

## COMUNICACIONES

# Exploraciones y estudios sobre los nuevos espacios económicos durante el siglo XIX. Santiago del Estero, 1850-1875

**María Cecilia Rossi**

Universidad Nacional de Santiago del Estero.

[historia@uolsinectis.com.ar](mailto:historia@uolsinectis.com.ar) , [mcrossi@arnet.com.ar](mailto:mcrossi@arnet.com.ar)

### Resumen

El objeto de la presente comunicación es analizar los modos en que, desde mediados del siglo XIX, la elite liberal santiagueña, planteó la implantación capitalista y los diversos proyectos modernizadores en el área económica, en un territorio signado por la marginalidad histórica, espacios ecológicos dispares y extremos y escasos recursos económicos para concretar acciones estratégicas de magnitud. Enrolada en la filosofía del progreso, seguidora de los postulados alberdianos y dispuesta a incorporar a las producciones santiagueñas en los circuitos económicos del sistema capitalista, en tanto Estado, llevaron adelante unas prácticas que tuvieron como primer gran objetivo, estudiar los espacios económicos potencialmente aptos para desarrollar las producciones pecuarias que el mercado europeo demandaba. De modo que una conjunción de intereses entre aspiraciones locales y demandas europeas, dará como resultado la evaluación de las potencialidades de tres espacios: la cuenca del río Salado del Norte, la cuenca del río Dulce y el espacio del "mesón de fierro". Enlazando las tres áreas, los proyectos ferroviarios con trazados que las relacionaban entre sí y con los puertos sobre el Paraná.

**Palabras claves:** espacios económicos - ferrocarril – Santiago del Estero - modernización.

### Abstract

This article pretends to analyze the different ways through which the liberal santiaguenian elite planned the capitalist implantation from the second part of the XIX century and the different projects of modernization in the economical area of a territory characterized by historical marginality, unequal and extreme ecological areas, and scanty economical sources to go ahead. Ascribing to the philosophy of progress, following the alberdian ideas and ready to insert the santiaguenian productions in the economical circumference of the capitalist system, this elites -as far as they were also the State- developed some practices whose first objective was the study of the economical areas where the livestock productions demanded by the European market could take place. The conjunction of the local interests with the European needs will lead to the study of the Salado Norte River valley, the Dulce River valley and the place known as Mesón de Fierro (Iron Table). This three areas will be connected between themselves and with the Paraná River ports by the railway.

**Keywords:** economical areas - Santiago del Estero - railway - modernization.

## 1. Introducción

En tanto espacio geográfico, Santiago del Estero constituye una amplia extensión que marca la transición entre la Argentina montañosa, la del impacto visual y matriz indígena y la Argentina llana, donde la planicie se une con el horizonte en una línea infinita que pierde la mirada hacia el país de la inmigración. Canal Feijoo (1948) utiliza para referirse a Santiago la expresión de



“enorme masa interpuesta entre el Este y el Oeste” que debía ser considerada para cualquier proyecto de desarrollo que la región norte adoptase.

Este espacio está surcado por varios ríos. Los dos más importantes cortan el territorio en diagonal: hacia el sur-este el Dulce llamado en lengua nativa Misky Mayu (corriente de agua dulce), nace en Río Hondo de la confluencia de otros ríos menores y desemboca en la lagunas de los Porongos y de Mar Chiquita –provincia de Córdoba-. Más hacia el norte se encuentra el Salado del Norte o Cachi Mayu (corriente de agua salada) que naciendo en las montañas de Salta desemboca en el Paraná. Estos ríos delimitan las tres áreas ecológicas en que se halla dividida la provincia.

Hacia el norte del río Salado –“del Norte”- se encuentra el territorio que hoy se conoce como la “zona de secano”. Para nuestra historia será el Chaco Gualamba, un bosque impenetrable de quebrachos, algarrobos e itines; territorio poblado de pueblos indígenas y guerreros indómitos, guaycurúes y lule-vilelas, que “practicaban algunos cultivos de temporada” (Barsky y Gelman, 2001); allí estaba el Bracho, la cárcel abierta de Felipe Ibarra. Una enorme extensión de tardío asentamiento de población blanca que, ocupando prácticamente la mitad de la provincia actual, ha sido siempre el espacio de los mitos y las leyendas al que se llegaba generalmente por coacción y difícilmente de modo voluntario.

Entre el Dulce y el Salado se encuentra la llamada “mesopotamia santiagueña”, una franja extensa y angosta de tierras habitada por pueblos sedentarios que siguiendo “patrones de poblamiento y producción prehispánicos” aprovechaban los desbordes estacionales de los ríos “que fertiliza las tierras y facilita la obtención de buenas cosechas de maíz y otros productos... Había tempranamente con una cierta especialización agrícola acompañada de una importante y tradicional producción textil en el seno de las unidades domésticas” (Barsky y Gelman, 2001).

Cuando llegaba a su fin el siglo XVI, la agricultura, el pastoreo y las pequeñas industrias eran habituales, pero con el tiempo, la agricultura pasará a ser un complemento de las otras actividades, economías domésticas complementadas con las tradicionales recolecciones de los bienes del bosque (miel, cera, añil, algarroba, tunas, etc.). En éste territorio se desarrolló la historia económica y social más antigua de la provincia-, también se la conoce como “zona de regadío” porque en la actualidad se encuentra atravesada por canales de riego que toman sus aguas de los ríos principales con el objeto de irrigar con fines agrícolas.

Hacia el sur del Dulce encontramos la llamada la “zona serrana” cuya población originaria se asentaba en el antiguo pueblo de indios de Sumampa. Tradicionalmente considerado un espacio de buenas tierras para la cría de caprinos y yegüarizos, fue ocupado más o menos

tempranamente por estancieros y hacendados españoles quienes utilizaron los mecanismos de las mercedes reales o las compras directas para convertirse en propietarios. El territorio también incluye las salinas, históricamente un espacio blanco de desolación y muerte, moteado solo por cruces de madera que señalaban el lugar en que alguien había sucumbido a la sed o por el ataque de animales salvajes.

El norte del Salado del Norte y el sur del Dulce, marcaron los límites físicos de la extensión del territorio santiagueño. Serán límites claros e históricos por la imposibilidad cierta que hubo, durante por lo menos tres siglos y medio, de avanzar más allá de ellos y se mantendrán prácticamente sin modificación hasta la inserción de la provincia en el orden capitalista internacional que impuso condiciones externas importantes (Balán, 1978).

Por sus producciones y sus relaciones económicas intra y extra regionales, Santiago entra dentro de lo que Halperín Donghi (1998) señala como “segunda zona” en el marco de la economía colonial americana. Esto es, un espacio económico que dependía de una zona principal “mercantil y minera”. Su falta de principalidad no impedía organizar su propio desarrollo bajo los parámetros del autoabastecimiento mientras proveía de mano de obra, alimentos, tejidos y animales de carga direccionado hacia Potosí. Tales circuitos económicos pervivirán, apoyados en un fuerte localismo, hasta la mitad del siglo XIX. Interrumpidos durante las guerras de la independencia, siguieron una lógica inestable hasta los años '50 sobre todo por la profundización de la reorientación atlántica de la economía regional y la preferencia por el comercio a costa de las producciones agrarias.

Cuando a mediados del siglo XIX se iniciaba el proceso de construcción del Estado provincial en el marco de la construcción del Estado Nacional<sup>1</sup> y de la Nación argentina<sup>2</sup> y transcurría el proceso inicial de implante de la modernidad y de los procesos de modernización, Santiago tenía unas 3.500 leguas cuadradas de superficie y estaba en plena redefinición de su espacio regional, al igual que la mayor parte de los espacios argentinos. Comenzaba a desarrollarse lo que Marta Bonaudo (1999) denominó las “bases de un orden burgués” que comprendió varios planos: definición e integración de una nueva territorialidad (apoyada en el corrimiento de la frontera, ferrocarriles y comunicaciones), estudiar las potencialidades económicas de los nuevos espacios definiendo cómo y cuándo se los ocuparía, diversificación de las producciones, profundización de la mercantilización de esas producciones y articular todo operativamente con las demandas del mercado mundial en configuración.

El fin del rosismo, la instalación en el poder santiagueño de la elite liberal en franco proceso hegemónico y oportunidades diversificadas, posibilitaron cambios sustanciales y la consolidación de sectores capaces de controlar la producción y la circulación de bienes en que se basó la

expansión económica de bienes primarios exportables. En tanto elite económica, adscribió a los postulados de Alberdi participando de los criterios de crecimiento económico equivalente a crecimiento productivo sin redistribución y mientras participaba activamente en la creencia de un progreso indefinido, se reapropiaba provechosamente de tal renovación (Halperín Donghi, 1998) y ajustaba sus prácticas a los requerimientos del mercado agroexportador. (Fernández, Pres y Videla, 1999).

Fueron éstas demandas de nuevos productos americanos lo que determinó la puesta en marcha de áreas económicamente periféricas como lo era hasta entonces Santiago del Estero y generó, consecuentemente, una fuerte expansión de aquellas tierras destinadas a la producción (Campi y Jorba, 1999). La enorme extensión santiagueña planteaba la existencia de una gran cantidad de tierras que podían ser puestas al servicio de la producción de bienes primarios. Una combinación de cuestiones operando en escalas diversas pero cada vez más directamente relacionadas con un mercado mundial en frenética expansión, hicieron que aquellas grandes extensiones territoriales que, por diversas razones estaban inmovilizadas desde la colonia, fueran volcadas a la circulación económica, en un proceso llamado “desamortización” (Cardoso y Pérez Brignoli, 1979).

En esta comunicación, nos vamos a centrar en el análisis de la colonización de las áreas vacías. El primer paso de la integración al mercado capitalista, fue la exploración de los llamados “nuevos espacios económicos” de los que la cuenca Salado-Dulce fue un punto central. Inmediatamente de verificada la navegabilidad del Salado (Rossi, 2004) se planteó avanzar hacia los territorios ubicados hacia el norte en un proceso que será de reapropiación de los espacios de antiguas comunidades indígenas y dará lugar a la constitución del “mercado de tierras”, cuya apropiación, acumulación de sus excedentes o especulación, tendrá una doble significación. Para los terratenientes terminará reforzando su poder de dominación. Pero también marcará la presencia de un Estado que tomará la tarea de avanzar con la colonización en el siempre móvil último límite de la línea fronteriza que terminaría, finalmente, asegurando los espacios del poder terrateniente (Ríos, 1947).

Al mismo ritmo de la expansión de la “frontera económica” se fue constituyendo, al decir de Cardoso y Pérez Brignoli (1979), el “mercado de tierras”, proceso de singular violencia por la resistencia indígena y que implica plantear que antes de la reforma existieron grandes extensiones de territorio, por lo general adecuados para cultivos de exportación que, por mecanismos institucionales, estaban desde la época de la colonia “inmovilizados”.

Estos territorios se entregaban en las “mercedes” y en extensiones que eran siempre mayores a lo que señalaban las titulaciones, las que generalmente se perdían o simplemente desaparecían para justificar de algún modo la ilegítima apropiación. Así podían obtenerse espacios que eran dos

o tres veces mayores a los consignados en la documentación oficial (Ríos, 1947). Iniciada la década de 1850 “el panorama incluye la venta de tierra pública, que en un lapso de tiempo, generalmente corto, éstas grandes extensiones de terreno, a veces a desocupadas e inexploradas, otras apropiadas de hecho, pasarán a dominio privado” (Cardoso y Perez Brignoli, 1979). El cruce de intereses entre la “tierra pública” y los “negocios privados” determinó que fuera una prioridad de la elite terrateniente la “compra” de esas tierras que significaban un respaldo tan fuerte como el oro. En el caso santiagueño el Estado jugó un rol decisivo en la formación del mercado de tierras y aseguró la apropiación de los excedentes y la acumulación de la oligarquía local (Fernández, Pres y Videla, 1999).

Las mayores dificultades las planteará un escenario geográfico extenso, con características ecológicas dispares y extremas, una estructura de relaciones económicas y sociales precapitalistas fuertemente consolidada y la condición provincial de expulsora de población. Fue entonces cuando las actividades económicas tradicionales sufrieron un fuerte corrimiento hacia los márgenes y los agentes económicos del nuevo orden capitalista se movilaron operando sobre un fondo de poblaciones distantes y escasas, caminos intransitables que intentaban comunicar a mercados aislados y focalizados (Oszlak, 1997).

En el marco de la “diversificación de oportunidades” que se iniciaba, se fueron consolidando sectores capaces de controlar la producción y la circulación de bienes en que se basó la expansión de la nueva economía. Un poderoso segmento terrateniente de perfiles políticos oligárquicos y una pequeña burguesía urbana de perfil inmigratorio en proceso de construcción y afianzamiento, fueron articulando acciones estratégicas hacia su propio espacio socio-económico-cultural, acciones que girarán sobre la “colonización de áreas vacías”, la constitución del “mercado de tierras”, la organización del “mercado de mano de obra” e instalación de empresas comerciales y de industrialización relacionadas a las actividades primarias de exportación.

## **2. Estudio de los nuevos espacios económicos**

Decíamos, entonces, que el primer paso de todo el proceso económico social de integración al mercado capitalista, fue la exploración de los llamados “nuevos espacios económicos” santiagueños. La apertura a la libre navegación de los ríos interiores de la Confederación motorizó, en la reunión de gobernadores de San Nicolás de los Arroyos, la tarea de investigar si los ríos Salado y Dulce podían abrirse como rutas económico-fluviales para toda la cuenca del noroeste, a la que Canal Feijoo (1948) llamara la “región más histológicamente integrada”.

El gobernador santiagueño Manuel Taboada instaló muy rápidamente en la agenda de San Nicolás la discusión en torno a la problemática de la navegación de los ríos santiagueños. El

proyecto que llevaba en carpeta fue discutido con el ministro Manuel Leiva y utilizando los contactos de un amigo en común, Lavaysse, buscaron los respaldos políticos y económicos para concretarlo. Era fundamental la apertura de vías de comunicación y de transporte que sacaran a la región mediterránea de su aislamiento y de la postración económica, utilizando los ríos para exportar producciones regionales e importar los insumos y mercancías necesarias para el abastecimiento regional.

Ya Florencio Varela había advertido la importancia que para el desarrollo económico nacional tendría la apertura de los ríos interiores, pensando en una plena integración económica nacional al mercado mundial (Halperín Donghi, 1995). Se pretendía ahora avanzar sobre la cuenca mesopotámica y los territorios ubicados hacia el norte, que incluía el conocido históricamente como “mesón de fierro” y hacia el sur con el río Dulce. Fueron éstos los dilatados espacios económicos a estudiarse profunda aunque muy dificultosamente. Cuestiones operativas y económicas hicieron que el proyecto se fuera recortando en sus ambiciones espaciales y finalmente, se centrara en estudiar la posibilidad de que el río Salado del Norte pueda ser navegable por pequeños barcos a vapor con los cuales ingresar mercaderías de importación y exportar las producciones regionales.

## **2.1. “El sueño dorado de las provincias del norte”**

*“Cuando después de dada la Constitución hubo de acometerse la tarea de agenciarle un país – expresó Canal Feijóo en 1948-, el primer pensamiento mediterráneo y auténticamente constitutivo apuntó al río Salado”. Lo incorporaba en el paquete de ríos que denomina “transprovinciales” rescatándolo como el mayor de todos, aquel que “en vez de dividir o limitar, transgrede los límites convencionales y lleva una voluntad integradora inequívoca. Era el río más infuso y positivamente constituyente del país...”*

El Salado fue conocido y explorado por Juan de Garay y Felipe de Cáceres en 1571, pero de él se tenían noticias desde 1544 cuando fue cruzado en dos oportunidades por Nicolás de Heredia, cerca del Paraná y posteriormente cerca de Salta (Di Lullo, 1953). Denominado en el siglo XIX Salado Norte, “en partes corre por un lecho encajonado y en otras se abre en un ancho y dilatado estuario, formando grandes lagos durante las crecidas. Es en este trayecto de playas anchas, donde el cauce se vuelve voluble y tornadizo, donde las aguas cambian de curso, alejándose algunas veces de las poblaciones” (Di Lullo, 1949).

La historia del Salado se asocia históricamente con la línea fronteriza norte de Santiago del Estero, primeramente con las misiones jesuíticas de San José del Boquerón y de Candelaria y más adelante con las antiguas haciendas coloniales que operaban como espacios de alto nivel de conflictividad al ser la última línea de asentamientos blancos y al mismo tiempo actuando como

línea de avanzada hacia el territorio indígena. Un espacio históricamente estratégico pero cuyos intentos de desarrollo fueron espaciados y espasmódicos, terminando las más de las veces en rotundos fracasos. Esto lo constituyó en una suerte de frontera caliente con los indígenas del Chaco Gualamba, parcialidades guerreras cuya resistencia a ceder sus territorios hizo que los pobladores españoles decidieran recostar sus vidas y posesiones territoriales sobre las orillas del Dulce, evidentemente, porque les ofrecía mayor tranquilidad. En éste amplio espacio de ruralidad, los santiagueños dependían para su subsistencia de lo que ocurriera en y con la tierra y la cría de ovejas y el cultivo del algodón aparecían como las “dos fuentes inagotables en que se cifraba el porvenir, el bienestar y la riqueza de éstos pueblos” (Hutchinson, 1866).

El Proyecto de navegabilidad del Salado generó grandes expectativas. Encuadrado en la exploración de otros ríos de la Confederación que perseguían el mejoramiento del tráfico de mercancías y también fomentar la inmigración europea, tendría como soportes complementarios la navegación del río Bermejo y la extensión del ferrocarril y fue pensado como una “empresa importante, por cuanto ella conduce a imprimir un gran movimiento comercial e industrial a las ricas provincias que este río atraviesa en su largo curso” (Rams y Rubert, 1860), Salta, Tucumán, Santiago del Estero y Catamarca, el corazón mediterráneo argentino cuyas históricas relaciones económicas se habían dado con Chile y el Alto Perú. Se lo consideró “el sueño dorado de las provincias del Norte”.

Los antecedentes más inmediatos de la obra los encontramos en el año 1852 cuando el gobierno de la provincia emprendió algunas acciones sobre los ríos Dulce, Salado y Saladillo. Por una parte, había comenzado con las obras de reapertura de un brazo del río Dulce que al haberse obstruido privaba de agua a históricas poblaciones ubicadas a sus orillas y, además, pretendía con ello reimpulsar el desarrollo agrícola de la zona. Paralelamente, se buscaba solucionar el problema de las inundaciones ocasionadas por el Saladillo, ya que los desbordes y pantanos generados por las crecientes estacionales que demoraban entre 4 y 5 meses en secar, entorpecían “a los troperos de carretas y demás transeúntes [que] los pone en inminente peligro de ser invadidos por los indios del Norte que frecuentemente atacan esos puntos”. En cuanto a las dificultades que generaba en los pobladores de la zona afirmaba el gobernador que “las consecuencias de estas innecesarias inundaciones no solo son fatales a los criadores de ganados y otras especies, sino también a los que se dedican al ramo de la labranza, que les arrebatan anualmente las crecientes todo el producto de su trabajo ...”<sup>3</sup>.

Ahora bien, el escaso nivel de complejidad de éstas obras hacía que de ellas pudiera encargarse la provincia con sus pocos hombres y siempre escasos recursos financieros -la mayor parte de las veces provenientes de los aportes más o menos voluntarios de los estancieros de la zona-. Pero, en lo que se refiere a las obras necesarias para que durante las inundaciones estacionales

podiera traspasarse las aguas del Dulce al Salado con el objeto de darle mayor caudal, lo que implicaba la apertura de canales derivadores, por su mayor complejidad requerían del auxilio financiero de la Confederación. Se intentaba averiguar la posibilidad de navegar el Salado y activar la circulación de mercaderías y personas hacia el alto Perú y desde Buenos Aires o Rosario.<sup>4</sup>

De tal modo que en el marco del proyecto de desarrollo estratégico que la elite hegemónica planteó para Santiago, la exploración del Salado fue la primera actividad relevante que insumió una década de trabajos, reorientó el eje de las actividades económicas hacia el Atlántico y tuvo una fuerte apoyatura en Santiago del Estero, sus hombres y sus recursos. Para abril de 1854 la estrategia de desarrollo de la elite santiagueña avanzaba aceleradamente aspirando a instalar un puerto propio sobre el río Paraná en una franja de tierra que solicitaba se le cediera a la provincia, sosteniendo que desde ese puerto sería “donde inicialmente le vendría su riqueza y prosperidad”:

*“Si adoptase el adjunto proyecto, la provincia de Santiago pedirá un puesto sobre el Paraná, por donde inicialmente le puede venir su riqueza y prosperidad, sacándola del estado de postración en que se halla desde mucho atrás... El futuro puerto serviría igualmente para Tucumán y Catamarca mejorando ésta última su situación comercial y haciéndole dar vuelta la casa a un puerto argentino que preferiría a su solicitada aduana para su frontera con Chile”.*<sup>5</sup>

Las actividades concretas de exploración de la cuenca del Salado se iniciaron en julio de 1855 cuando la Confederación comisionó al comandante norteamericano Thomas J. Page para explorar de la cuenca del Dulce-Salado. Había llegado dos años antes al Río de la Plata trayendo del gobierno de Estados Unidos la misión de “determinar cuáles eran las condiciones generales, favorables, para un intercambio comercial, ubicación de capitales y emigración a iniciarse desde aquel país, como también el levantamiento total y estudio de navegabilidad del Río de la Plata y todos sus tributarios”<sup>6</sup>. Un mes más tarde, la Confederación realizaba las comunicaciones oficiales al gobierno de Santiago del Estero y solicitaba la colaboración para con la comisión exploradora y le comunicaba que en los primeros días de enero de 1856 se firmaría el contrato entre la Confederación Argentina y la empresa Smith y Cía. para la explotación comercial con carácter de exclusividad y por 15 años “para hacer el tráfico comercial y de pasajeros con buques de vapor en los ríos Salado y Dulce de la Confederación” (Taboada, 1933:300-308).

Todas aquellas personas que estaban involucradas en la apertura de este nuevo espacio económico, eran concientes del impacto que a no muy largo plazo tendría la navegación del Salado sobre un territorio en el que, según expresara su gobernador, 19 de cada 20 personas estaban en la mayor pobreza. Pero el problema mayor que enfrentaban propios y extraños era el origen de los recursos para semejante emprendimiento. A fines de 1855 Page escribía a Antonino Taboada alentándolo: “... opino que no habría ninguna dificultad en asegurar capitalistas de los



EEUU que se embarquen en esta empresa bajo la seguridad previa de que el río está limpio de obstáculos hasta el punto o puerto donde se pueda desembarcar mercaderías y cargar productos del país” (Taboada, 1937).

El primer intento de explotación comercial terminó con la anulación del contrato pero sentó un importante precedente para la firma del próximo, el 2 de julio de 1856, ésta vez con un poderoso comerciante, amigo de Urquiza y proveedor de los ejércitos confederados, Esteban Rams y Rubert, a quien el gobierno nacional concedió “la exclusiva por quince años para hacer el tráfico comercial y de pasajeros con buques de vapor en los ríos Salado y Dulce de la Confederación”, la posibilidad de que viajaran bajo la bandera que “más les conviniese” y, a todas luces, absolutamente favorables a la empresa signataria. Se esperaban “grandes utilidades que reportará el comercio en general, cuando por medio de la navegación se exteriorizen [sic] los pingües productos de todo el Norte de la República Argentina, y se abastezcan por el Río de la Plata de los productos extranjeros que hoy va a buscar al Pacífico a través de las Cordilleras” (Rams y Rubert, 1860).

La viabilidad económica del proyecto, que como el propio empresario expresara necesitaba de “la formación de una Sociedad por acciones” con aportes extranjeros porque los propios no eran suficientes y se apoyaba en los estudios previos realizados por el Comandante Page, fue establecida tomando como universo de estudio los giros de 9 casas consignatarias de la ciudad de Rosario. Los análisis mostraron que, efectivamente, el proyecto era rentable, pero también la pervivencia de circuitos económicos tradicionales en tanto muchos comerciantes se manejaban de modo independiente de estas casas y de que Salta y Catamarca mantenían todavía un importante comercio vía Pacífico. Pero, en tanto el costo de los fletes se abaratara por el transporte fluvial, Santiago tenía muchas producciones que podrían exportarse, todo por una mínima inversión de \$500.000 y las facilidades de llegar desde Paraná “nada más” que en 14 días hasta Santiago, en 19 a Tucumán y en 22 a Salta (Rams y Rubert, 1860), en una época en que entrar o salir de Santiago era casi una aventura heroica.

La primera actividad fue un viaje exploratorio llevado adelante por el capitán Lino Belbey y consistía en navegar el río con la falúa “Gral. Urquiza” desde Santiago del Estero hasta Paraná para “tomar todas las noticias prácticas que pudiera” y el acompañamiento militar de resguardo que aportaría la provincia por expreso pedido de las autoridades nacionales “no solo para prestarle protección amplia del indio sino para ahuyentar a estos salvajes de los lugares que ocupan sobre el río”, recordará en sus escritos el comandante Page (Rams y Rubert, 1860; Hutchinson, 1866; Taboada, 1937).

El viaje exploratorio, iniciado en octubre de 1856 y que fue custodiado por Manuel Taboada hasta Matará donde tomó la dirección Antonino con quien la expedición llegó a Santa Fe custodiada por la tropa santiagueña, tuvo el carácter de una aventura heroica con un bote que por trechos intentaba navegar un río serpenteante y tornadizo, esquivando totoras o rodrigones y por partes era llevado sobre una carreta por tierra buscando otros brazos del río con mayor caudal, para completar otros trechos a caballo bordeando el Salado porque era sencillamente imposible hacerlo por un curso de agua que no existía por la bajante. Lino Belbey llegó con la falúa a Paraná el 27 de noviembre de 1856. “Y no habían pasado cinco años desde la sanción constitucional – sostendrá Canal Feijóo (1948)- cuando ya un contingentes de cincuenta santiagueños, capitaneados por un militar también santiagueño ... habían demostrado que el cauce era navegable entre Santiago y Paraná. ¡Era la evidencia orgánica más decisiva!”.

Efectivamente, Page realizará las primeras exploraciones acompañado de Antonino Taboada y llegará hasta Tucumán, donde Salustiano Zavalía le ofreció un gran agasajo brindando por lo que consideraba eran los tres grandes acontecimientos en la historia del país: la Independencia, la caída de Rosas y el descubrimiento de la navegabilidad del Salado. Recordará Page en sus memorias:

*“De ésta Exploración resulta pues nuestra pública declaración de que el Salado, considerado inútil como río, es en verdad un “río navegable”, capaz de convertirse en vía de fácil transporte para los productos de todas las provincias del Norte y Oeste, que ahora están privadas de los beneficios de un mercado para muchas de sus riquezas debido a lo expuesto y lento de sus medios de conducción con carretas...”<sup>7</sup>*

El haber podido mostrar que, por lo menos hasta la mitad del recorrido, el Salado era navegable, fue mirado como un éxito rotundo, los recibimientos fueron grandiosos, lo saludaron como a un patriota, su misión fue considerada muy “noble”, recibió como condecoración una medalla de oro y sus subordinados fueron premiados. Rápidamente, diversas personalidades y el periodismo de la época se hicieron eco del éxito de la empresa <sup>8</sup> y resaltaron que el mérito del grupo dirigido por los hermanos Taboada fue haber verificado los datos de que disponía el capitán Page; atravesar distancias inmensas a pié, en muchas oportunidades sin alimentos, bosques y montes solitarios y durmiendo siempre con la mano sobre el puño del sable o la daga y prontos a emprender un combate a muerte con los tigres o con las parcialidades indígenas del Chaco. Cuando Salvador María del Carril lo felicitó volvió a poner el énfasis en la perspectiva económica del proyecto: “...el buen éxito de esta primera empresa es el precursor seguro del suceso completo que han de obtener nuestros esfuerzos para entregar el comercio libre y expedito de la navegación del Salado, dotando a estas provincias todas de una fuente de vida...” (Di Lullo, 1953).

El porvenir era visto como venturoso para una Confederación que podría comenzar a resolver sus problemas económicos poniendo en circulación hombres, recursos y mercancías que evitarían a las regiones mediterráneas quedar marginadas del circuito capitalista, aún a pesar de los sombríos pronósticos sarmientinos. Pero también era venturoso el porvenir para la elite local cuyos líderes iniciaron una carrera ascendente vertiginosa. Además de comenzar un proceso ininterrumpido aunque lento, de avance sobre las tierras del Chaco que va a concluir recién en 1901, punto culmine de la ocupación efectiva del territorio argentino por parte del Estado Nacional.

Una vez demostrada la viabilidad del proyecto había que comenzar a generar las condiciones materiales para su efectivización como vía comercial. La primera necesidad era custodiar las fronteras con los indígenas del Chaco, particularmente hostiles desde tiempos históricos, para asegurar, primero la tranquilidad a los trabajos a realizar, luego el desarrollo productivo y en tercer lugar la navegación de los barcos de vapor que recorrerían el río llevando y trayendo materias primas y manufacturas. Antonino Taboada apareció entonces como el hombre indicado para llevar adelante una misión tan delicada y renunció a su cargo de comandante General de Armas y Guardias Nacionales para aceptar uno nacional. El decreto de su designación como encargado de la frontera sobre el Río Salado hace referencia al proyecto de navegación y la necesidad de organizar una nueva línea con el establecimiento de 100 fuertes a lo largo de la misma. El mismo General Urquiza lo saludó por carta del 27 de febrero de 1857 en los siguientes términos: “La pacificación del Chaco es un hecho del alta gloria Nacional que ilustrará siempre su nombre, mientras engrandece la situación próspera de la República” (Di Lullo, 1953).

Comenzaba un proceso ininterrumpido aunque complejo y lento, de avance sobre las tierras del Chaco. Doña Lorenza, Añatuya, Aguará, Jumi Isla, Monte Caseros, Fuerte Viejo y La Isla son algunos de los fuertes y fortines levantados en ésta nueva línea. Eran una mezcla de puntos de contención de las parcialidades indígenas del Chaco-Santiagueño y colonias agrícolaganaderas en donde existió un importante esfuerzo por “distribuir útiles de labranza y semillas, llevar sacerdotes que los evangelizaran [a los soldados] y erigir templos”. En 1859 le había expresado a su hermano Manuel “la esperanza de ver pronto un pueblo floreciente como el Bracho defendido por soldados industriosos que busquen sus subsistencias con el arado antes de ir a tantear las arcas vacías de la provincia o de la Nación” (Di Lullo, 1953).

*“El Comercio” de Corrientes<sup>9</sup> saludó la iniciativa con alborozo porque finalmente -sostenía Vicente Quesada el autor de la nota-, las provincias del noroeste podrían exportar sus producciones con seguridad, a bajos costos, florecería el comercio y se civilizaría a los salvajes. Porque un plan tan lógico y factible “merece ser apoyado por el verdadero patriota; dar vida a poblaciones que mueren, civilizar multitudes de salvajes, es altamente moral y profundamente humano. Lo hemos dicho*

*ocupándonos de la provincia de Santiago del Estero, que su porvenir dependía de buscarse una salida por el Chaco al Paraná...”.*

La idea de que el comercio es progreso, que sin el comercio las poblaciones están condenadas a la muerte, que comercio y progreso se asocian a lo exterior, la construcción del “otro” como un salvaje que hay que civilizar, y, finalmente, que progreso, civilización y exterior resultan en una ecuación altamente moral, forman parte del discurso ilustrado nacional (Taboada, 1933). A la primera entrada le sucederán otras bajo diversas condiciones y suerte, distinto personal técnico, pero todas dependerán de la cantidad de agua que trajera el río y de los capitales que se obtuvieran en Europa o los EEUU. para realizar las obras de infraestructuras necesarias – limpieza del río y remoción de obstáculos, diques, canales, esclusas, reconocimiento de los otros ríos afines que pudieran aumentar el caudal del Salado, igual con arroyos, lagunas y construcción de puertos el principal de los cuales estaría en Matará, en adelante “Taboadavilla”.<sup>10</sup>

Uno de los momentos de mayor tensión se vivió cuando una nueva entrada al Salado fracasó por no esperar la creciente estacional. Ésta situación provocó la reacción furibunda del gobernador santiagueño quien escribió una extensa carta al Ministro del Interior, Santiago Derqui deplorando la actitud del empresario Rams y Rubert, el que en su visión, estaba dando mal uso a una gran cantidad de privilegios otorgados por el gobierno confederal y al mismo tiempo quitaba la posibilidad de que otros interesados pudieran realizar las obras proyectadas y esfumaba las esperanzas puestas en el emprendimiento. En éste sentido, el gobernador denunciaba que ninguno de los integrantes del equipo de Rams y Rubert conocía bien el río y por lo tanto consideraba muy poco factible la construcción de los proyectados diques y esclusas que facilitarían la navegación, y que en tal caso las obras serían inútiles, irrealizables y seguramente abandonadas poco después de iniciadas. Es más, solicitó que esas obras no se ejecutaran ya que “esteriliza[ría]n los esfuerzos y sacrificios de la provincia y en tanto que la empresa no puede llevar a cabo de manera segura y racional el compromiso contraído, sea retirado el privilegio que viene a servir de estorbo y que se ofrezca a todos los que naveguen el Salado las ventajas que el Gobierno Nacional acordó al Sr. Rams sobre la rebaja de derechos de aduana”.<sup>11</sup>

En noviembre de 1859 Rams dirige una nota al gobernador santiagueño Borges anunciando la formación de la “Asociación para la Empresa del Río Salado”. Tal decisión había sido tomada una vez que hubo quedado “garantizada la tranquilidad de la República por el Convenio de Paz celebrado”, ratificando la idea de hacer trabajar el canal del Bracho y abrir los diques y esclusas. En la nota se advierte como recurrentemente se alude al “patriotismo” de Taboada para alcanzar la navegabilidad del río Salado, esto es no haciendo ver un negocio como particular sino en beneficio de una entidad abstracta que, por otra parte, estaba en pleno proceso de reconfiguración. Pero mientras recuerda al gobernador santiagueño lo patriota que era, le requería

los costos posibles y hombres que garanticen su trabajo. Está lleno de dudas y las traslada con mucha elegancia. Se pregunta “si en esa encontrarán hombres capaces que puedan contratarse para este trabajo y si ellos tendrán suficiente garantía para responder a lo que ellos contrataren”. El elemento técnico y profesional del emprendimiento era cubierto por profesionales extranjeros y algunos nacionales, pero los santiagueños eran campesinos, también reconocidos como buenos soldados, pero no obreros asalariados. La solución que se encontró fue entonces, por sugerencia del gobierno confederal, licenciar a los soldados para que trabajasen en la obra que resultaba de interés nacional. Luego de concluidas las obras, éstos serían beneficiados con una licencia por un tiempo equivalente al empleado. Los soldados serán entonces, una curiosa mezcla de militares, fortineros, agricultores y obreros casi-industriales.

Pero ya para ese entonces los tiempos del proyecto y de las obras comenzaron a no coincidir advirtiéndose las enormes dificultades “para vencer un río poco caudaloso que atraviesa un país despoblado y desconocido” (Rams y Rubert, 1860). Aún así, la Legislatura provincial decidió conceder a la empresa una extensión de 100 leguas cuadradas con el fin “que la Empresa pueda colocar familias al objeto de cortar maderas u otro cualquiera de utilidad para ella” (Rams y Rubert, 1860). El gobernador Borges reiteraba la disposición provincial a cualquier sacrificio para proseguir con la empresa “que tantos beneficios traerá”. En una notificación inmediatamente posterior comunicó al empresario la decisión de la concesión territorial y su persuasión “de que los acontecimientos políticos que se han sucedido en la República han sido los únicos inconvenientes con que ha tropezado la empresa para llevar a cabo sus propósitos ... con la especial recomendación de que cualquier sacrificio que en beneficio de la empresa pudiera hacer la provincia de Santiago del Estero, sería muy insignificante ante las inmensas ventajas que ha de conseguir...”. Al día siguiente el empresario comunicaba al gobernador el inicio de una nueva exploración con vistas a ratificar los conocimientos adquiridos.

Los capitalistas británicos pusieron severas condiciones para aprobar el préstamo porque calificaron a la obra como especulativa y finalmente perdieron interés. Descartado este aporte, se contrató con la Casa Gil de París 1.200.000\$ fuertes para abrir la navegación del Salado desde Salta y hacer, de este modo, que todos los pueblos costeros tengan la posibilidad de tener puertos.

Mientras desde París <sup>12</sup> Juan Bautista Alberdi tomaba interés por la navegación del Salado y seguía de cerca las tratativas con la Casa Gil, la Guerra de Secesión norteamericana planteaba un panorama alentador para las producciones algodoneras de regiones marginales y eso favorecería a un Santiago que verá a Antonino Taboada recorriendo los márgenes del Salado acompañando –por pedido del Gral. Mitre, a Tomas Hutchinson -cónsul británico con sede en Rosario-. Hutchinson “había sido invitado a realizar una expedición que integraron el coronel José

Antonio Alvarez Condarco, el Rvdo. Pedro Vigneiro, el teniente de navío Felipe Ceteura, Rodolfo Zavalía, José Luis Navarreto y Manuel A. Acosta”. Inglaterra necesitaba materias primas para continuar su cadena productiva de hilados y el agente inglés procuraba verificar la adaptabilidad de los territorios para desarrollar plantaciones de algodón <sup>13</sup> y el gobierno nacional se encargaría de asegurar el tráfico de mercancías a través del establecimiento de una línea fronteriza (Di Lullo, 1953).

Había urgencia por vender el proyecto del Salado, atraer capitales e inmigrantes. Para eso se movilizaban las visitas y la necesidad de disponer de una cantidad de muestras de las producciones locales para enviar al Viejo Mundo, conocer las estimaciones sobre volúmenes exportables, cantidad y calidad de las mercancías a transportar por los vapores del Salado. <sup>14</sup>

Las observaciones realizadas por Hutchinson y su comitiva indicaban que las maderas santiagueñas podían tener muy buena colocación en el mercado europeo y las muestras fueron catalogadas como buenas para hacer muebles. Se trataba del chañar, mistol, algarrobo blanco, algarrobo negro, quebracho blanco y colorado, molle e itín, pero no pudieron ser cotizadas por falta de dimensiones de las varas a enviar. También se había enviado muestras de chagüar, que fue cotizada a 18£ la tonelada –equivalente a 5 y 3/8 onzas de oro- puestas en Liverpool. Las casas consignatarias que habían realizado los envíos eran: Cárdenas y Soria, Acosta y Pío Montenegro, J. M. Gauna y Barrionuevo, Federico Ledesma y Gregorio García. <sup>15</sup>

Para fines de los '60 comenzaba a considerarse la tala del bosque como una “producción” y con esas maderas se hacían trabajos de carpintería y de ebanistería prefiriendo para éste último trabajo la madera del guayaco, que por su color negruzco y su dureza la convertían en ideas para este tipo de trabajo.<sup>16</sup> Se producían con fines de exportación unas cantidades estimadas en 16.000 cueros, 6.000 suelas, 28.000 arrobas de lana, 400 fardos de cueros de cabra y lanares. Se le debía sumar la producciones de las teleras en ponchos, jergas y frazadas en gran cantidad. Comenzaba también la producción de azúcar y aguardiente y seguía la abundante producción de nopal, de cochinilla y añil que habrán de “concesionarse” para los años '70. Para el norte en general, el Informe del Ingeniero Coghlan hablaba de la producción de algodón, arroz, índigo, tabaco, cochinilla, azafrán, etc., “todos de la más esquisita [sic] calidad pero hasta ahora poca o ninguna exportación de estos artículos”. Para agregar inmediatamente que “estoy persuadido de que el establecimiento del Río Salado, llamando la atención de capitalistas sobre el hecho de la capacidad de las Provincias para la producción, aunque solo fuera del algodón, causaría un desarrollo repentino de prosperidad sin precedente en Sud América” (Rams y Rubert, 1860).

En diciembre de 1863 Rams comunicaba el inicio de las tareas más importantes y, siendo nuevamente gobernador de Santiago del Estero Manuel Taboada, le propone realizar una gran

inauguración con la presencia de las autoridades y de las personalidades más destacadas, acto que, según su propia sugerencia, podría realizarse en las inmediaciones del Fortín Bracho. Finalmente llegó el día de la inauguración oficial de las obras. Fue el 25 de diciembre de 1863 que contó con la presencia de los miembros más importantes de la elite local y autoridades eclesiásticas. Rams y Rubert se encargará de enviar la pala y el hacha que el gobernador utilizara “para dar principio a dichos trabajos”, con la idea de que sean conservados para “la memoria” de la provincia.<sup>17</sup> Evidentemente esas alabanzas tenían para la provincia un costo: custodiar las expediciones, ceder territorios, aportar la mano de obra, custodiar las fronteras, etc.

A pesar de que el discurso del empresario sobreabundará en alabanzas para el gobierno santiagueño llamándolo “patriótico”, “abnegado”, “felicidad de la nación” y anunciaba un “futuro grande y fuerte de la República” con gobernantes de este tipo, un año más tarde agradecía a la provincia los ingentes esfuerzos realizados y decidía abandonar el emprendimiento por falta de capitales. No había logrado la formación de Compañía en Gran Bretaña. Las obras quedaban incompletas, pero aún así entendía que representaban grandes beneficios para la provincia. En un intento de salvataje, el gobierno nacional prorrogó por tres años la concesión a la Empresa del Salado y se renovaron las obras.

El proyecto terminó en un fracaso que pretendió justificarse con un cruce acusaciones y un periodismo local que completamente alejado de la realidad, seguía alentando la realización de la empresa, dando los problemas económicos por resueltos, imaginando un vaporcito que con su silbato despertaría a los moradores “del desierto” y mostrándoles que como “gran mensajero del progreso “ en el siglo XIX les traería el progreso, la industria y la civilización. <sup>18</sup>

Se había demostrado que el río Salado podía ser navegable, pero combinaron varias cuestiones par su desastroso final, articuladas en torno a la falta de financiamiento internacional, la pérdida de poder de la elite provincial, la ausencia de trabajos permanentes que regularan las crecidas y drenaran agua desde un río al otro, la construcción de los “puertos”, el fracaso en la atracción de inmigrantes que desarrollaran económicamente los territorios ribereños y, finalmente, el avance arrollador del ferrocarril como nuevo medio de transporte de recursos y personas.

Además, un proceso de unificación mundial en ciernes, no representaba para el país justamente una gran ventaja, en tanto la interdependencia de la economía mundial hacía que cualquier corrimiento de intereses económicos hacia zonas más estratégicas implicara el consecuente desplazamiento de los capitales (Hobsbawm, 1998). En realidad la única fuente posible de financiamiento de una obra de tal envergadura eran los capitales europeos y habían tomado otra dirección, señalada por la vorágine de la expansión ferroviaria y su “sueño imperial”. Lejos habían quedado aquellas esperanzas de Rams de ver “nuestros campos hoy desiertos...mañana

poblados por activos agricultores, y donde solo se ven rancherías miserables se levantarán ciudades que harán poderosa la nación y respetable nuestro nombre” (Rams y Rubert, 1860). Para citar a Canal Feijoo (1948) “lo que se había abandonado era algo más que el término de una opción entre dos usos capitalistas equivalentes. La opción tenía un trasfondo terrible”. Se había abandonado el proyecto de desarrollo de la estructura interior regional argentina.

## **2.2 Allende el río Dulce**

Entre los llamados “tributarios” a los principales ríos de la cuenca del Plata, objeto de estudio con fines productivos, de comercialización y radicación de inmigrantes a comienzos de los años '50, se encontraba el río Dulce. La elite provincial realizará varios intentos de verificar su navegabilidad a pesar de ser arenoso, sinuoso, voluble y tornadizo la mayor parte del año y con un caudal arrollador en la temporada de lluvias.

La falta de recursos internacionales para concretar el proyecto se traducirá en la búsqueda de financiamiento entre los propios habitantes involucrados en los programas de mejoramiento -eran constantes las exhortaciones a realizar toda clase de sacrificios y las contribuciones necesarias para “afianzar la paz con el amor al trabajo”- <sup>19</sup> y la concreción de una cantidad de pequeñas obras orientadas a darle funcionalidad al territorio. Estaba claro que dichas obras complementarían las del Salado y que de no emprenderse en conjunto, se plantearía un serio interrogante sobre la prosperidad de los territorios santiagueños en un futuro más o menos inmediato.

La volubilidad histórica del curso había modificado varias veces el trazado y los estudios trataban de averiguar la posibilidad de desviar las aguas por el antiguo cauce “precipitando las aguas por el boquerón de “Rupasca”, para otorgar un caudal mayor y renovar los impulsos del tráfico comercial, la industria, la agricultura y la ganadería, en la comprensión de que antiguos poblados otrora importantes por su desarrollo socioeconómico, como eran las villas de Loreto, Atamisqui y Salavina, ubicadas en los mejores territorios que poseía la provincia, veían esfumarse las posibilidades de desarrollo y algunas estaban –directamente- colapsando por la falta de agua.

Si bien entre 1859 y 1860 se firmaron los contratos con el ingeniero Conglan (Achával, 1988), los estudios para canalizarlo realmente comenzaron en 1862 y a pesar de que no tendrían la envergadura de los del Salado, fueron considerados de gran importancia en tanto completarían los estudios de los territorios a incorporar al sistema agroexportador. En 1870 se firmó un contrato entre el gobierno nacional y E. W. Edling para construir un puente sobre el río Saladillo según los planos que habían sido levantados por ingenieros nacionales. Sería una construcción de hierro y madera de quebracho santiagueño, con una extensión de 63 mts. de largo por 5 de ancho, con



barandas y dividido en 5 tramos iguales con un piso a 1,20 por sobre el pico máximo del nivel de creciente. La obra insumiría 25.000\$ fuertes a pagarse en cuatro cuotas iguales en la medida de su progreso que tenía un tiempo limitado de 15 meses para su conclusión. Tal construcción en un territorio de históricas dificultades en materia de comunicación y no de menores desvelos de parte de los gobiernos provinciales, venía a solucionar un problema de larga data que obstaculizaba el tráfico comercial y de personas.<sup>20</sup>

Entre tanto comenzaron las obras más acotadas de canalización, como por ejemplo el canal que llevaba agua desde el río Dulce hasta la villa de Loreto, de 2.905 varas de largo y 4 de ancho, hasta el brazo del río Muerto de Manso (Alen Lascano, 1992). Además, se realizó el primer relevamiento catastral de la villa en la que de modo paralelo se impulsó el desarrollo agrícola y comenzó a programarse la creación de un Consejo de Irrigación el que se concretó en 1870 con autoridades elegidas directamente por los agricultores. Esta experiencia que se puede relacionar con lo que acontecía en el ámbito de la instrucción pública y que nos hablan de los primeros intentos de asociacionismo y de formación de la sociedad civil. Es decir, los cambios económicos parecen tener lugar al mismo tiempo que los cambios sociales de no menor importancia al operar sobre una sociedad hasta ese momento fuertemente estratificada.

El territorio era asegurado por la línea de fronteras y por distintas entradas que mantenían a las poblaciones aborígenes alejadas del espacio productivo hasta La Cañada y Paso Beltrán (Achával, 1988). Obras conexas que hacen a la funcionalidad económica del territorio puesto a producir, tenían que ver con la delimitación de los Departamentos y las ciudades, villas o parajes que correspondían a cada uno de ellos, con la apertura de caminos que los comunicaran más fluidamente y el mejoramiento de los ya existentes. A pesar de que no parecieran obras de una relevancia equiparable a los emprendimientos del Salado o el corrimiento de la línea fronteriza, insumieron mucho tiempo y mucho esfuerzo económico.

Además, se perseguía el objetivo de fijar la gente a sus lugares de origen, con lo que se evitaría la continua migración de los “gallegos de la República Argentina”, nombre que da Thomas Hutchinson a los santiagueños migrantes que podía ver andando a caballo rumbo a Buenos Aires, con las mujeres que le hacían el acompañamiento de despedida en carretas y hasta las fronteras provinciales (Hutchinson, 1866).

Estudios recientes mostraron la poderosa atracción que ejercían las tierras de la pampa húmeda, donde además los salarios eran lo suficientemente más altos como para que el sujeto migrante retornara –en el caso de que así lo hiciera- con la cantidad de dinero necesaria para mantener por una temporada a su familia (Farberman, 1997). Pero también es cierto que las migraciones temporarias se convertían en permanente la mayor parte de las veces, con lo que se creaba un

vacío poblacional muy importante que se hacía sentir no sólo en el plano de la defensa contra el indio sino en la falta de trabajadores. De modo tal que había un empeño muy grande en realizar todas las acciones que permitieran desarrollar económicamente el territorio y hacer que a los habitantes les resultara atractivo –por lo menos económicamente- vivir y trabajar en este particular espacio santiagueño.

### **2.3. El “mesón de fierro”**

Otro de los espacios explorados con fines económicos y científicos, fue el extremo N-E de la provincia, donde se ubicó el llamado “mesón de fierro”. De fuerte carga simbólica para los pueblos indígenas del Gran Chaco y una gran incógnita para los españoles que realizaron varias y periódicas “entradas” con el objeto de aprovechar su metal (Di Lullo, 1959). Antiguos relatos orales de los indígenas daban cuenta de que en la provincia de Santiago del Estero había, desde tiempos antiguos, una inmensa cantidad de hierro. De posible origen meteorítico, se encontraría “desde la superficie de la tierra hasta una profundidad desconocida”, daría muy poco trabajo extraerlo, el consumo sería incalculable y “según todas las apariencias sobradamente fundada, este negocio puede ser para Santiago de tanta ventaja como tal vez ningún otro conocido; i a mui [sic] poco costo puede ese gobierno conocerlo en todos sus detalles, para obtener los beneficios que de él pueden derivarse”.<sup>21</sup> Estos datos serán rescatados por Pedro Andrés García en sus Memoria de 1813 cuando relata que en Buenos Aires se fabricaban fusiles “con dicho fierro” pues era reconocido como el mejor entre todos.

La propuesta más concreta la realizó en 1853 Aarón Castellanos quien entendió que el gobierno provincial podría enviar comisionados para examinar lo que denomina “minas”, calcular aproximadamente su extensión, procurar determinar la hondura y las formas en que aparezca el hierro –los relatos de Pedro de Angelis sostenían que aparecían bajo la forma de troncos gruesos o raigones-, detallar en una escritura los trabajos realizados, traer muestras y detalles de los terrenos conexos, la distancia al Paraná y al Salado. Una vez realizados estos trabajos exploratorios, Castellanos se comprometía a proceder a los trabajos científicos que fueran necesarios sobre el material extraído con la idea final de explotar comercialmente el espacio y vender los materiales a Europa. Se esperaba del gobierno santiagueño “aquella concesiones y franquicias que todo gobierno presta a empresas de este género y atento al lugar decierto [sic] u en manos de los Indios como se halla la mina”.<sup>22</sup>

A mediados de la década del '60, cuando Thomas Hutchinson escribiera su “Exploración al río Salado...”, ya se tenía conocimiento que el “mesón” se hallaba en un corredor que utilizaban habitualmente los indios Tobas en sus invasiones a los Guaycurúes y sobre Santiago del Estero y que había sido encontrado por Antonino Taboada en una de las persecuciones a los indios hacia

sus toldos, pero que no había podido hallar en el camino de regreso. También se tenía noticia de que este metal extraño que se creía producto de la caída de aerolitos, no tenía parangón sino en los territorios rusos, de donde habían sacado el metal con que le hicieran a Napoleón I un par de pistolas de regalo. Ahora bien, de éste “mesón” del Chaco habían realizados dos pistolas que estaban en poder de la Secretaría de Gobierno de Washington. De modo que las acciones que tomara Absalón Ibarra, según el texto de Hutchinson, tenían por objeto “traer pedazos de aquel metal para remitirlos a la Exposición Universal de París en 1867” (Hutchinson, 1866). La nación también se interesó por el mismo espacio enviando expediciones en 1870 al mando del coronel Manuel Obligado y en 1872 al del coronel Napoleón Uriburu, en 1873 nuevamente vuelve Obligado , a la que les seguirán otras en 1875, 1879, etc.

En la década de 1920 Antenor Álvarez escribió a pedido del gobierno provincial una obra titulada “Meteorito del Chaco” (Álvarez, 1926) en la que intentó una explicación sobre la significación mítico-religiosa que éste icono celestial tenía para los pueblos indígenas chaqueños. Relatos aparte, en la época que nos ocupa se desarrollaron acciones estratégicas para conocer mejor con fines de colonización los territorios que hoy se llaman Campo del Cielo o Desierto de Otumpa.

Los territorios del Este santiagueño hoy lindantes con Santa Fe -Fortín Unión, Garabato, etc.-, fueron colonizados muy lentamente a partir de los años '60 y a medida que la llamada “frontera interior” comenzaba a estabilizarse con la radicación de pobladores. Hacia los '70 ya estaba concluida la primera etapa de avance sobre los territorios chaqueños de modo que el gobierno volverá a insistir para ubicar el “mesón” otorgando por ley -20 de enero de 1873- un premio de 2000\$ fuertes y 10 leguas de tierras fiscales al que lo descubriese, fijara el itinerario de la ruta y el lugar en que se encontraba. Evidentemente no lo encontraron porque todavía en 1938 se mantenía y fue en ése año derogada. De todos modos Juan Francisco Borges ya había adquirido a fin de 1860 una extensión de cuatro leguas de tierras fiscales, lo que nos indica que allí se iba a colonizar y las tierras a valorizar. Por ahora allí se corta nuestra historia porque será muchísimo tiempo después que la colonización de éstos territorios pueda ser efectivizada.

### **3. El “rapto del ferrocarril”: ... de no se donde a no se donde ...**

Así pensaba Bernardo Canal Feijóo (1934) a los efectos de la instalación del ferrocarril en Santiago del Estero. Esa especie de “ir de no se donde a no se donde” significó, allá por los inicios del tendido, una esperanza de desarrollo que terminaría por despedazar la debilitada economía provincial. Su instalación en Santiago del Estero fue tardía y escapa a los límites temporales de nuestro trabajo, pero importa analizar los intentos que se realizaron.

Además fue una instalación muy dificultosa, marcará la apertura de un sistema de comunicaciones terrestres al mismo tiempo que el final de los proyectos de comunicación y transporte fluvial del interior mediterráneo y complementará con el sistema telegráfico. Pero mientras pensaba contribuir aceleradamente a la integración política provincial y nacional, colaboraba con la deforestación del bosque nativo tras la provisión de maderas indispensables para los tendidos férreos y el funcionamiento de las locomotoras.

El primer contrato para la construcción ferroviaria en la provincia fue firmado con Ramón Gil Navarro, antiguo amigo de los Taboada, concesionario y representante de la Empresa del Ferrocarril Gran Chaco a mediados del año '70. La idea era construir una vía férrea que tuviera como punto de partida la Colonia Esperanza, en Santa Fe y punta de riel en la ciudad capital de Santiago del Estero. Debemos recordar que en éstos momentos aún subsistían las dificultades originarias de comunicación con el litoral que habían motorizado el proyecto del Salado y el camino por Sunchales –por el que terminará tardíamente pasando el ferrocarril- no era todavía más que una antigua idea. De modo que el “Ferrocarril Gran Chaco” parecía el nuevo y grandioso proyecto para el desarrollo provincial. Para apurar a la concreción del primer ferrocarril que iba a llegar a Santiago, el Poder Ejecutivo compró 500 acciones y decidió “poner en juego todos sus recursos”.<sup>23</sup>

Casi inmediatamente se autorizó la celebración de un contrato con Adolfo Carranza para construir otro tramo ferroviario que partiera de Santiago y tuviera como punta de riel la costa del Paraná en el pueblo de Goya, Corrientes.<sup>24</sup> Claramente aparecen en éstas acciones una tendencia reforzar el desarrollo regional que si bien ya se había reorientado atlánticamente procuraba equilibrar la fuerte tendencia portuaria.

Las características del contrato, si bien comunes a la época, eran leoninas. Debía ser aprobado por el Poder Legislativo y daba a la empresa un plazo de 8 meses para iniciar las obras -caso contrario se anularía-, autorizaba la construcción y la explotación del ferrocarril con locomotoras a vapor, tenía carácter de exclusivo y perpetuo, dejaba abierta la posibilidad de extenderse hasta la ciudad de San Miguel de Tucumán, obligaba a establecer tarifas equitativas, estaría exceptuada de pagar impuestos y podía utilizar gratuitamente las corrientes de agua y las maderas de los bosques que eran de propiedad pública. Como contrapartida, debía transportar sin cargo la correspondencia oficial del estado provincial. La provincia cedería, además, territorios de una legua de frente por dos de fondo sobre cada lado de la línea y a lo largo de toda la extensión.<sup>25</sup>

La lucha contra el despoblamiento y el consecuente esfuerzo por arraigar a los hombres a los lugares de trabajo como gran preocupación de los gobernantes santiagueños y que formaba parte de los proyectos expansivos de la moral burguesa, aparece también aquí. Por ello se harán todos

los esfuerzos para que la empresa ferroviaria radicara inmigrantes comprometiéndose a brindarle todas las facilidades que acordaban las leyes en vigencia en el resto del territorio y la protección necesarias. Todo resultará en vano. Los ferrocarriles demorarán muchos años en construirse y los pocos inmigrantes que llegaron en éste período utilizaron otras vías de acceso. Con el Gran Chaco, el antiguo y fracasado proyecto de navegabilidad del río Salado se vuelve a recrear con los mismo objetivos: “La realización de ésta empresa... resolvería para la Confederación Argentina el gran problema del equilibrio provincial”, se lograría llegando hasta Salta y Jujuy, con un ferrocarril que complementara el Gran Central asegurando la marcha directa y “natural” hacia los Andes.<sup>26</sup>

Un “proyecto magnífico cuya realización está en vías de llevarse a cabo, viene a alegrar nuestros corazones” dirá El Norte en octubre de 1868. Para agregar que los dos ferrocarriles, el Gran Chaco y el Gran Central serán las dos grandes arterias por las que circulará “la vida a través de este vasto país” y harán viables los territorios mediterráneos. El “espíritu del progreso” que iluminaba el proyecto<sup>27</sup> deberá, por bastante tiempo, aquietar sus ansias y solo observar como los rieles aislaban la provincia. Rieles que cuando lleguen harán que Santiago ya no sea esa enorme masa territorial interpuesta entre el Este y el Oeste a la que había necesariamente que considerar para cualquier proyecto y, simplemente, por el ferrocarril se la pueda atravesar.

#### **4. Reflexiones finales**

A modo de articular algunas reflexiones finales, diremos que desde 1851, la primera y más notoria acción de la elite hegemónica en post de su gran proyecto de incorporar de Santiago del Estero a los circuitos productivos del sistema capitalista, fue determinar con la mayor precisión posible, que áreas del total de las 3500 leguas<sup>2</sup> hasta ese momento controladas, resultaban prioritarias, analizarlas a los fines de establecer las factibilidades de su desarrollo y estudiar su comunicación interna y con la cuenca del Paraná y el puerto de Rosario.

El proyecto de desarrollo provincial, que articulaba con el gran proyecto de desarrollo de las provincias interiores atravesadas por los grandes ríos interprovinciales y que será canalizado al compás de los vaivenes de las políticas nacionales, era alentado vigorosamente desde lo local, desalentado con la misma fuerza desde algunos grupos nacionales que entendían que regiones marginales como Santiago del Estero jamás podrían desarrollarse económicamente desde los cánones capitalistas por mayores que fueran los esfuerzos internos o externos, o mirado con simpatía según las circunstancias por otros grupos de influencia política, se encontraba trazado en pinceladas gruesas y debió ser rastreado más desde las prácticas que desde lo escrito. De todos modos, hubo una voluntad política explícita de conocer desde lo científico y técnico a disposición en esos momento, el estado de situación; el Estado provincial desplegó todos sus recursos y se

empeñó en la búsqueda del financiamiento internacional para concretar las obras necesarias; aparece una sociedad provincial fuertemente movilizada –por voluntad o coerción- tras los proyectos y crecientes expectativas de poder hacer buenos negocios.

Los tres espacios que aparecen más claros son la cuenca del Dulce-Salado, la frontera del Salado del Norte y el Mesón de fierro. El primero de antiguo poblamiento pre-hispánico, en donde se encontraban las tierras que eran las bases materiales del poder del segmento político dominante, en estos momentos fuertemente resignificado desde lo político y obviamente desde lo económico por el alto nivel de parcelamiento y valores de reventa; el segundo era el más atractivo para el grupo de poder local en cuanto se trataba de tierras de frontera, habitadas por naciones indígenas en vías de ser desplazadas hacia el Bermejo, puestas bajo el control del Estado provincial, consideradas fiscales y fuente de negocios y pingües ganancias. El tercer espacio presentaba dificultades adicionales porque antes de planificar su desarrollo había que ubicarlo con precisión, en tanto se trataba de un área meteorítica de la cual podría obtenerse buen metal para la fabricación de armas. Finalmente no se encontrará hasta principios del siglo XX.

El proceso insumió un total de diez a quince años -según el espacio de que se trate- y se determinaron las condiciones básicas para el desarrollo productivo de los territorios, condiciones que abarcaban una amplia gama de cuestiones y que iban desde lo puramente material hasta lo socio-político. Claro que, pero puestos en situación de obtener los recursos necesarios, hubo dos cuestiones insalvables: los recursos financieros que nunca llegaron y los recursos sociales por la persistencia de las prácticas pre-capitalistas.

Finalmente la provincia se incorporará al sistema capitalista pero no del modo planificado. No habrá en Santiago colonias de inmigrantes trabajando afanosamente las tierras, no habrá navegación de los grandes ríos, no habrá hasta bien entrados los años '80 ferrocarril y cuando llegue servirá para simplemente atravesar la provincia y extraer su principal riqueza: la maderera.

## Notas

(1) Adscribimos a la conceptualización de Pierre Bourdieu (1999) como una institución que reclama para sí el uso de la *violencia* bajo un doble registro, *físico* y *simbólico*, sobre una población dada que ocupa un territorio determinado. Si puede ejercer la *violencia simbólica* es porque se hace carne tanto en la subjetividad como en la objetividad. En ésta como mecanismos específicos y estructuras. Y en la primera en tanto forma unas estructuras mentales, unas categorías de percepción y de pensamiento. De modo tal que el Estado, al realizarse en un doble nivel estructural, social y mental, naturaliza lo que en realidad viene a ser el resultado de un largo proceso de actos instituyentes que constituyen una institución. Además, lo consideramos como el resultado de la concentración de una cantidad de capitales específicos que terminan constituyéndose en *capital estatal*, que como *metacapital* le otorga poder sobre los otros capitales y sobre sus poseedores. Por último diremos que la formación del Estado se produce al mismo tiempo de la elaboración de su *campo de poder*, que como todo campo es un espacio de juego en el que luchan los diferentes poseedores de capitales por la obtención del poder estatal. Desde una mirada mucho más clásica, si se quiere eminentemente política, también acordamos con Gianfranco Poggi (1997) cuando dice que “el Estado liberal se construyó para favorecer y sostener a través de sus actos de gobierno la

dominación de clase de la burguesía sobre la sociedad en su conjunto. Este era el fin hacia el que se dirigían en última instancia sus principios institucionales, así como la razón de su contraste aparente con los de la sociedad”.

(2) Sostendremos que en la Argentina el Estado y la Nación son construcciones que se dan en forma paralela, en tanto cuestionamos la postura provincial que hace preceder la Nación al Estado y encuentra en éste el argumento más apropiado para justificar la identificación simbólica al caudillismo pre-republicano.

(3) Carta del gobernador Manuel Taboada al Dr. Manuel Leiva. Santiago del Estero. Octubre de 1852. Taboada, (1933-1939:t. 5)

(4) Carta del gobernador Manuel Taboada. Octubre de 1852. (Taboada, 1933-1939:t. 5)

(5) Carta de Manuel Taboada a Rudecindo Alvarado. Santiago del Estero. Abril 28 de 1854. (Taboada, 1933-1939:t. 5)

(6) Párrafos de la obra publicada en los EEUU por el Comodoro Tomas J- PAGE y que se refieren a la navegabilidad del Río Salado de Santa Fe (Traducción del inglés: “La Plata. The Argentine Confederación and Paraguay”). (Taboada, 1933-1939:t. 3)

(7) Page, T. J. Canalización y navegación de los ríos Salado y dulce, de Santiago del Estero. Memorando del Capitán Page. (Taboada, 1933-1939:t. 3, 776).

(8) “El Nacional Argentino” publicaba una extensa nota del mes de agosto: “Esta expedición guiada únicamente por el deseo de procurar un bien material a su provincia y a la Nación en general, impulsada por un objeto tal elevado como el de practicar una vía fluvial para el trayecto de Santiago del Estero, poniendo aquella provincia en comunicación directa y fácil con el litoral de la República y puede decirse con el exterior, ha sido la primera expedición de este género practicada por hijos del país desde la época de nuestra emancipación política. Un miembro distinguido de la Marina Norte Americana el capitán Page había declarado el Río Salado navegable en su mayor extensión particularmente en cierta estación del año” (Taboada, 1933-1939:t. 5).

(9) Noticia salida en El Comercio el 24 de mayo de 1857.

(10) Carta del coronel José Álvarez Condarco al Gral. Taboada. Santa Fe. 26 de enero de 1857. (Taboada, 1933-1939:t 5).

(11) Carta del coronel José Álvarez Condarco al Gral. Taboada. Santa Fe. 26 de enero de 1857. (Taboada, 1933-1939:t 5).

(12) Nota de Juan Bautista Alberdi. 24 de marzo de 1861. (Taboada, 1933-1939:t 1, 190-194).

(13) Di Lullo, Orestes. 1953 y Museo Mitre, Archivo Taboada, 10-74-148-8411. Carta del Cónsul Británico en Rosario Thomas Hutchinson. Abril 14 de 1864.

(14) Museo Mitre, Archivo Taboada, Nota oficial de Estevan Rams y Rubert al gobernador Manuel Taboada. Santiago del Estero. 9 de febrero de 1864. 10-74-148-8457.

(15) Museo Mitre, Archivo Taboada, 10-72-143-8202. / carta del Cónsul Británico en Rosario. Octubre 12 de 1863. / Respuesta de Antonino Taboada. Santiago del Estero 25 de noviembre de 1863. 10-82-164-9247.

(16) La llegada del ferrocarril a mediados de los años '80 marcará el inicio de la tala del bosque y la destrucción del medio ecológico al convertir a la madera en la principal fuente de recursos y de financiamiento de la provincia.

(17) Acta De Inauguración De La Canalización Del Río Salado: “En este paraje del Bracho Viejo del Departamento de Matará (provincia de Santiago del Estero), Manuel Taboada, acompañando de los

Señores, el Empresario Don Esteban Rams y Rubert, Senadores al Congreso Don Juan F. Borges y Dn. Pedro Gallo Cura y Vicario de la Provincia Dn. Sebastián de Jesús Gorostiaga, Cura de este Departamento Dn. León Álvarez, ingenieros Dn. Albek y Dn. Juan Hildebrand, ciudadanos Don Gaspar Taboada, Don Nicanor Jiménez, Dn. Alejandro Montes, Don Remigio Carol, Don Javier María Feijoo (español), Don Luis Frías, Don Luis Carol, Dn. Gaspar Farías, Dn. Juan Bautista Paz, sargentos Mayores Dn. Gaspar Farías y Dn. Ildelfonso Corbalán, Dn. Juan S. Belizán, Dn. Bailón Ledesma, Dn. Manuel Salvatierra, Dn. Cayetano Bravo, Dn. José Andrada, Dn. Salustiano Córdoba, Dn. Felipe Miranda, Dn. Ciriaco Miranda, Dn. Absalón Córdoba, Dn. José Calero, Dn. Santos Sánchez, Dn. Lucas Sánchez, Dn. Juan Andrés Gallego, Don Juan Lorenzo Orellanos, Don Solano Castillo, Don Cayetano Mansilla, Don Santos Belizán, Don Ramón Tebes y muchos señores mas, a efecto de inaugurar la obra de canalización, desmonte y limpia del antiguo cauce del Río Salado (Juramento), se procedió por el expresado Cura y Vicario Foráneo a la bendición de la obra con las ceremonias de costumbre en estos casos, después de lo que el padrino del acto, S. E. el Señor Gobernador, dio el primer azadoñazo dentro del mencionado cauce, y el primer hachazo a uno de los árboles que allí había; continuando de la misma manera los demás señores presentes, se cantó un Te-Deum invocando la protección del Altísimo para la consecución de un fin que significa e importa la vida moral y física, no sólo de esta provincia, sino también de todas las del interior (Taboada, 1933-1939:t. 2).

(18) *El Norte*. Marzo 4 de 1866. Nro. 87. Editorial: "La navegación del Salado".

(19) Archivo General de la Provincia. Legajo nro. 2. Carpeta de Leyes, Decretos y Resoluciones, septiembre de 1862.

(20) De hecho, en la actualidad ese puente existe, obviamente con características de construcción más modernas y a pesar de que en algunas oportunidades las crecientes hicieron estragos, es muy utilizado porque relaciona espacios conexos al río Dulce económicamente significativos.

(21) Castellanos, Aarón. Propuesta de Don Aarón Castellanos para el proyecto sobre el hiero del Chaco. Santa fe. 31 de mayo de 1853. (Taboada, 1933-1939:t. 2).

(22) Castellanos, Aarón. Propuesta de Don Aarón Castellanos para el proyecto sobre el hiero del Chaco. Santa fe. 31 de mayo de 1853. (Taboada, 1933-1939:t. 2).

(23) Archivo General de la provincia de Santiago del Estero. Legajo Nro. 4. Carpeta de Leyes, Decretos y Resoluciones. 1870-1872. Julio 5 de 1870.

(24) Archivo General de la provincia de Santiago del Estero. Legajo Nro. 4. Carpeta de Leyes, Decretos y Resoluciones. 1870-1872. Agosto 29 de 1870.

(25) Archivo General de la provincia de Santiago del Estero. Legajo 10. Carpeta de Decretos, Leyes y Resoluciones. 1869.

(26) *El Norte*. Santiago del Estero. Octubre 1 de 1868. Nro. 303.

(27) *El Norte*. Santiago del Estero. Octubre 1 de 1868. Nro. 303.

## **Bibliografía**

1. Achával, Néstor José (1988), *Historia de Santiago del Estero*, Santiago del Estero, Ediciones Universidad Católica.

2. Alen Lascano, L. C. (1992), *Historia de Santiago del Estero*, Buenos Aires, Plus Ultra.

3. Álvarez, Antenor (1926), *Meteorito del Chaco*, Buenos Aires, Peuser.

4. Balán, Jorge (1978), "Una cuestión regional en la Argentina: burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador", *Desarrollo económico*, nro. 69, vol. 18.



5. Barsky Osvaldo y Gelman Jorge (2001), *Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XX*, Buenos Aires, Grijlbo-Mondadori.
6. Bazán, Armando Raúl (1984), "El Noroeste Argentino antes y después del Ferrocarril (1860-1930)", *Todo es Historia*, nro. 207.
7. Bazán, Armando Raúl (1988), *Historia del Noroeste argentino*, Buenos Aires, Plus Ultra.
8. Bonaudo, Marta (dir. tomo) (1999), "Introducción", en "Liberalismo, Estado y Orden Burgués. 1852-1880", *Nueva Historia Argentina*. Buenos Aires, Sudamericana.
9. Bourdieu, Pierre (1997), *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*, Barcelona, Anagrama.
10. Campi, Daniel y Richard Jorba, Rodolfo (1999), "Las producciones regionales extrapampeanas", en Bonaudo, Marta (dir. tomo) "Liberalismo, Estado y Orden Burgués. 1852-1880", *Nueva Historia Argentina*. Buenos Aires, Sudamericana, pp. 363-422.
11. Canal Feijóo, Bernardo (1948), *De la estructura mediterránea argentina*, Buenos Aires, Imprenta López.
12. Canal Feijóo, Bernardo (1934), *Ñan*. Revista de Santiago. n° 2. Santiago del Estero.
13. Carbonari, María Rosa (1999), "Frontera y construcción Histórica", *Cronía*, Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Humanas, UNRC, vol. 3, nro. 2, pp.115-132.
14. Cardoso, Ciro. F. y Pérez Brignoli Héctor (1979), *Historia económica de América Latina*, Barcelona, Crítica.
15. Di Lullo, Orestes (1953), *El general Taboada a través de su epistolario*, Santiago del Estero.
16. Di Lullo, Orestes (1954), *Viejos pueblos*. Santiago del Estero.
17. Di Lullo, Orestes (1959), *Caminos y derroteros históricos de Santiago del Estero*. Santiago del Estero.
18. Farberman, Judith (1997), "Los que se van y los que se quedan: migraciones y estructuras familiares en Santiago del Estero (Río de la Plata) a fines del período colonial", *Quinto Sol*, Revista de Historia Regional, nro. 1.
19. Fazio, Lorenzo (1889), *Memoria descriptiva de Santiago del Estero*, Buenos Aires.
20. Fernández Sandra, Press Adriana y Videla Oscar (1999), "Burguesías regionales", en Marta Bonaudo (dir. de tomo), *Nueva Historia Argentina. Liberalismo, Estado y Orden Burgués. 1852.1880*, Buenos Aires, Sudamericana.
21. Gancedo, Alejandro (1885), *Memoria descriptiva de Santiago del Estero*, Buenos Aires., Stiller y Las.
22. Halperín Donghi, Tulio (1998), *Historia contemporánea de América Latina*, Buenos Aires, Alianza Editorial.
23. Halperín Donghi, Tulio (1995), *Proyecto y construcción de una nación*, Buenos Aires, Ariel.

24. Hobsbawm, Eric (1998), *La era del capital, 1848-1875*, Buenos Aires, Crítica.
25. Hutchinson, Tomas J. (1866), *Buenos Aires y otras provincias argentinas con extracto de un Diario de la Exploración del Río Salado en 1862 y 1863*, Buenos Aires, Imprenta del Siglo.
26. Oszlak, Oscar (1997). *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*, Buenos Aires, Planeta.
27. Poggi, Gianfranco (1997), *El desarrollo del Estado Moderno. Una introducción sociológica*, Buenos Aires, UNQ.
28. Rams y Rubert, Esteban (1860), *Documentos relativos a la empresa de navegación del Río Salado del Norte de la República Argentina*, Buenos Aires, Imprenta del Orden.
29. *Recopilación de Códigos, Leyes y Decretos vigentes con todas las modificaciones desde 1856 a 1931*, Santiago del Estero, Talleres Gráficos El Liberal, t. I.
30. Ríos, Ricardo S (1947), "Los gobiernos no cuidaron el patrimonio del Estado y algunos gobernantes enajenaron las tierras fiscales en beneficio personal. Antecedentes sobre la venta de grandes extensiones de tierras públicas", *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Santiago del Estero*, año V, n° 15-18. enero-diciembre.
31. Rossi, María Cecilia (2004), "Espacios y relaciones de poder. Su articulación en Santiago del Estero durante el proceso inicial de implantación de la modernidad, 1851-1875", Tesis de doctorado, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.
32. Taboada, Gaspar (1933-1939). *Los Taboada. Luchas de la Organización Nacional*, Buenos Aires, Imprenta López.