

# **¿Cómo dar forma a un Estado que ha perdido la cabeza? Puertos para la Confederación Argentina.**

## **¿How to re-shape a State that has lost its head? Ports for the Confederación Argentina.**

*Dossier: Ciudades, Territorios, Dibujos*

SILVIA DÓCOLA\*

Arquitecta. Profesora Historia de la Arquitectura I, II y III.  
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario  
silviadocola@hotmail.com



## Resumen

Dos batallas delimitan la puesta en acto del proyecto político de la Confederación Argentina como Estado: Caseros (1852) y Pavón (1861), con un espacio nominal definido: las Provincias que asumen la constitución de dicho Estado, del cual, en casi todo el período, estuvo separada Buenos Aires.

Cuando se produjo esa escisión, un problema se presentó cuando, en referencia a la metáfora antropomórfica del Estado, el nuevo cuerpo (las 14 Provincias) perdió su cabeza (Buenos Aires), la capital, el puerto y el mayor centro de poder de la naciente federación. Quienes tenían por objetivo construir un nuevo país federativo de base capitalista, desdoblaron el problema planteando dos cuestiones a resolver: “la capital” y “el puerto o los puertos”. Diversos sujetos plantearon proyectos sobre “los puertos”. Las competidoras fueron la ciudad colonial de Santa Fe, la aldea de Rosario y el Puerto Las Piedras, en el confín Sur del Estado. En relación a estas se proyectaron estructuras territoriales de comunicación con las restantes ciudades capitales de Provincia y con áreas productivas lejanas.

**Palabras claves:** Confederación Argentina, territorio, puertos, siglo XIX.

## Abstract

Two battles defined the actions of the political project called Confederación Argentina as State: Caseros (1852) y Pavón (1861). This project took place in the territories belonging to the Provincias (states) get together in the new government, separated from Buenos Aires, almost the entire period.

As the reference to the metaphor of the State losing his head, a problem came up when the body of the new State (the 14 Provinces) lost their head (Buenos Aires), along with the Capital, the port, and the biggest power and commercial center of the newborn confederation.

Politicians in charge of building the new capitalist country split the problem into two issues: trying to solve the “capital” problem on one side, and “the port, or portss”, on the other. Different projects came up about the “ports”, and three places stayed as competitors: the colonial city of Santa Fe, the village of Rosario, and Puerto Las Piedras at the South end of the Country. In relation to these places, territorial communication structures were built in connection to the remaining state’s capitals and their hinterland.

**Key-words:** Ports; Federalism; Argentina; Territorial History

Dos batallas delimitan la puesta en acto del proyecto político de la Confederación Argentina como Estado: Caseros (1852) y Pavón (1861), con un espacio nominal definido: las Provincias que asumen la constitución de dicho Estado, del cual, en casi todo el período, estuvo excluida Buenos Aires.

Siguiendo a Halperín Donghi (1982) se proyecta "una Nación para el desierto", un Estado que pueda insertarse en el esquema internacional de división del trabajo, bajo la forma de un capitalismo de base agraria y como una República Federal. El nuevo proyecto de la Confederación Argentina, aparentemente consensuado, aunque no renuncia definitivamente a la Provincia escindida, se define como una alternativa. La preocupación central de quienes pretendían construir ese nuevo Estado consistía en definir simultáneamente forma política, económica y física. Dar forma física a un país aseguraba espacios económicos y el dominio de lo político; implicaba apostar a algunas ciudades otorgando roles diferenciados, generando jerarquías y planteando vinculaciones.

Como ha sido ampliamente trabajado, la ciudad había sido la herramienta fundamental de apropiación de España en suelo americano. Cada ciudad, construida como unidad urbano-rural, dominaba un espacio adyacente, pero sus límites, aún cuando fueran nominalmente precisos, eran lábiles y difusos. El río Paraná era la vía que vinculaba Buenos Aires con Asunción. Desde la ciudad de Santa Fe, designada "puerto preciso", un camino la vinculaba con Potosí. Otro vinculaba Buenos Aires con Chile; el camino real unía Buenos Aires con Potosí pasando por Córdoba. Una red de caminos menores articulaban las ciudades coloniales en el dilatado espacio del sur del continente. Con las reformas borbónicas, especialmente con la creación del Virreinato del Río de la Plata, se produjo un nuevo planteo en el territorio: Buenos Aires se constituyó en centro de la nueva estructura.

En la ciudad de Buenos Aires, en el Cabildo Abierto del 22 de mayo de 1810, ante el dilema de a quién le correspondía ejercer el poder, la mayoría de los participantes invocaron la idea jurídica que sostenía que caducada la autoridad del monarca, esta retrovertía a sus depositarios originales: los pueblos (Goldman, 1998: 41). Como plantea la autora en el lenguaje de época los pueblos "fueron las ciudades convocadas a participar

por medio de sus cabildos a la Primera Junta. Y fueron esos mismos pueblos convertidos –luego de la retroversión de la soberanía del monarca- en soberanías de ciudad (...). Con la caída del poder central en 1820, los *pueblos* tendieron a constituirse en Estados soberanos bajo la denominación de *provincias* (Goldman, 1998: 41).

Durante las siguientes décadas, cada *ciudad / provincia*<sup>1</sup> del territorio que hoy conforma la República Argentina se organizó partiendo de las viejas ciudades coloniales extendiendo sus límites (Chiaramonte, 1997). Luego de diversos ensayos sobre la construcción de un Estado Nación que coexistieron y se sucedieron entre 1810 y Caseros, se logró con la Constitución de 1853 el formato político y jurídico de un Estado.

Esta década donde se llevó adelante este proyecto (1852–1861) es un tiempo pleno de ilusiones, fantasías y utopías; de enigmas e hipótesis, pero también de proyectos que se efectivizaron dejando marcas en el espacio y de proyectos no concretados, tan valiosos como los efectivizados, ya que nos permiten leer no sólo los proyectos hegemónicos sino algunos proyectos alternativos y sus tensiones. El macro Proyecto de la Confederación Argentina se posicionó sobre una estructura física y productiva colonial que se había, en parte, desarticulado desde mayo de 1810. Esta desarticulación, a la luz del avance del conocimiento a mediados del siglo XIX, hacía que los sujetos que pretendían conformar ese nuevo Estado consideraran al suelo como un enigma. Es por ello que durante todo este arco de tiempo se ensayaron y pusieron en práctica diversas estrategias para conocer y registrar el territorio. La segunda acción fue proponer y ensayar espacios para la producción. Se propusieron colonias agrícolas, se pensaron espacios para realizar cultivos de algodón y caña de azúcar; también propusieron explotar nuevas minas. Mientras se indagaba sobre las potencialidades productivas del suelo, el Gobierno Nacional impulsó la elaboración de propuestas teóricas para encontrar los modos de enajenar la tierra pública y encontrar los mejores sistemas para atraer inmigración (Calvo, 2013).

<sup>1</sup> En la primera mitad del siglo XIX, las antiguas ciudades coloniales se constituyeron en Provincias. Es por ello que utilizaremos, cuando hablemos de las Provincias como Estados, la unidad discursiva *ciudad / provincia* dando cuenta de una unidad inescindible en casi todos los casos, aun cuando se manifiesten tensiones como en el caso de la ciudad y la provincia de Buenos Aires.

Pero para construir un Estado era necesario definir desde qué centros se ejercería el poder. Como planteamos, la secesión de Buenos Aires implicó un grave problema en la Confederación Argentina. Muchos de los sujetos manejaban la metáfora antropomórfica, la que ya algunos enunciaban desde la experiencia rivadaviana: la idea del cuerpo del Estado con la capital como su cabeza (Aliata, 2006, Shmidt, 2012). El problema se presentó cuando el nuevo cuerpo del Estado (las 14 provincias) perdió su cabeza (Buenos Aires), la capital, el puerto y el mayor centro de poder de la naciente federación. La Constitución de 1853 definía en su artículo 3° que la ciudad de Buenos Aires seguiría siendo capital del nuevo Estado. Después de las luchas por la independencia, Buenos Aires se había afirmado como centro del territorio, especialmente por su rol de puerto y por la localización en ella de una elite ilustrada. La secesión de la Provincia de Buenos Aires en setiembre de 1852 definió el interrogante de ¿cómo dar forma a un Estado que, en el decir de algunos, “había perdido su cabeza”? Frente a este dilema Urquiza desplaza el interrogante preguntándose ¿cómo construir un Estado de Provincias hermanas?<sup>2</sup> Tanto los constitucionalistas como los sujetos que tenían por objetivo construir un nuevo país de base capitalista, desdoblaron el problema planteando dos cuestiones a resolver: “la capital” y “el puerto o los puertos” para el nuevo Estado. La idea de un único centro, *capital, puerto y centro de poder político* se transformó apostando a dos centros en tensión con Buenos Aires. Este desdoblamiento permitió pensar tanto en la disponibilidad de ciudades existentes en el territorio de la Confederación para la redefinición de su rol (lo que traía aparejado pensar en la estructura material de cada ciudad para ser re proyectada) o en el otro extremo, tal como había sucedido en otras latitudes, fundar una nueva capital (con los casos paradigmáticos de la fundación de San Petersburgo y Washington) o un nuevo puerto. Salvo en la hipótesis planteada por Sarmiento de construir Argirópolis en la isla Martín García (propuesta publicada en 1850) no hemos encontrado la idea de fundar una ciudad capital mediante un acto fundante puro (Aliata, 2006; Shmidt, 2012t). Trabajando la cuestión capital, plantea Shmidt que

entre 1850 y 1862 se incorporaron nuevos temas de discusión. En este periodo “surgió con fuerza la pregunta –retórica pero intrigante- acerca de una capital, y por lo tanto, del grado de jerarquía que debía tener, tema que se tradujo entre el cruce de ideas entre una capital *provisoria* o *permanente*; entre una capital *simbólica en el desierto* o una capital *ambulante* por distintas ciudades del país, que actuaran de anfitrionas circunstanciales” (Shmidt, C. 2012: 45). Sin embargo el proyecto triunfante fue erigir a Paraná como capital a pesar de que no se renunció a Buenos Aires; Paraná no fue considerada como capital definitiva y la idea predominante fue pensar la capital como itinerante.

Por otro lado diversos sujetos plantean proyectos sobre el problema de “los puertos”. Las competidoras fueron la ciudad colonial de Santa Fe, la aldea de Rosario, elevada al rango de ciudad por Urquiza en 1852, y el Puerto Las Piedras, en el confín Sur del Estado, en el límite con el Estado de Buenos Aires. En relación a estas localidades se proyectan estructuras territoriales de comunicación con las restantes ciudades capitales de Provincia. Estas vías, a la vez, vinculaban los espacios productivos lejanos (en los cuales se estaba indagando sobre su potencialidad productiva) con los puertos. Las operaciones de construir nuevas vías de comunicación, así como reutilizar las viejas estructuras coloniales modernizadas mediante los nuevos sistemas de transporte (especialmente barcos a vapor y ferrocarriles, pero también los sistemas de mensajerías y el telégrafo), definieron finalmente a Rosario como el puerto de mayor jerarquía de la Confederación, como un centro de flujos: de transporte, de capitales, de información, de migrantes.

El presente artículo da cuenta de estos proyectos en la puja por definir un puerto donde se tensan intereses de las elites y de los gobiernos locales, provinciales, nacionales y de otros Estados<sup>3</sup> y también entran en juego proyectos perso-

<sup>2</sup> En el decir de Urquiza “los hijos de una misma madre, la famosa República de Mayo”. El Nacional, 14 de noviembre de 1854 (Cit. Scobie: 1979: 261)

<sup>3</sup> El presente artículo forma parte de la Tesis actualmente en curso del Doctorado de la FAU UNLP. En ella se trabajan los diferentes espacios de poder en la Confederación Argentina: la capital (Paraná), los puertos (donde se trabaja especialmente Rosario) y el lugar del soberano (el espacio sobre el río Uruguay, en especial la residencia de San José) y sus tensiones. En ella se trabaja un corpus más extenso y variado y se propone articular especialmente la escala territorial con la escala edilicia.

nales de empresarios y científicos. Mapas, libros e informes publicados fueron tan valiosos para construir la Argentina como las operaciones que se realizaron sobre el propio territorio. Con ellos se aspiraba a atraer capitales e inmigrantes para construir la nación definida en la Constitución. En ellos, y en su articulación, pueden leerse las tensiones entre los diferentes proyectos.

## **El puerto / los puertos**

La cuestión del puerto, o los puertos que sustituyeran a la perdida ciudad portuaria de Buenos Aires, se constituyó en un problema central para la construcción del nuevo Estado. Para resolverlo fue necesario poner en juego diferentes opciones.

En las dilatadas costas fluviales del Paraná, en el territorio de la Confederación, sólo existían dos ciudades de fundación colonial Santa Fe y Corrientes y dos bajadas que eran puertos naturales Rosario y Paraná, una en cada ribera del río. Más allá de estos anclajes en el territorio sólo existían pequeños puertos, como Las Piedras en Santa Fe, en el confín sur cercano a la desembocadura del Arroyo del Medio.

Las propuestas sobre puertos ponen en juego diversos proyectos de ordenamiento general promovidos por el Estado nacional o los gobiernos locales; otros son llevados adelante por las elites provinciales o por empresarios particulares que pretenden lograr algún beneficio. Dos grandes ideas se ponen en debate. Una es apostar a un único puerto en la ribera occidental del Paraná que concentre el comercio de las Provincias del norte y del oeste, la segunda apostar a la libertad de puertos en el juego de la libre competencia.

La primera es sostenida por Alberdi quien propone a Rosario como el puerto antagonista de Buenos Aires<sup>4</sup>. Esta posición apostaba a no promover a ninguna ciudad de fundación colonial por sobre otra, ascendiendo vertiginosamente a una pequeña aldea, sin fundación colonial, a capital comercial de un nuevo Estado manteniendo, de ese modo, el inestable equilibrio de las provincias hermanas.

La posición institucional de Urquiza, en su rol de Presidente Constitucional, era clara. En

su mensaje al primer Congreso sostiene “hemos visto levantarse la Villa del Rosario a la altura de un verdadero emporio; ciudad importante, asentada sobre las barrancas arcillosas del Paraná, sin molde ni preparación, siendo el Rosario el punto de acceso más inmediato para el comercio exterior...”. Apuesta a futuro, moldeada por el propio comercio, despojada de la tradición colonial y por ende de sus elites. Es potente la idea de una aldea a moldear en la arcilla de sus barrancas. Urquiza augura “Más adelante creciendo las producciones de las Provincias destinadas a la exportación y haciéndose más independientes en sus fortunas los comerciantes del país, se aglomerarán género y comerciantes directamente del exterior, consumidores y frutos nacionales en aquel puerto y harán de él un mercado”<sup>5</sup>.

En relación a esta posición la elite cordobesa pretende convertir a Córdoba en un nudo mercantil intermediario. La idea de Rosario como puerto contaba con una ventaja, los caminos existentes se hallaban en funcionamiento, relativamente protegidos de las incursiones de los indios del sur. El viejo camino real vinculaba Rosario con Córdoba, cruzaba el Carcarañá por Cruz Alta. Llegado a Villa Nueva (hoy Villa María) el camino se bifurcaba rumbo a Córdoba y rumbo a Cuyo. Desde Córdoba, Rosario se vinculaba con las provincias del Norte y del oeste.

Sin embargo, para algunos la vieja ciudad colonial de Santa Fe, se presentaba como puerto alternativo.

## **Santa Fe, ¿puerto de la Confederación?**

Frente a la posibilidad de que Rosario fuera el Puerto de la Confederación Argentina, otros sujetos plantean otros proyectos. Algunos imaginan la posibilidad de dividir el juego: Rosario puerto de las Provincias centrales (Córdoba), del oeste (Catamarca y la Rioja) y de Cuyo; Santa Fe puerto de las Provincias del norte (Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy).

Pero para lograr el objetivo de convertir a la ciudad de Santa Fe en un puerto de valor internacional era necesario resolver las vinculaciones de la

<sup>4</sup> Plantea tomar el ejemplo norteamericano de aplicación de Derechos Diferenciales para el comercio Para Derechos Diferenciales véase Bosch 1998: 39 a 54 y 55 a 74.

<sup>5</sup> Mensaje del Presidente de La Confederación Argentina al primer Congreso Legislativo Federal. La Confederación. Año 1 n° 59. 31 de agosto de 1854.

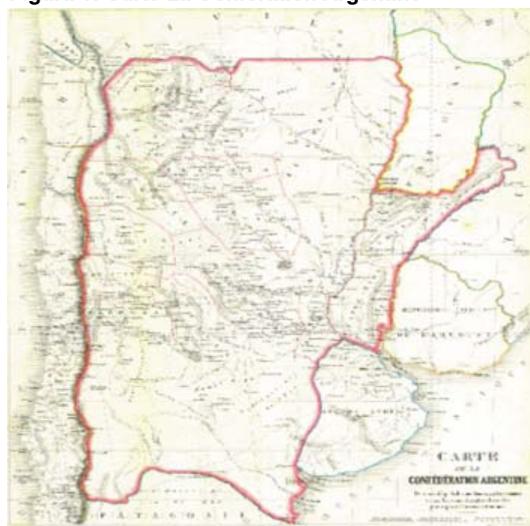
ciudad con las Provincias del interior. Desde 1853 se intenta volver a poner en funcionamiento las vías coloniales abandonadas. Dos caminos vinculaban Santa Fe con el oeste y el norte. El camino a Córdoba pasaba por San Francisco y el Camino de los Sunchales hacia Santiago estaba trazado al sur del río Salado y corría paralelo a éste. Este último había sido el utilizado para transportar yerba mate desde las Misiones al Alto Perú. Estos caminos habían sido abandonados y se encontraban en mal estado y desgarnecidos debido al retroceso de la frontera norte con el Chaco. El marino norteamericano Thomas J. Page<sup>6</sup> afirmaba en 1855 “la ruta de Santa Fe hacia el oeste estaba entonces enteramente abandonada y se seguía la de Rosario a consecuencia del carácter hostil de los indios de aquella parte de la Provincia” (Page, 1859 [2007]: 371).

Como hemos dicho, con la caída del gobierno centralizado en 1810 y ante la falta de un proyecto en los 40 años siguientes, existía un desconocimiento del estado del territorio. El gobierno nacional<sup>7</sup> pidió informes a las Provincias sobre el estado de los caminos. Como respuesta, a modo de ejemplo, analizamos el Informe Sobre Caminos y Postas de Santiago a Tucumán, realizado en 1854. Si bien este camino no parece ser una vinculación directa de las Provincias con la ciudad de Santa Fe, su análisis permite explicar porque gran parte de la producción de las Provincias del norte tenía su salida por los puertos del Pacífico: “es de mucha importancia que VE fije su alta atención en la mejora del camino desde esta ciudad (Tucumán) a la de Salta porque las dificul-

tades que impone para el tráfico de las tropas de carretas es quizás la causa para que el comercio de aquella provincia vaya al Pacífico buscando economía de tiempo y de costos”<sup>8</sup>.

Du Graty publica en 1858 su libro *La Confederación Argentina*<sup>9</sup>. El mapa, plegado al final del volumen, sin fecha, define un claro esbozo de la Confederación<sup>10</sup>, marca sus límites a partir de un grueso trazo que deja afuera a Buenos Aires. Este mapa, considerado como proyecto, registra la red de caminos existentes y los potenciales ya que uno de sus objetivos es mostrar una red de vinculaciones (Figura 1).

**Figura 1: Carte La Confederation Argentine**



**Fuente: CD de la versión del libro de Du Graty de la Academia Nacional de la Historia. Se ha constatado el plano en un ejemplar del libro original en francés en BA**

<sup>6</sup> Page recorrió por primera vez la cuenca del Plata en 1853 comandando la nave *Water Witch*. Esta expedición se prolongó hasta 1856, fecha en la cual regresó a EEUU. En 1859 realizó su segundo viaje. Su recorrido en esta cuenca abarcó 6500 millas por agua y 4400 millas por tierra. Sus instrucciones eran precisas, fueron dadas directamente por el Ministerio de Marina de los EEUU. La misión decía tener como fines: explorar y reconocer los grandes ríos y sus afluentes, determinar la practicabilidad y extensión de su navegación y de su adaptación al comercio, reconocer las zonas de la cuenca examinando sus recursos agrícolas y producir observaciones meteorológicas, astronómicas, magnéticas y determinar latitudes y longitudes, a la vez que hacer colecciones de plantas, animales y minerales. Al finalizar su primera expedición realizó un pequeño informe y confeccionó las cartas náuticas. Posteriormente decidió realizar una extensa publicación en 1859 en Estados Unidos y en Inglaterra en idioma inglés.

<sup>7</sup> Pedido de Mariano Fraguero (Ministro Secretario de Estado del Departamento de Hacienda) realizado por Circular el 21/11/1853.

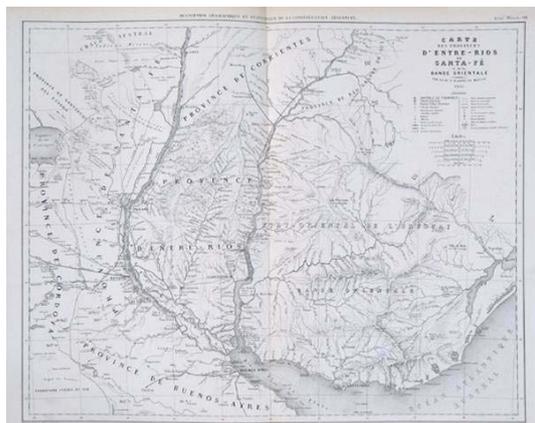
<sup>8</sup> Informe de José Posse y José María del Campo firmado en Paraná el 3 de julio de 1854. Publicado en *La Confederación*. año 1 n° 9. Rosario, 24 de junio de 1854.

<sup>9</sup> El belga Alfred Marbais Du Graty llega en 1850 a la que poco tiempo después será la Confederación Argentina. En julio de 1854 el ejecutivo funda el Museo Nacional en Paraná y lo nombra su director, en octubre del mismo año fue nombrado redactor de *El Nacional Argentino* (periódico oficial del gobierno de la Confederación). Su libro se publica en París en 1858.

<sup>10</sup> El armado de los límites es contundente: una gruesa línea roja continua marca los límites de aquello que nombra en la leyenda como Confederation Argentine. Por fuera de esta línea remarca los distintos Estados Nación: Chili, Bolivie, Paraguay, Brasil, Republique Orientele de l'Uruguay y Buenos Aires. Este es considerado un Estado limítrofe más, con sus propios límites demarcados en color verde. Al sur de la Confederation – el mapa termina aproximadamente en línea horizontal del paralelo 41° de latitud sur- da cuenta de la Patagonie - territorio limitado en trazo verde separado de Chile. La definición de las Provincias como entidades autónomas queda supeditada a la forma que le otorga el propio dibujante.

Martín de Moussy produce su *Descripción física, geográfica y estadística de la Confederación Argentina*. Publica los tres tomos de la descripción y un Atlas<sup>11</sup> La obra tiene por objetivo propagandizar estas tierras en Europa, a través de la construcción del conocimiento el cual considera provisorio. Respaldo en su carácter de científico, De Moussy plantea que esta producción es mejor que todo lo que existe hasta ahora desde el punto de vista de la geografía histórica y física “mi trabajo es enteramente nuevo. No trepido en decir que es una enciclopedia práctica, como no la tiene ningún Estado Sudamericano...”<sup>12</sup>. En su prefacio aclara que se trataba de construir “una espe-

**Figura 2 : “Carte des Provinces d’ Entre – Ríos de Santa – Fe et de la Bande Orientale. par le Dr. V. Martín de Moussy. 1865”..Plancha VIII.**



Fuente: Atlas. Versión digital.

<sup>11</sup> Martín de Moussy produce su *Descripción física, geográfica y estadística de la Confederación Argentina*. Esta obra (la planificación del viaje, los viajes, la escritura, los viajes y los datos que actualizan la escritura de los libros hasta la publicación misma de cada libro) es el resultado de un proyecto personal que fue propuesto, con un gran sentido de la oportunidad, inicialmente a Urquiza y, con posterioridad a la batalla de Pavón, a Mitre. De Moussy elabora una puesta en relación de una vasta producción fragmentaria sobre estas tierras, que recopila e intenta abarcar y completar. Construye una suma de puesta en relación de esa vasta documentación. Planifica su viaje con un itinerario previsto, su objetivo es la observación directa, la necesaria búsqueda de datos “in situ”, y la recolección de información a partir de la indagación en fuentes directas localizadas en cada punto del viaje. Los dos primeros libros fueron publicados en 1860. En julio de 1869 finalmente se publicó el Atlas. Cada plano, a su vez, está fechado. Por ejemplo el plano de la Confederación es de 1867, el de la Provincia de Santa Fe, Entre Ríos y la Banda Oriental es de 1865 y el de los recorridos del autor no tiene fecha pero sabemos por la Introducción que fue realizado por Bouvet con posterioridad a la exposición de París de 1867.

<sup>12</sup> Archivo del General Mitre. Correspondencia Literaria Tomo XXIII p 100. Cit por B. Bosch 1998.

cie de enciclopedia del Río de la Plata” que se constituya en una guía exacta y segura para los inmigrantes, un manual que de “forma clara y precisa” diera cuenta de los recursos de estas Provincias. Sostiene que “hemos descrito todo lo que existe y todo lo que se puede decir”

En el Atlas (Figura 2), dibuja la antigua ruta de Santa Fe a Santiago del Estero, y la rectificada de Córdoba a Santa Fe. Marca las poblaciones que la jalonan aclarando si se trata de fortines, de postas, de pueblos-capillas o de colonias. Diferencia, de este modo, mediante la gráfica, los caminos en los que se puede transitar con seguridad (ya que se encontrará donde aprovisionarse, dormir, y/o cambiar los caballos) de aquellos que por las condiciones de ese presente, los que hace aparecer como inapropiados por la cercanía de los indios y por la existencia de agua salada.

Si el camino del sur se hallaba protegido de las incursiones de los indios pampas, no sucedía lo mismo con el camino de los Sunchales en relación a los indios del Chaco.

Para la frontera Norte, el Gobierno de la Confederación propone una acción unitaria mediante el armado de una frontera como límite con fortines colocados a distancias regulares. En relación a este planteo se arma otra estrategia, la de la instalación, en tierras de borde, de colonias agrícolas. Los primeros proyectos de Esperanza y San Carlos fueron pensados para ensayar la productividad del suelo, probar el funcionamiento del dispositivo colonia agrícola y, además, apropiarse de tierras por fuera de la frontera militar. La colonización prevista (aunque no se haya concretado) para el río Salado (del Norte), propuesta a la vez en la que se analizaba y proponía la navegación del río, nos lleva a pensar la idea del Salado como límite y la colonización de sus márgenes como *espacio / corredor / frontera* para la protección de las tierras otorgadas a particulares en el interior de ese espacio protegido. Estos bordes son proyectados como fronteras de mezcla, de hibridación o incluso de aclimatación del inmigrante en estas tierras. Siguiendo a Cardozo de Olivera, acordamos que la noción de fronteras es polisémica:

“Están las fronteras como espacios marginales (a veces imaginados como vacíos) donde el Estado no se halla presente. Son la fronteras en el sentido inglés de *frontier*, tierra vacía

que deberá (“o invita a”) ser ocupada y conquistada. Y está también el hecho de que la frontera, sea con mojones que separan o sin esas marcas está para (“o invita a”) ser cruzada. Pero además están las fronteras que se viven, en un cruzar de ida y vuelta permanente. La frontera separa, la frontera se ocupa, la frontera se cruza, y se vive. El límite (*boundary*) separa, la frontera (*frontier*) se ocupa, la zona fronteriza (*border*) se vive (Carozo de Olivera, 2000: 334).

Margarita Gascón, en su estudio sobre la frontera en Arauco en el siglo XVIII, sostiene que los términos “límite” y “bordes” se utilizan como equivalentes a fronteras. “Los geógrafos políticos han distinguido entre un *límite borde* y una *frontera*. Para ellos el primer concepto se refiere a una *división lineal y precisa* y dentro de un marco político, mientras el segundo tiene las características de un *espacio amplio, de una zona* “. El límite, para ella, es una división lineal a partir de dónde y hasta dónde, un poder político ejerce su poder y su jurisdicción (Gascón, 2003: 165 - 166).

En ese sentido en el armado de la frontera norte se articulan la divisoria militar, punto de avanzada de las incursiones a las tierras del Chaco, y una zona borde de apropiación de base capitalista.

Pero más allá de la puesta en funcionamiento y de la protección de los caminos existentes, el gran proyecto que se planteó para reconvertir a Santa Fe en el puerto fue el de convertir al Salado en navegable. Si bien existían intentos previos<sup>13</sup>, la expedición del capitán Page puede ser considerada la más importante en el marco del proyecto de la Confederación Argentina. Su objetivo era claro, la “exploración in extenso es de importancia, no sólo para la Confederación Argentina, sino para todo el mundo comercial” (Page [1859] 2007: 367). Como norteamericano, a cargo de una misión de Estado, busca relevar la potencialidad de esta vía para el comercio y el transporte internacional. El marino asegura que

“la ubicación de Santa Fe sobre un brazo del Paraná la hace menos accesible a los ataques de los barcos a vela que otras ciudades” (Page [1859] 2007: 361) y es esa cualidad la que pondera al proponerla como puerto. Page narra cómo, frente a él, se está armando la frontera norte. Para Page “el Salado es la frontera meridional del Chaco y su navegación será más efectiva que cien puestos militares para confinar a los indios dentro de los límites de sus legítimos dominios” (Page: 379). Page sostiene que “una mirada al mapa mostrará que ambas vías de comunicación se extienden por y hasta distritos remotos y muy separados de la Confederación y brindarán un tránsito fácil para productos valiosos que, hasta el momento, por las distancias que deben recorrerse y el costo del transporte no han entrado en su comercio”. El mapa que cita Page es el de Parish (Figura 3), donde claramente se visualiza una oblicua que une el noroeste con Santa Fe.

**Figura 3: The Río de la Plata and adjacent Countries chiefly from the map constructed**



**Fuente: Arrowsmith for Sir Woodbine Parish K,C.H. draw by August Pettermann, sin fecha . BN**

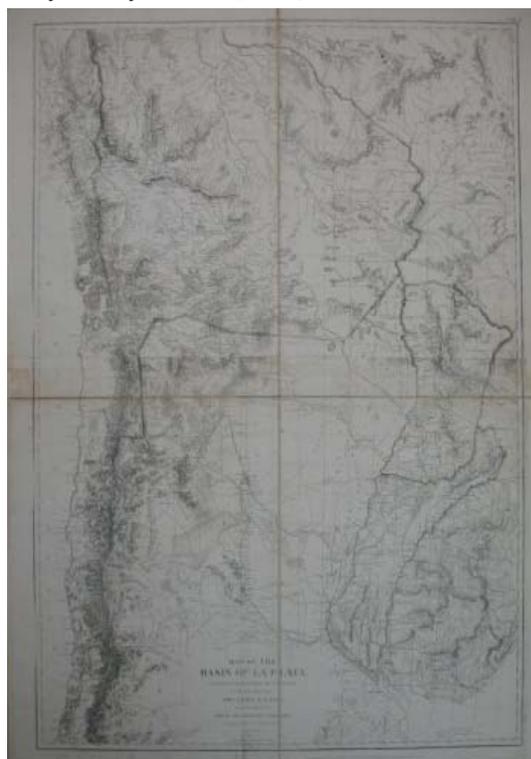
En su libro, Page da cuenta de proyectos en conflicto. Asevera que Córdoba puja por el Ferrocarril ya que la instalación de éste convertiría a esa ciudad en un centro intermedio, frente al proyecto de las Provincias del norte (Santiago, Salta y Tucumán) que apuesta a la navegabilidad del Salado para la salida de sus productos (Page: 380). Rossi ha trabajado la definición del

<sup>13</sup> El comercio de Salta se desviaba hacia el Pacífico. Había estudios previos: el de Murillo y Fernández Cornejo se 1789, la tentativa de Pablo Soria en 1824, la exploración de Arenales de 1833 (Bosh: 198 y sgtes). Las exploraciones de Leon Fabre (ENA 18/5/54), la de Page y la de Lavarello, ambas de 1854.

Salado como frontera norte con el Chaco. La autora ha estudiado las expediciones realizadas desde la conquista hasta el siglo XIX (Rossi, 2004), así como los procesos de ocupación de las tierras aledañas al Salado (Rossi, 2007) y la intervención de los técnicos para llevar adelante ambas acciones. Si en los inicios de la conquista, las expediciones por los ríos tenían por objetivo la búsqueda de rutas que llevaran al Dorado, ya instalado el sistema colonial español tenía por objetivo analizar las probabilidades de comunicar las Provincias del Norte con el Paraná. Durante el proyecto de La Confederación, como hemos señalado, diversos proyectos se ponen en juego. La importancia de la elite de Santiago del Estero se hace notoria en relación a la exploración del río y de los intentos posteriores empresariales para su navegabilidad. La expedición de Page fue sostenida y apoyada por el Gobernador de Santiago del Estero, Manuel Taboada. Según Rossi desde 1851, “la primera y más notoria acción de la elite en pos de su gran proyecto de incorporar de Santiago del Estero a los circuitos productivos del sistema capitalista, fue determinar con la mayor precisión posible, qué áreas (...) resultaban prioritarias, analizarlas a los fines de establecer las factibilidades de su desarrollo y estudiar su comunicación interna, con la cuenca del Río de la Plata y el puerto de Rosario sobre el Paraná” (Rossi, 2007). De ese modo verificar la navegabilidad del Salado servía a un doble objetivo: por un lado vincular a Santiago del Estero con Santa Fe y con Rosario, como puertos en el Paraná, y por otro lado poder volver a convertir a las márgenes del río en espacios productivos. Si en la colonia esos espacios eran en su mayoría prósperas estancias reales, después de mayo, el retroceso hacia el sur de la frontera norte había dejado desguarnecidas y abandonadas a dichas estancias, en ese momento propiedad del Estado<sup>14</sup>. Con la recuperación de esas tierras se pretendía convertir a Santiago del Estero en una Provincia organizada en torno al nuevo modelo, el reparto de tierra entre los miembros de la elite y sus allegados reforzaba la hegemonía de determinado grupos. Por otro lado este proyecto pretendía reconvertir a la ciudad de Santiago del Estero primero, pero a

Matará en segundo término, en eslabones comerciales del flujo de productos<sup>15</sup>. También en 1855 Cetrís propone buscar la línea más corta que conduzca desde Salta hasta el Salado (Bosch, 1998: 192)<sup>16</sup>. En 1856 el Gobierno autoriza la propuesta de Rams y Rupert (Bosch, 1998: 192). Más tarde Page nuevamente remontará el Salado en 1859 y publicara su mapa en 1859 (Figura 4).

**Figura 4 :Page, Thomas Jefferson. Map of the Bassin of La Plata based upon the results of the expeditions under the command of Thomas J. Page U.S. Navy in the years 1853, 1854, 1855 & 1856**



**Fuente: Este mapa de Page Estados de La Plata es parte del libro que publica en 1859. Existen distintas versiones del libro que, según las ediciones, contienen diferentes mapas en los cuales se marcan distintas áreas. Hemos utilizado una copia fotostática de la edición del libro de Harper & Bross New York, 1873 que reproduce la copia en color sin fecha utilizada como referencia, esta última en AGN.**

Si Page enviaba a mirar el mapa de Parish, y el suyo propio, para probar la importancia del Salado como vía de comunicación, Burmeister

<sup>14</sup> Recordemos que en este caso el Estado es también cada Provincia en formación, los pueblos a los cuales había retrotraído la soberanía después de los sucesos de mayo de 1810.

<sup>15</sup> Para la exploración de Page Ver ENA 16 de julio de 1855. Su narración fue incluida en el libro publicado en 1859. El libro de Page contiene parte del Informe de Jackes. el Informe de Jackes se reproduce en entregas en el ENA a partir del 29 de diciembre de 1855.

<sup>16</sup> Informe en ENA 9 de julio de 1856.

mandaba a experimentar el espacio. Burmeister publica en Halle -Prusia- en 1861, el primer tomo de su libro *Reise Durch die La Plata-Staaten mit besonderer Rücksicht auf die physische Beschaffenheit und den Culturzustand der Argentinischen Republik ausgeführt in den Jahren 1857, 1858, 1859 und 1860*; el mismo año publica el segundo tomo: *Zweiter Band die nordwestlichen Provinzen und die Cordilleren zwischen Catamarca und Copiapó umfassend Nebst einer systematischen Uebersicht der beobachteten Rückgrathiere mit einer Charte der bereisten Gegenden*. En ellos narra sus viajes y estancias entre 1856 y 1860 por el entonces territorio de la Confederación Argentina y Chile. La edición inicial incluye la *Karte der Sudlichen Provinzen der Argentinischen Republik, zu seiner reiser durch die La Plata Staaten*. En él incorpora el mapa, sin leyenda, de la sección norte del área recorrida que declara en su título (*mit einer Charte der bereisten Gegenden*: con un mapa de las regiones recorridas / viajadas). El libro está plagado de descripciones del territorio que Burmeister atraviesa. El mapa es pensado como una recomposición de fragmentos de mapas existentes, completado y actualizado<sup>17</sup> (Figura 5).

El prisma desde el que observa esta nueva realidad es su propia experiencia. La observación directa es para él un objetivo. En el texto pone en duda el valor del mapa como imagen -por sí sola- representativa del territorio. Confronta las lecturas que pueden hacerse de un mapa con la experiencia de observar el espacio. Resalta los límites del mapa como descriptor de algunas realidades. El caso ejemplificador seleccionado por el autor es el del río Salado del Norte: "Si se extiende ante

<sup>17</sup> La base del mapa es hidrográfica y, en parte de relieve. Marca con claridad el sistema de ríos, en especial se detiene en describir al Paraná con precisión. En esta gran área demarca tenuemente las diversas Provincias que componen la República, abiertas hacia los bordes del mismo mapa. El mapa del primer tomo contiene en su parte inferior un corte transversal del territorio. Este pasa por Rosario en el este llegando hasta el punto más alto de la Cordillera de los Andes, registrando en el centro las Sierras cordobesas. El mapa, con algunas variaciones, fue editado recompuesto, suelto, con un formato posible de plegar, cómodo para llevar en los viajes. Un mapa suelto recompuesto fue encontrado en el Museo Mitre encuadernado. El tamaño original del mismo es de 64 x 50 cm. En este caso se encuentra plegado en un tamaño de 16 x 10 cm y encuadernado desconociéndose si esto es una operación editorial o lo realizó el propio Mitre.

**Figura 5: Karte der Südlichen provinzen der argentinischen republik zu seiner reise durch die La Plata Staaten**



Fuente: BN Sección sur Tomo I

nuestra vista la Carta de los Países del Plata, se ve serpentear un río, como una línea diagonal natural, por el medio de la mejor parte, o por lo menos de la parte mayor del país que, viniendo del rincón noroeste del pie de la cordillera, desemboca en el río Paraná, en el lugar donde se encuentra Santa Fe; ese río es el Salado" (Burmeister, TII: 29 y sgtes.). Ensayo una interpretación del mapa marcando la aparente utilidad de dicho río para el transporte desde las Provincias del Noroeste. Confronta esta lectura del mapa con la observación directa: "pero ciertamente y bien pronto el observador se forma una opinión muy distinta, cuando ha recorrido el río Salado e inspeccionado personalmente los demás ríos de mayor caudal del interior"<sup>18</sup>.

En el texto Burmeister no sólo se apoya en sus observaciones sino en las exploraciones científicas que se han realizado pocos años antes como las de Page y Amade Jackes (Burmeister [1861] 2008, TII: 30 y sgtes). Burmeister de este modo relativiza al mapa en su rol de descriptor

<sup>18</sup> El mapa, explica Burmeister, fue construido compilando fragmentos de mapas de caminos fluviales -"para la vía fluvial de Buenos Aires a Paraná y más arriba, elegí el nuevo relevamiento del río por el teniente Page" (item 1), "para el río Salado y la región de Córdoba, pude utilizar la gran carta especial, que se ha hecho construir en Buenos Aires, por el ingeniero Coghlan, el Sr. Esteban Rams, para su proyecto de hacer navegable el río Salado" (item 2), también utiliza este mapa para el norte (punto 9)-, o terrestres -para el gran camino de Rosario a Mendoza ha sido copiado de la carta muy exacta, que ha construido el agrimensor oficial de la Confederación, Sr Alfredo de Laberge, por cuenta del gobierno, para la rectificación de esta vía" (punto 4). Completa algunas áreas con observaciones de terceros y propias (Burmeister, 2008. T I: 487 y sgtes.).

de los territorios que se desconocen, marcando sus límites como instrumento de conocimiento y señalando que sólo la observación directa y/o la exploración científica expresada como discurso escrito permiten a los lectores tener algún conocimiento del territorio". (Dócola, 2010). De este modo la naturaleza debe ser vista para poder ser descripta. Al igual que planteará De Moussy, quien está recorriendo el territorio de la Confederación desde octubre de 1854 por encargo del gobierno de Urquiza, el territorio "debe ser visto con nuestros ojos, tocado con nuestras manos".

Pero más allá de los intentos por abrir la navegación en el Salado esto no fue posible. La apuesta de las Provincias del Norte para ahorrar fletes y constituir a Santa Fe en un puerto, volviendo a la idea de puerto seguro, fue finalmente desalentada cuando Rosario se proyectó como el puerto del ferrocarril y el centro de las Mensajerías de la Confederación Argentina.

## Los caminos. Regular el tiempo y el espacio

Aún en 1863 se conceptualizaban a los caminos como simples huellas en la pampa<sup>19</sup>. Sin embargo, las preocupaciones para vincular a Rosario con los territorios lejanos fue encarada como un negocio. Como planteábamos el Camino Real a Córdoba atravesaba el territorio eludiendo el cruce del río Carcarañá en territorio santafecino. El sistema de postas era deficiente. Los viajeros que transitaban los caminos daban cuenta de las incomodidades que esto implicaba.

Los proyectos de las Mensajerías fueron centrales en la apuesta de convertir a Rosario en el puerto de la Confederación. Este sistema planteaba unir el territorio de un modo eficaz, pero so-

bre todo regular tiempo y espacio instalando un formato previsible. Si bien este sistema implicó la apertura de nuevos caminos y/o la rectificación de otros su mayor importancia estribaba en generar un sistema de comunicación eficiente en términos capitalistas. Este sistema de transporte, ya probado en Estados Unidos, diferenciaba carretas para cargas pesadas y diligencias de pasajeros para comunicar dilatados territorios<sup>20</sup>. Las Mensajerías Iniciadoras se habían instalado en Buenos Aires en 1849. En 1854 fueron convertidas en Mensajerías Argentinas Nacionales, uniéndose a la empresa los Correos Nacionales. Estaba a cargo de los catalanes Rusiñol y Filliol, quienes obtuvieron de la Confederación Argentina una concesión para su compañía para trazar un camino, construir puentes y establecer postas para un servicio de diligencias entre Rosario y Córdoba; camino que comenzó a funcionar en 1856<sup>21</sup>. Los empresarios eligieron como sede de las Mensajerías Nacionales, Puentes y Caminos a Rosario. En un artículo del periódico El Orden de Buenos Aires, en 1855, se glorifica a la empresa "Esta es la primer aplicación práctica de los principios de la Constitución a los progresos materiales de la Confederación". Esta junto a otra empresa "van a transformar muy pronto el aspecto general de estos países tan vastos, en donde el hombre tiene que luchar contra las dificultades naturales. Ellas serán para estos países del Plata los precursores de los puentes y caminos, tras de los cuales vendrán los ferrocarriles"<sup>22</sup>.

El sistema completo vinculaba a Rosario con Córdoba al menos por dos caminos; además este corredor se ramificaba hasta Santiago, Tucumán y Salta por un lado y hacia Catamarca por otro, incluía una línea directa de Rosario a Mendoza, la cual se ramificaba a San Juan. Otra línea enlazaba Rosario con la ciudad de Santa Fe. Con la apropiación espacial del territorio a través de los

<sup>19</sup> "puede decirse sin exageración que en la República Argentina no hay caminos sino se da ese nombre a las huellas profundas y sinuosas formadas no por el arte, sino por el ir y venir de las gentes al través de vastas llanuras, por el medio de los bosques o por las cumbres de las colinas y montañas. En esta inmensa extensión de territorio se encuentran 14 o 16 ciudades separadas unas de otras por centenares de leguas, sin que jamás la mano del hombre se haya empleado en preparar las vías que deben servir a la comunicación entre esas escasas poblaciones" Guillermo Rawson. *Informe al Congreso sobre el estado de los caminos en la República en 1863*. Cit por Oszlak 1997.

<sup>20</sup> Algunos datos nos ayudan a pensar en la magnitud de esta empresa: en Rosario entre 1854 y 1855 entraron o salieron 6100 carretas (de 15 tn) y 17416 mulas (c/u con 14 arrobas).

<sup>21</sup> Presentación de propuesta 8 de junio de 1854. Sanción del Senado 24 de setiembre de 1855

<sup>22</sup> Gordillo, en paralelo, presentó en 1855, al gobierno de la Confederación dos propuestas, una sobre la construcción de varios puentes del camino de Rosario a Mendoza y otra relativa al transporte de mercaderías.

corredores se llegaba a los confines de la Confederación y Rosario se afirmaba como su centro<sup>23</sup>.

Muchos de los viajeros dejaron registros de los caminos, ya sea en sus textos como en los mapas que elaboraron. Page recorre el camino de Rosario a Córdoba en diciembre de 1855 dando cuenta que regularmente cada 15 días lo recorre una diligencia (Page:460), que sigue “mayormente a lo largo de la ruta estudiada por nuestro compatriota el Sr Campbell para el ferrocarril entre Córdoba y Rosario (Page: 461). De Moussy recorre ambos caminos tal como queda consignado en el mapa de sus itinerarios que incluye en su Atlas. En su viaje parte de Rosario hacia Mendoza por el viejo camino, y regresa a Rosario por el nuevo camino desde Córdoba. Burmeister, en 1861, no registra en su mapa el proyecto del ferrocarril descartando su traza aun cuando para 1861 se encontraban firmados contratos autorizando su construcción<sup>24</sup>, pero incluye el nuevo camino recto trazado, del proyecto de Gordillo, al norte del viejo camino remarcando las postas, camino que sabemos por su libro, recorre en su segundo viaje de Rosario hacia Córdoba.

Sistematizar el traslado de cargas implicaba operar en un mercado creciente, acortando los tiempos de los recorridos fijos, con salidas y llegadas pautadas, asegurando “una prosperidad tan vasta como estos campos todavía desiertos, pero que se despiertan del letargo de tres siglos, al ruido del vapor sobre las aguas y del rodar de las diligencias sobre la tierra”<sup>25</sup>.

También se intentó analizar la navegabilidad del río Tercero / Carcarañá. Este fue objeto de exploraciones. Bosch cita como antecedentes la intención del Dean Funes de convertirlo en navegable. Hacia 1855 Page comenta “los habitantes de esa aldea (Fraile Muerto), como muchos cordobeses, creen que el Tercero es navegable desde Rosario hasta ese punto, pero ningún esfuerzo se ha hecho para verificarlo, Sin duda, se lo puede descender en botes planos”(Page: 462). Será

recién en 1856 que Liliedal (nacido en Estocolmo en 1822) navega el río llegando a Rosario el 7 de diciembre. En 1858 Lelong también propone canalizar el Tercero a la manera del canal imperial de Aragón y en sus márgenes proyecta establecer colonias agrícolas (Bosch: 204 y 205)<sup>26</sup>. Si bien la canalización del Carcarañá no prosperó, fue el Ferrocarril quien convirtió a Rosario en el puerto de La Confederación.

## Rosario, un puerto ferroviario

En 1854<sup>27</sup>, Allan Campbell presentó al gobierno de Paraná una propuesta para realizar estudios preliminares para definir la factibilidad de la construcción de un ferrocarril que uniese “algún” puerto de la Confederación sobre el Paraná con Córdoba<sup>28</sup>. Al finalizar el trabajo realizó un informe que fue traducido al castellano por Álvarez de Condarco y publicado por la imprenta del Estado en 1855 bajo el título “Informe sobre un Ferro - Carril entre Córdoba y el Río Paraná por Allan Campbell, Ingeniero”. Dicho Informe contiene un plano plegado<sup>29</sup>. Campbell expresa tanto en el texto como en el título impreso en el mapa que ha tomado como base al plano de Parish<sup>30</sup>. Según el

<sup>26</sup> El Canal Imperial de Aragón fue una de las obras hidráulicas más importantes de Europa. Es un canal de riego y de navegación de 110 km construido de 1776 a 1790. Su construcción tenía por objeto mejorar el regadío de la antigua Acequia Imperial de Aragón, asimismo se estableció un servicio de transporte de viajeros y mercancías entre Tudela y Zaragoza. Este retoma la idea del canal de Le Midi. El Canal Rideau fue construido en Canadá a inicios del XIX.

<sup>27</sup> El 5 de setiembre de 1854 es admitida por Urquiza la propuesta presentada por A Campbell.

<sup>28</sup> Define en su informe que el contrato original planteaba “reconocimiento de una línea de Ferro carril entre las ciudades de Rosario y Córdoba (Campbell: 5). Luego dice “el objeto de este camiones unir la ciudad de Córdoba con algún punto accesible a buques de gran calado” (6).

<sup>29</sup> El informe impreso detalla los otros planos que contiene el informe inicial que, en los ejemplares publicados consultados en diferentes bibliotecas y archivos, no son incluidos en la publicación.

<sup>30</sup> El plano en el ángulo inferior derecho contiene la leyenda: “Mapa de la República Argentina mostrando la línea del Ferro Carril proyectado entre el río Paraná y Córdoba. Compilado del de Sir Woodbine Parish en una escala adaptable para publicarse. Allan y Alex Campbell. Ingénierurs. 1855”

En el Informe plantea que contiene entre otros mapas el “Mapa de la República Arjentina (sic) i (sic) porciones de países circunvecinos. Este mapa es copiado en su mayor parte del de Sir Woodbine Parish, el más perfecto de este país que ha visto la luz aún”. (Campbell: 5). También plantea que tomo para el Paraná las cartas del marino Sullivan.

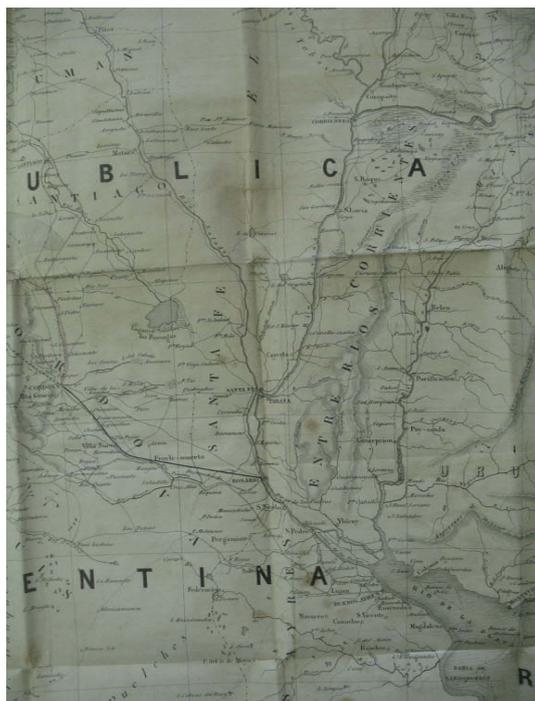
<sup>23</sup> Con las Mensajerías fue posible reducir los viajes de Rosario a Mendoza a diez días, a tres a Córdoba y a uno y medio a Santa Fe.

<sup>24</sup> Si bien es recién en 1863 que el gobierno de la unificada Argentina le otorgó a la compañía, manejada por el ingeniero Guillermo Wheelwright, la concesión para construir y explotar una línea de ferrocarril entre las ciudades de Rosario y Córdoba, el citado plano se encontraba en el Informe de Campbell de 1855.

<sup>25</sup> El Orden. Rosario, 18 de diciembre de 1855.

propio Campbell su mapa “será el más correcto existente en este país, aunque el principal objeto de su compilación haya sido demostrar la posición del ferrocarril, i (sic) su conexión con las diversas Provincias” (Campbell, 1855: 5). (figura 6)

**Figura 6: Mapa de la República Argentina mostrando la línea del Ferrocarril proyectado entre el río Paraná y Córdoba.**



**Fuente: Compilado del de Sir Woodbine Parish en una escala adaptable para publicarse. Allan y Alex Campbell. Ingénieros. 1855. Fragmento.**

El estudio de Campbell que devino en proyecto, retomó el de Aaron Castellanos de 1852. Este proponía un ferrocarril del Rosario a Córdoba, nombrando a esa aldea, que Urquiza estaba declarando ciudad, como punto de arranque ya que hasta ese puerto podían remontar barcos de gran calado durante todo el año. Castellanos, exiliado unitario en Europa al momento de la caída de Rosas, había intentado interesar a una casa bancaria en Londres para que invirtiera capital si él lograba convencer al futuro gobierno de la Confederación del valor de su propuesta. Castellanos fue escuchado. Su presentación invocaba un territorio casi sin obstáculos que garantizaba una empresa segura, rápida y rentable en relación a otras latitudes, en términos de ventajas comparativas “un terreno de pura tierra vegetal, sin piedra alguna, cubierta toda de buenos pastos; más de la mitad

del trayecto lleno de bosques útiles para el mismo ferrocarril, sin más obstáculos que dos ríos que tampoco desnivelaban el terreno, sino en su propio cauce” esto aseguraba que “en ninguna parte del mundo se podría construir un ferrocarril tan barato y al cuál irrevocablemente concurriría el comercio de diez provincias de la República” (Zeballos, 1883: 112).

Campbell, desde su saber de ingeniero, confirmaba la apuesta del promotor Castellanos, definiendo a Rosario como puerto y avanzando en la conquista hacia el oeste hasta llegar a Chile. De este modo se proyectaba un ferrocarril que uniendo dos frentes -el Pacífico y el Atlántico-, fuera vía de comunicación entre Inglaterra y las colonias inglesas del Pacífico y que a su vez se apropiara del territorio desde lo productivo consiguiendo una sesión de tierras a los costados de las vías. Un proyecto, regional y nacional que se extendía con carácter transcontinental.

El mapa y el informe de Campbell son a la vez registro y proyecto. El plano de Parish al que hace referencia Campbell es aquel que mandaba a mirar Page, uno que Woodbine Parish publicó, con variaciones, en diferentes soportes: por un lado como plano suelto en versiones diferentes, por el otro integrando el libro de *Buenos Aires y las Provincias del Plata* libro publicado en inglés en la edición definitiva en 1852<sup>31</sup>. Este sirve de base a muchos mapas que reinterpretan, completan y actualizan los datos en él contenidos. Tomamos para este trabajo un mapa suelto, *The Río de la Plata and adjacent Countries chiefly from the map constructed by Arrowsmith for Sir Woodbine Parish K,C.H. drawn by August Pettermann,*

<sup>31</sup> Woodbine Parish (1852) “Buenos Aires y las provincias del Plata”, Para un desarrollo de la obra de Parish y de los planos producidos en ese tiempo véase: (Lois, C. 2006) y (González Bollo, 1998). Para Parish véase especialmente (Silvestre, G. 2011). Silvestri aclara que éste “fue publicado en inglés en la edición definitiva en 1852, ampliando considerablemente la primera edición de 1839, basada en su estadía en el Río de la Plata entre 1824 y 1832. Al año siguiente se traduce al castellano. Estos materiales heterogéneos son entregados por Parish, a su regreso a Inglaterra, a John Arrowsmith, quien construye “un mapa enteramente nuevo de las Provincias del Río de la Plata y de los Países adyacentes. Arrowsmith provenía de una familia de cartógrafos, que en la época en que Parish le confía sus materiales dominaba el mercado de mapas en Inglaterra (ya en plena competencia con las iniciativas estatales). El mapa de Sudamérica, dibujado por Peterman, fue incluido en una edición del famoso *Atlas del mundo* preparado por Arrowsmith”.

sin fecha<sup>32</sup>. En este que comprende el territorio de los Países del Plata incluyendo en otra escala la Patagonia. En relación a Rosario, Parish la marca como un punto más en el territorio, con el mismo valor que San Nicolás al sur y “San Carlos” (el convento) al norte. Parish marca el camino a Buenos Aires a Córdoba con un trazo doble que pasa por Esquina (posta que marca con igual valor que Rosario). Con un débil trazo marca el camino que pasando por Rosario va desde Buenos Aires a Santa Fe. Con igual trazo marca el camino de Santa Fe a Córdoba y el de Santa Fe a Santiago por la laguna de los Porongos. De ese modo Parish borra cualquier otro puerto que no sea el de Buenos Aires. Remarca el camino que une a Buenos Aires, con Córdoba y desde ésta hacia el noroeste. Abajo en el plano dibuja un corte que pasa por Buenos, atravesando el territorio de “las pampas” (objeto de travesías de viajeros ingleses) que pasando por la cordillera llega a Valparaíso y por ende hasta el Pacífico, pasaje a las colonias inglesas del Pacífico con el epígrafe. *Section from Valparaiso to Buenos Aires*. En este plano Rosario carece de valor, existe, pero es un punto más en el dilatado espacio del territorio dibujado, alejado, sin comunicación directa con Buenos Aires, salvo por el río.

¿En que modifica Campbell al plano de Parish, en relación a Rosario? El plano de Campbell, a diferencia del de Parish, obviamente incluye el proyecto del ferrocarril que no existía en el momento de construcción del plano de Parish, que a la vez es el objetivo central del plano de Campbell – mostrar la imagen de un ferrocarril de Córdoba a Rosario y de esta a Puerto las Piedras (hoy Villa Constitución) situado algo más norte de la desembocadura del Arroyo del Medio en el Paraná. Pero además marca el camino de Rosario a Córdoba señalando claramente a las postas, el camino que parte desde Rosario recorriendo paralelo al río Carcarañá por el sur, tema que a Parish no le interesa remarcar. Llama la atención una traza al norte que partiendo de Rosario llega a Ranchos, en un trazo recto y desde allí a la ciudad de Córdoba.

Campbell en su Informe realiza una lectura en términos de la conformación del territorio del

Estado Nación en construcción, asumiendo la separación de Buenos Aires. La idea es atraer “a los puertos de la Confederación todo o parte del comercio que ahora encuentra un mercado en el pacífico, incluyendo la parte sur de Bolivia” (Campbell, 1855: 8). Diagnostica que por las dilatadas distancias harán imposible, en lo inmediato, generar un sistema ferroviario de carácter nacional. Las ideas más importantes de su proyecto son tres. Primero definir a una ciudad que sea centro del territorio desde la cual se podrá irradiar el sistema. Sobre este punto no tiene dudas y elige y justifica a Córdoba (Campbell, 1855: 8 a 10). Segundo, definir un puerto sobre el Paraná. Estudia tres posibilidades: Santa Fe, Rosario y Las Piedras evaluando sus ventajas y desventajas comparativas en tanto localización en relación al río y a las otras ciudades, las distancias, la naturaleza del terreno a atravesar (posibilidad de lograr agua apropiada para el aprovisionamiento de las locomotoras, facilidades del terrenos para construir la vía y atravesar ríos y arroyos) y las posibilidades de ingresos a las ciudades. En tercer término apuesta a definir un punto intermedio desde el cual se podrá articular un futuro ferrocarril a Mendoza y desde allí a todo Cuyo y Chile. Elige a Villa Nueva (hoy Villa María). En su presente plantea que desde este punto se puede articular la comunicación con Cuyo y Chile por los caminos de Mensajerías, acoplándose al ferrocarril.

En su evaluación, que implica un detallado estudio de costos, descarta como puerto a Santa Fe en especial por la forma que se relaciona la ciudad con el Paraná, ya que desde la desembocadura del Carcarañá el canal corre paralelo a las costas entrerrianas, pero deja la opción de cualquiera de los otros dos puertos lo cual grafica en el plano. Con respecto a Las Piedras, en el informe bajo el título Prolongación hasta el puerto de las Piedras, comienza planteando que “en virtud de los deseos del Gobierno, el reconocimiento se ha prolongado desde el Rosario hacia el sur hasta el puerto de las Piedras” (26). “Con referencia a todos los elementos esenciales de prosperidad, este punto esta mui (sic) bien situado para la formación i (sic) aumento de una gran ciudad” (28). Construir ese puerto sería la alternativa de un puerto sobre el desierto en el confín de la Confederación. Esto impulsaría una serie de negocios posibles para quienes compraran rápidamente esas tierras.

<sup>32</sup> Ejemplar suelto en Museo Mitre. En este caso no trabajamos el plano y el texto de Parish ya que nos interesa especialmente su utilización como plano base y su redibujo por parte de Campbell, Du Graty y Burmeister.

Sin embargo, en algún punto, Campbell toma partido por Rosario. Analiza los tres modos de entrar “a la ciudad” para tocar el río. Plantea el poco trabajo que habría que realizar para la construcción de un muelle en la playa y de las posibilidades a futuro (12 y 13). Lo que más le atrae es la posición geográfica “... el Rosario fue señalado como el punto más al norte en el que el ferrocarril podría tocar el río”, “la posición del Rosario es algo peculiar con referencia a una conexión con el interior” (12). El mismo Campbell nos manda a mirar el mapa adjunto

“Examinando el mapa se verá que el Río de la Plata i (sic) su grande afluente el Paraná, llevan su rumbo sud –este por 300 millas antes de llegar al mar; más arriba el Paraná en una extensión (sic) de más de 100 millas corre directamente al sur con una pequeña inclinación al oeste. El Rosario se encuentra aproximadamente en el recodo más occidental del río, i (sic) se observará que la ruta por ferrocarril desde Córdoba hasta el Rosario i (sic) desde allí por el río hasta Buenos Aires, es casi completamente en la misma dirección. La latitud del Rosario también coincide casi con la de Mendoza, de todo lo que se deduce que el Rosario o algún punto en su inmediación, es el puerto natural para muchas de las Provincias Interiores” (10 y 11).

De este modo Campbell en el plano nos muestra la equivalencia de cualquiera de los dos puertos sobre el Paraná, descartando a Santa Fe, pero en su texto nos manda a mirar el mapa. Esa imagen, para ser leída según sus precisas instrucciones escritas, llevan a poner en valor al Rosario por sobre el Puerto de Las Piedras, la ciudad ya en marcha, el puerto natural de las Provincias Interiores frente a un puerto inventado en el desierto<sup>33</sup>. La ciudad es el espacio de intercambio, un

<sup>33</sup> Según registros que se remontan a 1846, marinos británicos conocían Las Piedras por el valor del sitio como potencial puerto de ultramar. Allí se localizaba también un puerto decabotaje. No era el único puerto al sur de Rosario, ya que en el paraje luego denominado Punta Alvear, alrededor de 1850 existió un embarcadero donde se enviaban a Buenos Aires papas y cereales.

punto de intersección de flujos de mercaderías en el vasto espacio de las pampas, la estación será el nuevo edificio a construir. El corte que acompaña el plano pone a valor a Rosario, cambiando el plano de Parish y priorizando a este puerto como el de vía intercontinental.

La puja por el puerto quedó resuelta con la inauguración del ferrocarril en 1863. Su habilitación como transporte de pasajeros y cargas entre Rosario y Córdoba se concretó en 1870. Rosario se convirtió en el puerto, aun cuando el proyecto político de la Confederación se clausuró en 1861 con la batalla de Pavón.

La transformación física del territorio se produjo en ese momento. La estructura de vinculación de los viejos centros coloniales con el nuevo puerto se materializó con la construcción las vías y caminos. Sobre esta base se completó el sistema de transporte de cargas y pasajeros en las siguientes décadas<sup>34</sup>.

Si bien en el proyecto del trazado del ferrocarril se buscaba el tramo más directo que uniese Rosario con Córdoba, los ingenieros del ferrocarril aceptaron la naturaleza del terreno. La llanura era cruzada por cañadas y por el sinuoso río Carcarañá de barrancas altas. La planicie, en algunos parajes, se convertía en suaves lomadas, en otros en anegadizos. Hasta ese tiempo, cruzar los ríos interiores, vadear las cañadas, era un problema. En el diario editado en Rosario *El Cosmopolita*<sup>35</sup> se consigna “el río Carcarañal (sic) y el Arroyo de las Tortugas siguen estorbando el camino entre el Rosario y el interior por sus grandes crecientes (...) El tráfico queda así cortado por ambos lados, y mientras que las carretas quedan amontonadas en el Rosario porque es inútil despacharlas, hay en el otro lado del río ochocientas carretas aglomeradas en el camino sin poder moverse”...<sup>36</sup> La naturaleza domina-

<sup>34</sup> La principal modificación a este sistema se produjo recién con la inauguración del Ferrocarril Rosario Campana en 1889 donde se tensionó la estructura hacia la ciudad puerto de Buenos Aires.

<sup>35</sup> Artículo sin firma atribuible a William Perkins. Fechado el 13 de diciembre de 1864 *Mesa de Redacción. Álbum de Recortes*. 164

<sup>36</sup> El artículo habla del perjuicio para el comercio que se da por la paralización del movimiento comercial. Perkins insta a los Gobiernos Provinciales “a costear un buen puente apenas bajen los ríos como acaba de hacerse para el puente del FCCA”. (circa diciembre 1864). Perkins W.

ba y era necesario domesticarla. Pocos días después el periódico anunció que el gobierno había contratado al ingeniero Bear para realizar dos puentes, uno cercano al del ferrocarril y otro atravesando el río Tercero frente a Fraile Muerto<sup>37</sup>. El ferrocarril avanzó hacia el oeste y al inicio de 1865 superó el obstáculo. Grandes pilares sostuvieron el puente ferroviario cuya finalización fue un gran acontecimiento. En 1866, Alfeld, un fotógrafo radicado en Rosario publica sus vistas de la ciudad. Una de las 31 vistas que componen su álbum es el puente sobre el Carcarañá, situado a casi 50 km del Rosario. Este río servía además de defensa natural al avance de los malones. Con la inclusión de esta vista en un álbum de fotografías del Rosario, Alfeld muestra que el dominio de la ciudad se ha extendido más allá del río. Tal es la magnitud de la empresa, la importancia que se otorga a la construcción del puente.

El proyecto del ferrocarril fue pensado definiendo que cada dos leguas y media debía existir un punto que permitiera el aprovisionamiento de agua para las máquinas a vapor. El ritmo de las estaciones, repitiendo el que imponían las postas del sistema de mensajerías, fue producto de la capacidad de los motores de las locomotoras. Había que domesticar el desierto desde la racionalidad que imponía la máquina. Pero ese proyecto de puro atravesamiento, de articulación intercontinental, de detenimiento regular con el ritmo de las estaciones, se complementó con un proyecto que ponía en producción las leguas reservadas inicialmente como especulación: la suma de 346727 ha de tierras.<sup>38</sup>

Como planteábamos las Provincias se fueron constituyendo como Estados expandiendo sus territorios, mensurando y otorgando tierras tanto para la producción como para la futura especula-

ción. Las vías de comunicación se convirtieron en espacios de apropiación. El suelo atrapado entre estos corredores elevó su valor y poco a poco se incorporó al sistema productivo. Las fronteras, tanto la norte como la sur, protegían los caminos y permitían la puesta en funcionamiento de los espacios productivos que se estaban ensayando. Mediante la expedición militar las fronteras se iban expandiendo.

Pero ese resultado, donde Rosario se convirtió en el puerto y Córdoba en un nudo intermedio de vinculación con las Provincias del oeste y el norte fue el resultado de un juego de tensiones donde no sólo operaron el nuevo gobierno y las viejas elites locales. Empresarios como el ingeniero Campbell y los catalanes Rusiñol y Fillol; científicos como el alemán Burmeister y francés De Moussy, marinos como el norteamericano Page y militares como el belga Barón Du Graty esbozaron en sus mapas e informes diversos proyectos. Algunos, como Page, llevaban adelante misiones oficiales encomendadas por sus países para el estudio de estos espacios que se estaban incorporando al mundo capitalista. Otros probaron fortuna como empresarios en estas tierras lejanas donde todo estaba por construirse. Los científicos pretendían construir conocimiento para propagandizar el nuevo Estado en Europa. Intereses privados y públicos se confundían cuando se estaba construyendo el Estado. Mapas, libros e informes publicados fueron tan valiosos para construir la Argentina como las operaciones sobre el propio territorio. Con ellos se aspiraba a atraer capitales e inmigrantes para construir la nación definida en la Constitución, para lo cual fue necesario pensar y definir el territorio como desierto. Volviendo a Halperin Donghi podemos decir construyendo un desierto, mediante el discurso y la lucha armada, para construir un estado nación.

<sup>37</sup> Mesa de redacción 12 de enero 1865. Perkins: 170.

<sup>38</sup> Se desdobra la Compañía del FCCA, creándose la Compañía de Tierras del Central Argentino Para el análisis detallado de la Central Argentine Land Company véase San Vicente, 1994: 144 a 161.

**BIBLIOGRAFÍA:**

- Aliata, F. (2006). *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*. Prometeo. Buenos Aires.
- Bosch, B. (1998). En *La Confederación Argentina*. Eudeba Buenos Aires .
- Calvo, I. (2014) La norma y la praxis en la definición de un nuevo espacio territorial. Santa Fe entre 1853 y 1876. En: *Calvo y del barco. Procesos de colonización agrícola del espacio Santafecino*. Santa Fe. UNL
- Cardozo De Olivera R. (2000). Epílogo I .Fronteras, naciones e identidades En: Grimson, A (comp.), *Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro*. Ediciones Ciccus - La Crujía, Buenos Aires.
- Chiaramonte, J. C. (1997). *Ciudades, Provincias, Estados: Orígenes de la Nación Argentina (1800 -1846)*. Ariel Historia. Bs. As.
- Gascón, M. (2003) La frontera en Arauco en el siglo XVII: recursos. Población, conocimientos y política imperial. En: *Fronteras de la Historia, Vol. 8*. Bogotá, pp. 159-191.
- Gonzalez Bollo, H. (1998). Una Tradición Cartográfica Física y Política de la Argentina, 1838-1882. En: *Revista Ciencia Hoy*. 8, (46).
- Goldman, N. (1998). Crisis imperial, Revolución y guerra (1806 – 1820). En: Goldman. *Revolución, República, Confederación (1806-1852)*. (Nueva Historia Argentina, Tomo III). Editorial Sudamericana. Buenos Aires
- Halperin Donghi, T. (1982) *Una nación para el desierto argentino*. CEAL Capítulo. Bs. As.
- Lois, C. (2006) Técnica, política y deseo territorial en la cartografía oficial de la Argentina (1852-1941). *Scripta Nova. Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. 10, (218).
- Martínez De San Vicente, I. (1994) *La construcción del territorio de las Colonias de la Central Argentina Land Company* (Tesis Doctoral Inédita). Universidad Politécnica de Cataluña.
- Oszlak, O. (1997) *La Formación del Estado Argentino*. Bs. As. Planeta.
- Rossi, M. C. (2007). Los negocios con la tierra pública en la frontera del río Salado del Norte: Santiago del Estero, 1850-1880". *Mundo agrario*. 17, (14). Disponible en: [http:// mundoagrarioold.fahce.unlp.edu.ar/nro14](http://mundoagrarioold.fahce.unlp.edu.ar/nro14)
- Rossi, M. C. (2004) Exploraciones y estudios sobre los nuevos espacios económicos durante el siglo XIX. Santiago del Estero, 1850-1875. *Mundo Agrario* 5, (9). Disponible en: <http:// mundoagrarioold.fahce.unlp.edu.ar/nro9/>
- Scobie J. (1979) *La lucha por la consolidación de la nacionalidad argentina*. Buenos Aires: Hachette.
- Shmidt, C. (2012) *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880 – 1900*. Rosario: Prohistoria ediciones.
- Silvestri, G. (2011). *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata*. Edhasa.

**Siglas Utilizadas:**

- MM = Museo Mitre. Buenos Aires.
- AGN = Archivo General de la Nación. Buenos Aires.
- BN= Biblioteca Nacional. Buenos Aires.
- BA = Biblioteca Argentina Juan Alvarez. Rosario.

**Fuentes:**

- Alberdi, J. B. [1859] (2007). *Bases y puntos de partida para la organización política*.
- Burmeister, H. [1861] (2008) *Viajes por los Estados del Plata*. Academia Nacional de la Historia. (Plano versión original Biblioteca Nacional )
- Campbell, A.(1855) *Informe sobre un Ferrocarril entre Córdoba y el río Paraná*. Paraná. Imprenta del Estado. (La publicación contiene un plano plegado).

- De Moussy, J. A. V. M. (2005) *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina. Tomo I [1860], II [1860] y III [1864]*. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires. (Atlas [1869] utilizado la versión digitalizada de la misma así como reproducciones parciales de otros ejemplares originales).
- Du Graty, A. [1858] (2008) *La Confederación Argentina*. Academia Nacional de la Historia Buenos Aires. (Plano versión original en BA).
- Laberge (1857) *Informe sobre el Camino Carril más corto de Mendoza a Rosario*. La publicación contiene un plano plegado. (Plano versión original Biblioteca Nacional).
- Page, T. [1859] (2007) *El Río de la Plata, La Confederación Argentina y el Paraguay*. Intercontinental, Editora. Asunción. (Plano versión original Biblioteca Nacional).
- Zeballos, E.. (1883) *Descripción Amena de la República Argentina*. Tomo 2 . La rejión (sic) del trigo. Buenos Aires. Imprenta de Jacobo Peuser.

### **Planos a los que se hace referencia en este trabajo por fuera de los contenidos en los libros enunciados:**

- Page, Thomas Jefferson. Track survey of the River Uruguay. Surveyed by Commander Ths. J.Page. Nueva York: J.Bien, 1855;
- Page, Thomas Jefferson, Track survey of the River Paraná. Nueva York: G.Stern, 1855. 6 mapas;
- Page, Thomas Jefferson, Track survey of the River Paraguay. Surveyed by Commander Ths.J.Page. Nueva York: G.Stern, 1855. 3 mapas. AGN / MM
- Page, Thomas Jefferson Map of the Bassin of La Plata based uppon the results of the expeditions under the command of Thomas J. Page U.S. Navy in the years 1853, 1854,1855 & 1856. El mapa de Page de los Estados de La Plata es parte del libro que publica en 1859. Existen distintas versiones según las ediciones que contienen diferentes mapas en los cuales se marcan distintas áreas. Hemos utilizado una copia fotostática de la edición del libro de Harper & Bross New York, 1873, que reproduce la copia en color sin fecha utilizada como referencia, esta última en AGN.

### **Periódicos:**

- La Confederación. Rosario
- El Nacional Argentino. Paraná
- El Cosmopolita. Rosario
- El Orden. Buenos Aires
- Perkins. Artículos sueltos. Álbum de recortes. en BA

### **Álbum de fotografías:**

- Alfeld, (1866) Vistas del Rosario. Rosario