



Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada "Unión La Nueva", la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)

Tomás Falkenmayer^(*)

ARK-CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/zdvvb6c0as>

Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo examinar y comprender las dinámicas de interacción entre la Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva", el molino harinero y el almacén de ramos generales de la empresa Milesi Hermanos, con el Ferrocarril Santa Fe en la Colonia Humboldt entre 1885 y 1930. El análisis se basó en una exhaustiva revisión de fuentes primarias inéditas que permiten observar tales vínculos en el contexto del desarrollo capitalista en la provincia de Santa Fe.

Palabras clave: Ferrocarriles; Sistema productivo; Modelo agroexportador; Historia local; Colonia Humboldt.

Local Production and Railway Integration: The Relationship Between the "Unión La Nueva" Cooperative Society, Milesi Brothers Company, and the Santa Fe Railway (Colonia Humboldt, 1885–1930)

Abstract

The present study aims to examine and understand the dynamics of interaction between the "Unión La Nueva" Cooperative Society of Creameries Limited, the flour mill, and the general store of the Milesi Brothers company, with the Santa Fe Railway in the Humboldt Colony between 1885 and 1930. The analysis is based on an exhaustive review of unpublished primary sources that shed light on these relationships within the context of capitalist development in the province of Santa Fe.

Keywords: Railroads; Productive System; Agro-export Model; Local History; Colonia Humboldt.

^(*) Profesor de Historia (Instituto Superior de Profesorado N° 2 "Dr. Joaquín V. González", Rafaela). Diplomado en Estudios de Géneros y Feminismos desde una Perspectiva de Derechos Humanos (Universidad Nacional de Quilmes). Investigador en el Centro de Estudios e Investigaciones Históricas de Humboldt, Miembro de la Asociación Amigos del Museo Histórico de la Colonia (Humboldt). Argentina. Email: tomasfalk.invest@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-7672-1750>

Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada “Unión La Nueva”, la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)¹

Introducción

El siguiente artículo busca examinar y comprender los vínculos entre el ferrocarril y el sistema de producción de la Colonia Humboldt, en un contexto de diversificación de la actividad económica. El periodo trabajado corresponde a la etapa 1885 - 1930, años en que el primer ramal del ferrocarril llegó a la localidad, y en el que la severa crisis produjo el cierre del molino harinero. Se escogió tomar como estudio a la colonia de Humboldt, debido a que esta localidad se encuentra en la región centro de la provincia de Santa Fe y forma parte del hinterland de la capital provincial, como resultado del nexo que supuso el ferrocarril en Argentina. Este permitió la unión territorial, dio movilidad a las personas, fomentó la creación de pueblos y favoreció al mercado interno y externo, debido a que la red ferroviaria había sido estructurada en forma radial y sus cabeceras estaban ubicadas en los puertos más importantes y sus ramales se desprendían hacia los distintos puntos del país.

La llegada del Ferrocarril a Humboldt facilitó la expansión y sostenibilidad de las actividades de la Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva", el molino harinero y el almacén de ramos generales de la empresa Milesi Hermanos. Por tal motivo, el estudio de la actividad productiva y su vinculación con el ferrocarril, permite ayudar a comprender la dinámica económica y empresarial dentro del modelo agroexportador a escala local.

Además, se ha identificado que hay un gran vacío dentro de esta área de estudio y los beneficios son múltiples. En primer lugar, que los habitantes de Humboldt conozcan la importancia del ferrocarril y su vinculación en los procesos productivos. En segundo lugar, comparar qué sucedía en otras localidades y establecer similitudes y diferencias. También permitirá la construcción de nuevos aportes desde el interior del país con relación al modelo agroexportador. Por último, este trabajo adquirirá relevancia para otras investigaciones venideras.

En lo que respecta al enfoque de investigación, será mixto, ya que implica la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio (Hernández Sampieri, 2014).

La aproximación será microanalítica en el cual la experiencia individual y la interacción social constituyen las fuentes de significación y se basa en la acción concertada de creación y recreación del orden social (Sautu, 2005). La escala de análisis es local, ya que se busca analizar el caso en particular sobre la vinculación entre el ferrocarril y la actividad productiva de la localidad de Humboldt.

Las fuentes trabajadas son mayoritariamente inéditas y provienen del Fondo documental de la empresa Milesi Hermanos, que abarca desde octubre de 1871 hasta 1970, el libro diario de la Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva" (1909 - 1914), el libro Inventario de la Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva" (1909 - 1925) y el libro de actas (1909 - 1925). Ambos fondos documentales son de carácter privado y se conservan en el Museo Histórico de la Colonia, ubicado en la localidad de Humboldt. Este museo es de gestión privada y actualmente el pilar fundamental es la Asociación de Amigos del Museo Histórico de la Colonia.

La bibliografía específica sobre la colonia es escasa cuando no inexistente, en los trabajos sobre el ferrocarril y las actividades económicas en la localidad de Humboldt, lugar que se analiza, se evidencia una significativa vacancia en la investigación histórica, aunque existen trabajos que abordan de manera lateral como parte de la red ferroviaria perteneciente a la Compañía Francesa de Ferrocarriles (Regalsky, 1995), su influencia (Casco y otros, 2006; Müller y otro, 2022) y el rol que tuvo en la economía (Zenklusen, 1986). Respecto a la industria molinera, Ramos y Rossa

¹ El siguiente trabajo es una reelaboración de la investigación llevada a cabo en el Seminario de Investigación Histórica de la carrera de Profesor de Historia del Instituto Superior del Profesorado N° 2 "Dr. Joaquín V. González" de la ciudad de Rafaela durante el año 2023. El seminario estuvo a cargo de la Prof. Andrea Sol Franco.

“Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada “Unión La Nueva”, la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)”

Humboldt residían 350 personas.² Es importante destacar que la mayoría de los pobladores no llegaron directamente desde Europa a Humboldt, sino que previamente se habían establecido en otras colonias, como Esperanza (1856), San Gerónimo (1858) y San Carlos (1858). Fue la escasez de tierras disponibles en esas colonias lo que finalmente los motivó a emigrar hacia Humboldt. Gallo (1984) sostiene que existen indicios de que en muchas colonias nuevas los compradores provenían de las colonias más viejas. En el caso de la colonia Humboldt, formada en gran parte por agricultores que trataban de superar los problemas que originaba la escasez de tierras en las viejas colonias, especialmente en Esperanza.

En la localidad estudiada, se observan transformaciones impulsadas por actividades económicas y sociales, dando origen a lo que Sewell (2006) denominó como entorno construido, esto es “la acción humana tiene lugar en un mundo físico, pero dicha acción transforma profundamente la naturaleza de ese mundo para adecuarlo a los propósitos humanos” (p. 69). La agricultura predominó como actividad principal durante un largo período, seguida por el desarrollo de la ganadería. Con el tiempo, a partir de estas actividades primarias, surgieron actividades secundarias como la producción de harina y crema, que complementaron y diversificaron la economía local. Como resultado, la acción humana ha ido reconfigurando constantemente el entorno.

Durante los primeros años, la colonia Humboldt no contó con una zona urbana y también había dificultad de realizar trabajos que no estén vinculados a la actividad agrícola o ganadera. El Juez de Paz de Humboldt, Manuel Nickisch, el 17 de agosto de 1870 en su informe detalla:

Esta colonia se está poblando desde el mes de julio de 1869. Varias familias poseen terrenos aquí, que siguen viviendo en las colonias de Esperanza y San Gerónimo, que por consiguiente no cuentan. Una atahona³ está en construcción. Entre los colonos se encuentran muchos artesanos, pero todavía no trabajan en el oficio.⁴

El informe de Wilcken de 1872 señala que hay falta de profesionales, siendo estos herreros, carpinteros, albañiles, zapateros, molineros y los habitantes tenían que concurrir a la localidad de Esperanza para abastecerse. El informe continúa diciendo que la autoridad civil estaba representada por un teniente juez, subordinado al juzgado de Esperanza y que no había municipalidad, iglesias, correos; pero si dos escuelas particulares que asistían unos treinta niños de ambos sexos.⁵

Por tal motivo, en ambos informes se puede observar que en los primeros años de la colonia Humboldt estuvieron marcados por un proceso de poblamiento y desarrollo en curso. Su economía se basaba en actividades agrícolas y ganaderas que fomentaron la consolidación de un mercado vinculado a productos alimenticios y de bienes duraderos. Sin embargo, se destaca la falta de profesionales, de servicios esenciales y de instituciones de carácter público.

Por otro lado, según el Departamento Topográfico de la Provincia de Santa Fe con fecha del 7 de julio de 1875, se informa que la colonia Humboldt carecía de centro de población, pero para el segundo semestre se comenzó con las compras de terrenos y edificaciones en el sector urbano. Con la consolidación de un centro urbano, se comenzó a conformar el mercado local, siendo este:

El conjunto de los mecanismos que regulan de manera permanente la cuestión de las diferentes funciones del empleo -reclutamiento, selección, asignación, remuneración- y que, pudiendo tener su origen en la ley, el contrato, la costumbre o la política nacional, tienen por función principal determinar los derechos y privilegios de los empleados así como introducir regularidad y previsibilidad en la

² Informe del Juez de Paz Roberto Zehnder (1871). Museo Histórico de la Colonia.

³ Es una de las cuatro clases de molinos, denominado molino de sangre o seco, para diferenciarlo de los otros (de viento y los dos tipos hidráulicos: raha y saniya), su utilización es para molienda de cereal y movido por hombres o bestias en lugares que no es posible utilizar la fuerza del agua. Era una piedra troncocónica y otra móvil, colocada sobre la anterior, con orificio para introducir el grano (Universidad de Murcia, 2023, vocabulario del comercio medieval. Recuperado de <https://www.um.es/lexico-comercio-medieval/index.php/v/lexico/50451/ataona#:~:text=Dicc.,rueda%20hombres%20y%20a%20veces%20bestias>).

⁴ Nickisch, M. (Agosto 17 de 1870). Informe del Juez de Paz. Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Ministerio de Gobierno. Tomo 35, Leg. 12, Notas de los Jueces de Paz.

⁵ Wilcken, G. (1873). *Las colonias: Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República Argentina*. La Sociedad anónima.

gestión del personal y en todo lo que afecta al trabajo (Bourdieu, 1984, pp. 148 y 149).

La actividad que predominó fue la agricultura, desde los inicios las cosechas fueron de trigo, maíz y en menores medidas cebada y lino. También, algunos colonos en menor grado se dedicaron a la actividad de la ganadería, principalmente la lechería. Cabe destacar que primero se dedicaron al autoabastecimiento y luego se insertaron en el mercado local (Hora, 2010). Con el paso de algunos años, estas colonias comenzaron a alejarse de su enfoque original en la producción para el entorno cercano y se orientaron hacia la búsqueda de mercados más distantes, pero de mayor envergadura para colocar sus excedentes. Fue entonces cuando surgió una forma de agricultura más extensiva y especializada, con el cultivo de trigo como la actividad principal que marcó este cambio. A partir de 1881, se puede observar que Humboldt ya contaba con establecimientos industriales y comerciales, siendo estos un molino a vapor, uno a mula, una tienda, dos tendejones, dos pulperías, una lomillería, una zapatería, tres herrerías y un puesto de abasto.⁶ Por otro lado, para el año 1896 según el informe de colonias de Fernández A. en Humboldt existían los siguientes comerciantes y rubros:

José Milesi y Hermano tenían almacén, tienda, ferretería, carnicería y molino harinero; Isidoro Vega al igual que Rancisco Occhiuzzi contaban con almacén, tienda y ferretería; Antonio Berta, Alejandro Bonaluna, Jacinto Bodini, Zurimo Politano, Viuda de Mana, Pedro Iladung y Andres Layendesker poseían almacén; Tomás Cataneeo tenía hotel, panadería, confitería y café; Emilio Uelinger e Hipólito Bayard confitería y café; Juan Colombero al igual que Jacinto Bedini poseían lomillería; José Tilatti panadería; Manuel Dill al igual que Bautista Gabassi carnicería; Jacinto Bedin Chanchería. En lo que respecta a las herrerías nos encontramos con Iennrich y Wentzel Hoffman, Martin Reinhard, Teodoro Humler, José Virmeyer. Por otro lado, existían diversas carpinterías siendo propietarios Santiago Neder, Santiago Milan, Santiago Münger, Angel Monti, Nicolás Fontana y Juan Westein.

También en la localidad había un maestro de obras que era José Palmero; una sastrería de Mauricio Baechler; E. Uehlinger, Bedini y Picchiano, F. Occhiuzzi eran acopiadores; Bautista Cattaneo tenía horno de ladrillos; tanto German Burgisser como Juan Eugly tenían zapatería; Gustavo Meinberg tenía una botica y Schneider era el médico.

También se destacan los principales agricultores, siendo estos: Luis Wettstein, Santiago Graf, Gaspar Wieder, Carlos Müller, Antonio Jappert, Conrado Blume, Santiago Milla, Anselmo Müller, Ulrico Proz, Tuan Hollinger, Felipe Reinhard, Enrique Strickler, Teofilo Lauxmaun, Juan G. Wettsteju y Enrique Fludung. Por otro lado, Roberto Zennder era la persona que más se dedicaba a la cría de animales finos.⁷

En el informe se puede observar diferentes rubros dedicados a abastecer el mercado local, al mismo tiempo, como la actividad económica local se va diversificando. En cuanto a la etnicidad, se mantiene una fuerte presencia de apellidos de origen alemán y suizo, tal como ocurría en los inicios de Humboldt.

Por tal motivo, durante el periodo de 1881 a 1896, se puede observar cómo la localidad experimentó un notable avance económico y social. En 1881, ya se podían identificar diversos establecimientos industriales, que incluían molinos a vapor y a mula, tiendas, tendejones y herrerías, señalando un incipiente desarrollo industrial. Sin embargo, fue en 1896 cuando la comunidad vio florecer una amplia gama de comercios, destacando almacenes, ferreterías, carnicerías, tiendas, hoteles, panaderías, confiterías, cafés y otros servicios esenciales. Además, no se limitó solo a la actividad comercial, ya que se mencionaron también a un maestro de obra y

⁶ Aragón, A. (1881). *Colonia de Santa Fe*. Rosario: Imprenta El Independiente.

⁷ Fernández, A. (1896). *Prontuario informativo de la provincia de Santa Fe*, Rosario: La Minerva.

“Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada “Unión La Nueva”, la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)”

profesionales de la salud. Del mismo modo hay que sumar el auge de la agricultura y la cría de animales finos, de esta manera se está reflejando una comunidad en constante crecimiento y diversificación económica.

Si bien durante este período predominó la actividad del sector primario, vinculada principalmente a la actividad agrícola y, en menor medida, a la ganadería, fue a través de este tipo de producción que surgieron otras, como las industriales y de servicios. Como sostiene Bonaudo (2006) las actividades secundarias surgieron a través de grupos familiares y se consolidaron a través de estratégicas alianzas, en las que jugaron un rol fundamental los lazos de amistad y étnicos. La estructura de producción se basó en la propiedad privada y el lucro, como un modo de organización laboral (Sewell, 2006). Así los empresarios locales comenzaron a asociar el intercambio con procesos de transformación de las materias primas, convirtiéndose en fabricantes (Bonaudo, 2006), y estructurando (Sewell, 2006) la actividad productiva.

El rol del ferrocarril y la vinculación con el sistema productivo en Humboldt

Un cambio significativo para el mercado local fue la llegada del ferrocarril. En la provincia de Santa Fe la primera línea de ferrocarril fue la que unió Rosario y Córdoba, fue construida por la compañía británica Ferrocarril Central Argentino. Para la inauguración de esta línea el gobierno nacional suscribió un número de acciones y garantizó una ganancia anual del 7%. Asimismo, la compañía recibió tierras (una legua a ambos lados de la vía férrea) con la condición de fundar colonias agrícolas en ellas (Gallo, 1984).

Tal como se expresó anteriormente, el ferrocarril llegó a la provincia en 1863 pero fue entre los años 1885 y 1895 cuando se extendió en forma vertiginosa con la instalación de numerosas vías férreas en gran parte del territorio provincial.

En lo que respecta a la localidad de Humboldt, estaba comunicada por dos ramales. El primero comenzó a funcionar en los primeros meses de 1885 y era el Ferrocarril a las Colonias, que comunicaba las localidades de Santa Fe, Esperanza, Humboldt, Pilar, Aurelia y Rafaela, en total eran 100 Kilómetros. El segundo Ramal, fue habilitado en el año 1889 y conectó a Humboldt con Grütly, Hipatia, Providencia, Nelson, La Pelada, Jacinto Aráuz y Soledad.

La construcción de un moderno y extenso sistema ferroviario permitió integrar las vastas regiones del país, favoreciendo a la vez la conformación de un mercado nacional. Además, el ferrocarril desempeñó un papel crucial para estimular el cambio productivo y, en particular, para desligar la producción agrícola de los estrechos horizontes a los que hasta entonces la había confinado la geografía (Hora, 2010).

Esto se puede ver reflejado en la localidad de Humboldt, ya que la llegada del tren permitió la salida de productos agrícolas y manufacturados a nuevos mercados. Según los primeros registros del Ministerio de Obras Públicas, provenientes de la Dirección de Vías de Comunicación entre los años 1900 y 1914, se observa que los cereales fueron el producto más transportado, con un total de 67354 toneladas. Luego seguían los productos industriales, totalizando 7065 toneladas, donde una proporción significativa estaba compuesta principalmente por harina. El informe continúa con la categoría de mercadería general, que alcanzó 6068 toneladas, seguida de otros productos agrícolas con 4064 toneladas y por último se encuentran los materiales de construcción que fueron de 126 toneladas (Zenklusen, 1986).

También, se puede observar la importancia del ferrocarril para comerciantes y agricultores, ya que estos actores enviaron una carta el 20 de enero de 1909 al jefe de Tráfico del F.C.S.F. en la cual reclamaban por diferentes inconvenientes. Por un lado, se pedían que los bultos de mercaderías sean descargados al galpón de depósitos o dejados en el vagón durante el tiempo fijado por la ley, en lugar de ser tirados al suelo como se hacía, ya que era difícil levantar los bultos pesados, cuando estaban en el suelo o corrían peligro de deteriorarse. Luego la carta continúa, que traten de subsanar la gran deficiencia producida por el hecho que, por causa de las maniobras de cambio, no se puede ni cargar ni descargar mercaderías hasta las nueve de la mañana con grande perjuicio de los agricultores que entregan cereales, y del comercio en general. La carta está firmada por diferentes agricultores y comerciantes, como: Bernardo Frey, Andres Bonetti, José Milesi, Isidoro Vega, Ceferino Corte, Tomas Cattaneo, Teodoro Humeler, Niciras Bourdin, Antonio Berto, Valentín Yennerich, José Wellig, Angel Rabellg, Santiago Pfeiffer, Adam Fuhr y

cuatro personas a las cuales no figura su apellido Pedro [...] Adolfo [...], José [...], Guillermo [...].⁸

Además de la importancia en la actividad económica, el ferrocarril fue un papel clave para el crecimiento demográfico. Según el Censo Provincial de Población de 1887,⁹ Humboldt, contaba con 1.041 habitantes, esto representa un incremento del 197,43 % en comparación con los 350 habitantes registrados en el informe de la colonia de 1871. Por tal motivo, se evidencia el significativo desarrollo poblacional.

Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva"

El comienzo de la industria láctea en Argentina se sitúa a finales del siglo XIX y principios del XX. A medida que la industria crecía, pasó por un proceso de modernización que incluyó la adopción de nuevas tecnologías avanzadas, tanto para la producción de leche como para la fabricación de productos derivados como manteca y caseína (Mateo y Olivera, 2008).

En la provincia de Santa Fe, el surgimiento de la industria lechera se vinculó con la producción ganadera. El establecimiento de tambos, seguido de la instalación de cremerías, queserías y mantequerías, se dirigió a abastecer la demanda de los pueblos y colonias de la región. La relación de esta actividad con la producción rural, determinó que los productores de leche y sus derivados se distribuyeran en toda la región agropecuaria, especialmente en los departamentos de San Cristóbal, Castellanos y Las Colonias (Kofman y otros, 2010).

En la localidad bajo estudio, existieron diferentes cremerías, por ejemplo, la Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva." El 9 de abril de 1909, se llevó a cabo la primera reunión en el local de la Escuela de Colonia La Nueva, participaron Teodoro Kinen, Juan Estimeman, Ferdinando König, Federico Faillard, Teofilo Lauxmann, Valentín Yenerich, Valentín König y Cristian Nelson.¹⁰

En la primera reunión, se resolvió fomentar y edificar como base una Sociedad Cooperativa para establecer una cremería local en la margen que deslinda el camino de Colonia Nueva¹¹ y Humboldt y se encargó al señor Valentín König para definir los primeros trabajos, formar la sociedad y llamar a reunión de los vecinos cuando lo crea conveniente.¹²

La creación de una organización cooperativa era considerada como una de las formas posibles de mejorar los ingresos de los productores, asociándose con otros agentes para obtener capital, abarcar la fase agroindustrial, es decir convertirse en empresarios lácteos (Mateo y Olivera, 2008). El capital inicial de la cooperativa fue de \$5400 moneda nacional con 108 acciones ordinarias a un valor de \$50,00 moneda nacional cada una. Los primeros accionistas fueron 22, y con el paso de los años se fueron sumando otros. La sociedad estaba conformada por una comisión directiva que era la encargada de administrar la cremería y se renovaba anualmente por medio de la Asamblea General Ordinaria de Socios.

Respecto a la composición étnica de la misma se puede observar que estaba compuesta por 57% apellidos de origen alemán, 36% suizo y 7% franceses. Esto tiene relación con la nacionalidad de los primeros colonos que se establecieron en Humboldt, ya que muchos accionistas pertenecían a la segunda generación o en algunos casos, eran colonos fundadores.

También hubo 6 mujeres dueñas de acciones que son mencionadas con la abreviatura de viuda seguidas por la inicial de su nombre y el apellido del marido. Por ejemplo, Vda. M. Bisang o Vda. B. Bacher. Además, los accionistas mantenían vínculos familiares, como ser hermanos o tener relaciones de parentesco político, como suegro y yerno. Esto se evidencia en ejemplos como los accionistas "hermanos Schulte", o en el caso de Anselmo Schneider, quien estaba casado con Isabel Kinen, hija de Teodoro Kinen, ambos registrados como accionistas. Fue a través de los

⁸ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (1909). Correspondencia.

⁹ Carrasco, G. (1887). Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe -Tomo 15. N° Registro: 191. Libro del Censo del Distrito Humboldt. Archivo Museo Colonia Esperanza.

¹⁰ Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva." (1909 – 1925). Libro de actas, folio 1.

¹¹ En 1875 se formó Colonia La Nueva en tierras pertenecientes a Mauricio Franck. En diciembre del mismo año, comenzaron las labores de medición y amojonamiento. El terreno se dividió en 144 lotes que median 500 varas de frente y 2000 varas de fondo. A partir de enero de 1876 se iniciaron las ventas de los mismos. El 1° de junio de 1897, el Gobierno de la Provincia anexó Colonia La Nueva a la jurisdicción de Humboldt (Kröhling, 2013).

¹² Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva." (1909 – 1925). Libro de actas, folio 1.

“Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada “Unión La Nueva”, la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)”

vínculos de parentesco o amistad que se iba consolidando el poder. Según Sewell (2006) el poder actúa con y contra otros, tienen conocimientos de los recursos tanto humanos como no humanos y de la vida social.

La Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas “Unión La Nueva” en total tuvo 5 cremerías: La primer cremería o también denominada Casa Matriz, se encontraba en la zona rural de Colonia Nueva, inició sus actividades en octubre de 1909; en febrero de 1917 se inauguró la cremería N° 2 en la casa de Y. Risso en la localidad de Esperanza; el 17 de noviembre de 1918, se estableció en el lote n.º 47, propiedad de Valentín König la cremería N° 3 e incluyó un galpón de dos piezas; en 1919, se cuenta con la cremería N° 4 en propiedad conjunta de E. Wener y S. Lauxmann; finalmente, el 1 de mayo de 1923, comenzó a funcionar la cremería N° 5, con tecnología de procesamiento a vapor y estuvo situada en la localidad de Pilar en un terreno de J. Chabrera.

A través del análisis del primer libro diario de la cooperativa, se puede observar que la cadena de producción estaba conformada por colonos que entregaban la leche a la cremería, la mayoría de ellos eran accionistas, como: Valentín Krönig, Teodoro Kinnen, Fernando Krönig, Guillermo Emmert, Juan Eschger, Federico Faillard, Juan Stirnemann, Margarita Bisang, Elisa viuda de Presser, Carlos Yennerich, Salome Legler, Pehulti Hermanos, Nicolas Emmert, Guillermo Foes, Alejo Marty, Etmundo Vaillard, Teofilo Lausemann, Anselmo Schneider, Abalonia Müller y Roberto Zehnder.¹³ Cabe destacar que todos los productores pertenecían a Colonia La Nueva y Humboldt, con el paso del tiempo se fueron incorporando otros productores dedicados a proveer leche.

En cuanto a los empleados, algunos también fueron accionistas, como Federico Faillard, quien desempeñaba el rol de carrero, cuya función era transportar los tarros de crema de la cremería a la estación de trenes para su despacho. Otros trabajadores fueron José Matyue, Federico Barth y Guillermo König. Además, existieron personas con empleos temporales y tareas específicas. Por ejemplo, en el mes de agosto de 1914 se detalla el sueldo a Juan Emmert, pero no se informa la actividad que desarrollaba y en mayo de 1918, se menciona como empleado a Mauricio Beltier, que realizó el trabajo de serruchar leña.¹⁴

También se puede observar que varias personas formaban parte de diferentes etapas dentro de la producción. Por ejemplo, Valentin König, que fue el presidente de la cooperativa, en 1909 aparece como vendedor de leña, como entregador de leche y comprador de crema. Otro caso es el de Juan Stirnemann, también en el mismo año aparece como vendedor de leña y entregador de leche.¹⁵

Cremería N° 1 y la vinculación con el Ferrocarril

El tendido de la red ferroviaria permitió transportar la producción láctea desde el interior argentino, principalmente desde la región pampeana, a los principales centros urbanos y a los puertos, dinamizando así los mercados interno y externo lácteos (Mateo y Olivera, 2008).

Tomando como muestra el mes de octubre correspondiente al período que va desde 1909 hasta 1915, la producción de crema se destinaba al mercado local, a la localidad de Esperanza a través de carruajes y se enviaba por ferrocarril a la Fábrica “La Victoria” en Rosario propiedad de The River Plate Dairy Co. Ltd., a Nicolás Bisso en Córdoba, y a la Fábrica de Luis Magnaseo en Buenos Aires.

Por otro lado, se puede observar que a partir de 1916 a 1918 hay un cambio significativo ya que no se envía más productos a Córdoba y aparece la ciudad de Santa Fe como un nuevo mercado por medio de dos empresas, la de Salvador Macagno y la de Lerbini y Pupilli compañía. Por otra parte, se mantiene el envío de productos a la Fábrica “La Victoria” en Rosario y a la Fábrica de Luis Magnaseo en Buenos Aires (ver cuadro N° 1).

¹³ Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva". (1909). Libro diario n° 1, p. 3.

¹⁴ Libro diario n°1 (1909 - 1914). Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva.”

La información disponible sobre los empleados de la cremería N° 1 es parcial y abarca únicamente el período comprendido entre 1909 y 1914. Para periodos posteriores, por el momento, no se cuenta con más registros de empleados de esta cremería ni de las otras cuatro cremerías que formaron.

¹⁵ Libro diario n°1 (1909 - 1914). Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva.”

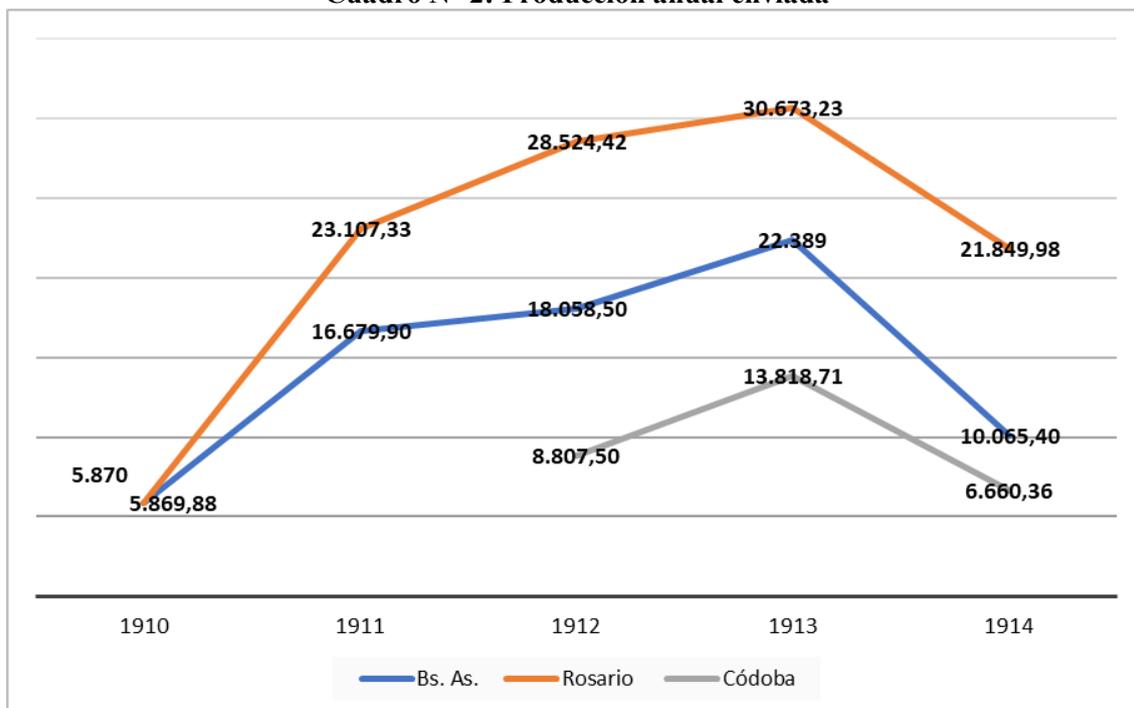
Cuadro N° 1: kilos de crema que se enviaba

Año	Mercado local	Esperanza	Rosario	Córdoba	Buenos Aires	Total
1909					1418	1418
1910	17,5		2207,4	543	3285,5	6053,4
1911	46,4	976,7	2484		2015	5522,1
1912	55,6		4072	2796	3412	10335,6
1913	50300	2634,7	6700		4460	64094,7
1914		159,56	3241,801	868,89	1424,6	5694,851
1915		457,65	1844,7		561,5	2863,85
Año	Mercado local	Esperanza	Rosario	Santa Fe	Buenos Aires	Total
1916		332,24	1994,62	792,1	554,6	3673,56
1917				8886,3	1418	10304,3
1918			5286,41	4862,97	1360,6	11509,98

Elaboración propia en base al libro diario n°1 (1909 - 1914) Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva”

Al analizar el cuadro, se aprecia que en el año 1909 solo se envió producción a Buenos Aires y a partir del período de 1910 a 1918, se registraron cifras significativas de producción enviada a diversas ubicaciones de Argentina. En 1910, Buenos Aires representó el 54,27% de la producción enviada. Sin embargo, entre 1911 y 1915, Rosario se posicionó como el principal mercado, con los siguientes porcentajes: 44,98% en 1911, 39,39% en 1912, 48,39% en 1913, 56,92 % en 1914, 64,41% en 1915 y 54,29% en 1916; interrumpido sólo en el año 1917 donde la ciudad de Santa Fe sobresalió con el 86,23%. Pero en 1918 Rosario retomó el liderazgo con el 45,92%.

Cuadro N° 2: Producción anual enviada

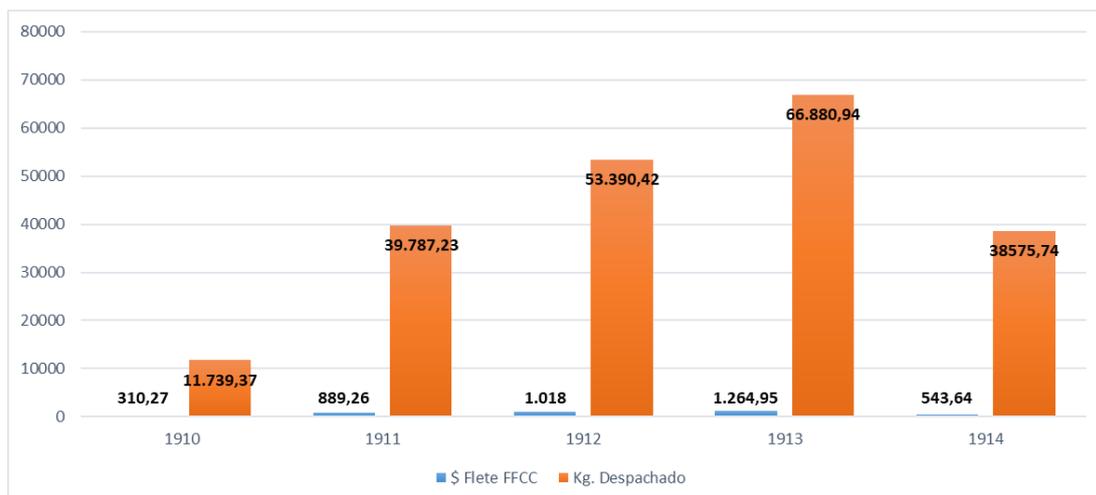


Elaboración propia en base al libro diario n°1 (1909 - 1914) Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva”

Por otro lado, tomando los informes anuales correspondientes al periodo que va desde 1910 – 1914 se puede observar la cantidad de producción en kilos que se despachaba a cada mercado (ver cuadro N° 2). La mayor cantidad de producción se mandaba a Rosario y es posible notar como se va incrementando la producción hasta el año 1913 y posteriormente en 1914 decrece.¹⁶ Rosario se consolidó como el mercado principal de recepción de crema, esto se debe a que la ciudad, en la primera década del siglo XX, experimentó uno de los crecimientos más elevados de su época. En este proceso, la inmigración cumplió un rol destacado, siendo considerado como uno de los factores determinantes y el mercado laboral pudo absorber la creciente oferta (Álvarez, 2024).

Otros aspectos que se pueden identificar tienen que ver con la vinculación entre el costo del flete ferroviario y las cantidades de productos en kilogramos despachados (ver cuadro N° 3). Para elaborar el gráfico, se analizaron los informes anuales correspondientes al período 1910-1914. En este análisis, se registraron, mes a mes, los costos del flete ferroviario y la cantidad de kilos despachados hacia las distintas localidades: Buenos Aires, Rosario y Córdoba. A partir de estos datos, se calcularon los totales de kilos por mes y luego los totales de cada año de producción de kilos de crema y paralelamente, se sumaron los costos mensuales del flete para obtener el total anual correspondiente.

Cuadro N° 3: Pago de flete de ferrocarril y kilos de crema despachado



Elaboración propia en base al libro diario n°1 (1909 - 1914) Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva”

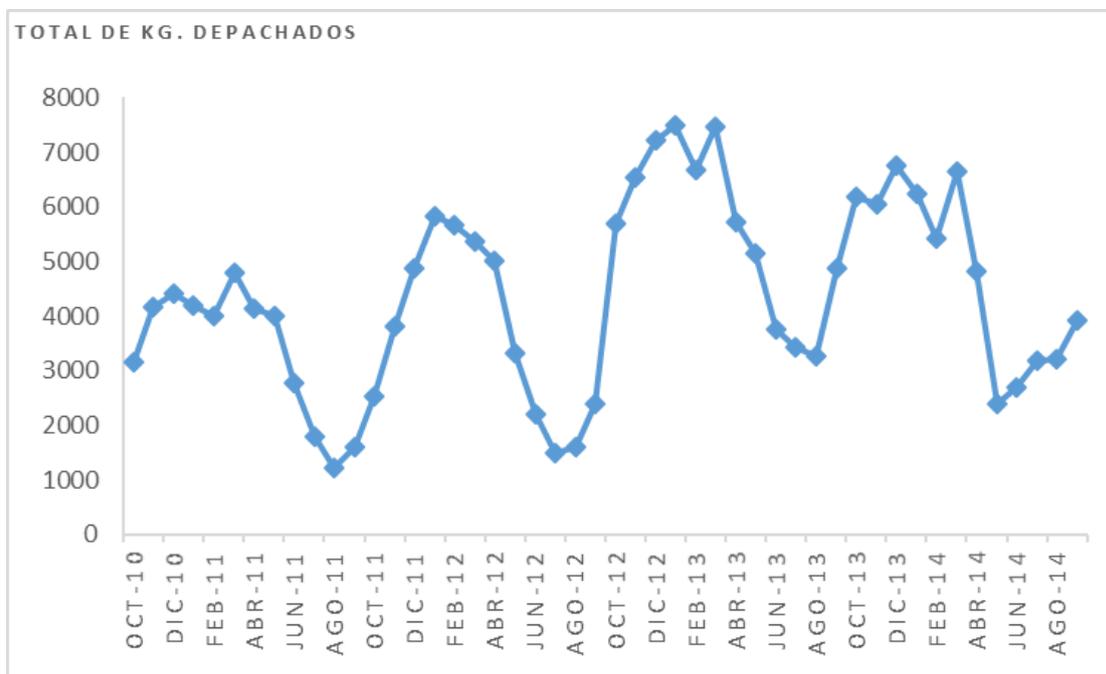
El análisis de los datos muestra una correlación entre el aumento de la producción de la crema y el incremento en las tarifas ferroviarias, lo que refleja cómo el crecimiento económico y productivo influye en la dinámica del costo del transporte. Este fenómeno enfatiza el papel clave del ferrocarril en la distribución de la crema durante el período estudiado.

Otra cuestión importante para entender el despacho de productos, es el factor climático (cuadro N° 4). Se puede observar que, en todos los informes anuales, se envía mayor producción en los meses que corresponden a las estaciones de primavera y verano. En contraste en los meses de invierno, señala una clara disminución en la actividad. Esto tiene que ver con que el ganado se ve impactado tanto directa como indirectamente por las condiciones climáticas, ya que estas influyen en la calidad y cantidad de los alimentos disponibles, los requisitos de agua y energía, así como en el consumo y uso de esta energía. Frente a condiciones climáticas adversas, los animales ajustan sus mecanismos fisiológicos y comportamientos para mantener su temperatura corporal dentro de un rango normal. Como resultado, se pueden observar cambios en el consumo de alimentos, comportamiento y productividad, siendo más pronunciados en situaciones extremas de frío o calor. Estas condiciones extremas pueden llevar a reducciones drásticas en los índices

¹⁶ La reconstrucción es parcial y no se pudo completar hasta 1925 debido a la falta de documentación.

productivos, como la tasa de ganancia de peso y la producción diaria de leche (Ariasa R. y otros, 2008).

Cuadro N° 4: Producción de crema según la temporada



Elaboración propia en base al libro diario n°1 (1909 - 1914) Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva”

Esta actividad se mantuvo hasta mediados de la década del 20 cuando comienza la disolución de la cooperativa a partir del 17 de diciembre de 1924, en esa fecha se llevó a cabo una Asamblea General Extraordinaria con la participación de 15 socios. Allí se presentó la propuesta de venta de la cremería segunda ubicada en Esperanza y se estableció que el precio mínimo para la venta sería de 2500 pesos y el máximo de 4000 pesos.¹⁷ La venta se concretó el 22 de febrero de 1925 en la Asamblea General de socios. Además, se decidió por mayoría de votos, proceder con la venta de las otras 4 cremerías, siempre y cuando se obtenga la suma total de 50000 pesos.¹⁸ La compra de las 5 cremerías la realizó la firma Salvador Macagno y compañía. El fin de la Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas “Unión La Nueva” se dio el 5 de noviembre de 1925, cuando se produjo la disolución de la sociedad. En ese momento, el capital de la sociedad era de 75825,75 pesos moneda nacional y el valor efectivo por cada acción correspondía a 702,09 pesos.¹⁹

Almacén de ramos generales y el molino harinero de la empresa Milesi Hermanos

Pedro y José Milesi en 1874, comenzaron con su empresa familiar Milesi Hermanos. La primera actividad fue establecer en la zona urbana de Humboldt un almacén de ramos generales, luego se dedicaron al acopio de cereales y de esta actividad devino la elaboración de harina. Para la empresa el ferrocarril fue un medio importante ya que permitió el ingreso de diferentes mercancías para abastecer al almacén y posibilitó la salida de la harina y la inserción en los mercados.

En lo que respecta al almacén de ramos generales, a través del análisis de los documentos internos, podemos observar la estrecha vinculación con el ferrocarril. El 02 de norte de 1893, Ambrosetti

¹⁷ Acta N°64 (17/12/1924). Libro de actas Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva.”

¹⁸ Acta N°65 (22/02/1925). Libro de actas Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva.”

¹⁹ Libro de actas. Sociedad de Cooperativas de Cremería Limitada “Unión la Nueva.” P.1

“Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada “Unión La Nueva”, la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)”

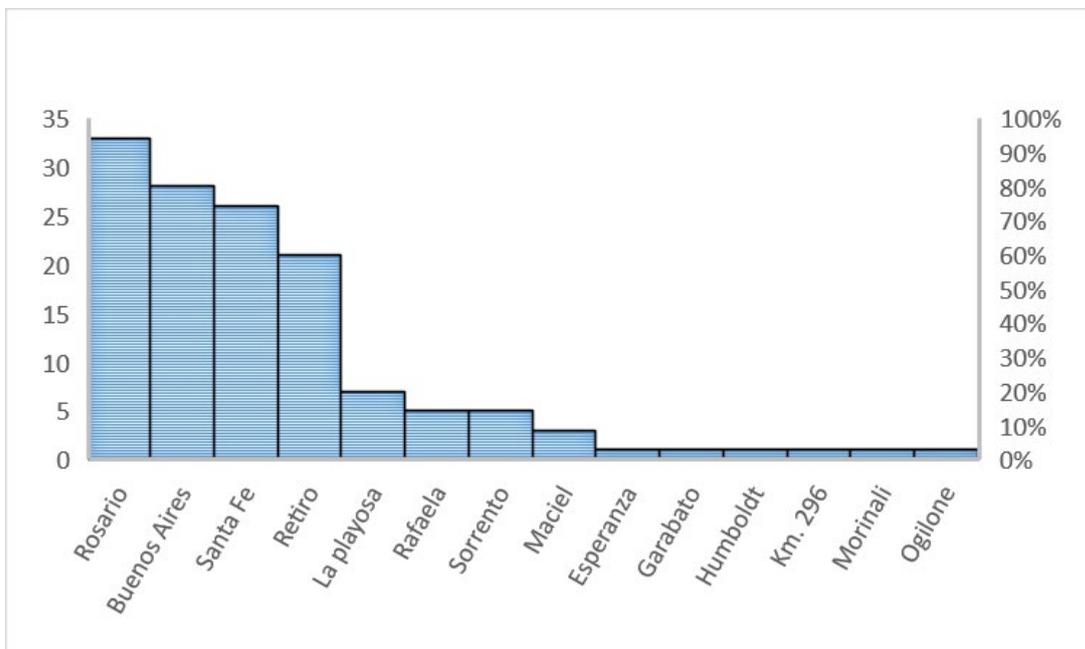
Hermanos, tienda y mercería de Buenos Aires envió a la empresa Milesi Hermanos por el ferrocarril tres cajones con peso de 598 kilos (no se detalla que productos había en los cajones) y un fardo de 74 kilos. Además, se puntualiza que se debe ratificar en la estación de ferrocarril antes de recibir los bultos, el peso que cada uno llevaba marcado y anotado en la factura, a fin de evitar reclamos por robo o falta de mercadería. También indica que se debe dar aviso de recibido y conformidad a la mayor brevedad.²⁰

Otro ejemplo es el 5 de abril de 1911, cuando Otto Wulff envió de la estación de Sorrento a la estación Humboldt 100 rollos de alambres de púa de 122/40 kilos. También hay registro que el 31 de enero de 1912, Amme, Giesecke & Konegen Sociedad en Comandita Buenos Aires, envió tres bultos de mercaderías remitidos a la consigna de contenido de máquina de esmeriladora. Luego el 2 de febrero del mismo año, envió 12 bultos compuestos por 3 poleas, 3 soportes, 2 cojinetes en 2 cajones, 2 ejes de con machón.²¹ La misma firma, el 8 de abril de 1922, envió de la estación de Río Primero a la estación Humboldt 500 bolsas de carbón algarrobo y 500 bolsas vacías.²²

También se analizó el libro de Carta de Porte correspondiente al período comprendido entre 1911 - 1915. Como muestra, se seleccionó el mes de agosto. En cuanto a productos los más significativos fueron almacén 7%; trigo, tienda y tabaco representan cada uno el 6%; harina 5%; semilla y aceite comparten 4%; maíz, azúcar, café, calzado, carbón y repuestos, cada uno representa 3%; en menor medida nos encontramos con los productos como vino, yerba, hilo, jabón, loza, cigarrillos y cilindro representan el 2% y los siguientes productos corresponden al 1% avena, bebidas, bolsas, cal, caños, caramelos, carburo, cielorraso, fideos, grasa, harina maíz, horquilla, leña, mandolin, molino, nafta, poleas, postes enteros, reloj, sillas, sobre, tablas, tijera, varas, vidrios y zinc.

En lo que respecta al origen de los productos que arribaban a la estación de trenes en Humboldt, se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5: Lugar de procedencia de los productos del almacén



Elaboración propia en base al libro de Carta de Porte (1911 - 1915). Fondo documental empresa Milesi Hermanos.

²⁰ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (19893). Correspondencia.

²¹ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (1911). Correspondencia.

²² Fondo documental empresa Milesi Hermanos (1922). Correspondencia.

Otros documentos analizados fueron los avisos de carga en depósito en la estación de trenes en Humboldt, se tomó como muestra el mes de agosto del período 1928 - 1930, se pudo observar que los productos que llegaban, lo hacían de las siguientes localidades: Santa Fe, Santa Fe puerto, Rosario, Rosario puerto, Buenos Aires, Retiro, Retiro Centro, Retiro Sur, San Carlos Centro, Las Varas, Rafaela, Esperanza, Casilda, Intiyaco, Córdoba, Sorrento y San Francisco. Es importante destacar que la mayor parte de los productos que llegaban provenían de Santa Fe, Rosario y Retiro Sud. En lo que respecta al horario de los trenes la mayor cantidad lo hacía durante la mañana.

Por otro lado, la clase de carga era muy diversa, siendo estas: con productos de almacén como fideos, azúcar, yerba mate, tabaco, caramelos y dulces, café, salsa, harina, quaker, aceite oliva y queso; maquinarias y motores, son ejemplo, sembradora, máquina agrícola y motor; en combustibles se menciona a nafta y kerosene; en elementos para la ferretería nos encontramos con tejidos, alambres, alfajías, bulones, postes, loza, caños y chapas; en insumos para el campo semillas y sulfuro; también se menciona colmenas, plantas y cocina.²³

Por tal motivo, se evidencia en los diferentes documentos que el almacén de ramos generales mantenía una estrecha vinculación con el ferrocarril, su principal medio de transporte. Este vínculo permitió el ingreso de variados productos proveniente de distintas regiones del país para satisfacer la demanda local y regional.

Por su parte, la producción de harina se da en un contexto en el cual la producción del trigo permitió a la provincia de Santa Fe durante el periodo de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, ser el centro triguero del país. A raíz de esta actividad se comenzaron a instalar molinos harineros en las colonias agrícolas, en sus inicios funcionaban a leña, hasta que la misma comenzó a escasear. Otros fueron ubicados cercanos a los ríos o arroyos y funcionaban en base a la fuerza hidráulica, finalmente sólo quedaron los molinos harineros que utilizaban máquinas a vapor. Cabe destacar que, hasta fines del siglo XIX, la industria harinera en la provincia fue la más importante del país (Fernández, 2021).

En julio de 1881, los hermanos Pedro y José Milesi, junto con Juan Bonansea y José Borla, todos residentes de Humboldt, se asociaron para conformar la Sociedad "Milesi Hermanos, Bonansea y Compañía" dedicada a la industria molinera. Otro hito importante en la historia de este grupo empresarial ocurrió a finales de 1898, cuando la sociedad "Milesi Hermanos, Bonansea y Compañía" se disolvió, quedando el molino harinero bajo la propiedad de José Milesi.

Para el año 1882, el informe de la colonia, a cargo del Inspector Víctor Bouchard, menciona que en Humboldt existía un molino a vapor de los hermanos Milesi, que producía 100 bolsas de harina al día y tenía una potencia de 25 caballos de fuerza, y el personal que trabajaba en el molino constaba de 10 hombres.

Tomando los aportes de Ramos y Rossa (2003) establecen que en el bienio 1883-1884, los compradores de harina eran un grupo reducido y la harina producida no se limitaba solo al consumo local, sino también a otras colonias de la región. Por ejemplo, Colonia Lehmann, donde se destacaba la presencia de Ferrero Hermanos o la Colonia Pilar, donde se encontraba Richaud. Estas transacciones comerciales se realizaban mediante carros y carretas, que eran conducidos por carreros hasta su destino final.

Posteriormente, con la llegada del ferrocarril la harina se pudo insertar en otros mercados tanto internos como externos. Cabe destacar, que el molino harinero se encontraba a dos kilómetros de la estación de trenes, las bolsas de harina eran transportadas en carretas hasta la estación para su despacho.

El 1º de enero de 1907 se llevó a cabo el contrato entre el director general J. Counau de la Compañía Francesa de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe y el señor Jose Milesi. En la cual la empresa alquiló un terreno 450 m² situado en la Estación Humboldt para la edificación de un galpón y una balanza, el mismo funcionó hasta 1942. Además, en dicho contrato el concesionario se obliga a transportar por las líneas de la compañía todas las mercaderías que se depositaran en el terreno concedido o sus estaciones, o de lo contrario a abonar el almacenaje de acuerdo con tarifas vigentes.²⁴

²³ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (1928 - 1930). Avisos de carga en depósito, Ferrocarril de Santa Fe.

²⁴ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (1907). Correspondencia.

“Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada “Unión La Nueva”, la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)”

El transporte ferroviario desempeñó un papel crucial en la integración de los mercados regionales en Argentina, permitiendo que productos como la harina pudieran llegar a lugares más distantes de manera eficiente. Los molinos santafesinos Milesi y Denner, ubicados en Humboldt y Esperanza respectivamente, aprovecharon la red ferroviaria para expandir su alcance y llegar a la plaza del norte del país, especialmente Tucumán. Además, según los informes oficiales, a fines de la década de 1880 ya se había consolidado una sólida oferta de harinas de alta calidad desde las colonias de Santa Fe hacia los mercados norteros a precios competitivos (Martirén y Moyano, 2017).

El recorrido que realizaba la producción era el siguiente: desde el molino harinero, se dirigía a la estación de trenes de Humboldt. Posteriormente, el producto viajaba a Rafaela a través del ramal Santa Fe a Las Colonias y, finalmente, se conectaba con el Ramal San Cristóbal – Tucumán.

A través de cartas se puede observar las relaciones comerciales que había entre Tucumán y Humboldt. En la carta escrita por el empresario José Benci a José Milesi se detalla que 500 bolsas de harina llegaron a la estación del ferrocarril y solicitaba el precio de harina de primera clase, en bolsa de 90 kg, puesta en los vagones. También menciona “al comunicarnos, solicitamos la confirmación de un buen lote”²⁵. En otra carta, expresa que “el precio es de \$11,60 por bolsa de harina y que a pesar del retraso, les confirmo, según el segundo telegrama urgente enviado ayer, que aceptamos las quinientas bolsas al precio indicado. Supongo que ya estarán cargando las 500 bolsas”.²⁶

Otra firma que comercializaba la harina producida en Humboldt en Tucumán era Frías y Gallo. En diferentes cartas se mencionan las operaciones de transacciones

... hemos vendido dicha harina al precio de \$10,20 por bolsa,²⁷

... retiramos C. de T. N° 87 por 112 bolsas de harina 0 que hemos realizado recién ayer a \$9.80 en la estación. Hemos procedido obtener más precios teniendo la harina sin descargar en la estación, pues las condiciones arribas han hecho declinar la plaza²⁸

... manden un vagón harina precio que indican.²⁹

Otra plaza a la que llegaba el producto era Buenos Aires, Teodoro Lange de San Nicolas en carta al empresario José Milesi:

Le sería muy agradecido si usted hubiera de mandarme una muestra de harina nueva. Estoy para establecerme el mes entrante aquí para hacer negocios de comisión consignación y depósito de harinas y me ofrezco de interesarme también para la harina de ustedes que se me dan harina para vender para cada suyo a mi siempre será negocio al contado. En la espera de su muestra y últimos precios.³⁰

También la firma Devoto, Balbiani y Compañía, casa de consignaciones y representantes en Nueva York, Londres, París, Burdeos, Marsella, Amberes y Génova realizaban acuerdos comerciales. El 9 de noviembre de 1896, se detalla la venta de 966 bolsas de harina a dos compradores a un precio de \$1.32 moneda nacional por cada 10 kilos.³¹ En otra correspondencia del 13 de noviembre de 1896, se advierte que la harina almacenada comenzaba a deteriorarse debido a las altas temperaturas, llevando a la decisión de ponerla a la venta.³²

También los acuerdos comerciales continúan durante el año 1899 y se detalla:

Tenemos el agrado de remitirle junto a la presente cuenta de venta de su remesa 20809/8, cuyo liquido producto (quedan pendientes las 350 bolsitas de harina) de

²⁵ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (1889). Correspondencia.

²⁶ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (20 de mayo de 1889). Correspondencia.

²⁷ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (19 de febrero de 1895). Correspondencia.

²⁸ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (14 de marzo de 1895). Correspondencia.

²⁹ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (26 de junio de 1899). Correspondencia.

³⁰ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (2 de abril de 1895). Correspondencia.

³¹ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (9 de noviembre de 1896). Correspondencia.

³² Fondo documental empresa Milesi Hermanos (13 de noviembre de 1896). Correspondencia.

Tomás Falkenmayer

\$2885.895 m/n. Tomamos nota de lo que nos manifiesta respecto del seguro de su remesa de 3656 bolsa de lino y 909 bolsa de harina por boleta "Siempre Sorrentina", cuyos conocimientos hemos recibido por intermedio de los Srs Carbone, Ibañez y Sarsotti y han sido registrados bajo Lote 21562³³. Hemos recibido del Señor Manuel D. Costa de Santa Fe su conocimiento por 527 bolsas de harina nos consignan por su cuenta y origen del vapor Neptuno, el cual dejamos registrado bajo N° de lote 23602.³⁴

Otros mercados que también se buscaba insertar la harina era la provincia de Corrientes, Ignacio Arteaga, escribió:

Me ofrece harina en condiciones ventajosas, pero como le indiqué a usted en mi penúltima carta que quería contratar una cantidad de harina y así lo hice contrate 5000 mil bolsas, 500 por mes a entregarme de marzo a diciembre pero en todo caso que me falte lo tendré presente siempre que usted me de en condiciones ventajosas.³⁵

Las cartas analizadas reflejan la actividad comercial de la harina producida en Humboldt y mercados como Tucumán, Buenos Aires y Corrientes. Estos intercambios muestran no solo la importancia de este producto, sino también la complejidad de las negociaciones, los ajustes a las condiciones del mercado y la importancia del ferrocarril.

El molino harinero estuvo operativo hasta principios de 1930, momento en el cual se vio forzado a cesar sus operaciones. Finalmente, en 1972, el edificio fue demolido. El cierre del molino se atribuye en gran medida al impacto de la crisis financiera internacional de 1929 y la aparición de molinos más modernos y poderosos, los cuales se ubicaban en los puertos de Gran Buenos Aires y Rosario.

Reflexiones finales

La llegada del ferrocarril a Humboldt a finales del siglo XIX fue un hito crucial ya que transformó la economía y la vida de la comunidad.

En los inicios de la colonia, la actividad predominante fue la agricultura casi de subsistencia, seguida luego en menor medida por la ganadería. Los habitantes de la zona debían abastecerse en Esperanza. Con la consolidación del pueblo en 1875, comienza a configurarse un mercado local. Más tarde, la llegada del ferrocarril permitió el incremento de la población y favoreció en la diversificación de la economía local y en la consolidación del mercado. La cooperativa de cremería limitada "Unión La Nueva" y el molino harinero de la empresa Milesi Hermanos pudieron despachar sus productos e insertarlos en mercados más lejanos. En cuanto al almacén de ramos generales, también de la empresa Milesi Hermanos, pudo abastecerse de diversas mercancías provenientes de diferentes lugares del país.

Por tal motivo, se puede confirmar y establecer que Humboldt experimentó un crecimiento y diversificación económica y social notable debido a la llegada del ferrocarril, que facilitó la conexión con otros mercados y la expansión de sus actividades económicas. La comunidad pasó de depender principalmente de la agricultura de subsistencia a convertirse en un participante activo en el mercado regional y nacional, contribuyendo al desarrollo de la región y del país en general dentro del Modelo Agroexportador.

Bibliografía

Álvarez, C. (2024). El movimiento obrero de Rosario entre 1908 y 1913. Del auge a la reorganización. Ponencia presentada en el X Congreso Regional de Historia e Historiografía Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, Argentina.

³³ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (26 de junio de 1899). Correspondencia.

³⁴ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (30 de junio de 1899). Correspondencia.

³⁵ Fondo documental empresa Milesi Hermanos (18 de junio de 1899). Correspondencia.

“Producción local e integración ferroviaria: la relación entre la Sociedad Cooperativa Limitada “Unión La Nueva”, la empresa Milesi Hermanos y el Ferrocarril Santa Fe (Colonia Humboldt, 1885 - 1930)”

- Arias R. y otros (2008). Factores climáticos que afectan el desempeño productivo del ganado bovino de carne y leche. Escuela de Agronomía, Facultad de Recursos Naturales, Universidad Católica de Temuco, Chile. Recuperado de <https://www.scielo.cl/pdf/amv/v40n1/art02.pdf>
- Bonaudo, M. (2006). *La organización productiva y política del territorio provincial (1853 - 1912)*. Nueva Historia de Santa Fe, tomo VI. Rosario: Prohistoria.
- Bourdieu, P. (1984). *Cuestiones de sociología*. Madrid: Ediciones Istmo.
- Casco, E. (2006). El ferrocarril en Santa Fe y su relación con el puerto. IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga: Recuperado de <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI10.pdf>
- Gallo, E. (1984). *La pampa gringa. La colonización agrícola en Santa Fe (1870 - 1895)*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.
- Hora, R. (2010). *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Siglo XXI editorial.
- Kofman, M; Lanciotti, N; Perez Barreda N. (2010). La industrialización en la provincia de Santa Fe: condiciones iniciales, factores de crecimiento y cambios estructurales 1887-1946. Decimoquintas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. Universidad Nacional de Rosario. Recuperado de <https://rephip.unr.edu.ar/items/03d5b378-421d-4d20-bca6-fcc7e77b57ba>
- Kröhlring, R. (2013). *Humboldt, una mirada atrás: sus primeros cincuenta años*. Humboldt: Acosta Hermanos.
- Martirén, J. (2014). Expansión y modernización agraria La economía santafesina durante la segunda mitad del Siglo XIX. *Avances del Cesor*, 11, 135-154. Recuperado de <https://ojs.rosario-conicet.gov.ar/index.php/AvancesCesor/article/view/v11n11a07/420>
- Martirén, J. y Moyano, M. (2019). La formación de mercados de alimentos en Argentina: un análisis sobre la comercialización de las harinas de trigo entre Santa Fe y las plazas norteñas (1880-1895). *América Latina En La Historia Económica*, 26(1), e935. DOI: <https://doi.org/10.18232/20073496.935> Recuperado de: <https://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/e935>
- Mateo, G. y Olivera, G. (2008). La vía cooperativa de agregación de intereses en el contexto de consolidación del empresariado lácteo. El caso de Sancor en su etapa formativa (1938- 1958). Recuperado de: <http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar/programa/descargables/olivera.pdf>
- Muller, M. y otros (2020). *Arquitectura, sociedad y territorio: el ferrocarril Santa Fe a Las Colonias*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- Ramos, V. y Rossa, M. S. (2003). Orígenes de la Industria Molinera en la Colonia Humboldt. 1883-1892). Instituto Superior del Profesorado N° 2 Joaquín V. González. Profesorado de Historia. Materia: Seminario Regional. Rafaela.
- Rausch, G. (2011). Puerto Colastiné y ferrocarril Santa Fe: La construcción de una territorialidad de explotación. *Cuaderno urbano*. 11, 007-025. Recuperado de <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/565/497>
- Regalsky, A. (1995). Las compañías francesas de ferrocarriles y su repercusión en el desarrollo regional de Santa Fe y Buenos Aires, 1880-1930. En C. Marichal (Coord.). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México.
- Sautu, R. (2005). *Todo es teoría. Objetivos y métodos de investigación*. Buenos Aires: Lumiere.
- Sewell, W. (2006). Una teoría de estructura: dualidad, agencia y transformación. *Arxius de Ciències Socials*, 14.
- Sewell, W. (2006). Por una reformulación de lo social. *Ayer* 62 (2): 51-72. Recuperado de: https://www.revistaayer.com/sites/default/files/articulos/62-2-ayer62_MasAllaHistoriaSocial_Cabrera.pdf
- Zenklusen, R. (1986). El papel del ferrocarril Santa Fe en las Colonias del centro santafesino (1900 - 1914). Instituto Superior del Profesorado N° 2 Joaquín V. González. Profesorado de Historia. Materia: Seminario Regional. Rafaela.

Fuentes

- Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Departamento Topográfico. (1875, 7 de julio). Informe del Inspector de Colonias al Ministro General de Gobierno sobre la ubicación y superficie de la Colonia Humboldt. Tomo 44.
- Fernández, A. (1896), *Prontuario informativo de la provincia de Santa Fe*, Rosario: La Minerva.
- Fondo Empresa Milesi Hermanos. Museo Histórico de la Colonia Humboldt. Museo Histórico de la Colonia.
- Guía Oficial de la Provincia de Santa Fe (1931). Talleres gráficos Cattáneo Hermanos.
- Nickisch, M. (1870). Informe del Juez de Paz. Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Ministerio de Gobierno. Tomo 35, Leg. 12, Notas de los Jueces de Paz.
- Sociedad Cooperativa de Cremerías Limitadas "Unión La Nueva." Libro diario (1909 - 1914), libro Inventario (1909 - 1925) y libro de actas (1909 - 1925). Museo Histórico de la Colonia Humboldt. Museo Histórico de la Colonia.

Recibido: 12/10/2024
Evaluado: 05/11/2024
Versión Final: 15/12/2024