

Avance del frente pionero en San Rafael y la conexión ferroviaria con Mendoza en 1903

Andrea Paola Cantarelli¹

“Voló la imaginación entre los álamos, que había visto alineados mientras el tren corría marcando sus durmientes enclavados en el balastro, en esa última parte del viaje a San Rafael de Mendoza”.

Abelardo Arias, Álamos talados.

Introducción

Las consecuencias de la conexión ferroviaria para una localidad determinada es un tema de estudio que puede ser abordado desde múltiples perspectivas². En el caso de la llegada del Ferrocarril Gran Oeste Argentino al departamento mendocino de San Rafael en 1903 lo haremos desde la geografía histórica.

Esta investigación forma parte de un proyecto mayor referido a la caracterización y comparación entre el modelo vitivinícola decimonónico y las transformaciones de fines del siglo XX en el oasis sur de la Provincia de Mendoza. En el marco de este proyecto, indagaremos sobre la incidencia de la llegada del ferrocarril a la recientemente trasladada capital de San Rafael a fines de 1903 y sus efectos en la organización del espacio.

El marco teórico de nuestra investigación se enmarca en los conceptos de región desarrollados por los geógrafos franceses Pierre Dumolard (1982 [1975]) y Etienne Juillard (1982 [1962])³. En coincidencia con los autores nombrados, seguimos los lineamientos

¹ Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales, CRICYT - CONICET (PIP 5014/05: “*Entre dos crisis: transformaciones económicas, sociales, políticas y espaciales en la provincia de Mendoza, 1890-1916*”, Director: Dr. Rodolfo A. Richard-Jorba) e Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. acantarelli@lab.cricyt.edu.ar Casilla de correo N° 131 – CP. 5500 – Mendoza. Tel. 0261-4350069. Mesa: Economías y sociedades de frontera.

² Podemos citar como ejemplos los trabajos de: Balan, J. 1978; Boco, H. M. 1961; Bozzo, R. 1976; Bunge, A. 1918; Fleming, W. (h) 1977; Gallego Palomares, J. A. 2001; O’Dell, A. C. 1956; Randle, P. H. 1966; Roccatagliata, J. A. 1987; Salerno, E. 2001; Ullman, E. L. 1954; entre otros.

³ Dumolard define el concepto de región, “más allá de sus particularidades, como combinación, única, pero comparable a las demás al resumirse en una estructura, y como organización, única, pero procedente de procesos comunes”. Es un espacio estructurado y con cohesión en el espacio y en el tiempo. Este concepto de cohesión regional se asienta sobre dos factores: funcionalidad y comunidad de cultura. Dumolard 1982 [1975]:452.

Juillard concibe a la región como un campo de acción de flujos de todo tipo (vínculos establecidos por relaciones comerciales, que se expresan en términos de mercado de un producto o de irradiación de un mayorista o fuerzas de cohesión política y social, entre otros). Estos elementos adquieren interés geográfico

planteados por Rodolfo Richard-Jorba (1998) en cuanto a la perspectiva para abordar la cuestión regional. Asimismo, pretendemos continuar con la línea de investigación sobre el proceso de cambio de modelo económico en la segunda mitad del siglo XIX, cuando se pasa del comercio ganadero con agricultura subordinada (cultivo de alfalfa) al desarrollo de la agroindustria vitivinícola para abastecer al mercado nacional⁴.

El concepto de frente pionero resulta central al momento de estudiar el proceso de integración de estos espacios mediante su puesta en valor. Pierre George (1991) lo define como "...un sector todavía poco habitado en curso de colonización. Se asiste a la desaparición del paisaje natural y la elaboración de un paisaje humanizado. El 'frente pionero' es la frontera móvil que separa las regiones humanizadas de las áreas que lo serán". Asimismo, otro geógrafo francés, Max Derruau (1964:366), agrega que "la roturación puede estar más o menos organizada por la potencia política o por una compañía (por ejemplo, una compañía de ferrocarriles...)".

En el oasis sur de la provincia de Mendoza los ríos y canales de riego, en primer lugar, y el ferrocarril, en segundo lugar, son los factores que guían la colonización y la localización de las actividades productivas. Los primeros porque son esenciales para la instalación del hombre y el desarrollo de la agricultura en un medio árido. El segundo porque dinamiza el espacio productivo y la población.

Comenzamos con un panorama de los proyectos que llevaron a la conexión ferroviaria de San Rafael, en medio de la lucha por la cabecera departamental, como parte del proceso de avance del frente pionero. Finalmente, presentamos las acciones realizadas por actores

en tanto su combinación se traduce en una determinada organización espacial impulsada desde un centro. En definitiva concluye, el geógrafo estudia la organización de un espacio diferenciado, individualizado. Juillard 1982 [1962].

⁴ Richard-Jorba aborda principalmente el "espacio valorizado mendocino, el oasis, y el proceso de construcción y expansión que registró. Pero como la región no es una simple superficie, sino un área organizada por grupos humanos, nos interesó especialmente determinar la actuación de dichos grupos, su articulación con el espacio que construyeron y su vinculación funcional con otras regiones, en especial en el orden económico. Las relaciones económicas juegan un importante papel en la cohesión espacial de la región, aunque no exclusivo. La comunidad cultural, referida a valores, estilos de vida, costumbres y formas de ser participa también en esa cohesión. Esto último es importante en nuestro caso pues frente a los aportes culturales que supuso la inmigración, buena parte de ella, fuera por negocios o por relacionamiento parental, incorporó ideas y comportamientos de la sociedad receptora. La propia existencia de la región está estrechamente vinculada a las posibilidades de la comercialización". Richard-Jorba 1998:4.

sociales como el Estado provincial y la empresa ferroviaria en la producción del espacio agrícola del oasis sur de Mendoza⁵.

La conexión ferroviaria

Después de 1879, cuando se logró el control de la tierra que era ocupada por los indígenas, el sur mendocino comenzó a ser integrado al mercado provincial y nacional, concretándose finalmente mediante la conexión ferroviaria con el oasis Norte en 1903⁶(Figura N° 1). En las primeras décadas del siglo XX ya se vislumbran las consecuencias de esta vinculación determinante para la vida de San Rafael⁷.

La ciudad de *San Rafael* (antigua *Colonia Francesa*), cabecera departamental, se sitúa en la planicie aluvial de los ríos Diamante y Atuel. El aprovechamiento de estos ríos permitió valorizar el área en su mayor parte destinada a cultivos de regadío que dieron origen al oasis agroindustrial del sur mendocino⁸.

El año 1903 marca la culminación de un proceso de más de tres décadas para lograr la conexión ferroviaria del naciente oasis sur de Mendoza. Al mismo tiempo, es el inicio de nuevos procesos cuyas transformaciones consolidarán el cambio de la dinámica económica y social de la *Villa 25 de Mayo*, la floreciente ex-*Colonia Francesa* y los demás poblados asentados en la playa⁹ irrigada por los ríos Diamante y Atuel.

El primer proyecto de construcción de una vía férrea que uniera la antigua villa de *San Rafael* (actual *25 de Mayo*) con algún punto de acceso a la ciudad de Buenos Aires o un

⁵ Entre los principales actores sociales por su actuación en el proceso de ocupación y colonización de San Rafael, debemos destacar a Julio Balloffet, Rodolfo Iselin, Estanislao Salas, Ezequiel Tabanera, Domingo Bombal, Juan E. Serú, Emilio Civit, Alfredo Israel, entre otros.

⁶ Además de las consecuencias en lo económico, “la ‘desmilitarización’ que significó la finalización de la frontera interior luego de la campaña del desierto marcó un momento de inflexión en el juego del poder local, por el lugar preponderante que adquirió la autoridad civil”. Sanjurjo de Driollet, I. 2006:282.

⁷ Derruau (1964: 368) señala que “por muy reciente que sea un frente pionero, su geografía agraria evoluciona rápidamente”.

En este período el Departamento de San Rafael comprendía todo el sur provincial, incluidos los departamentos de Malargüe y Gral. Alvear. Su superficie abarcaba aproximadamente el 57,71% de la provincia, lo que lo hacía el departamento más extenso (87.040 km²).

⁸ Según los datos obtenidos por Denis, entre 1906 y 1913 arribaron 3.000 inmigrantes a San Rafael. Denis 1969:260.

⁹ El término playa es utilizado según la definición de Derruau (1970:226): “parte inferior del glacé cuando desemboca en una zona de acumulación o campo de derrame” o “donde se acumulan los materiales de expansión del piedemonte, inclusive los eólicos” según Capitanelli (1992:62).

puerto del litoral, data del año 1868. A partir de este momento son varios los proyectos que se propusieron, e incluso se convirtieron en leyes, para lograr este objetivo¹⁰.

Finalmente, en noviembre de 1900 se presenta un proyecto cuyo punto de arranque se encuentra en la estación *La Dormida*, en el departamento de Santa Rosa, sobre la vía principal del Ferrocarril Gran Oeste Argentino. Desde allí, y tomando rumbo sur, debía alcanzarse *San Rafael*¹¹. El proyecto fue convertido en ley N° 3971 el 8 de noviembre del mismo año¹². A los cuatro meses se aprobó el contrato con el F.C. Gran Oeste Argentino para la construcción de 184,9 km. de vías desde *Las Catitas* hasta *San Rafael*, previo cambio en el punto de arranque¹³ (Figura N° 2).

El 17 de julio de 1903 el ferrocarril arriba a la estación *Resolana*, al norte de San Rafael, y el 22 de agosto lo hace a *Cuadro Nacional*¹⁴. La esperada inauguración de la estación *San Rafael* se produjo el 8 de noviembre en medio de grandes festejos y con la presencia de autoridades locales, provinciales y nacionales.

¹⁰ El proyecto del año 1868, convertido en ley de la provincia de Buenos Aires, ordenaba unir la localidad de *Bragado* con *San Rafael*, para desde allí cruzar por el paso El Planchón hacia Chile. Los relevamientos quedaron incompletos por la falta de seguridad en gran parte del recorrido entre ambas localidades. La ley 583 del 5 de noviembre de 1872, promulgada durante la presidencia de Sarmiento, sepultó el proyecto anterior al cambiar el eje para la conexión con el vecino país. El paso elegido fue el de *Uspallata*.

El proyecto de 1886, presentado durante la presidencia de Roca, mandaba construir una línea férrea que partiendo de Mendoza y pasando por San Vicente (actual departamento de Godoy Cruz), Luján de Cuyo, Tupungato y San Carlos, llegara a San Rafael. Este proyecto se convirtió en ley N° 1900 ese mismo año. El proyecto fue modificado en 1889 mediante la ley N° 2514. Aún así la obra nunca se ejecutó. En el año 1892 se crea una comisión departamental para solicitar la construcción del ramal férreo a *25 de Mayo* (Denis, 1969:249). El proyecto presentado en 1896, último antes del definitivo, también fue convertido en ley (N° 3442) y preveía el trazado del ferrocarril desde *Villa Mercedes* (San Luis) hasta *San Rafael*.

¹¹ *Ecos de San Rafael*, San Rafael, Mendoza, n° 83, 17 de junio de 1900.

¹² Por Ley 3971 del 12 de noviembre de 1900 se concede a la empresa del Ferrocarril Gran Oeste Argentino el derecho de construir y explotar una vía férrea desde *La Dormida* (luego fue cambiado el punto de arranque a la estación *Las Catitas* localizada a 13.3 km. al oeste de aquella) a *San Rafael*. Esta ley establecía que el contrato debía firmarse dentro de los seis meses de promulgada la ley haciéndose necesario un depósito de \$50.000 pesos moneda nacional en el Banco de la Nación Argentina. Este importe sería devuelto cuando la empresa constructora hubiera invertido en la obra el 10% del costo calculado.

¹³ El tramo *Las Catitas – Guadales* fue inaugurado el 22 de junio de 1903; desde ahí hasta *Resolana*, el 17 de julio; y hasta *Cuadro Nacional* el 22 de agosto. Finalmente, el 8 de noviembre se inaugura la estación del Ferrocarril en *San Rafael*, antigua *Colonia Francesa*.

¹⁴ “El 22 de agosto de 1903, llegó el primer tren de pasajeros y carga a la estación de uno de los distritos, en ese entonces, más rico y cercano a la ciudad sanrafaelina... *Cuadro Nacional*. Varias horas antes del arribo del esperado convoy; todos concurrieron a la estación del distrito manifestando la alegría de ser los primeros en recibir un medio de transporte de esas dimensiones, que los posicionaba en un lugar privilegiado frente a los demás distritos... Estanislao Salas, un distinguido vecino, concurrió con su esposa al acto de la inauguración, invitando a preponderadas personas del público a una cena que había preparado en su domicilio para festejar el suceso”. *Los Andes*, Mendoza, 8 de Noviembre de 2000.

Los productores locales veían en el ferrocarril una solución ya que “le aseguraba ahora una comercialización segura y más amplia a su producción vónica que por ese tiempo realizaban en pequeñas cantidades y en bordelesas, expandiéndose así considerablemente sus posibilidades”¹⁵. Pero, al mismo tiempo, “el problema de los fletes resulta uno de los más importantes para la economía de San Rafael”¹⁶.

A partir de este momento, la red ferroviaria del departamento comienza su desarrollo con tan sólo 77 km. en 1903, hasta llegar en el año 1926 a 284 km. de longitud¹⁷.

Rivalidad entre la Villa 25 de Mayo y la ciudad de San Rafael, antigua Colonia Francesa: desplazamiento del centro de poder económico y político¹⁸

La imposibilidad de abastecerse suficientemente de agua y de extender los cultivos en el sitio de la Villa Vieja (hoy 25 de Mayo), debido a las condiciones naturales de su emplazamiento, provocó el paulatino abandono de las propiedades de esta localidad¹⁹. El traslado de la población se realizó hacia el sitio donde existía la posibilidad de cultivar tierras mediante el riego artificial, llevando el agua por los canales desde el río Diamante, es decir hacia el sector llamado antiguamente *Las Polvaredas*²⁰. Este hecho permitió la rápida expansión de la agricultura, especialmente la viticultura, en la playa de San Rafael²¹.

¹⁵ Abbona Tremolada, F. 1980:52.

¹⁶ Marcó del Pont, R. 1948:283.

¹⁷ Videla 1926.

¹⁸ Para una perspectiva político-administrativa más amplia del tema, véase Sanjurjo de Driollet 2006.

¹⁹ La Villa 25 de Mayo se encuentra en una terraza del curso superior del río Diamante. Su ubicación es estratégica en cuanto a la función de defensa que ejerció el Fuerte de San Rafael durante largo tiempo. Pero no es favorable a los fines de obtener agua para las necesidades de la población y los cultivos. Como así tampoco para extender la superficie cultivada en las inmediaciones. Sosa Morales 1979 (1940). Denis 1969:223.

²⁰ En el período en estudio los canales de riego eran, más bien, acequias bastante rudimentarias que frecuentemente producían inconvenientes para la población y los cultivos, ya sea por desabastecimiento o por inundaciones. Las fuentes coinciden en este aspecto. Un ejemplo orientador lo constituyen los siguientes documentos: *Archivo General de la Provincia de Mendoza (AGPM)*, c.594 (1876-1890), d.23; c.594 (1876-1890), d.20; *Ecos de San Rafael*, San Rafael, Mendoza, varios números.

Se llamaba *Las Polvaredas* a los campos que van desde *Las Paredes* a *Cuadro Nacional* e incluye los sectores donde se ubican *Colón (Balloffet y Toledano)* y *Colonia Francesa* (Marcó del Pont, R. 1948:235). El ingeniero francés Julio Balloffet, Rodolfo Iselin, José Antonio y Estanislao Salas, Isaac Espínola, todos ellos tenían interés en lograr la organización político-administrativa de estas tierras.

²¹ Este nuevo sitio en la playa presentaba nuevas posibilidades en cuanto a la extensión de la superficie a ocupar, el tipo de suelo apto para la agricultura, las posibilidades de irrigación a partir de la derivación de las aguas de los ríos Diamante y Atuel, y el asentamiento de la población. Pero también venía acompañado de algunos problemas. A los ya conocidos inconvenientes del sistema de irrigación, debemos agregar la existencia de condiciones naturales en la playa de San Rafael que también ocasionan trastornos para la actividad agrícola, como el granizo y las heladas.

Este traslado, que finalmente se consolidó con la nominación de capital departamental y la llegada del ferrocarril a la *Colonia Francesa*, significó una relocalización del centro de poder económico primero, y político después²².

En la municipalidad departamental no fue posible solucionar las divergencias entre la villa vieja y la *Colonia Francesa*. Esta cuestión generó un conflicto entre los mismos miembros de la municipalidad²³. Tras la visita de una comitiva de diputados y senadores a "...este distrito, que no habían imaginado fuera tan vasto...", "...sus opiniones se han manifestado favorables al traslado á esta Colonia de la Capital del Departamento"²⁴. La legislatura provincial, a través de la ley 262, "accede al segundo pedido de los habitantes de la *Colonia Francesa*, desplazando hacia allí la villa cabecera de San Rafael. El nuevo emplazamiento, a favor de la expansión ferroviaria, dispone de buen futuro"²⁵.

Avance del frente pionero: expansión de la agricultura irrigada

El nuevo contexto nacional e internacional que significó la llegada del ferrocarril de capitales ingleses (importación de tecnología y medio de transporte más rápido para la comercialización del vino), de inmigrantes (mano de obra, conocimientos técnicos y ampliación del mercado consumidor); y el desarrollo y especialización de la agricultura cerealera y la ganadería en la pampa húmeda son causas del comienzo de la crisis de la economía local basada en el comercio ganadero²⁶. Esta coyuntura que resultó favorable para el surgimiento del modelo agroindustrial vitivinícola en el oasis norte de la provincia de Mendoza también lo fue, aunque posteriormente, para el oasis sur²⁷.

²² "Esto dio lugar a una reorganización político-administrativa del territorio departamental... Tal reforma fue consecuencia, por lo tanto, de los cambios socioeconómicos producidos en la región y, en definitiva, del triunfo de una nueva mentalidad que impregnaba a toda la dirigencia provincial". Sanjurjo de Driollet, I. 2006:282.

²³ *Ecos de San Rafael*, San Rafael, Mendoza, n° 179, 23 de abril de 1902 y n° 181, 8 de Mayo de 1902. Actas municipales correspondientes a 1902 y 1903. Cfr. Sanjurjo de Driollet, I. 2006.

²⁴ *Ecos de San Rafael*, San Rafael, Mendoza, N° 253, 23 de setiembre de 1903.

²⁵ Los Andes, Publicación del centenario 1982:43.

²⁶ Esta crisis se manifestó concretamente hacia 1930 cuando la actividad ganadera pierde definitivamente el primer lugar en las estadísticas económicas departamentales. Denis, 1969:244. Para la crisis del modelo en el oasis norte, véase Richard-Jorba, R. A., 1998.

²⁷ Vid. Cantarelli, A. P. 2005 Recorridos y desafíos en la investigación sobre el cultivo de vid a fines del siglo XIX en San Rafael, Mendoza. En: Actas II Jornadas de Historia y Literatura del Sur Mendocino, Facultad de Filosofía y Letras UNCuyo, IES del Atuel e Instituto Sapientia, San Rafael; y Cantarelli, A. P. 2006 La actividad vitivinícola a fines del siglo XIX en el oasis sur de Mendoza. En: Actas VIII Seminario Argentino Chileno y II Seminario Cono Sur de Estudios Sociales, Humanidades y Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNCuyo, Mendoza.

La historia de la irrigación es en cierta manera la historia de la colonización de San Rafael, por ello, sin duda, un claro indicio de la expansión del frente pionero son las concesiones de agua realizadas por el gobierno provincial durante la época²⁸.

Denis (1969:263) sitúa entre 1900 y 1910 la culminación del proceso de concesiones de derechos de agua a particulares con el fin de ampliar el área cultivada de la provincia, por parte del gobierno provincial²⁹. Así, por ejemplo, en 1904 el pionero Bernardino Izuel utilizó las aguas del río Atuel para irrigar la actual *Villa Atuel*. En el distrito *Las Malvinas*, en la orilla derecha del mismo río, también Exequiel Tabanera vendió e hizo cultivar tierras en un año de trabajo para evitar la pérdida del derecho de agua³⁰ (Figura N° 3).

En 1907, Alfredo Israel realiza el parcelamiento de 11.200 ha., por intermedio del ingeniero Babacci, dando origen a la *Colonia Sáez* (actual distrito *Goudge*). Tres años más tarde, Israel vende al ingeniero Carlos Wauters 11.000 ha. donde posteriormente surgirá el distrito *Real del Padre*.

También en 1907, Exequiel Tabanera adquiere las tierras de la colonia *Bombal Tabanera* (en el distrito El Cerrito, al Norte de la ciudad). La compañía chilena Arturo Besa y Cía. vende, en 1910, las tierras de *Colonia Atuel* en Cañada Seca (entre el río Atuel y la cañada de Materris) a la sociedad Civit y Cía.³¹. El mismo año, Alberto Herrera (colonizador de *Rama Caída*) funda una colonia en Cañada Seca y otra, *Las Mercedes*, en la localidad *El Usillal*.

En 1911, J. B. Cornu compró los terrenos que al año siguiente se convertirían en la colonia *La Llave Vieja*³². Corresponde a ese año también la fundación de la compañía de Irrigación

²⁸ Vid. Marcó del Pont, R. 1948; Masini Calderón 1985, 1994a y 1994b; Montoya 2003; Richard-Jorba 1998 y 2004.

²⁹ La colonización de nuevas tierras y la concesión de derechos de riego, eventuales o definitivos, no implica necesariamente que esas tierras sean cultivadas en el momento de la venta o inmediatamente después. Compárense las cifras de la superficie de las tierras colonizadas y de las que obtuvieron derecho de agua, con los datos de la superficie cultivada en el departamento de San Rafael en 1914 (Tabla N° 3).

³⁰ Denis 1969:252. Marcó del Pont. A. 1994 (1928):239. Tabanera fue uno de los empresarios más destacados en la colonización (colonias *Bombal Tabanera*, *Tabanera* y *Las Malvinas* en el departamento de San Rafael, y colonias *Las Rosas* o *Tabanera* en el departamento de Tunuyán).

³¹ Esta sociedad, constituida en *Buenos Aires* en 1910) estaba integrada principalmente por Emilio Civit, Juan E. Serú y Arturo T. Ruiz. Vid. Masini Calderón 1994b:15.

³² La colonización fue realizada por la compañía Laurenz, Herrero y Cía. Vid. Masini Calderón 1994b:77-79. En la década de 1950, esta colonia fue rebautizada con el nombre de un pionero: *Rodolfo Iselin*. La nueva denominación no perduró.

y Tierras de Mendoza, presidida por Emilio Civit³³. Con su impulso se trazaron las colonias *La Llave Nueva* y *Monte Comán* (devenido en el más importante nudo ferroviario departamental) y se abrió el canal matriz Atuel.

En *Colonia Elena*, la última colonia que usaba las aguas del río Diamante (previo a la construcción del canal Videlino), se habilitaron oficialmente 5.374 ha. recién en el año 1939³⁴.

En lo que corresponde actualmente al Departamento de General Alvear, en 1916 Carlos de Chapeaurouge trazó el pueblo del *Gral. Alvear* y organizó la colonización de 45.000 ha. de los cuales 30.000 ya tenían derechos definitivos de agua. La “Sociedad Anónima Colonias de Riego Atuel Sud” comienza la colonización de *Colonia de Riego Atuel Sud*, posteriormente estas tierras fueron vendidas a la sociedad rosarina “Jaime Prats y otros” (actual distrito *Jaime Prats*). Al este de Gral. Alvear se instalan varias colonias (*La Escandinava* de Pedro Christophersen, *Bowen*, *Los Ángeles*, *La California*, *Los Claveles*, *Soitué*, *La Carmensa*, etc.) caracterizadas cada una de ellas por su homogeneidad étnica³⁵(Tabla N° 1).

Un hecho que muestra el progreso económico de este período es la instalación en la ciudad de *San Rafael* de oficinas de las entidades bancarias existentes en la época. En 1906 se establece el Banco de Mendoza, en 1909 el Banco de la Nación, dos años después se instala el Banco Anglo-Argentino y más tarde el Banco Francés y el Banco Español del Río de la Plata³⁶.

A fines de 1907 se finaliza la construcción de un puente carretero sobre el río Diamante, “que puede ser considerar de vital importancia para el desarrollo agrícola, industrial y

³³ Esta compañía fue creada en Buenos Aires en 1911. Además de Civit como presidente, la integraban Alfredo Israel (síndico y antiguo propietario de las tierras de *Monte Comán*), Carlos Saavedra Lamas, Carlos Fauverty (directores), entre otros. *Vid.* Masini Calderón 1994b:14.

³⁴ La superficie de la propiedad original es de 10.066 ha. y fue vendida, en 1917, por Jorge Bombal a Mauricio Biravent. Dos años más tarde, fue adquirida por la Sociedad Anónima Compañía de Colonización y Tierras de Riego. La propiedad sólo tenía derechos de agua definitivos para 2.399 ha. y eventual para 2.738 ha. Los autores, Denis (1969:253) y Masini Calderón (1994b:53), no coinciden exactamente en la cifra de la superficie de la colonia, como tampoco en la fecha de su venta. Nos inclinamos por los datos del segundo autor, ya que consideramos realiza un tratamiento bastante preciso de la información del Registro de la Propiedad.

³⁵ Denis 1969:253. Marcó del Pont. A. 1994 (1928):243. Marcó del Pont, R. 1948:333.

³⁶ La crisis económica producida por la Primera Guerra Mundial no fue aguantada por los bancos Anglo-Argentino, Francés y Español del Río de la Plata, que fueron erradicados. Denis 1969:257. Marcó del Pont. A. 1994 (1928):244-245.

comercial del Departamento”³⁷. La iniciativa fue del entonces ministro de Obras Públicas de la Nación, Emilio Civit, y comenzó a construirse inmediatamente después de la llegada del ferrocarril. Con este proyecto se concreta un viejo anhelo de las poblaciones ubicadas al sur del mismo, ya que en la estación estival se encuentran “...casi aisladas, pues siendo el paso del río siempre peligroso, lo es sobre todo en la estación mencionada y esta ha sido la causa principal que ha impedido el crecimiento de aquellas poblaciones...”³⁸.

Denis (1969:253) sostiene que la verdadera ocupación de la playa encajada de San Rafael se inició a partir de 1907. Con respecto a la actividad vitivinícola específicamente, entre 1908 y 1911 se registra el inicio de actividades de gran cantidad de bodegas en la playa de San Rafael que se construyeron y equiparon con ayuda financiera de los bancos³⁹ (Tabla N° 2). En 1926 se registra un total de 133 bodegas⁴⁰.

También, entre otros adelantos, se instala el servicio telefónico interno y la luz eléctrica (provenía de una caldera de máquina agrícola) en *Pueblo Usina* en las afueras de la villa de *San Rafael* y se realiza un cambio de límite de la ciudad intentando un favorecer el crecimiento hacia el este⁴¹.

Acción del Estado

El Estado, uno de los actores sociales del proceso histórico, tiene carácter “...dual y contiene procesos de consenso y conflicto, toda vez que es expresión de un sistema social determinado pero, al mismo tiempo, instrumento de los sectores hegemónicos y dominantes”⁴². Es por ello que los problemas del “...desarrollo y el cambio aparecen estrechamente ligados a la estructura general del estado como armazón institucional básico para la atracción de recursos económicos...”⁴³.

Al respecto, Sanjurjo de Driollet (2006:266) observa que en el traslado de la villa de *San Rafael*, desde la villa vieja a la *Colonia Francesa*, se dio un doble movimiento: “el poder

³⁷ *Ecos de San Rafael*, San Rafael, Mendoza, N° 260, 18 de noviembre de 1903.

³⁸ *Ecos de San Rafael*, San Rafael, Mendoza, N° 260, 18 de noviembre de 1903. El tema de la construcción de un puente sobre el río Diamante es recurrente en los diarios de la época. *Ecos de San Rafael*, San Rafael, Mendoza, varios números desde 1899, y también lo reitera Denis 1969:249. Recordemos que en verano aumentan considerablemente los caudales de estos ríos por el deshielo en la Cordillera de Los Andes.

³⁹ Denis 1969:257.

⁴⁰ Denis 1969:265. Marcó del Pont, A. 1994 (1928):277.

⁴¹ Denis 1969:257. Marcó del Pont, A. 1994 (1928):258.

⁴² Girbal-Blacha 1997:224.

⁴³ *Ibid.*

político se valía de la actividad de los empresarios que llevaban adelante la obra colonizadora, como parte del proyecto de progreso económico y social que se impulsaba en la provincia, y a la vez los favorecía con una reforma que contribuyó al mayor desarrollo de las colonias”. En definitiva, “había, también, intereses compartidos”⁴⁴.

A la coyuntura favorable ya referida, hay que sumar el apoyo del grupo social modernizante del oasis norte con la promoción del modelo vitivinícola por medio de políticas específicas⁴⁵. El viñedo fue elegido por este grupo como una alternativa viable y rápida para superar la crisis de la actividad ganadera⁴⁶.

Entre las principales políticas implementadas por los gobiernos provinciales encontramos la organización del sistema de riego a través de la legislación y creación de organismos específicos de control, estudios técnicos, financiación de obras de infraestructura e irrigación, concesiones de agua para riego; mensura y venta de tierras públicas; desarrollo técnico y fomento agrícola⁴⁷ y la búsqueda de mano de obra, entre otras⁴⁸.

Una de las medidas definidas, además de las importantes concesiones de agua para riego, fueron los decretos de exención del impuesto territorial, por un lapso de 5 años, otorgados a los viticultores que hubieran implantado vides criollas o francesas a partir del año 1881.

Años más tarde, en 1919, continuando con estas políticas, el gobierno provincial funda un organismo de Seguro del Estado para promover la industria vitivinícola⁴⁹.

La empresa ferroviaria como productor del espacio agrícola

A medida que los rieles avanzaban sobre nuevas tierras, se fundaban pueblos a partir de la promoción de la colonización que realizaba el mismo ferrocarril, sumándose a las acciones

⁴⁴ Sanjurjo de Driollet 2006:266.

⁴⁵ En el caso del oasis Norte fueron las entidades financieras (de capitales locales originados en el comercio ganadero), y también el Estado mediante préstamos ofrecidos a partir de la influencia que ejercía el grupo social modernizante mendocino, las que intervinieron en el cambio de modelo. Posteriormente, capitales de inmigrantes se suman a esta actividad. Para este tema véase Richard-Jorba, R. A., 1998.

⁴⁶ Estas características creemos que coinciden en gran medida con lo ocurrido en el oasis norte mendocino. Además de la diferencia temporal ya referida, debemos agregar que, al principio, en el oasis norte buena parte de los primeros viñedos modernos fueron plantados donde había alfalfares (Richard-Jorba 1998), en San Rafael, no fue tan así.

⁴⁷ Una de las acciones llevadas a cabo por el Estado, fundamental para la agricultura, fue la lucha contra la langosta.

⁴⁸ Mateu 1999-2000.

⁴⁹ La vida de este organismo estatal fue muy efímera. Denis 1969:265.

del Estado⁵⁰. Se multiplicaba la riqueza de las tierras sanrafaelinas y, tan sólo un año después de la conexión inicial, la empresa ferroviaria propuso la construcción de nuevos ramales para favorecer la comercialización y transporte de los productos. Mediante ley N° 4414 de 1904, fue aprobado el proyecto del F.C. Gran Oeste Argentino de construir una vía que partiera de *Guadales* (estación del ferrocarril desde donde parte el ramal hacia *Resolana*) hacia *Monte Comán* y de allí empalmara en la estación *Buena Esperanza*, provincia de San Luis, con la empresa F.C. Buenos Aires al Pacífico. Esta vía fue habilitada el 20 de enero de 1911. También se presentó en 1921 otro proyecto para construir el F.C. Industrial Mendocino. Su concreción se logró recién en 1944⁵¹. “El ferrocarril contribuye no sólo al progreso, sino a la propia transformación de muchos aspectos de la economía local”⁵².

Esta última no fue la única forma en que la empresa ferroviaria impulsó las actividades económicas. Sus acciones la llevaron a publicar la revista mensual y el boletín informativo, BAP (Buenos Aires al Pacífico), especializados en temas agropecuarios. En el departamento de San Rafael, como así también en otras provincias, la empresa instaló un vivero en la estación de *Rama Caída* para producir plantas frutales certificadas destinadas a la venta y una huerta experimental en *Monte Comán*⁵³.

En cuanto a las causas que promovían semejante inversión de recursos en la promoción de la colonización y la agricultura, basta citar a la propia Revista BAP (N° 172, Marzo 1932:19): “a los que se maravillan de que una empresa de transporte pueda hacer tan ingentes sacrificios pecuniarios para fomentar la agricultura, en su más amplio sentido, contestaremos que lo hacen con el propósito de crearse nuevas y más sólidas fuentes de

⁵⁰ “...A pedido de los afincados, el Gran Oeste Argentino accede a trasladar gratuitamente a aquellos inmigrantes que deseen radicarse en la zona de punta de rieles”. Los Andes, Publicación del centenario 1982:43. Marcó del Pont, R. 1948. “Inaugurado el camino de hierro, San Rafael, se puso en contacto inmediato y continuo con el mundo... Estos nuevos vecinos que llegaban con dinero para emplearlos en tierras, convertíanse en viticultores entusiastas. La gente nueva traía ideas de trabajo intenso... La colonia de ayer, con algunas casas desparramadas, empezó a bosquejar la urbe futura a medida que se ensanchaba el agro”. Marcó del Pont, A. 1984 (1928):239. Como anticipáramos, según los datos obtenidos por Denis, entre 1906 y 1913 arribaron 3.000 inmigrantes a San Rafael. Denis 1969:260.

⁵¹ Delgado 1996:172-173.

⁵² Marcó del Pont, R. 1948:283.

⁵³ La Revista Mensual BAP comenzó a publicarse en diciembre de 1917. La empresa poseía en otros puntos de su red estaciones experimentales (como la de *Monte Comán* y *José C. Paz*) y viveros (el de *Rama Caída* se instaló a mediados de la década de 1920). Con el correr del tiempo, la empresa mejoró la organización de los servicios de agricultura y fundo, en 1932, la Comisión de Agricultura del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Revista BAP, N° 172, Marzo 1932.

tráfico, ligándose así a la prosperidad de los pobladores de sus zonas y vinculándose directamente al incremento de la riqueza nacional”.

Conclusiones

La llegada del Ferrocarril Gran Oeste Argentino al departamento mendocino de San Rafael en 1903 marca un hito en la historia local; en la actividad económica, en general, y en la producción del espacio agrícola, en particular.

En la rivalidad entre la villa vieja y la *Colonia Francesa*, la complejidad del proceso de traslado del centro de poder económico y político muestra que causas y consecuencias están estrechamente relacionadas, por lo que a veces son difíciles de atribuir tajantemente a una u otra categoría. El traslado de la capital de San Rafael en octubre y la llegada del ferrocarril en noviembre de 1903, tienen efectos directos en la construcción del espacio del oasis sur de Mendoza.

A través de las políticas estatales, y junto con el aporte de actores sociales destacados del sector privado, se ponen en valor nuevas tierras para la actividad agrícola, especialmente vitivinícola, mediante la adquisición de tierras del Estado, la concesión de derechos de agua para riego y la exención impositiva para la viticultura.

Como ya expresamos anteriormente, en el oasis sur de la provincia de Mendoza los ríos y canales de riego, esenciales para la instalación del hombre y el desarrollo de la agricultura en un medio árido; y el ferrocarril, dinamizador del espacio productivo y de la población; son los factores que guían la colonización y la localización de las actividades productivas.

Tabla N° 1: Población de San Rafael según los Censos Nacionales de 1869, 1895 y 1914.

Años	Población según nacionalidad								Población total
	Argentinos				Extranjeros				
	Varones		Mujeres		Varones		Mujeres		
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	
1869	459	33,73	580	42,62	168	12,34	154	11,32	1.361
1895	4.011	40,74	3.684	37,42	1.264	12,84	887	9,01	9.846
1914	12.315	31,52	11.836	30,29	9.534	24,40	5.391	13,80	39.076

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de I Censo Nacional - 1869, pp. 350-351; II Censo Nacional - 1895, tomo II, pp. 370-371; III Censo Nacional - 1914, tomo II, pp. 72-73.

Nota: También en distintos documentos consultados aparecen referencias al país de origen de los principales actores involucrados: fundamentalmente inmigrantes franceses e italianos (AGPM, c.592, d.90; c.599, varios documentos).

Tabla N° 2: Evolución de la cantidad y capacidad de bodegas en San Rafael, 1895-1910.

Capacidad	1895	1899	1910
Menos de 500 hl.	2	31	51
501 - 1.000 hl.	-	1	16
1.001 – 5.000 hl.	-	3	18
5.001 – 10.000 hl.	-	-	4
10.001 – 50.000 hl.	-	-	3
Total de bodegas	-	35	92

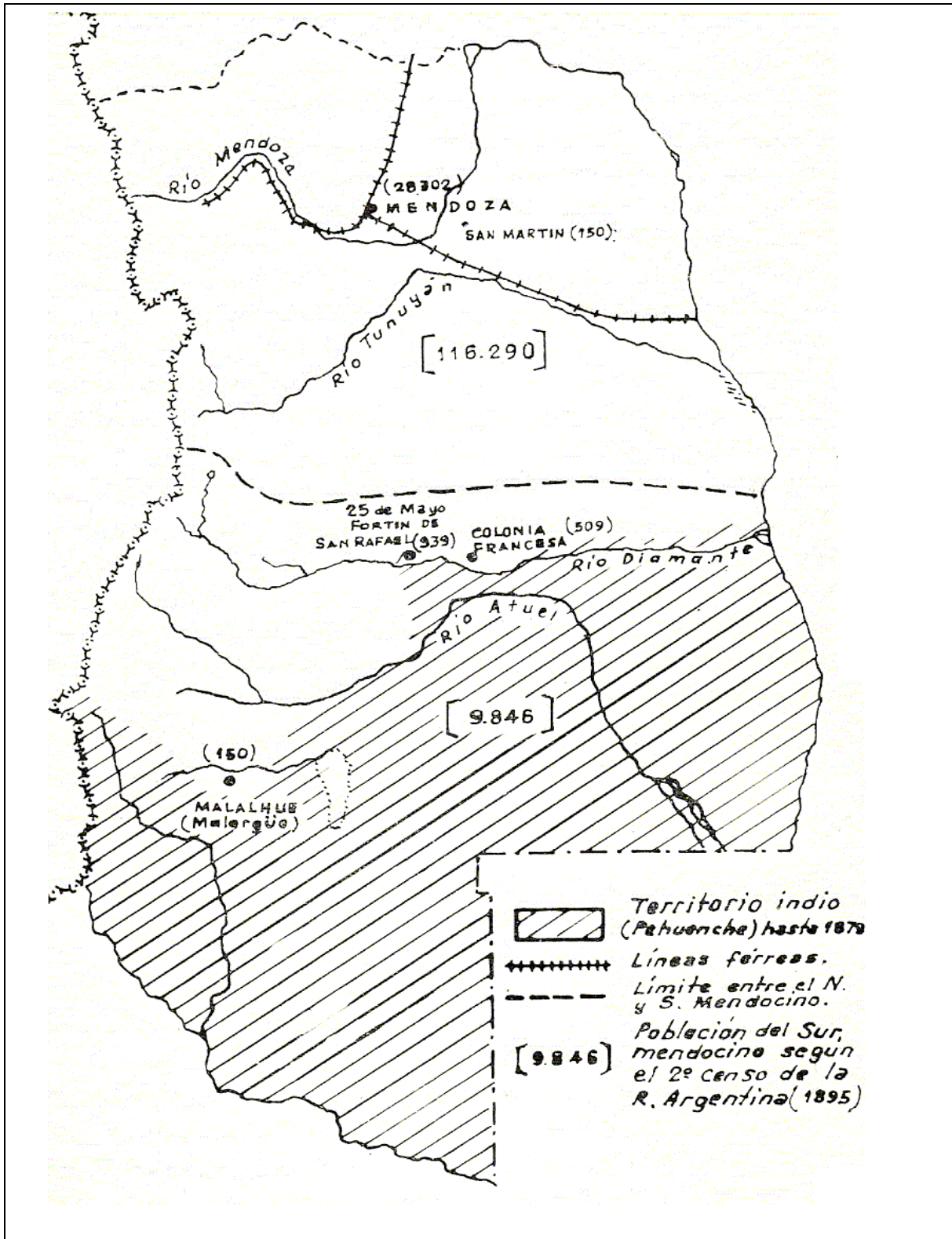
Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de Segundo Censo Nacional, 1895, Económico y social, Cédulas censales, Provincia de Mendoza, Archivo General de la Nación; y Pérez Romagnoli y Richard-Jorba 1994.

Tabla N° 3: Superficie cultivada con cereales, plantas industriales, legumbres y hortalizas. San Rafael- Mendoza
En hectáreas

San Rafael	Cereales					Plantas industriales					Legumbres y hortalizas				Total
	Trigo	Maíz	Avena	Cebada	Centeno	Maní	Sorgo	Caña de azúcar	Vid	Lúpulo	Papas	Batatas	Porotos	Verduras Legumbres	
	1,003	4,734	376	412	2	3	10	1	12,901	1	108	6	157	223	19,937

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de Tercer Censo de la República Argentina, 1914. Talleres gráficos de L. J. Rosso y Cía. Buenos Aires, 1916.

Figura N° 1: El sur de la provincia de Mendoza en 1895.



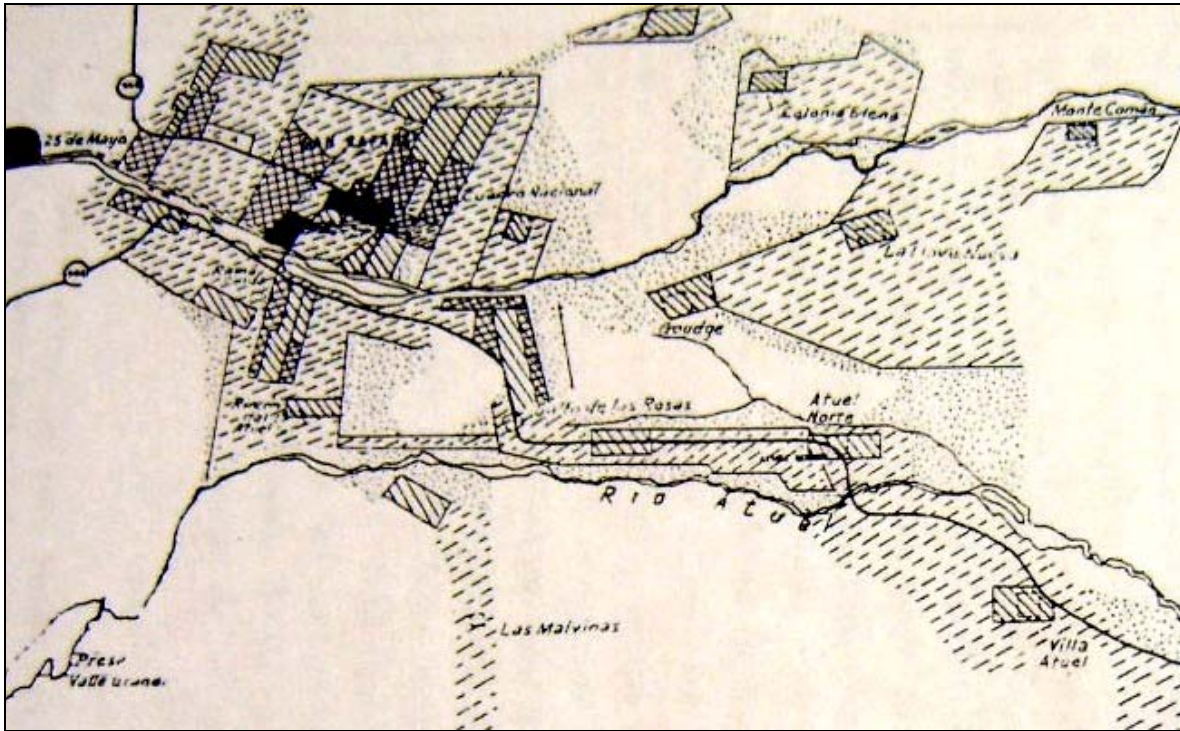
Fuente: Denis 1969:242.

Figura N° 2: Esquema de los ramales del ferrocarril en San Rafael.



Fuente: Videla 1926.

Figura N° 3: Principales etapas de ocupación intensiva de la playa de San Rafael.



Referencias:

- Antes de 1872
- ▨ 1872-1890
- ▧ 1890-1903
- ▩ 1903-1929
- 1929-1967

Fuente: Denis 1969:230.

Fuentes inéditas

- Archivo General de la Provincia de Mendoza (AGPM):

Período Independiente: Sección departamentales: San Rafael: Carpeta 592 (años 1814-1864), carpeta 593 (años 1865-1875), carpeta 594 (años 1876-1890), carpeta 595 (años 1885-1890), carpeta 599 (títulos de propiedad, años 1887-1898).

Protocolos Notariales: Notario Pompeyo Lemos.

- Municipalidad de San Rafael:

Actas municipales 1902-1903.

Segundo Censo Nacional, 1895, Económico y social, Cédulas censales, Provincia de Mendoza, Archivo General de la Nación. (Gentileza Dr. Rodolfo Richard-Jorba)

Fuentes editas

Diario Ecos de San Rafael: años 1900-1904, varios números.

Diario Los Andes: año 1903, varios números; año 2000, varios números.

Primer Censo de la República Argentina, 1869. Imprenta del Porvenir. Buenos Aires, 1872.

Registro Oficial de la Provincia de Mendoza correspondiente a agosto de 1857.

Registro Oficial de la Provincia de Mendoza correspondiente al año 1895. Imprenta El Porvenir. Mendoza, 1896.

Segundo Censo de la República Argentina, 1895. Taller tipográfico de la Penitenciaría Nacional. Buenos Aires, 1898.

Tercer Censo de la República Argentina, 1914. Talleres gráficos de L. J. Rosso y Cía. Buenos Aires, 1916.

Bibliografía citada

Abbona Tremolada, F. L. 1980 Creación de la Colonia Italiana en la Colonia Francesa. Hoy “San Rafael de Mendoza” (Síntesis Cronológica). Museo Municipal de Historia Natural, San Rafael.

Arias, A. 1958 Álamos talados. Tirso, Buenos Aires.

- Balan, J. 1978 La cuestión regional en la Argentina: burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador. En: Desarrollo Económico, N ° 69, Vol. 18, Abril- Junio, Buenos Aires.
- Boco, H. M. 1961 Las tarifas ferroviarias y la organización espacial de la economía. Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires.
- Bozzo, R. 1976 Los ferrocarriles en la economía argentina. Ediciones Acción, Buenos Aires.
- Bunge, A. 1918 Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional. Buenos Aires.
- Cantarelli, A. P. 2005 Recorridos y desafíos en la investigación sobre el cultivo de vid a fines del siglo XIX en San Rafael, Mendoza. En: Actas II Jornadas de Historia y Literatura del Sur Mendocino, Facultad de Filosofía y Letras UNCuyo, IES del Atuel e Instituto Sapientia, San Rafael.
- Cantarelli, A. P. 2006 La actividad vitivinícola a fines del siglo XIX en el oasis sur de Mendoza. En: Actas VIII Seminario Argentino Chileno y II Seminario Cono Sur de Estudios Sociales, Humanidades y Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNCuyo, Mendoza.
- Capitanelli, R. 1992 Geomorfología. Ceyne, Buenos Aires.
- Delgado, G. 1996 Ferrocarril y desarrollo (1886-1994). En: Lacoste, P. (comp.), San Rafael: historia y perspectivas. Diario UNO, Mendoza.
- Denis, P. Y. 1969 San Rafael. La ciudad y su región. En: Boletín de Estudios Geográficos, XVI, N° 64-65, Facultad de Filosofía y Letras UNCuyo, Mendoza.
- Derruau, M. 1964 Tratado de Geografía Humana. Vicens Vives, Barcelona.
- Derruau, M. 1970 Geomorfología. Ariel, Barcelona.
- Diccionario de Geografía 1991, dirigido por Pierre George. Akal, Madrid.
- Dumolard, P. 1982 [1975] Región y regionalización. Una aproximación sistémica. En: J. Gómez Mendoza, J. Muñoz Jiménez y N. Ortega Cantero. El Pensamiento Geográfico. Estudio Interpretativo y Antología de Textos (De Humboldt a las Tendencias Radicales), pp. 452-460. Alianza, Madrid.
- Fleming, William (h) 1977 Mendoza y el desarrollo de la red ferroviaria nacional entre 1854 y 1886. En: Lecciones y Ensayos, n° 23 (365-393). Buenos Aires.

- Gallego Palomares, J. A. 2001 El ferrocarril como factor ordenador del mercado del vino. La Mancha: emergencia y crisis del sector vitivinícola (1865-1890). En: II Congreso de Historia Ferroviaria. Aranjuez.
- Girbal-Blacha, N. 1997 Cuestión regional – Cuestión nacional. Lo real y lo virtual en la historia económica argentina. En: CICLOS N° 12, Buenos Aires.
- Juillard, E. 1982 [1962] La región: ensayo de definición. En: J. Gómez Mendoza, J. Muñoz Jiménez y N. Ortega Cantero. El Pensamiento Geográfico. Estudio Interpretativo y Antología de Textos (De Humboldt a las Tendencias Radicales), pp. 289-302. Alianza, Madrid.
- Los Andes 1982 Publicación del centenario. Cien años de vida mendocina. Los Andes, Mendoza.
- Marcó del Pont, A. 1994 (1928) San Rafael. La región del porvenir. Museo Municipal de Historia Natural, San Rafael.
- Marcó del Pont, R. 1948 Historia del sud mendocino. Editorial Buenos Aires, Mendoza.
- Masini Calderón, J. L. 1985 Mendoza y sus tierras y frontera del sur en torno a 1880. 1875-1885. Estudio Alfa, Mendoza.
- Masini Calderón, J. L. 1994 Tierras, irrigación y colonización en Mendoza a principios del siglo XX (1900/1917) 1° parte. En: Revista de Estudios regionales, N° 11, Mendoza.
- Masini Calderón, J. L. 1994 Tierras, irrigación y colonización en Mendoza a principios del siglo XX (1900/1917) 2° parte. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras UNCuyo, Mendoza.
- Mateu, A. M. 1989 San Rafael, zona de frontera, antes y después de la campaña al Desierto. En: Xama, Unidad de Antropología, Área de Ciencias Humanas, CRICYT, Mendoza.
- Mateu, A. M. 1999-2000 Estado y vitivinicultura. Las políticas públicas de la transición. Mendoza, 1870-1890. En: Travesía, N° 3 / 4, pp. 177-205, Tucumán.
- Montoya, J. A. 2003 Monte Comán y el ferrocarril. Municipalidad de San Rafael, San Rafael.
- O'Dell, A. C. 1956 Railways and geography. Hutchinson's University Library, London.
- Pérez Romagnoli, E. E. y Richard-Jorba, R. A. 1994 Una aproximación a la geografía del vino en Mendoza: distribución y difusión de las bodegas en los comienzos de la

- etapa industrial (1880-1910). En: Revista de Estudios Regionales, N° 11, Facultad de Filosofía y Letras UNCuyo, Mendoza.
- Randle, P. H. 1966 Geografía histórica y planeamiento. EUDEBA, Buenos Aires.
- Richard-Jorba, R. A. 1993 Conformación espacial de la viticultura en la provincia de Mendoza y estructura de las explotaciones. 1881-1900. En: Revista de Estudios Regionales, 10:131-172, Facultad de Filosofía y Letras UNCuyo, Mendoza.
- Richard-Jorba, R. A. 1998 Poder, Economía y Espacio en Mendoza – 1850-1900. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras UNCuyo, Mendoza.
- Richard-Jorba, R. A. 2004 La especialización vitícola y el desarrollo del mercado de tierras agrícolas en la Provincia de Mendoza (Argentina), 1870-1910. Instituto de Estudios Histórico Sociales, 19:443-468.
- Richard-Jorba, R. A. et al. 2006 La región vitivinícola argentina. Transformaciones del territorio, la economía y la sociedad – 1870-1914. Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- Roccatagliata, J. A. 1987 Los ferrocarriles en Argentina. Un enfoque geográfico. EUDEBA, Buenos Aires.
- Salerno, E. 2001 Los ferrocarriles del Estado, conectividad y política en la Argentina. En: II Congreso de Historia Ferroviaria. Aranjuez.
- Sanjurjo de Driollet, I. 2006 Frontera indígena y colonias agrícolas en las localidades del sur de Mendoza entre 1854 y 1916. En: Richard-Jorba, R. A. et al. La región vitivinícola argentina. Transformaciones del territorio, la economía y la sociedad – 1870-1914. Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- Sosa Morales, N. E. 1979 (1940) Historia de un pueblo. La villa vieja. Museo Municipal de Historia Natural, San Rafael.
- Videla, R. 1926 Apuntes para la historia regional: El departamento de San Rafael. Sus extraordinarios progresos e inmenso porvenir. En: Revista Mensual BAP, año 9, N° 105, Buenos Aires.
- Ullman, E. L. 1954 Transportation Geography. American Geography. Inventory and Prospect.