

SANTIAGO DEL ESTERO: DE RIELES, OBRAJES Y QUEBRACHO. ANÁLISIS DE LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DEL PERÍODO TÉCNICO INICIADO CON LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL MONTE CHACO- SANTIAGUEÑO

DE ESTRADA, María (*)

RESUMEN

En este trabajo se pretende analizar un período técnico específico para la configuración territorial de la provincia de Santiago del Estero signado por la llegada del ferrocarril. La introducción de este fenómeno técnico, comprendido como plantea Milton Santos (1996:36), no como una técnica específica, sino como totalidad que modificará por completo la organización del espacio, incorporará los obrajes como forma de organización de la mano de obra, transformará la localización de los centros poblados y generará la apertura a un mercado de tierras inmenso que será aprovechado por un grupo de capitalistas foráneos. La reconstrucción de este período específico es clave para comprender la relación entre el arrasamiento de los frondosos bosques del chaco santiagueño y el empobrecimiento de la población, así como la concentración de tierras en propietarios con orígenes e intereses lejanos al propio lugar.

Palabras clave: Santiago del Estero - ferrocarril – deforestación

(*) Licenciada en Geografía.

Becaria Tipo I Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET).

Doctoranda en Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

Instituto Gino Germani - Universidad de Buenos Aires

Pte J. E. Uriburu 950, 6° (1114) Buenos Aires

 deestrada maria@hotmail.com

SANTIAGO DEL ESTERO: RAILS, “OBRAJES” AND HARDWOOD TREES. TERRITORIAL ANALYSIS OF THE TECHNICAL PERIOD STARTED WITH THE ARRIVAL OF RAILWAY TO THE MONTE CHACO- SANTIAGUENO

ABSTRACT

This paper aims to analyze the territorial configuration of Santiago del Estero’s province in a period marked by the arrival of railroads. This technical phenomenon is not conceived as a specific technique but as a totality that changed the whole organization of space by: incorporating the “obrajés” as a way of organizing labor, modifying the location of population centers and opening a vast land market in benefit of foreign capitalists. The reconstruction of this period is the key to understand the relationship between the devastation of Chaco and Santiago del Estero’s forests and its population’s impoverishment as well as the concentration of land by foreigners of the area.

Key words: Santiago del Estero – railroad – deforestation

Introducción

“El ferrocarril altera hasta la geografía. Los pueblos del interior se han ido escalonando en función de las aguadas a medida que avanzó la conquista; pero el riel no se ajusta al zigzagueante rumbo de los viejos caminos, y va rectamente a los terminales del norte, escalonando las estaciones y paradas. Las estaciones y paradas se distancian de las viejas poblaciones, y nacen otras a su alrededor- a muchas de las cuales el tren debe proporcionar también el agua- que crecen adventicias, desdoblado los viejos pueblos que van muriendo. Los nuevos nacen y mueren al paso de cada tren; algunos tienen una actividad transitoria mientras dura el obraje. Durante la primera guerra, el ferrocarril se comió en leña todos los bosques de su trayecto”. (Jauretche, A. 1966: 46)

Santiago del Estero es una de las provincias más pobres del país. Se calcula que la cantidad de santiagueños que viven en esta tierra hoy es casi la misma que los que han migrado y trabajan en las periferias de las ciudades más importantes del país: Buenos Aires, Rosario, La Plata. Estos brazos, estas manos que ya no pueblan el monte han debido salir de allí en búsqueda de “mejores condiciones de vida”. Quienes todavía resisten saben narrar una historia de despojo que se repite y reedita desde hace más de cien años, historia de la explotación de hombres y mujeres, pero también de la tierra y el monte; historia que permite oír el estruendoso sonido de tantos quebrachos volteados por los hacheros que aún hoy sostienen los rieles de los abandonados ramales del ferrocarril y los alambrados de miles de hectáreas a lo largo y lo ancho de Argentina.

Ubicada en el centro del país, mediterránea por excelencia, esta provincia es la entrada al gran Chaco y al Altiplano. Se trata de una extensa llanura achatada, por la que corren dos ríos importantes, el Salado al Este y el Dulce al Oeste, que atraviesan estas tierras provocando inundaciones, esteros y bañados. Quizás el rasgo ecosistémico más importante de gran parte de la Provincia de Santiago del Estero como parte del dominio Chaqueño en términos biogeográficos (Cabrera, A. 1976: 3), lo constituye la asociación de quebracho blanco y quebracho colorado que aparece como “comunidad climax” (Cabrera, A. 1976: 21). La provincia chaqueña (1) tiene como rasgo característico el poseer el mayor volumen de biomasa del dominio chaqueño; una enorme y variada conjunción de diferentes árboles mayormente caducifolios, que pueden alcanzar entre 20 y 25 mts. de altura y troncos de 1,5 mts. de diámetro. Crecen en suelos sedimentarios de origen fluvio-lacustre muy protegidos por la cobertura boscosa que permite su desarrollo pese a condiciones climáticas rigurosas (2) y una combinación entre especies vegetales y animales caracterizada por su alta complejidad.

En estos montes la población, de rica tradición quichuista (3), combinaba la explotación del bosque con la ganadería y en las áreas donde era posible, la producción agrícola, principalmente para el autoconsumo. Los centros poblacionales de mayor importancia estaban vinculados o bien a la fundación de ciudades por parte de la Conquista española, que reestructuró la distribución de la población tendiente a garantizar ciertos límites “defensivos” o bien al desarrollo de poblaciones en torno a la producción de subsistencia muchas localizadas a orillas del Río Salado aprovechando la fertilidad natural de sus llanuras de inundación.

El objetivo que nos proponemos con este trabajo es el de analizar un período fundamental para la configuración territorial de la provincia de Santiago del Estero; comprender el conjunto que conforma el sistema natural del monte chaco-santiaguense y las diversas transformaciones que los hombres sobreimpusieron sobre este ecosistema. En este sentido, nos centraremos en un período técnico específico, que es el que se inicia con un evento de la magnitud de la llegada del ferrocarril a la provincia entre 1880 y 1914. Se trata de comprender en qué medida la noción de espacio puede contribuir a la interpretación del fenómeno técnico y simultáneamente verificar el papel del fenómeno técnico en la producción y transformación del espacio geográfico (Santos, M. 1996: 37). En este sentido, se impone como un deber intelectual la relectura y análisis del territorio que desnaturalice lo que aparece ante nuestros ojos como “realidades dadas” considerando al espacio como el portador de múltiples conflictos que se materializan a través del tiempo, transformando de forma permanente el espacio geográfico.

No podemos comprender la dominación comercial inglesa posterior a la colonial, si no tenemos en cuenta la potencialidad que el ferrocarril ofrecía para llevarla a cabo, y de la mano de éste un sistema técnico más amplio que incluía cierto ordenamiento de los objetos, pero a su vez ciertas relaciones sociales y espaciales (obrajés, venta de tierras a precios irrisorios a capitalistas porteños, fundación de pueblos en lugares inhóspitos, etc.). Así como sería un error no considerar los aspectos políticos que lleva implícita esta técnica (para que estos capitales británicos ingresaran al país fue necesaria la imposición de la oligarquía comercial porteña proclive al librecambio por encima de aquellos que luchaban por la integración americana, etc.). Tampoco sería fructífera una mirada que no permitiera comprender las diferencias que su implantación tuvo en Santiago del Estero; el ferrocarril se trazó sobre múltiples y diferentes territorialidades reconfigurando el ambiente, las relaciones sociales, la apropiación y distribución de la tierra, a su vez el ferrocarril tenía un origen

geográfico específico: un Buenos Aires ligado al comercio exterior con Inglaterra y otras potencias europeas.

El sistema técnico que transformará completamente la estructura socio-económica y las condiciones ecológicas de esta provincia a fines del siglo XIX tiene como base la tríada *ferrocarril - explotación forestal - latifundio* (Dargoltz, R. 2003: 71) pero reordenará a su vez el resto de los objetos así como las relaciones que entre estos se establecen –las viviendas, espacios comunitarios, producción de alimentos, obtención de agua, comercio, migraciones, etc-. La centralidad del sistema técnico, que envuelve las relaciones de jerarquía, las normas e interdependencias que lo conforman, es clave para aprehender este espacio de forma tal que se conjuguen las estructuras internas, con las externas, sin perder de vista la continua tensión que se establece entre la totalidad como realidad fugaz, como latencia, y la acción historizada y georafizada como resultado del juego de fuerzas en un lugar y tiempo específico (Santos, M. 1996: 99). Esto significa pensar los eventos como la transformación de las posibilidades que cierto período pone en juego en materialidades concretas, sin perder de vista las dos dimensiones, la del análisis de las posibilidades que están en juego de ser y de las que acaban siendo.

La principal fuente bibliográfica utilizada en este caso es el libro *“Hacha y Quebracho. Historia ecológica y social de Santiago del Estero”* de Raúl E. Dargoltz, publicado inicialmente en 1980 que provee amplia información y análisis para reconstruir este período e ir acercándonos hacia la actual configuración territorial de Santiago del Estero leyendo el espacio en sus múltiples e imbricadas dimensiones.

Buenos Aires, Gran Bretaña y la nueva División Internacional Territorial del Trabajo: incorporación del monte santiaguense.

“Visto desde la óptica del espacio como un todo, ese movimiento de los lugares es discreto, heterogéneo y conjunto, “desigual y combinado”. No es un movimiento unidireccional, pues los lugares así constituidos pasan a condicionar la propia división del trabajo, siendo al mismo tiempo un resultado y una condición, sino un factor. Pero es la división del trabajo la que tiene precedencia causal, en la medida en que es portadora de las fuerzas de transformación, conducidas por acciones nuevas o renovadas, y engarzadas en objetos recientes o antiguos, que las hacen posibles” (Santos, M. 1996: 112).

Las características propias de la provincia, al igual que el resto del interior, cambiarán drásticamente cuando luego de la Independencia del Río

de la Plata en 1810, el control político pase a manos de la oligarquía comercial porteña, liberal y unitaria, y sus aliados dentro de las provincias del denominado “interior”. La apertura del puerto de Buenos Aires a un librecambismo ligado a la potencia británica modificaría por completo las diversas realidades que constituían el actual territorio argentino, cuya dinámica había sido impuesta, en mayor o menor medida, por la organización del Virreinato como colonia de España. Gran Bretaña, motor industrial de un capitalismo internacional, será la potencia hegemónica que conseguirá imponer un orden mundial, una División Internacional del Trabajo, funcional a sus intereses. Dentro de este esquema, que generará un nuevo mapa geopolítico mundial, *“nuestro país será un complemento agrario de la gran industria inglesa (...) la metrópoli ya no será Buenos Aires sino Londres, y la oligarquía porteña quedará subordinada a la función de proveedora de alimento a bajo costo del consumidor europeo. El comercio porteño pasa a ser simplemente un agente comprador y exportador y el interior argentino, una colonia”* (Dargoltz, R. 2003: 14). Consideramos en este punto la división del trabajo como mediación indispensable entre la Totalidad-Mundo y los Lugares (Santos, M. 1996: 96), y debemos buscar captar aquellos eventos en los que esta totalidad en permanente movimiento, se realiza en este lugar, que desde ya no es un espacio “vacío”, sino que posee características propias que le otorgan una “inercia dinámica” (Santos, M. 1996: 140), una redistribución de factores que proviene de las formas heredadas de momentos anteriores. Para el caso de Santiago del Estero, una fuerte influencia del sistema colonial que había a su vez reorganizado poblaciones indígenas preexistentes.

En este sentido hay que recalcar que **el principal vector para imponer este nuevo esquema en la provincia de Santiago del Estero fue el ferrocarril**, que ingresó a este territorio para modificar casi por completo la organización socio-económica preexistente.

Hasta este momento, Santiago del Estero había actuado como centro de las corrientes fundadoras de pueblos por parte de los españoles, quienes buscaban articular territorialmente las rutas del Pacífico, el Perú y Buenos Aires. Con las expediciones fundadoras llegaron también toda clase de semillas (trigo, cebada, avena, maíz, centeno, algodón, etc.) así como arreos de ganado que modificaron la situación preexistente imponiendo nuevos cultivos y animales, que eran también nuevas formas de organizar el espacio, relaciones sociales de producción específicas que fueron organizando el territorio. Asimismo, ingenios azucareros que habían dado dinamismo industrial a la región, sufrieron quiebras por no quedar incorporados al “modelo de desarrollo” que el ferrocarril imponía. Diversos intentos de dinamizar esta parte del gran Chaco quedaron subsumidos por

este modelo de rieles de hierro, anulando la posibilidad de hacer navegables sus dos ríos, de que proliferaran las ciudades industriales ligadas a los ingenios y los astilleros, e incluso la diversificación productiva de la mano de la agricultura y la ganadería. El ferrocarril como evento, organizará el espacio en otro sentido, el sentido articulado por la División Internacional del Trabajo desde Inglaterra y la reorganización del país para tal fin desde Buenos Aires.

El trazado del ferrocarril

El 12 de octubre de 1884 se calcula que más de seis mil personas se congregaron en el cabildo de la capital santiagueña, en la plaza y en los alrededores para festejar la llegada por primera vez del ferrocarril a esta ciudad. El Presidente de la Comisión Popular de Recepción del Ferrocarril pronunciaba estas palabras:

“Santiago, un pueblo mediterráneo, a treinta leguas de la vía férrea sin elementos fáciles y cómodos de locomoción, quedaba como alejado del movimiento rápido de engrandecimiento a que marcha la República (...) Santiago es una de las provincias más ricas de la República por los dones superabundantes que la naturaleza le ha prodigado, pero su riqueza permanece en estado latente, casi inerte. ¿Por qué? Porque es una riqueza sin explotarse, por la ausencia de capitales propios que la fecunden (...) Una doble línea de telégrafo y el ferrocarril que se halla ya a nuestras puertas van a salvarlo todo, operando una transformación completa en nuestro ser económico, en nuestra misma sociabilidad.” (4)

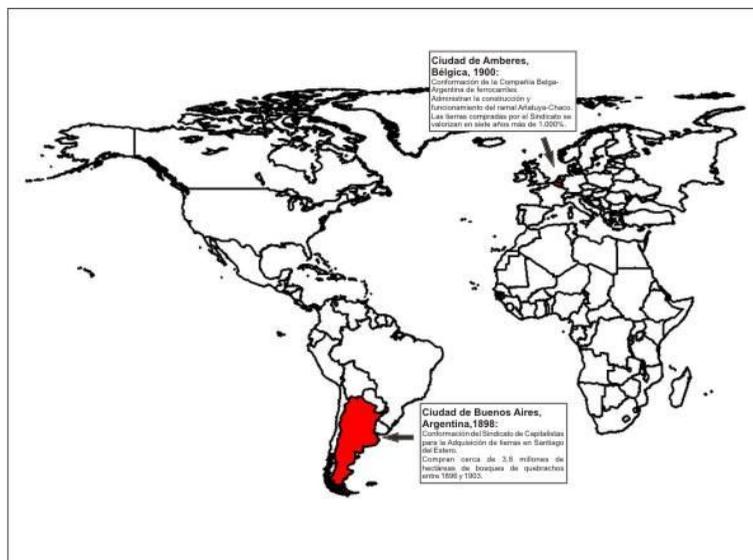
Además de enfatizar el discurso modernizante con que avanzaba el ferrocarril, es importante destacar el hecho de que tuvieron que pasar 10 años para que un ramal secundario de 160 kilómetros llegara hasta la capital provincial, y principal núcleo urbano. Desde sus orígenes el trazado de la red ferroviaria respondió de forma directa a las necesidades del capitalismo europeo y de la oligarquía porteña, necesidades regidas por la búsqueda de materias primas baratas para abastecer esa “pujanza industrial”. Más de quince pueblos donde se asentaba la población desde hacía más de tres siglos quedaron aislados por no corresponder con el trazado del tren. El ferrocarril fue creando estaciones de vida efímera, muchas veces a escasos kilómetros de estos centros. Se creó así, por ejemplo Estación Loreto, al lado de Loreto; Estación Atamisqui, bien cerquita de Atamisqui hacia allí se dirigió gran parte de la población y quienes no lo hacían quedaban totalmente aislados. Pero estos lugares de asentamiento eran tierras sin agua, indispensable para el desarrollo de la agricultura y la ganadería, más

aun, para cubrir las necesidades de los pobladores allí residentes. A falta de otra posibilidad de subsistencia, aquellos pobladores de la “zona de influencia del ferrocarril”, como se la denominaba en aquella época, se incorporaban a los obrajes como hacheros, proceso que fue despoblando las localidades originales.

A su vez, las empresas europeas que eran las que fijaban los costos de los fletes impedían, mediante tarifas descomunales, el surgimiento de cualquier actividad económica que no fuera funcional a su esquema, como ocurrió con los ingenios azucareros, la producción de trigo y cebada.

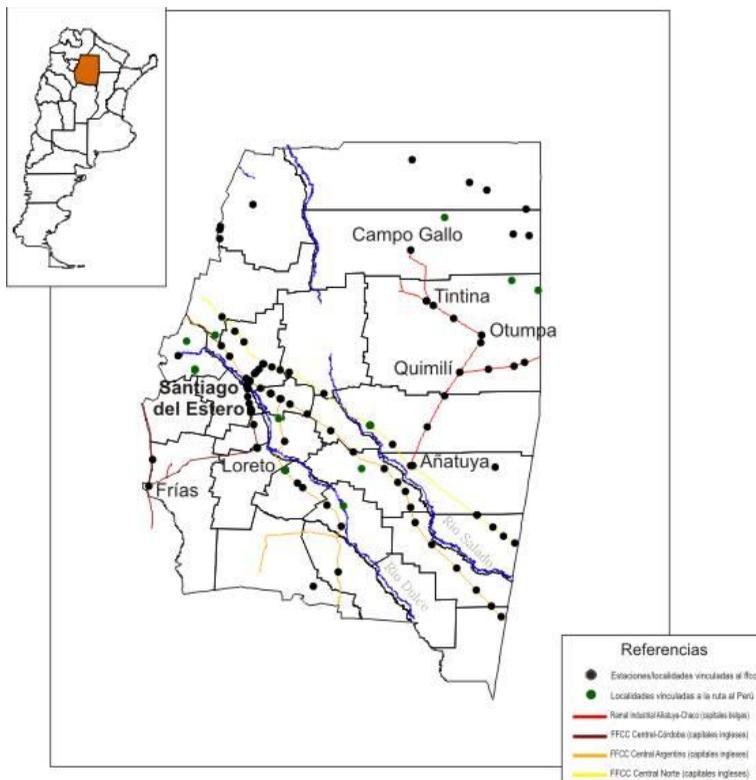
De los distintos ramales que se trazaron, el “ramal industrial de Añatuya al Chaco” fue el más fuertemente ligado a la explotación forestal del Chaco Santiaguense. Entre 1898 y 1903 el gobierno provincial vende en remates públicos más de cuatro millones de hectáreas de bosques vírgenes que fueron adquiridos por el Sindicato “*Capitalistas para la adquisición de tierras en Santiago del Estero*”, organizado en la ciudad belga de Amberes y radicado en la ciudad de Buenos Aires para explotar las riquezas de estos inmensos quebrachales, geograficidad embutida en este sistema técnico, como podemos observar en el Mapa N°1. Compraron así extensas superficies en los actuales departamentos de Copo, Moreno, Taboada y Figueroa. Después de la compra de estas tierras se tendió en poco tiempo el “ramal industrial” a cargo de la Compañía Belga-Argentina de FF.CC, también constituida en Amberes, Bélgica, cuyos miembros coincidían en gran parte con los del Sindicato que había adquirido las tierras poco tiempo atrás. De esta forma, el grupo de capitalistas que había adquirido las tierras a precios irrisorios tenía el negocio que multiplicaría el precio de estas tierras y a la vez permitiría la rentable actividad de extracción de maderas de los bosques. La siguiente actividad económica que emprenderán, será la instalación de empresas, llamadas Sindicatos, para la tala y venta de maderas. Doscientos kilómetros más de vías férreas permitieron este saqueo, fundándose estaciones cada 20 kilómetros. (Quimilí, Tintina, entre otras) principalmente en el Este y Noreste del territorio provincial, coincidiendo con la cuña de bosques de maderas duras del Chaco (Mapa N° 2).

Mapa Nº 1 - Localización de los grupos económicos vinculados al trazado del Ramal Industrial Añatuya-Chaco.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos aportados por Dargoltz, R (2003: 67)

Mapa N° 2 - Trazado de los ferrocarriles en Santiago del Estero



Fuente: Elaboración propia en base al trazado actual del Ferrocarril y la información aportada por Dargoltz, R. (2003: 67, 81).

La explotación forestal

De Santiago del Estero salieron las maderas duras necesarias para la incorporación territorial de gran parte del espacio argentino al capitalismo. De este quebracho fueron hechos no sólo los durmientes de todas las vías con las que el ferrocarril iba alcanzando los recursos que el capital británico exigía de esta tierra, sino también los postes de los alambrados necesarios para demarcar la propiedad privada de las tierras (5) que darían los cereales y la carne que el mercado europeo requería y gran parte del combustible para que las calderas transformaran esa energía acumulada durante siglos en la madera en movimiento para el “avance del

progreso y la civilización”. Según datos de la oficina de Geodesia y Tierras (citado en Dargoltz, R. 2003: 87), de los 143.484 kilómetros cuadrados de extensión, un setenta por ciento estaba cubierto de bosques, lo que representa más de 10 millones de hectáreas. Hoy, se calcula que quedan cerca de setecientas mil hectáreas de bosques nativos, y aún conserva el triste record de ser la provincia con mayor tasa de deforestación del país.

Si bien esta provincia quedó ajena a la dinámica perversa de la explotación del tanino (6), el bosque fue talado indiscriminadamente para obtener de allí durmientes, postes, carbón y leña. Quebrachos colorados, Algarrobos, mistoles, quebrachos blancos, guayacanes. Los bosques nativos se transformaban en mercancías y eran llevados hacia el puerto de Buenos Aires; una transformación de gran impacto espacial en un período de tiempo corto. No se interrumpían numerosas dinámicas naturales, sino que transformaba las territoriales al diezmar muchos de los bosques y acabar completamente con otros; al desplazar la población, generar relaciones comerciales encabezadas por grupos económicos de Buenos Aires y Europa.

El exterminio irracional del bosque trajo aparejado un cambio importante en las condiciones climáticas de la región; estas tierras dejaron de ser fértiles y en ellas una llanura estéril e improductiva fue extendiéndose poco a poco. El monte impedía la erosión del suelo, las copas y ramas de los árboles atenuaban la evaporación, las raíces de los árboles favorecían la porosidad de la tierra y la infiltración del agua, actuando como reguladoras de las inundaciones, entre otros “servicios ecológicos” propios de este ecosistema (Brailovsky y Foguelman, 1991: 198). La deforestación unida a la actividad ganadera eliminó la cubierta vegetal protectora generando empobrecimiento de humus, dejando los suelos expuestos a una excesiva evaporación e insolación, e impidiendo la germinación y desarrollo de nuevos rebrotes (Damascos, M; et al 1995: 89).

El modo en que las Compañías organizaron la mano de obra, mediante los **obrajes** (7), es un reflejo de esta lógica de enclave: extractivista y depredatoria. La población debía poder moverse rápidamente una vez que la zona hubiera sido devastada. Como se cuestiona Dargoltz, *“¿Para qué construir poblaciones estables, si las mismas, por la trashumancia del obraje, iban a ser efímeras? ¿Para qué construir escuelas, postas sanitarias, pozos de agua potable, centros cívicos, etc., si pronto, extinguido el bosque, era necesario levantar todo, absolutamente todo, y trasladarse a otro punto para comenzar de vuelta?”* (Dargoltz, R., 2003: 45)

De esta forma se articulaban los núcleos estables de población, localizados como expresamos anteriormente, en las distintas estaciones del ferrocarril que se fueron fundando en lugares no aptos para este fin, y

dejando de lado las previamente existentes, con estos efímeros obrajes que se iban desplazando de acuerdo al avance de la tala masiva del monte articulados, obviamente, al ferrocarril que permitía su salida hasta el puerto de Buenos Aires.

A principios del siglo XX existían en la provincia ciento treinta y seis obrajes con más de ciento cuarenta mil obreros, como narra Abregú Ferreira en la época:

“A cada obrero se le da una libreta para la proveeduría, establecimiento explotador de los mismos dueños del obraje, adonde se van haciendo las anotaciones de lo que para su vida necesita, pero ¿en qué condiciones? Lo que vale 10 hay veces que vale 20 y hasta 30 y 40. De este modo el trabajador, sin que se de cuenta (pues el 95% es analfabeto), va dejando su sudor en manos de los verdugos.” (Abregú Ferreyra, C. 1911: 14)

Los hacheros trabajaban para pagar sus deudas en estas proveedurías, cuando huían porque no podían hacerlo, el comisario los perseguía y si los “cazaba” eran obligados a trabajar hasta pagar lo adeudado. En estas tierras las leyes eran impuestas por los dueños de los obrajes, las escuelas inexistentes y las condiciones de vida paupérrima miles y miles de brazos derrumbando el monte para pagar la cuenta con la Compañía. Cercanos a los obrajes se improvisaban pueblos repletos de prostíbulos, bares, boliches y fondas. Esta es la historia de pueblos como Quimilí, Tintina, Campo Gallo y muchos otros. Cuando el bosque de esa zona era completamente arrasado, el obraje se trasladaba a un nuevo lugar; la Compañía instalaba su administración imponiendo el traslado de los trabajadores y su familia, y dejando al pueblo en la total desolación. Sólo quedaban mujeres, niños y ancianos que dependían del tren para obtener el agua que consumían, los hombres que no eran hacheros debían migrar hacia otros lugares, muchas veces fuera de la provincia, a buscar alguna forma de subsistencia. Es importante recordar que estos pueblos fueron emplazados en torno a las necesidades de trazado del ferrocarril, en zonas totalmente carentes de agua. Esto llevaba en la desesperación a turbas de mujeres y niños que se arrojaban sedientas sobre los trenes cuando pasaban, dispuestas a dejar su vida por un tacho con agua.

La entrega de la tierra pública

“Remate de los mejores Quebrachales por Guerrico y Williams. Bartolomé Mitre N ° 530, Buenos Aires; Once fracciones chicas y grandes formando un total de 36 leguas (77.000 hectáreas), con los más afamados Quebrachales Colorados de toda la República y que serán

cruzados antes de tres meses por la línea férrea de Añatuya en construcción. El miércoles 23 de septiembre de 1903 a las 3 pm venderemos en nuestros escritorios de la Capital calle Bartolomé Mitre N° 530, con condiciones liberales a largos plazos esas 36 leguas excepcionales por su situación y por sus grandes montes con quebrachos colorados”.(8)

Después de pasados más de diez años desde la llegada del ferrocarril a Santiago del Estero, los rasgos de decadencia ya se evidenciaban. La mortalidad había aumentado notablemente a causa de enfermedades infecciosas y endémicas que se combinaban con la falta de centros mínimos de salud; los hombres migraban en búsqueda de trabajo, ya sea como hacheros en los obrajes o fuera de la provincia, las rentas del gobierno provincial cubrían de forma totalmente ineficiente los gastos de educación, salud y otros servicios, la infraestructura era casi inexistente. Santiago del Estero había pasado a integrar parte de las “*provincias pobres del país*”, una situación inimaginada para muchos tan sólo unas décadas antes.

Así comenzó el remate masivo de tierras fiscales antes del inicio del siglo XX, como mecanismo para obtener recursos públicos para la provincia. El gobernador de ese entonces, Adolfo Ruiz, puso en venta dos millones de hectáreas en 1898, **llegando a vender casi 4 millones de hectáreas para 1903, al precio irrisorio de 0,23 centavos por hectárea** (Dargoltz, R., 2003: 47). Tres millones ochocientos mil hectáreas de bosques vírgenes de quebrachos y algarrobos fueron compradas por el “Sindicato de Capitalistas para la Adquisición de Tierras en Santiago del Estero”, un poderoso grupo de capitalistas miembros de la oligarquía porteña que hicieron aquí uno de los mayores negocios en la compra de tierras (9) que a su vez aumentaban su valor cuando el ferrocarril llegaba a ellas. **La implantación del latifundio en Santiago del Estero, fue de la mano del ferrocarril y de la explotación forestal, y dejaría un territorio completamente organizado para el despojo, con una estructura de tenencia de la tierra muy difícil de revertir** (10). La mano de obra, hombres y mujeres santiagueños, condenada a la migración por los obrajes, quedaba de este modo despojada del derecho sobre la tierra.

Un pequeño grupo de hombres de Buenos Aires, que ahora detentaban el poder sobre estas tierras, se apropiaron de los inmensos montes del chaco santiagueño, principalmente en los Departamentos de 28 de marzo (hoy Gral. Taboada, Moreno, Copo y Figueroa), mientras el poder político provincial continuaba con el discurso modernizador. Se aseguraba, una vez más, que la venta de tierras traería aparejado el desarrollo, la

colonización del bosque y el progreso para toda la provincia. Sin embargo, era tan evidente que esto no sería así, que el Presidente de la Nación, Hipólito Yrigoyen, impidió varios de los loteos con que los gobernadores buscaban solventar la deuda pública.

Pese a este y otros intentos, que ponían de manifiesto, la gravedad de lo que estaba ocurriendo en esta provincia, el modelo ya se había impuesto. Como venimos sosteniendo, esta estructura agraria latifundista (11), era una de las bases sobre las que se apoyaba este modelo. Una vez adjudicadas a los grandes capitalistas de Buenos Aires, quedaban las bases sentadas para que se acabara con el monte, para que los obrajes permitieran llegar hasta el corazón de estos bosques impenetrables a los hombres que, hacha al hombro, buscaban sobrevivir trabajando de sol a sol.

Hay quienes afirman que el capitalismo trata de la misma forma a la naturaleza y a la mano de obra (12). En este sentido, Héctor Alimonda (2009: 2), sostiene que un rasgo específico de Latinoamérica es la persistente colonialidad que afecta a su naturaleza:

“La misma, tanto como realidad biofísica (su flora, su fauna, sus habitantes humanos, la biodiversidad de sus ecosistemas) como su configuración territorial (la dinámica sociocultural que articula significativamente esos ecosistemas y paisajes) aparece ante el pensamiento hegemónico global y ante las élites dominantes de la región como un espacio subalterno, que puede ser explotado, arrasado, reconfigurado, según las necesidades de los regímenes de acumulación vigentes. A lo largo de cinco siglos, ecosistemas enteros fueron arrasados por la implantación de monocultivos de exportación. Fauna, flora, humanos, fueron víctimas de invasiones biológicas de competidores europeos o de enfermedades.”

Es en esta línea de pensamiento que creemos debemos aportar para la comprensión de los procesos que signaron el espacio argentino desde el análisis de su propia realidad. El período técnico analizado en este artículo, estructurado por la llegada del ferrocarril a la provincia de Santiago del Estero permite dimensionar algunos rasgos y articulaciones de la apropiación, por parte de sectores de la oligarquía porteña y de Europa, de los bosques nativos y de las tierras, así como la organización de la vida de miles de hombres y mujeres que trabajaron en los obrajes. Aún hoy estas historias de hacha y de quebracho, transitan no sólo el campo y los pueblos de Santiago del Estero, sino también hacen parte de la cultura que se (re)crea en las periferias de las grandes ciudades.

Notas

(1) Se utiliza aquí la categoría de provincia fitogeográfica utilizada por Ángel Cabrera en la “Enciclopedia Argentina de agricultura y jardinería”. El autor aclara que su sistema de clasificación fitogeográfica para el país se basa en las afinidades florísticas de la vegetación y no según predominancia de tipos biológicos, hay que destacar que los rasgos que caracteriza corresponden al momento de publicación de la enciclopedia (1976).

(2) Las precipitaciones se concentran en el verano, coincidiendo con los índices más elevados de insolación, lo que en caso de pérdida de cubierta vegetal (ya fuera por desmontes o pisoteo por ganadería) favorece los procesos de salinización y pérdida de nutrientes, que redundan en pérdidas de horizonte superior por lavado o voladura.

(3) El quechua era el idioma oficial del antiguo imperio del Tahuantisuyo, si bien su origen es preincaico. La permanencia –no en sentido estático, sino mediante la re-existencia- de la cultura indígena en Santiago del Estero da cuenta del alto grado de abigarramiento de estas formaciones sociales espaciales.

(4) Discurso pronunciado por el Dr. Argañaraz. Diario El País, 14 de octubre de 1884, Santiago del Estero. (Dargoltz, R. 2003: 63)

(5) Se encuentran documentadas en los registros ferroviarios entre 1900 y 1966 más de 64.500.000 piezas, las que, puestas en un alambrado imaginario, a razón de ocho metros entre cada poste, tendría una longitud de una vez y media la distancia de la Tierra a la Luna. (Ministerio de Economía de la Provincia de Santiago del Estero, 1971, citado en Dargoltz, R. 2003: 87)

(6) El quebracho colorado del Norte de Santa Fe y Sur de Chaco superaba en rendimiento técnico al santiagueño, por lo que las poderosas empresas extranjeras extractoras de tanino, la más conocida de ellas es la Forestal, decidieron instalarse en estas provincias vecinas.

(7) Un contratista de la compañía se encargaba de traer hacheros de zonas lejanas de la provincia que eran atraídos por esta “fiebre del quebracho” que prometía ilusamente obtener mucho dinero en poco tiempo. Se distribuían las parcelas a los hacheros que ingresaban en las mismas con sus familias. Las mujeres eran las encargadas de preparar la comida con lo que encontrarán dentro del monte y si bien la remuneración era sólo para el hombre a cargo de la familia, todos trabajaban de sol a sol expuestos a las terribles temperaturas y los riesgos antes los animales, incendios, etc. (Dargoltz, R. 2003: 78)

(8) Aviso publicado en Diario la Prensa del 11 de septiembre de 1903. Citado en Dargoltz, R. (2003: 96).

(9) Pensemos que el precio pagado fue de 0,23 centavos la hectárea y que cada durmiente de quebracho se vendía a \$1,48, por lo que con uno de estos durmientes alcanzaría para comprar más de seis hectáreas de monte.

(10) “Para 1998 se estimaba que el 70% de las explotaciones de la provincia tienen menos de 50 hectáreas y ocupan menos del 3% de la tierra, mientras que en otro extremo, el 1% de las explotaciones son mayores de 5.000 hectáreas y cuentan con el 43 % del total de la tierra” (De Dios, Radrizzani, 1998; citado en Díaz Estévez, P. 2007: 31).

(11) Cuando hacemos referencia al latifundio, no lo comprendemos simplemente como grandes extensiones de tierra propiedad de pocas personas o empresas, sino en la complejidad de las relaciones sociales que esto implica. La monopolización de la tierra es el despojo para quienes no acceden a ella y el aumento en la concentración de riquezas fruto de la apropiación privada de renta por parte de un sector específico.

(12) Para ampliar este debate se proponen diversos autores latinoamericanos vinculados a la Ecología política, entre los que se pueden citar a Enrique Leff, Carlos Walter Porto Gonçalves, Armando Bartra, Héctor Alimonda, entre otros.

Bibliografía

ABREGÚ FERREYRA, Carlos: **La vida del peón en los obrajes del Chaco Santiagueño**. Santiago del Estero, 1911, pág. 3-14.

ÁLVAREZ, Atenor: **Riqueza forestal de la Provincia de Santiago del Estero**. Santiago del Estero, 1966, 136 p.

ALIMONDA, Héctor: *Una introducción a la Ecología Política latinoamericana*. [CLASE], en el curso: **Ecología política en el capitalismo contemporáneo**. Programa Latinoamericano de Educación a Distancia, Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini, Buenos Aires, Junio 2009, pág. 2-3.

BARTRA, Armando: **El Hombre de Hierro: los límites sociales y ambientales del capital**. UACM, México, D.F, 2008.

BRAILOVSKY Antonio E. y FOGUELMAN, Dina: **Memoria verde. Historia ecológica de la Argentina**. Ed. Sudamericana, Buenos Aires, 1991, 198 p.

CABRERA, Ángel L.: *Regiones Fitogeográficas Argentinas*, en: **Enciclopedia Argentina de Agricultura y Jardinería**, Fascículo I, Tomo II. Editorial ACME S.A.C.I., Buenos Aires, 1976, pág.3- 21.

DAMASCOS, María. A, GAZIA Nélide M y GALLOPÍN, Gilberto C.: *Consecuencias de la transformación de los ecosistemas de América Latina. Estudios de caso*, en: **El futuro ecológico de un continente**, (GALLOPÍN, G. C., comp.). Fondo de Cultura Económico. México, 1995, pág. 11-121.

DARGOLTZ, Raúl E.: **Hacha y quebracho. Historia ecológica y social de Santiago del Estero**". Santiago del Estero: Marcos Vizoso, 2003, pág. 14-96.

DÍAZ ESTÉVEZ, Pablo: **Tierra y educación en el campesinado de Santiago del Estero**. Buenos Aires: Nuestra América, 2007, pág. 28-31.

JAURETCHE, Arturo. **El Medio Pelo en la Sociedad Argentina**. Buenos Aires, Ediciones Corregidor, 1966, pág. 21-46.

LEFF, Enrique: **Racionalidad Ambiental – la reapropiación social de la naturaleza**. Siglo XXI, México, 2005.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter: **A Globalização da Natureza e a Natureza da Globalização**. Rio de Janeiro Civilização Brasileira, 2006.

SANTOS, Milton.: **La naturaleza del espacio**. Barcelona: Ariel, 1996, pág. 37-112.

Fecha de recepción: 18 de octubre de 2010

Fecha de aprobación: 15 de febrero 2011