹² *Ibidem*, *La provincia de Santa Fe. Su colonización agrícola*. Noticias útiles para los trabajadores, inmigrantes y capitalistas, Departamento General de Inmigración, Buenos Aires, 1894, p. 23.

¹¹³ ANTONIO F. CAFFERATA, *Inmigración y Colonización en la Argentina*, tesis para optar al grado de jurisprudencia en la Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires, 1896, p. 52.

1857	10	4.000	90.000
1858-1867	572	80.000	695.000
1868-1877	2.320	434.000	1.930.000
1878-1887	7.526	756.000	3.315.000
1888-1894	14.908	839.000	3.500.000

En su paso por los destinos de la provincia, el interventor nacional Zapata nombró un inspector del gobierno en el Ferrocarril Oeste Santafesino, con un sueldo abonado por la empresa¹¹⁴. También, por la tirantez existente entre el gobierno y la Compañía Francesa de Ferrocarriles, el funcionario nacional aceptó el dictamen del fiscal de Estado negando el pago por indemnización que dicha empresa reclamaba en concepto de daños sufridos por la revolución radical y el pago de sustracciones de material y armas hecha por los revolucionarios, invitándole a iniciar demandas en los tribunales ordinarios¹¹⁵.

Zapata había ocupado el Ministerio del Interior de la Nación durante la presidencia de Carlos Pellegrini, en momentos que se aprobó la primera ley nacional de ferrocarriles. Era un hombre acostumbrado al diálogo y a la confrontación con estas empresas que representaban grandes intereses, al punto de que el Presidente le confiara la ejecución de la caducidad de algunas de las concesiones de vías férreas. Fue él quien hizo por primera vez efectiva la intervención del Gobierno de la Nación en los caminos de hierro garantido, llamando al orden a las empresas, realizando liquidaciones que acusaron con exactitud el importe de las deudas de aquéllas por devolución de garantías¹¹⁶.

Una prueba más de que el interventor Zapata señaló a Leiva el rumbo que debía tomar su gestión fue el hecho de que un día antes de la elección del 11 de febrero de 1894 decretó la inspección de los libros de ferrocarriles¹¹⁷. Los que estaban bajo la explotación de la empresa de Fives Lille continuaban dejando mucho que desear respecto de su administración. Carrasco reconoció: "Las quejas del público en todos sentidos son tan frecuentes como justas". Si bien habían aumentado sus entradas en moneda papel entre 1891 y 1893, también crecieron sus gastos pero no al punto de disminuir sus beneficios netos. Había acrecentado el recorrido de sus trayectos, la cantidad de los pasajeros transportados, sus locomotoras, vagones de pasajero y de carga y no así el tonelaje transportado. Lo que sin duda alarmaba a sus accionistas era que los gastos representaban un 89 o un 91% de sus entradas, y más teniendo en cuenta que atravesaban una de las regiones más ricas de Sudamérica. A los cuatro años de

¹¹⁴ *Registro Oficial*, t. XXII, 1893, *op. cit.*, p. 256.

¹¹⁵ *Ibidem*, p. 437.

¹¹⁶ *La Tribuna Popular*, 1° de febrero de 1894.

¹¹⁷ *Ibidem*, 11 de febrero de 1894.

haber asumido el arrendamiento, la población exigía tres veces mayor atención. Por esto, no había adquirido los vagones necesarios, y muchos cereales se acumulaban a la intemperie, al costado de las vías, esperando su recolección. Las tarifas de carga, comparadas con las de otras provincias, eran altísimas y salía más caro transportar productos de Santa Fe a Reconquista que de Buenos Aires a Santiago del Estero. Las pérdidas se incrementaron cuando se traspasó la administración de estos ferrocarriles, que estaba en manos de los ingleses de la Casa Hume que era la constructora, a los particulares franceses, quienes tuvieron que soportar los efectos de la crisis financiera del 90. El principal perjudicado por estas falencias administrativas de la compañía arrendataria fue el gobierno y el colono¹¹⁸.

EL GOBIERNO NACIONAL EXIGE A SANTA FE UN MAYOR CONTRALOR DEL SERVICIO

El gobernador Leiva, en su primer mensaje a la legislatura, consideró que cabía la posibilidad de rescindirle a la empresa de Fives Lille el contrato, y efectuar luego una equitativa distribución de líneas¹¹⁹. Había heredado el mencionado decreto de Zapata que en sus considerandos se asombraba de que aún no se hubiera practicado un examen de las cuentas de la administración de esos ferrocarriles de la provincia, arrendados con la garantía del Tesoro Público, y que no se hubiera podido constatar de qué manera habían ejecutado los contratos celebrados al respecto. También este documento de la intervención destacaba que la rendición de cuentas del Ferrocarril Oeste Santafesino, garantido por la provincia, se encontraba atrasada en varios años, y señalaba que Santa Fe debía en adelante efectuar “una intervención permanente en la administración de los ferrocarriles garantidos”, con el fin de controlar debidamente los gastos de explotación y examinar si las empresas llenaban las diversas obligaciones contraídas, que debía “ser considerada como una condición indispensable para el pago de la garantía acordada”. Zapata, al respecto aclaraba que la intervención oficial en empresas de ese género era ya una jurisprudencia aceptada en toda la nación, y se encontraba además autorizada por disposiciones terminantes del Código de Comercio.

¹¹⁸ *Ibidem*, *Intereses Nacionales de la República Argentina*, op. cit., p. 246.

¹¹⁹ *Historia de las Instituciones, Mensaje del gobernador Leiva correspondiente a 1894*, op. cit., p. 412.

¹²⁰ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XXIII, 1894, op. cit., p. 309.

¹²¹ *Ibidem*, p. 310.

¹²² *La Tribuna Popular*, 26 de abril de 1894.

¹²³ *Ibidem*, 16 de junio de 1894.

¹²⁴ *La Razón*, 14 de enero de 1894.

Por esto recomendaba a sus sucesores imitar al Gobierno Nacional en su política ejercida con los ferrocarriles de su jurisdicción para mejorar los servicios, reducir las tarifas, disminuir los gastos de explotación y lograr economías en el Tesoro¹²⁰.

El funcionario justificó estos planteamientos, efectuados horas antes de dejar la provincia, con el argumento que el Poder Central tenía el deseo de ofrecer datos y antecedentes que sirvieran de base a las futuras autoridades. Lo cierto es que de esta manera el Gobierno Nacional pretendió introducir a Santa Fe en la política de saneamiento administrativo. Por eso comisionó al contador Agustín Dillón para examinar los libros contables de los ferrocarriles de la provincia y del Oeste Santafesino. El mismo profesional, de acuerdo con el Departamento de Ingenieros, debía proponer la forma y organización que debía darse “a la intervención permanente de los ferrocarriles garantidos”, teniendo en cuenta la importancia de cada uno de ellos, su administración y contratos¹²¹.

La Dirección General de Ferrocarriles de la provincia era una entidad sin peso, y el Departamento de Ingenieros, con sus amplias funciones y su escaso personal, era incapaz de llevar a cabo la tarea que reclamaba el interventor nacional. La comisión especial, a cargo de Dillón, trabajó intensamente durante los primeros meses de la gestión de Leiva, investigando la liquidación de cada una de las empresas¹²².

En junio de 1894, el agrimensor Juan Doncel, jefe del Departamento de Ingenieros, que tenía a su cargo la inspección de ferrocarriles y estaba apoyando al contador Dillón en su investigación, le dirigió al ministro Ortiz y al gobernador Leiva una nota advirtiendo sobre la precariedad de su repartición, tal como lo había hecho frente al interventor Zapata. El Departamento de Ingenieros y Obras Públicas recién tenía un año de vida y, desde la fecha de su instalación hasta ese entonces, su personal directivo había cambiado en todo o en parte tres veces, retardándose su organización y acción eficiente. Este funcionario enumeró las principales medidas para lograr el buen funcionamiento del Departamento, como ser la existencia de una ley orgánica que marcara con claridad la extensión de deberes y órbita de su acción. También indicó la necesidad de ocuparse de las cuentas y de las garantías de ferrocarriles de propiedad del Estado o garantidas por él. Los datos que sobre la administración de ferrocarriles se contaba en el Departamento procedían únicamente de los informes

¹²⁵ *Registro Oficial*, t. XXIII, 1894, *op. cit.*, p. 44.

¹²⁶ *Ibidem*, p. 544.

¹²⁷ *Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe*, t. XXIII, 1894, *op. cit.*, p. 538.

¹²⁸ *El Municipio*, 4 de julio de 1895.

¹²⁹ *Memoria de la Intendencia Municipal de Rosario*, 1895-1896, *op. cit.*, p. 13.

¹³⁰ *Ibidem*, p. 14.

parciales e incompletos que las administraciones respectivas de las empresas enviaban al mismo, reconoció Doncel sin tapujos. Además manifestó a Leiva que el departamento a su cargo debía disponer de medios como para efectuar una estadística regular de los ferrocarriles, “única base razonable para el estudio de las tarifas de transportes, que el Estado tiene el empeño de mantener dentro de los límites que marcan los intereses públicos y las empresas”¹²³.

En el orden nacional, por la Ley 3896, del 9 de enero de 1900, la administración de los ferrocarriles del Estado pasó a ser autónoma, y sus cuentas se rindieron al Congreso de la Nación. De esa manera recibió en su propia tesorería el producido de las líneas, y pudo gastar según las necesidades sin imputar las erogaciones en el presupuesto general de la Nación.

EL ESTADO PROVINCIAL Y LAS OBRAS PÚBLICAS

El Congreso había sancionado, en 1876, una ley sobre obras públicas que rigió en la esfera de su jurisdicción, estableciendo el mecanismo de licitación, adjudicación y ejecución de las obras; la elaboración de los contratos y los casos de rescisión, entre otros aspectos. La legislatura de Santa Fe no dictó la suya, y durante el período conservador los funcionarios del área se inspiraron en la nacional.

Un sector, como el de Obras Públicas, íntimamente relacionado con la suerte de una provincia en crecimiento, y con el sistema de comunicación y transporte, incluidos el sistema ferroviario, estaba también bajo la órbita del endeble Departamento de Ingenieros, y sin una norma legal que rigiera sus procedimientos.

En 1890, se estableció la existencia de tres ministerios, y el de Economía se denominó también de Hacienda y Obras Públicas, pero no existió dentro de la cartera una oficina –ni la más pequeña sección o mesa– dedicada específicamente a la obra pública, y sí era una función más del Departamento de Ingenieros, que a su vez dependía del Ministerio de Gobierno.

En una palabra, el control estatal de la obra pública era prácticamente inexistente, ya que pasaba todo lo relacionado con ella, por determinaciones adoptadas por el Ministerio de Hacienda, de manera individual; así es como se resolvía acceder a la petición de crear un puente, reparar un edificio público, aceptar los planos de una nueva propiedad para el gobierno, etcétera. Esta situación se mantuvo aún para 1894. Según el director Doncel, el Departamento

¹³¹ *El Municipio*, 6 de julio de 1895.

¹³² *Ibidem*, 20 de agosto de 1895.

¹³³ *Ibidem*, 31 de julio de 1895.

¹³⁴ MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H), *Pellegrini contra la langosta, 1891-1892*, en *Todo es*

de Ingenieros tenía como prioridad para la obra pública de ese año –además de sus múltiples funciones, relacionadas con la culminación del registro gráfico y la delimitación de los departamentos provinciales–, el control de la construcción de la cárcel modelo que se estaba levantando en Rosario, y la reconstrucción de un puente sobre el Saladillo Amargo, a la altura del fortín Almagro, ya que el aislamiento que producía su ruptura estaba paralizando el comercio de esa zona.

Las exigencias laborales que recayeron sobre esa repartición fueron abrumadoras, teniendo en cuenta la cantidad y variedad de tareas asignadas en ese período. En este contexto se produjeron las concesiones de obras públicas otorgadas entre 1886 y 1889, y los empresarios de servicios actuaron a su libre voluntad. Fue en Rosario donde más repercutieron los abusos de los concesionarios, que afectaban a miles de usuarios, lo que generó un profundo malestar en la ciudadanía que culpó de indolencia y venalidad al Concejo Deliberante, y de los sucesivos intendentes, nombrados desde la capital provincial. En 1891 el intendente Carrasco encargó informes de las obras, recurriendo a la colaboración de especialistas nombrados en comisión.

Sin embargo, Cafferata y sus sucesores no pudieron revertir los privilegios contractuales efectuados en tiempos del juarismo. Así, por ejemplo, aún en 1894, el Estado no controlaba el aumento de las tarifas del gas, aguas, cloacas, teléfono y otros servicios. El usuario se encontraba en la más completa indefensión, mientras las empresas disponían de todos los resortes legales y la influencia política para salvaguardar sus intereses. Absolutamente nada se había previsto a favor del consumidor en los contratos, y las autoridades estatales carecían de voluntad mediadora en la relación empresa-usuario. La recesión del contrato era observada por el gobierno como una medida extrema que podría dejar a la ciudad sin servicios elementales. La empresa de gas de Rosario, que cobraba una multa por mora más alta que la aplicada en la Capital Federal, no brindaba un servicio eficaz porque el gas era de muy mala calidad y esto también perjudicaba la iluminación y la seguridad en las calles. La compañía de aguas repartía un líquido que aun los oficialistas reconocían como “asqueroso e imbebible”, que denunciaba el mal estado de los filtros¹²⁴.

LEIVA DECIDE SUPERVISAR A LAS EMPRESAS FERROCARRILERAS

En septiembre de 1894, el gobierno encargó al Departamento de Ingenieros la inspección de los elementos disponibles para el tráfico de la empresa francesa de ferrocarriles y la elaboración de un informe de la cantidad de material rodante disponible y las estaciones de carga y descarga. De esta manera *Historia*, n° 311, junio de 1993, Buenos Aires, p. 67.

Leiva pretendió calmar los ánimos de la prensa y ciudadanos que acusaban a la empresa de no satisfacer “las justas exigencias de la población agrícola”, que temía verse privada de los medios de transporte frente a la cosecha de ese año¹²⁵.

Una ley provincial del 11 de diciembre de 1894 determinó que, mientras no se completaran las leyes especiales sobre ferrocarriles y obras públicas de la provincia, quedaban en vigencia las leyes nacionales del 18 de noviembre de 1891, sobre ferrocarriles, y la ley del 26 de julio de 1876, sobre obras públicas, y resolvió que en ese ínterin, el Departamento de Ingenieros de la Provincia tendría las mismas facultades que la Dirección de Ferrocarriles de la Nación¹²⁶. De esta manera ratificó el marco legal que se venía aplicando de hecho.

En el presupuesto para 1895 se aumentó el personal del Departamento de Ingenieros y Obras Públicas, y se creó la función de un ingeniero presidente, que a su vez debía inspeccionar en persona a los ferrocarriles provinciales concesionados a los franceses, un ingeniero subdirector, dos vocales ingenieros, y dos subinspectores. En tanto que confirmó que seguiría nombrándose un inspector exclusivamente para el Ferrocarril Oeste Santafesino, incorporándole a un ingeniero ayudante. De esta manera, las doce personas restantes de la repartición se dedicaron al registro gráfico y transferencia de tierras, a la obra pública y a la contaduría de la repartición. También elevó el presupuesto del departamento de 27.580 pesos moneda nacional a 70.322, de los cuales 1.000 estaban dedicados a la refacción de edificios públicos, un insignificante monto que equivalía al sueldo mensual de dos diputados o de dos jefes de repartición¹²⁷.

Si bien estas medidas no pusieron fin al descontento y a las críticas de la opinión pública en cuanto al servicio concesionado a particulares y a la incapacidad del Estado en supervisar las ganancias reales de las empresas, sí marcaron el inicio de una nueva política del gobierno frente a los ferrocarriles. El Departamento de Ingenieros, luego de la inspección Dillón, se sintió con más respaldo para confrontar. A esta nueva tónica respondió la nota que le dirigiera a la Compañía Fives Lille pidiéndole un informe sobre los “frecuentes descarrilamientos” y censurando el mal estado de sus máquinas y tren rodante¹²⁸.

LOS MUNICIPIOS FRENTE A LOS FERROCARRILES

Los gobiernos comunales adoptaron una postura similar. El Concejo Deliberante de Rosario instó al Ferrocarril Oeste Santafesino para que tomara medidas de seguridad en la línea que atravesaba por el bulevar Argentino (actual avenida Pellegrini) y que ponía en riesgo constante a la población que no disponía de ningún tipo de protección frente al paso de los trenes en tan

importante arteria. El cuerpo intimó a la empresa, en julio de 1895, para que pusiera verjas en todo el trayecto o en caso contrario se la obligaría a levantar las vías. El intendente Paz denunció oficialmente que esa línea obstaculizaba el progreso del bulevar y de la parte sur de la ciudad, y luego de largas negociaciones, en 1896, las vías se levantaron definitivamente¹²⁹. El mismo intendente consiguió lo que sus antecesores en el cargo desde 1890 no habían logrado: que las empresas de ferrocarriles construyeran el ambicionado Puente de las Cadenas, exigido por el populoso barrio que rodeaba a la estación Sunchales. Paz resolvió dirigirse en forma directa a la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación, que disponía de mayor predicamento que el Departamento de Ingenieros de la provincia, y más tratándose de la ímproba tarea de obtener algo del Ferrocarril Central Argentino y del Ferrocarril Buenos Aires Rosario. El director nacional de ferrocarriles dio la razón a la intendencia y obligó a las empresas mencionadas la construcción del mismo¹³⁰.

El Departamento de Ingenieros también aplicó sus primeras multas “por mal servicio” a los ferrocarriles de la compañía francesa, en pequeños pero significativos montos¹³¹. Con el tiempo fue más adelante y aplicó multas por los atrasos horarios¹³². La legislatura resolvió negar a la empresa mencionada el pedido de aumento en los fletes de transporte de materiales de construcción, interviniendo de esta forma en la regulación de las tarifas¹³³.

En 1891 y 1892, cuando inmensas plagas de langosta amenazaron la producción agrícola santafesina, la empresa inglesa de ferrocarriles se negó a transportar los huevos de langosta hasta que no se le pagaran los fletes¹³⁴, y en virtud a esta actitud la opinión pública continuó acumulando dudas sobre la postura que asumirían las empresas de ferrocarriles frente a nuevas urgencias, como ser en el desplazamiento de tropas ante una eventual guerra con Chile¹³⁵.

La presencia de Ortiz en el Ministerio de Hacienda de la provincia imprimió respaldo nacional a las decisiones de Leiva en relación con este tema. El salteño no vaciló en efectuar lo que ninguno de sus antecesores se hubiera atrevido: cobrar impuestos provinciales a los ferrocarriles nacionales. El Fiscal de Estado aconsejó a Ortiz el cobro de Contribución Directa al Ferrocarril Central Argentino. La empresa protestó fundándose en que la concesión obtenida del Gobierno Nacional la exoneraba del pago de todo impuesto. El sucesor de Ortiz, Eugenio Aleman, continuó la política de su sucesor, tratando de hacer efectivo el cobro de impuestos adeudados por esa compañía en cinco años, desde la sanción de la ley nacional de ferrocarriles. A pesar de las gestiones, sólo logró que la empresa pagara 38.000 pesos de los 300.000 que debía. Para

¹³⁵ La empresa del Ferrocarril Oeste, en momentos de álgida tensión, se negó a transportar las tropas de Buenos Aires a Villa Mercedes, y esto generó planteamientos sobre el comportamiento de nuestros ferrocarriles ante un posible desplazamiento de soldados, *El Municipio*, 4

la oposición, los privilegios de esas grandes compañías seguían siendo infranqueables¹³⁶.

La medida más importante tomada durante el mandato de Leiva respecto de la administración de ferrocarriles fue la reglamentación interna del Departamento de Ingenieros, en septiembre de 1897. Fue la primera vez que se determinó oficialmente y con exactitud las funciones de una repartición estatal en relación con los ferrocarriles de la provincia, a una década de haber asumido el poder el galvismo, cuando ya había finalizado el proceso inicial de la radicación de las principales empresas férreas. Se estableció como función del flamante director de la Sección Ferrocarriles e Hidráulica inspeccionar los ferrocarriles provinciales otorgados en concesión, haciendo cumplir la ley y reglamento de ferrocarriles e “informar” al presidente del Departamento de Ingenieros sobre las infracciones cometidas por las empresas. También le correspondía el estudio de todos los asuntos relativos a la construcción de nuevos ferrocarriles, “tranways”, telégrafos, teléfonos y canales de navegación, de riegos y represas. Debía hacer los estudios y formar los proyectos, presupuestos y pliegos de condiciones de toda clase de obras pertenecientes a este ramo¹³⁷.

LA FALTA DE MANTENCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO HACIA EL SIGLO XX

Los ferrocarriles provinciales colocaron a Santa Fe dentro de los Estados más adelantados del orbe en infraestructura productiva y posibilitaron el despegue económico de la región. Pero las consecuencias de la desorganización y descontrol estatal en la administración de los mismos tomaron contornos preocupantes a principios de siglo XX. El doctor Juan Bialeto Massé, en el célebre informe que presentó en 1904 al ministro del Interior, doctor Joaquín V. González, brindó un conmovedor panorama acerca de los ferrocarriles nacionales, incluidos los de Santa Fe. En él demostró que, luego del impulso inicial, el ferrocarril se estaba tornando un obstáculo para el progreso, y citó, como ejemplo, la región sur de nuestra provincia, en donde los pobladores de Correa y Venado Tuerto parecían optar por el antiguo sistema de tropas de carros frente al encarecimiento de la tarifa de los fletes. De esta manera y con ejemplos preocupantes, Bialeto Massé trató de que el Gobierno Nacional pusiera mayor atención en este tema¹³⁸.

También se refirió al estado de los ferrocarriles en el resto de la provincia,

de septiembre de 1895.

¹³⁶ *Ibidem*, 6 de septiembre de 1895.

¹³⁷ *Registro de Leyes, Decretos y Ordenanzas*, op. cit., p. 658.

¹³⁸ JUAN BIALETO MASSÉ, *Informe sobre el estado de las clases obreras en el Interior de la*

denunciando la mala construcción y calidad de los materiales, especialmente en los ferrocarriles que unían a Santa Fe con las colonias y el norte. Acerca de la línea de Santa Fe a Reconquista, su opinión coincidió en un todo con las quejas de la prensa y los informes realizados a fines de siglo por el Departamento de Ingenieros frente a la empresa de Fives Lille: “Es realmente lamentable el trayecto que sale de Santa Fe, y pasa por Recreo, Escalada, Crespo, etc., ya que viajar es casi imposible, por la inestabilidad de los vagones y la inseguridad de las vías, que se agrava a medida que se avanza hacia el norte”. No pasaba lo mismo con la línea que unía Santa Fe con Esperanza, que era buena, pero a partir de allí se tornaba mala, y desde Humberto Primo a San Cristóbal, “no se viajaba sino que se danzaba”¹³⁹. El estado calamitoso en el que se encontraban muchas líneas, con apenas dos décadas de uso, reconocía como causa inicial las falencias en la construcción y la mala organización del trabajo en la mantención de las vías, descuidadas y abandonadas, haciéndose evidente para entonces la necesidad de renovar el material y principalmente efectuar una correcta organización de reparación y mantenimiento. Aún para ese entonces el Estado parecía incapaz de profundizar el contralor de la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles.

UNA TENDENCIA IRREVERSIBLE

En tiempos del primer centenario de la Revolución de Mayo, la República Argentina ocupaba el octavo lugar entre los demás países del mundo por la longitud de sus líneas férreas, precedida por Estados Unidos, 353.777 kilómetros; Alemania, 53.919; Francia 49.341; India británica 41.317; Austria Hungría, 38.041; Gran Bretaña e Irlanda, 35.591, y nuestro país, 31.574. Luego seguían Canadá, 30.358; Australia, 24.667, y México, 17.746¹⁴⁰.

Nada detuvo el incremento del kilometraje de vías férreas en explotación en Santa Fe. En 1907 se elevó a 3.924 y en 1911 a 5.135. La provincia disponía en ese último año de siete ferrocarriles distintos y una pequeña línea

República, presentada al Exmo. Mtro. del Interior, doctor Joaquín V. González, t. II, imprenta y edición de Adolfo Grao, Buenos Aires, 1904, p. 4.

¹³⁹ *Ibidem*, p. 128.

¹⁴⁰ *El primer congreso nacional del comercio argentino, op. cit.*, p. 691.

¹⁴¹ *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX, su historia, gente, comercio, industria y riqueza*, editado por Lloyd's Greater Britain Publishing Company, 1911.

¹⁴² *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX cit.*, p. 349.

¹⁴³ CARLOS SAAVEDRA LAMAS, *Los ferrocarriles ante la legislación positiva argentina*, Buenos Aires, talleres gráficos L. Rosso, p. 289.

¹⁴⁴ *Ibidem*, p. 291.

particular a Villa Ocampo, la mitad de los cuales era de trocha angosta: Central Norte (496 kilómetros); Ferrocarril de la provincia de Santa Fe (1.751); Ferrocarril de la provincia de Buenos Aires (94); Ferrocarril Córdoba y Rosario (290); Tranvía a vapor de Rafaela (93); Ferrocarril Central Argentino (1.884); y Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (128). De esta manera muy pocas colonias se encontraban a más de 20 kilómetros de alguna de las líneas férreas que convergían en los puertos de Santa Fe, Rosario, Colastiné y Villa Constitución¹⁴¹.

Existían además en el Chaco santafesino varias líneas férreas particulares de variadas trochas y longitud para el transporte de los productos forestales hasta las líneas principales, acordados por los gobiernos de Freyre y Echagüe.

Conformación de los grupos ferroviarios con servicio en Santa Fe en 1910

Nombre de la empresa	Líneas
1) Ferrocarriles Central de Córdoba Administración unificada tarifas unificadas bajo control del gobierno nacional a partir de 1909	Sección Este Sección Central Norte Sección Noroeste Ferrocarril Córdoba y Rosario Tramway a vapor de Rafaela Central Córdoba a Buenos Aires
2) Compañía Francesa de Ferrocarriles (ex ferrocarril de la provincia de Santa Fe)	Rosario a Barranqueras Santa Fe a San Cristóbal Pilar a Villa María
3) Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano	
4) Ferrocarril Argentino de Rosario al Oeste	

La explotación desde el punto de vista técnico y de infraestructura de

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 299.

¹⁴⁶ *Ibidem*, p. 351.

¹⁴⁷ *La República*, 18 de enero de 1899.

¹⁴⁸ *Mensaje del intendente Isidro Quiroga en 1910, op. cit.*, p. 272.

servicios se complejizó en todas las líneas por el incremento de la demanda. La Compañía Francesa (ex provincial), que llevó la extensión de las vías a 1.753 kilómetros en 1910 mantuvo su misma estructura administrativa, con domicilio en París, en donde también se celebraron las reuniones del consejo de administración, el que estaba representado en la Argentina por un director residente en Santa Fe, apoyado por un comité local consultivo que se reunía en Buenos Aires. A diferencia de las otras empresas ferroviarias colocó en los cargos clave a profesionales franceses. Junto al director Comble, se encontraban al frente de sus respectivas áreas Algrín, Leix, Perrín, Weber, Fournier, Samatau, Giraudon y Vernet, al mando de 4.500 empleados, quienes lograron en 1908 que la compañía creara una Caja de Previsión y otra de Socorros para sus compañeros con más antigüedad. En todas sus líneas viajaron en 1909 770.000 personas, se transportaron 1.753.599 toneladas e invirtió una cifra récord para su mantenimiento: 27.568.585 francos; y su balance arrojó un activo de 259.652.338 francos; señal de la superación de las dificultades soportadas en los primeros años de existencia, y de que la Argentina estaba concluyendo la liquidación de la crisis del 90¹⁴². Aún para ese entonces el Estado provincial ejercía un contralor de la prestación del servicio prácticamente nominal.

EL DESCONTROL DE LAS TARIFAS

Se sirven mal los grandes intereses ferroviarios que se confunden con los grandes intereses de la Nación, dejando ese asunto abandonado a la penumbra de su supuesta dificultad y al carácter inescrutable que erróneamente se le atribuye. No es posible sostener que sea necesario abandonar esta vital materia de las tarifas para hacer más holgada y más cómoda la vida del capital extranjero,

expresó Carlos Saavedra Lamas en 1912 como presidente de la comisión de jurisdicción ferroviaria del Congreso de la Nación. Definió de esa manera el pensamiento imperante en gran parte de la dirigencia oficialista que por ignorancia en la materia y en los compromisos adquiridos no veían necesaria una intervención del gobierno en la regulación del servicio¹⁴³.

Saavedra Lamas sostuvo con acierto que aún faltaba jurisprudencia administrativa, organismos bien determinados de fiscalización, y que se pretendía tapar el hueco con oscuridades atribuidas a los problemas de tarifación. Por otro lado señaló que los conflictos entre el gobierno y las empresas estaban

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 70.

viciados de una enorme superficialidad, que no abordaban nunca la cuestión de fondo:

Los resortes de contralor enmohecidos en su uso poco frecuente se ponen en movimiento ante la circunstancia ocasional y es fácil suponer el chirrido estridente que producen dando origen a notas a veces irritadas de espíritu polémico que se cruzan entre las empresas y los funcionarios encargados de ese contralor¹⁴⁴.

Las leyes nacionales de ferrocarriles, en las diversas disposiciones sobre tarifas que contenían, no eran sino una reproducción de las disposiciones fundamentales de la experiencia ferroviaria de los Estados Unidos, la que ya había pasado por los problemas de control tarifario que sufría la Argentina en la primera década del siglo XX, de allí que Saavedra Lamas sugirió un detallado estudio comparado. En el país del norte regía una ley sancionada en 1906 por la que el Congreso Federal reforzaba los poderes de la comisión que tenía la misión de velar por la publicación y observación de las tarifas, controlaba igualmente la aplicación de medidas de seguridad, fijaba formas obligatorias de contabilidad de las compañías, y determinaba estadísticas. Recién a partir de entonces esa comisión pudo fijar el monto máximo de las tarifas, y suspender la aplicación de las nuevas durante un plazo de instrucción. En 1910 se estableció que las cuestiones resueltas por la misma podrían ser apeladas ante una Corte de Comercio Federal, cuyas resoluciones no podían ser alteradas sino por la Suprema Corte¹⁴⁵.

En nuestro país la Ley 5315 establecía que la fijación de las tarifas tenía que ser el resultado de una demostración y una apreciación que debían hacer respectivamente las empresas y el Estado, en base a la demostración del producto bruto de la línea, de los gastos y la fijación del capital. Sin embargo, la falta de un órgano administrativo adecuado para ejercer esa apreciación y demostración alentaba a las firmas particulares a proceder arbitrariamente aprovechando la inacción del gobierno. El sistema de tarifación vigente comprendía tres grupos: las que respondían a bases kilométricas constantes para toda distancia; tarifas cuyas bases disminuían desde los 351 kilómetros en adelante, y tarifas formadas de coeficientes kilométricos. Los ferrocarriles de la provincia de Santa Fe se encontraban, en su mayoría, dentro del primer grupo, pero el Ferrocarril Central y el de Buenos Aires y Rosario, se ajustaban al último. Cuando se produjo la fusión de ambas empresas se creó una liga contraria a esta unión y a las tarifas monopólicas aplicadas. Según Saavedra Lamas los desafíos que el Gobierno Nacional debía encarar en adelante (ya en tiempos del radicalismo) eran abaratar los transportes transversales y evitar el recargo de capital ferroviario impidiendo el establecimiento de líneas interme-

días, rebajando de esa manera las elevadas tarifas existentes, que no eran más que la resultante de la desproporción del capital empleado en la construcción de las vías férreas, de su exceso kilométrico en relación con las necesidades de transportes, y del aprovechamiento de los monopolios regionales por la falta de caminos transversales y la no mantención de los existentes¹⁴⁶.

UNA REPARTICIÓN MUNICIPAL DE CONTRALOR MODELO

Según la prensa opositora y la independiente, el gobierno municipal de Rosario no ejercía contralor eficaz en materia de higiene pública: en la sanidad de los conventillos, la calidad del agua filtrada por la empresa de aguas corrientes y en lo relacionado con el asentamiento de casillas precarias de madera en el centro y los barrios de las grandes ciudades¹⁴⁷.

La Inspección General de la Municipalidad de Rosario adquirió protagonismo en la primera década del siglo XX, y en 1909 incorporó un brazo de acción directa: la Policía Municipal, que con sus primeros diez empleados comenzó a ordenar al ya complicado tráfico vehicular, que contaba con 7.460 coches a caballo y 44 automóviles y obligaba además a sus propietarios a que efectuaran el correspondiente patentamiento.

Esta repartición, antecedente de lo que hoy es Control Urbano, tenía capacidad de levantar multas de todo tipo de faltas: animales sueltos, letreros mal ubicados, ausencia de higiene, carros abandonados, aglomeración de personas en las habitaciones de alquiler, acumulación de líquidos, rotura de veredas y tapias, prostitución y el juego clandestino, entre otros aspectos. Asimismo debían constatar denuncias, realizar procedimientos y elaborar informes de pobreza¹⁴⁸.

El titular de Inspección General, Luis Heuser, advirtió al intendente Quiroga que por el personal disponible la acción de la repartición no se hacía sentir en los barrios apartados, en donde se infringían las ordenanzas de edificación, venta ambulante, higiene, plantaciones y animales. La oficina a su cargo también resultaba impotente para combatir “la pasión por el juego” clandestino. Loterías no habilitadas, y quinielas encontraban amplia aceptación “en la clase trabajadora”, destacó Heuser, quien además solicitó al intendente la elaboración de un listado de agencias habilitadas¹⁴⁹.

El accionar de aquel puñado de integrantes de la Policía Municipal de

Rosario puede considerarse una experiencia única en su tipo que tuvo la provincia en aquel período.

UN SERVICIO NACIONAL

El servicio de correos y telégrafos era nacional y por lo tanto la provincia no ejerció contralor alguno sobre él. Los gobiernos santafesinos no pudieron siquiera colocar a sus hombres en los cargos más atractivos de la repartición, porque era “terreno de exclusividad política” de la conducción central del Partido Autonomista. En tiempos de hegemonía roquista, la red de oficinas estaba sometida a la voluntad de Roca, un político conocedor de la importancia del manejo de las comunicaciones y la información pública, tal como se puede observar en sus cartas personales que atesora el Archivo General de la Nación.

Nuestra provincia estaba dividida en dos secciones, una con sede en Rosario y otra con sede en Santa Fe, además de las que cada empresa de ferrocarril tenía en su línea. Este servicio, herramienta de la política, estuvo bajo directa incumbencia del Partido Autonomista Nacional, como ningún otro.

ABSTRACT

This article makes reference to the evolution of the public policies carried out by conservative governments in Santa Fe province, in the period 1880-1912, in connection with the technical agencies the aim of which was to control any disposition of fiscal land; and the train service. Official attempts to have precise information on the development of the economic growth through the Statistics Office, are also studied. In this way, an original angle of opinion is framed regarding the participation granted to the State in the process that placed Santa Fe among the most progressive regions worldwide.

sanidad de los conventillos, la calidad del agua filtrada por la empresa de aguas corrientes y en lo relacionado con el asentamiento de casillas precarias de madera en el centro y los barrios de las grandes ciudades¹⁴⁷.

La Inspección General de la Municipalidad de Rosario adquirió protagonismo en la primera década del siglo XX, y en 1909 incorporó un brazo de acción directa: la Policía Municipal, que con sus primeros diez empleados comenzó a ordenar al ya complicado tráfico vehicular, que contaba con 7.460 coches a caballo y 44 automóviles y obligaba además a sus propietarios a que efectuaran el correspondiente patentamiento.

Esta repartición, antecedente de lo que hoy es Control Urbano, tenía capacidad de levantar multas de todo tipo de faltas: animales sueltos, letreos mal ubicados, ausencia de higiene, carros abandonados, aglomeración de personas en las habitaciones de alquiler, acumulación de líquidos, rotura de veredas y tapias, prostitución y el juego clandestino, entre otros aspectos. Asimismo debían constatar denuncias, realizar procedimientos y elaborar informes de pobreza¹⁴⁸.

El titular de Inspección General, Luis Heuser, advirtió al intendente Quiroga que por el personal disponible la acción de la repartición no se hacía sentir en los barrios apartados, en donde se infringían las ordenanzas de edificación, venta ambulante, higiene, plantaciones y animales. La oficina a su cargo también resultaba impotente para combatir “la pasión por el juego” clandestino. Loterías no habilitadas, y quinielas encontraban amplia aceptación “en la clase trabajadora”, destacó Heuser, quien además solicitó al intendente la elaboración de un listado de agencias habilitadas¹⁴⁹.

El accionar de aquel puñado de integrantes de la Policía Municipal de Rosario puede considerarse una experiencia única en su tipo que tuvo la provincia en aquel período.

UN SERVICIO NACIONAL

El servicio de correos y telégrafos era nacional y por lo tanto la provincia no ejerció contralor alguno sobre él. Los gobiernos santafesinos no pudieron siquiera colocar a sus hombres en los cargos más atractivos de la repartición, porque era “terreno de exclusividad política” de la conducción central del Partido Autonomista. En tiempos de hegemonía roquista, la red de oficinas estaba sometida a la voluntad de Roca, un político conocedor de

¹⁴⁷ *La República*, 18 de enero de 1899.

¹⁴⁸ *Mensaje del intendente Isidro Quiroga en 1910, op. cit.*, p. 272.

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 70.

la importancia del manejo de las comunicaciones y la información pública, tal como se puede observar en sus cartas personales que atesora el Archivo General de la Nación.

Nuestra provincia estaba dividida en dos secciones, una con sede en Rosario y otra con sede en Santa Fe, además de las que cada empresa de ferrocarril tenía en su línea. Este servicio, herramienta de la política, estuvo bajo directa incumbencia del Partido Autonomista Nacional, como ningún otro.

ABSTRACT

This article makes reference to the evolution of the public policies carried out by conservative governments in Santa Fe province, in the period 1880-1912, in connection with the technical agencies the aim of which was to control any disposition of fiscal land; and the train service. Official attempts to have precise information on the development of the economic growth through the Statistics Office, are also studied. In this way, an original angle of opinion is framed regarding the participation granted to the State in the process that placed Santa Fe among the most progressive regions worldwide.