

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

Justo José de Urquiza, empresario en medios de transportes y comunicación.

Ana María Barreto Constantin.

Cita:

Ana María Barreto Constantin (2005). *Justo José de Urquiza, empresario en medios de transportes y comunicación. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/820>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

X° JORNADAS INTERESCUELAS/ DEPARTAMENTOS

Rosario 20 al 23 de septiembre de 2005.

Mesa temática:

N° 87 “*Transportes y servicios. El papel de los capitales privados y el Estado (Argentina y América Latina, siglos XIX y XX)*”

Autora: Profesora Ana María Barreto Constantín.

Pertenencia institucional:

-Archivo Histórico Palacio San José. Museo y Monumento Nacional Justo José de Urquiza.

-Universidad de Concepción del Uruguay. Facultad de Ciencias de la Comunicación y Educación.

Dirección: Perú 496. 1ro B.

Concepción del Uruguay. Entre Ríos.

Te: 033442. 429855

-Email: barretoanamarial@ciudad.com.ar

Justo José de Urquiza

Empresario En Medios De Transportes y Comunicación.

Introducción

Con el triunfo de Caseros en 1852 se inició en el país una etapa de transición que apuntó esencialmente a lograr la institucionalización y modernización de la nación argentina.

La dirigencia litoraleña conducida por el General Justo José de Urquiza consiguió, bajo el amparo de la Constitución de 1853, que trece provincias intentaran

concretar un proyecto nacional de desarrollo capitalista orientada por el Estado. Uno de los pilares para lograrlo fue el afianzamiento del mercado interno. Para concretarlo, se tomaron numerosas medidas referidas al mejoramiento del transporte y las comunicaciones, ya que la integración efectiva solamente podía concretarse a través del contacto eficiente y regular entre regiones tan diversas y distantes. Sabedores los conductores del nuevo proceso político de la significación que los sectores de la comunicación ejercían en el proceso de consolidación interna y de integración al contexto internacional.

El General Justo José de Urquiza impulsó como Presidente de la Confederación Argentina, numerosas medidas y proyectos tendientes a superar el aislamiento y a fortalecer la relación entre las distintas regiones del país, adecuando las estructuras de comunicación a los nuevos tiempos y condiciones. Muchos de las iniciativas no fueron más allá que de la realización estudios preliminares, porque todo estaba por hacerse, la tarea titánica y los recursos escasos. Se emprendieron entre otros proyectos, la investigación sobre factibilidad de la navegación de ríos Pilcomayo y Bermejo, las posibilidades del trazado de líneas férreas entre Rosario y Córdoba y a partir de este último punto a la región noroeste para después continuar la vinculación Chile, un ambicioso sueño americanista. Se contrató para la realización de los trabajos a personal de origen extranjero, en general con experiencia en los temas ante la carencia de especialistas en el medio, por lo novedoso de las cuestiones.

Los resultados son magros en materia de comunicación, pero demostrativos de la voluntad de una política tendiente a expandir los sectores vinculados a ella, como necesidad de integración a un mundo que marchaba hacia la más férrea globalización. Para consolidar la posición de país agro exportador en el concierto internacional, el comercio y el transporte, especialmente marítimo y fluvial, se constituían en pilares decisivos. Paralelamente, para poder cumplimentar las entonces vigentes premisas de Orden y Progreso con las que ideólogos del siglo XIX signaban como condiciones de desarrollo, a la comunicación externa debía sumársele la vinculación interna, y hacia ambos aspectos emprendieron la acción.

El General Urquiza ratificó plenamente su convencimiento de la trascendencia del desarrollo de los medios de comunicación como medio de crecimiento e integración regional y nacional, y como tarea ineludible del Estado Nacional, pero también como fuente de inversión de capitales privados, tanto nacionales como extranjeros. Y su convicción no solamente se registró en el plano ideológico, lo hizo extensivo al plano fáctico con su propio peculio, como empresario particular invirtió cuantiosas sumas en compañías de navegación, ferrocarriles y mensajerías. Con resultados diversos, algunas empresas fueron signadas por el éxito económico y otras por el fracaso, pero todas demuestran su adaptación a una modernidad que apenas comenzaba a insinuarse en el país.

Urquiza Empresario

Estancias, Saladeros y Empresas Navieras

El análisis del cuantioso patrimonio personal del General Urquiza nos ofrece datos de las más variadas actividades económicas por él emprendidas. Muchas empresas fueron novedosas en su tiempo y en un país que comenzaba a ofrecer las bases formales necesarias para garantizar la seguridad jurídica, amenazada permanentemente por los enfrentamientos armados. El éxito obtenido en el aspecto empresarial se debió en gran medida a dos características básicas con las que contó: intuición y capacidad organizativa. La primera le permitió reconocer a los hombres más capaces para conseguir sus propósitos, La segunda, conformar estructuras en las que se combinan criterios centralizadores y de descentralización, según las circunstancias, pero que en definitiva se resumían en el *Escritorio de SE* –como se lo denominaba entonces- el que

funcionaban en su residencia particular, el Palacio San José. La dirección administrativa practicada por hombres que dieron acabadas muestras de capacidad y comprensión de los objetivos delineados por el propietario; la supervisión minuciosa de los vastos intereses realizada por el General Urquiza, además de su espíritu arriesgado y visionario, le posibilitaron la conformación de una cuantiosa fortuna.

Inició sus actividades económicas en 1819, a poco de dar por concluidos sus estudios en Buenos Aires. Se dedicó entonces en la localidad entrerriana de Concepción del Uruguay a la explotación de un almacén de ramos generales, acopio de mercancías y pulpería, aunque no por demasiado tiempo, ya que se desprendió pronto de la actividad para dedicarse a la adquisición de campos y a la explotación ganadera.

La ganadería constituía un negocio muy redituable en la región. La gran cantidad de ganado vacuno se vio favorecida por las características climáticas y la fertilidad del suelo. Se sumó para facilitar el incremento de ganado, las pocas exigencias de mejoramiento de la especie, ya que el cuero constituyó el principal elemento de aprovechamiento para la industria saladeril, exclusiva destinataria de la materia prima obtenida. Requería asimismo un reducido plantel de personal para manejar un considerable número de animales, importante entonces por la existencia de reducida mano de obra, a la par que incidía positivamente en los costos de la explotación, ofreciendo así la actividad pecuaria mayores incentivos para dedicarse a la misma.

Constituyó la ganadería la fuente generadora de las principales fortunas litoraleña. La estancia fue sinónimo de poder económico y a ella se destinaban las principales inversiones.

El General Urquiza no desconocía la actividad del campo, por el contrario, había nacido en contacto con el medio rural y estanciero. Don Josef de Urquiza, su padre se radicó en Entre Ríos, en las proximidades de la localidad de Gualaguaychú, donde administró la estancia denominada *La Centella*, lugar en el que permaneció poco tiempo, ya que poco después se afincó en la estancia de Don Pedro Duval, en las proximidades de Concepción del Uruguay, lugar donde conformó un próspero centro de producción pecuaria con un número considerable de peones y sus respectivas familias. Allí nacieron varios de sus hijos, entre ellos Justo José, el que al igual que sus hermanos recibió la formación en la misma estancia, en el contacto con la naturaleza y el apego al terruño.

En su juventud se dedicó a la adquisición de estancias en las provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Corrientes, también en la República Oriental del Uruguay. Según Antonio Castro “...en total 369 $\frac{1}{4}$ leguas de campo, que forman 923.125 hectáreas cuadradas.

A todo esto debemos agregar la enorme cantidad de pequeñas fracciones de chacras, quintas cercanas a los pueblos y las cuantiosas propiedades urbanas que

poseía en todas las ciudades de Entre Ríos, y Santa Fe, Córdoba, Corrientes y Buenos Aires.”¹

Entre los establecimientos más importantes que poseyó el General Urquiza, tanto por la extensión territorial como por la actividad desarrollada, se destacó *El Potrero, San José, las Estancias de Concordia, Conchera e Ibicuy*.

La magnitud de la actividad pecuaria, le permitió incorporar la producción saladeril, conformando entre otros, uno de los establecimientos modelos en el país por más de veinte años, *Santa Cándida*, aunque también explotó el saladero *Concordia*, ubicado en las inmediaciones de la ciudad del mismo nombre. También contó en 1854 en Gualeguaychú con el denominado *Constancia*. Otro establecimiento de gran importancia lo constituyó el saladero *11 de septiembre* en Rosario, adquirido en 1859 en sociedad con Francisco Taurel, Miguel Ruedas y Mardoqueo Navarro.

Se efectuaba en los saladeros, y en particular en *Santa Cándida* - ubicado a orillas del Arroyo de la China en las proximidades de la localidad de Concepción del Uruguay- un aprovechamiento integral del animal, obteniéndose los más variados productos: cueros, carnes saladas, conservas, cebo, grasa, ceniza de huesos, jabones, velas, etc.

Los productos finales, eran exportados a Europa u otros países americanos en compañías de navegación, algunas de las cuales también lo contaban al General Urquiza como accionistas. De manera que gran parte de la cadena de producción, industrialización y distribución quedaba cubierta. Los barcos retornaban con los insumos importados para mantener el sistema. Cientos de obreros, peones y empleados, contribuían a conformar un núcleo heterogéneo diseminado en distintas zonas del país, especialmente en Entre Ríos, contribuyendo a su vez al desarrollo económico provincial.

El saladero inició sus actividades en 1847. La actividad principal –salazón y lavado de carne y cuero- registró más de cincuenta mil cabezas en una faena –cifra que lo ubica entre los primeros en el país. Contaba además con una curtiembre, en la que se procesaban cerca de cinco mil cueros de distintas especies por año. El ganado vacuno aportaba la mayor cantidad de materia prima pero también se faenaron yegüerizos, porcinos y lanares. Más de 300 operarios ocupados en el establecimiento dan la pauta de la importancia económica alcanzada por el mismo.

Hacia 1859 fueron numerosas las construcciones –incluidos casas, ranchos y galpones- que conformaban el establecimiento, no obstante, la necesidad de remodelación e incorporación de mejoras determinó que su propietario solicitara el asesoramiento para lograr un mayor aprovechamiento de las instalaciones. Las

¹ Castro Antonio. Nueva Historia de Urquiza. p.42.

modificaciones no tardaron en manifestarse. El 17 de mayo de 1860 se firmó un acuerdo con el ingeniero brasileño Romao Antonio de Albergaría, el cual se comprometió a

*“Construir un ferrocarril en el saladero Santa Cándida de propiedad de S. E.. Es de mi incumbencia –agregaba el profesional- la dirección y administración del trabajo, comprendiendo en ello cuanto es del resorte del ingeniero y procuración de elementos, obra modelos y elección inteligente de materiales....De parte de SE se proporcionarán todos los materiales y medios de ejecución tan pronto como es menester bajo especificaciones hecha por mi y siendo de su cuenta todos los gastos de la construcción.”*²

Sin embargo, el convenio no se llevó a la práctica, lo que no impidió la realización de la obra, aunque resultante de un nuevo contrato con otros empresarios. El 22 de septiembre de 1860 se formalizó un contrato entre los empresarios Baltazar Fossati y Juan Cruz Ocampo, y el General Urquiza, por el que los primeros se comprometieron a

*“Construir en el saladero Santa Cándida un muelle y puente de madera así como un ferrocarril que sirva para la carga de los buques todo por cantidad de veintidós mil pesos plata de diez y veinte en onza según el plano y presupuesto que se adjuntan a este contrato.”*³

La obra, a pesar de sufrir variados inconvenientes se llevó a la práctica, permitiendo así economía de esfuerzo y agilidad en la carga y descarga de las embarcaciones.

El saladero, ubicado a la vera del curso fluvial, contaba así con un muelle, hasta donde llegaba el ferrocarril para trasportar la materia prima desde las instalaciones y hasta las embarcaciones. Velas y vapores en las más variadas formas –goletas, pailebotes, bergantines, zumacas, patachos, etc.- conectaban al centro de producción con los principales puertos internacionales de consumo. Los ríos Paraná y Uruguay constituyeron los ejes de la salida de la producción e ingresos de importación a la región.

Pero no solamente el transporte de productos de los saladeros constituyó el objeto de las inversiones del General Urquiza. Las personas y las mercancías en general necesitaban medios para concretar el traslado y los cursos fluviales constituían el medio más económico, razón por la que efectuó inversiones en el rubro bajo diferentes formas.

Conformó varias sociedades en las que adquirió la embarcación, manteniendo su propiedad y entregando la explotación comercial a un socio, repartiéndose por mitades

² Hacienda. Legajo Otras industrias. Archivo Histórico Palacio San José.

³ Libro de contratos. Archivo Histórico Palacio San José.

las utilidades “*deducidos los gastos de sostenimientos y conservación*”⁴. Así, por ejemplo en 1860 firmó contrato con Juan Benetti entregándole el vapor *Once de Noviembre*

“...completamente refaccionado y listo para entrar en carrera. El Sr. Benetti –aclarar el contrato- mandándolo personalmente, hará el servicio comercial en los ríos según conviniera, y empleándose desde luego en la carrera del Uruguay, entre el puerto de este nombre -del Uruguay- y el de Buenos Aires.”⁵

Otras embarcaciones sometidas al régimen enunciado fueron *San José, Nueva Dolores, Teresa, Bella Anita, Linda Clodomiro y Carmen*.

La empresa naviera más importante fue *La Salteña*, nombre derivado de su origen constitutivo, la ciudad de Salto en la República Oriental del Uruguay. Uno de los principales socios fue Mariano Cabal, de gran actuación en la provincia de Santa Fe, y amigo del General Urquiza. La firma poseyó numerosas embarcaciones, entre ellas el vapores *Montevideo, Salto, Pampero y Menay*, los que conectaban puertos de varios países americanos. También contó con acciones en la Compañía de navegación a vapor *Italo- Platense* con domicilio legal en Buenos Aires. Acciones en los vapores *Eva, Entre Ríos, Alto Uruguay, San José, Colón, Joven Bianquita, y Feliz Colón*.

Las empresas y proyectos en los que participó el General Urquiza, dan cuenta de la magnitud de los intereses involucrados. En 1866 el Comendador J. C. Pereira Pinto, Cónsul General de Brasil en la República Argentina, le remitió una propuesta para constituir la *Uruguayanna*, una compañía naviera destinada a unir puertos uruguayos, argentinos y brasileños.

Ferrocarriles y Mensajerías

Las inversiones efectuadas no se limitaron a los medios de comunicación tradicionales a mediados del siglo XIX, con una probada necesidad y forma de obtener ganancias y que el manejo de sus propios intereses comerciales e industriales se lo probaban. Arriesgó capital en emprendimientos novedosos para el país, pero no para el mundo moderno, las redes ferroviarias.

“*El hará –decía Juan Bautista Alberdi al referirse al Ferrocarril- la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla una e indivisible; sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos.*”

⁴ Libro de Contratos. Archivo Histórico Palacio San José.

⁵ Ibidem

*Sin el ferrocarril no tendréis unidad política en países donde la distancia hace imposible la acción del poder central...*⁶

Tornar realidad las ideas de Alberdi implicaba superar un obstáculo casi insalvable, el problema económico. Contar con los medios técnicos y financieros indispensables se constituyó en la principal tarea en un país en el que estaba todo por hacerse. Para ello Alberdi propuso:

“Negociad empréstitos en el extranjero, empeñad nuestras rentas y bienes nacionales para empresas que los harán prosperar y multiplicarse. Sería pueril esperar a que las rentas ordinarias alcancen para gastos semejantes...

*Proteged al mismo tiempo a empresas particulares para la construcción de ferrocarriles. Colmadla de ventajas, de privilegios, de todo favor imaginable...”*⁷

La separación entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina como consecuencia del Acuerdo de San Nicolás, no impidió que la *era del ferrocarril* se cumpliera inexorablemente, aunque con resultados dispares en ambos Estados. En Buenos Aires la Legislatura autorizó por ley del 9 de enero de 1854 al Poder Ejecutivo a otorgar la concesión de la construcción del primer ferrocarril. La inauguración oficial se llevó a cabo el 30 de agosto de 1857, desde Buenos Aires a Floresta con un recorrido de diez kilómetros.

Contemporáneamente el gobierno del General Urquiza inició los estudios de factibilidad para la instalación de las primeras vías férreas. En 1854 aceptó la propuesta de reconocimiento y planificación presentada por Allan Campbell, como la misma no prosperó, al año siguiente se autorizó al banquero José Buschenthal para contratar en Europa una empresa constructora del ferrocarril. Idénticos resultados negativos se obtuvieron entonces. Se incorporó con posterioridad un empresario norteamericano: Guillermo Wheelwright, aún así, la principal dificultad fue conseguir el capital necesario para hacer frente a la inversión. Finalmente, se consiguió conformar en Londres la empresa *Ferrocarril Central Argentino*, dispuesta a iniciar la construcción de la línea férrea que uniera las ciudades de Rosario y Córdoba. Para entonces –1863 en que se celebró el contrato respectivo- los destinos del país habían cambiado fundamentalmente, la tan ansiada unidad nacional fue realidad bajo la férrea dirección ejercida desde Buenos Aires por el General Bartolomé Mitre en su carácter de Presidente de la Nación.

Ya en 1860 la Municipalidad de Rosario inició la suscripción de acciones para la construcción de la línea férrea:

⁶ Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles. P.22

⁷ Ibidem

“...lo que más preocupa a esta población -decía José F. De Paz desde Rosario en carta del 22 de noviembre de 1860 al General Urquiza -, es la esperanza de que se establezca el ferrocarril de aquí a Córdoba y al efecto ya ha tenido lugar una reunión promovida por la Municipalidad y se ha encontrado la mejor disposición en los propietarios, comerciantes y hacendados para suscribirse... trabajo en este sentido - incesantemente no solo aquí sino también por medio de mis amigos del interior, principalmente en Córdoba y cuento con que muy pronto podremos reunir un número de suscripciones considerables. Me voy a tomarla libertad de pedir a VE un obsequio que no dudo accederá a él siendo yo miembro Municipal y uno de los que personalmente hemos de hacer la recolección de firmas para el ferrocarril, quisiera merecer que VE el honor de autorizarme a suscribirlo por la suma que estime conveniente y que el primer nombre que figure en la lista de los firmantes del Rosario sea el muy respetable de VE.”⁸

La respuesta no se hizo esperar, ya que en menos de un mes más tarde el mismo Paz le escribió al General Urquiza en los siguientes términos:

“ ...Con íntima satisfacción recibo la distinguida autorización de VE para suscribirlo a la Empresa del Ferrocarril de esta ciudad a la de Córdoba, y haciendo uso de ella voy a prevenir hoy mismo a esta Municipalidad que encabeza la lista de suscriptores con el glorioso nombre de VE por las acciones equivalentes a la suma de cien mil pesos.”⁹

La carta fue dada a conocer públicamente en la ciudad santafecina a través del periódico *Confederación*:

“...Considerando -decía el informante- que es de grande importancia que el país conozca el vivo interés manifestado por SE el Capitán General a favor de la grandiosa empresa proyecta del ferrocarril entre Córdoba y esta ciudad.”¹⁰

Rosario se convirtió después de la separación de Buenos Aires en el puerto más importante de la Confederación y en él cifraba su esperanza de prosperidad comercial. Córdoba era el corazón del país, la población de mayor comunicación con los restantes centros de producción desde la época colonial. Unir ambos centros

⁸ Hacienda. Archivo Histórico Palacio San José

⁹ Hacienda. Archivo Histórico Palacio San José.

¹⁰ Ibidem.

poblacionales se constituyó por ello en una prioridad para el gobierno del General Urquiza, ya que revitalizar la economía sin la participación de Buenos Aires constituyó un factor decisivo para el futuro de la Confederación. Las dificultades económicas, las luchas internas y más tarde la guerra del Paraguay dilataron la concreción del proyecto, aunque no impidieron su avance, lento pero eficaz. Finalmente, por decreto se fijó el 13 de abril de 1870 para la inauguración :

“ Este Ferrocarril - dirá el Presidente Sarmiento- fue proyectado por el gobierno de Urquiza, fue ejecutado por la administración del General Mitre y ha tocado a la presente presidir a su terminación y a la fiesta que hoy lo inaugura. Que este vínculo de fierro sea el vínculo histórico que ligue a las tres administraciones mostrándolas ante la posteridad consagradas a promover el bienestar de los pueblos argentinos. ”¹¹

El General Urquiza no participó en la concreción obra que contribuyó a gestar. En febrero de 1870, Thomas Armstrong, Director de la empresa Ferrocarril Central en Buenos Aires le escribía al administrador del Caudillo Entrerriano lo siguiente:

“...Tengo el gusto de acusar recibo de su apreciable del 25 del pasado incluyéndome poder para vender las mil acciones en la compañía de Ferrocarril Central Argentino, cuyas acciones las remito a Londres por el paquete inglés que sale el 14 del presente con el objeto de venderlas a la par o en más si es posible...”¹²

La liquidación se practicó pocos meses más tarde, pero no ya al General Urquiza, sino a la Testamentaría, la tragedia del 11 de abril había terminado con la vida del ilustre Entrerriano.

Por su parte, la provincia de Entre Ríos se integró prontamente a la era ferroviaria a través de un emprendimiento privado presidido por Jacinto González Calderón. La empresa construyó el Ferrocarril *Primer Entrerriano*, uniendo con un ramal de 10 Km. de extensión la localidad de Gualaguay y Puerto Ruiz. Inaugurado en 1866, inspiró al célebre poeta Olegario V. Andrade en los siguientes versos:

Miradlo ! va tragando las distancias.

Parece apenas que la tierra toca

Y devorado por febriles ansias

Nubes vomita de su ardiente boca.

¹¹ Ibidem

¹² Ibidem

*Miradlo! Es el guerrero del presente
El genio armado de la nueva idea;
La luz del porvenir brilla en su frente
Y su penacho de vapor ondea...*

*Es de progreso la primera aurora
Que irradia en esta tierra bendecida,
En esta tierra, siempre vencedora,
En esta tierra, hidrónica de vida.*

*Aquí donde la gloria su tributo
Rinde al pueblo de intrépidos guerreros;
Donde la libertad, hermoso fruto,
Aseguró la espada de Caseros.¹³*

Este primer emprendimiento entrerriano contó con la participación del General Urquiza como uno de sus principales accionistas. Adquirió 300 acciones, equivalente a una suma de 15.000 pesos fuertes, contribuyendo con esta empresa decididamente al progreso de la región al permitir una mayor agilidad en la salida de la producción desde el interior hacia las vías navegables.

Sin desconsiderar la importancia de la incorporación de nuevas formas de comunicación como lo fueron los ferrocarriles, el General Urquiza participó también activamente en el mejoramiento de las formas ya existentes, los sistemas de chasquis, postas y mensajerías.

Los servicios de Mensajerías comenzaron a organizarse, transportando pasajeros y encomiendas con mayor agilidad, comodidad, seguridad y sobretodo regularidad, a partir de mediados del siglo XIX. Una de las primeras empresas que vincularon distintos puntos del interior del país dentro de la Confederación Argentina fue la sociedad que giró bajo la razón social *Timoteo Gordillo y Compañía*, cubriendo servicio entre Rosario y Córdoba. Los socios capitalistas fueron el General Urquiza –aportó 93.905 pesos fuertes- y el General Benjamín Virasoro -aportó 33.353 pesos fuertes-, mientras que Timoteo Gordillo lo hizo con su trabajo, ocupando la gerencia administrativa. De esta empresa dependían a su vez otras menores como la *Primera*

¹³ Archivo Histórico Palacio San José.

Cordobesa y Diligencias argentinas. La sociedad –que poseyó además entre sus bienes una barraca, terrenos, el molino *El Saladillo*, instalaciones varias, y animales - se disolvió en 1862. La liquidación practicada nos da la pauta de la importancia de la misma, así, que se repartieron entre los socios 13 *carros americanos*, 1 *galera*, 1 *volante*, 1 *carro*, por mencionar los elementos que hacían específicamente a la actividad al cierre de la empresa. El reparto entre los tres socios –entre lo que se incluyó una indemnización a Timoteo Gordillo por rescisión del contrato- involucró una suma de 250.000 pesos. Este último consiguió que por su participación

“*en pago le fuese adjudicado el camino postal* –valuado en 16.000 pesos- *esto es, lo mejor y mas bien parado de los intereses sociales.*” (Según el Escrito presentado ante el Juez de Comercio de Rosario por Fernando Arias en representación del Gral. Urquiza en abril de 1863, en virtud de los litigios suscitados como consecuencia de la finalización de la empresa.)¹⁴

En lo que hace específicamente a la provincia de Entre Ríos, el General Urquiza integró como accionista la empresa *Mensajerías Entrerrianas* en 1859, para entonces dirigida por Henrique Fontana. La misma unió distintos puntos de la provincia y se constituyó en uno de los principales medios de transporte, a pesar de las innumerables dificultades que la vinculación terrestre impuso en la zona como consecuencia de los numerosos ríos y arroyos que la atraviesan, así como su vegetación poblada de montes bajos y colinas ondulantes; obstáculos superando muy lentamente con la construcción de caminos y puentes.

La comunicación entrerriana se mantuvo también a través de los servicios de postas, varias de cuyas paradas, especialmente en la zona de Ceibas e Ibicuy- se localizaban en establecimientos ganaderos de propiedad del General Urquiza, corriendo a su costo el mantenimiento de las postas.

¹⁴ Hacienda. Legajos otras Industrias. Archivo Histórico Palacio San José.

Conclusiones

Las sociedades imponen condiciones a los individuos que la integran, factores situacionales que actúan como límites del hacer, pero también posibilitares de cambios. Son precisamente las contingencias las que prueban a los hombres, demostrando cuales son los mas capaces, los que logrando adelantarse marcan rumbos, generadores de transformaciones.

El General Urquiza supo amoldarse a los nuevos procesos del contexto histórico que le tocó vivir, propios de la modernidad que se consolidaba en el mundo. Tiempos de formación y consolidación de los Estados Nacionales. Uno de los objetivos de su obrar fue dar forma al Estado Nacional Argentino. El triunfo de Caseros viabilizó el inicio del camino hacia la organización nacional y la Constitución de 1853, su imperecedera contribución, constituyó el instrumento jurídico del cambio, el marco contenedor para posibilitar el desarrollo y el progreso.

Una vez consagrado en la letra fue necesario plasmar en hechos los contenidos constitucionales, sentar las bases para la continuidad de la vida institucional de la nación. La acción del General Urquiza fue llevada a cabo en la esfera pública y la privada. En ambos aspectos demostró su intencionalidad de apostar por las transformaciones y uno de los aspectos decisivos fue el sector vinculado a las comunicaciones y los transportes, como ejes imprescindibles para lograr la unidad nacional. El contacto, la vinculación regular, el afianzamiento de las relaciones nacionales e internacionales constituyó una de las prioridades en la etapa que se inició con la Organización Nacional. Los avances fueron escasos, el tiempo insuficiente y la tarea gigantesca. Construir una política nacional unificada requirió un largo trayecto más, sin embargo se dio comienzo a la acción, el tiempo y el esfuerzo que adquirió una velocidad inusitada a partir de fines del siglo XIX posibilitaron con posterioridad la consolidación del Estado Nacional Argentino.

La presencia del Estado resultaba imprescindible en la ordenación de las sociedades modernas. Era necesario que consolidara su hegemonía y la concentración del poder político, como soberano indiscutible asegurando la supervivencia histórica de la nación argentina. Pero la inserción y el desarrollo económico, con el auge del intercambio comercial, exigían una red apropiada de comunicación. Los escasos capitales públicos impedían la concreción de este objetivo prioritario. Fue necesaria la incorporación de capitales privados nacionales y extranjeros para hacer frente a las inversiones requeridas.

El General Urquiza contribuyó con su aporte privado a diversos emprendimientos en la que respecta a los servicios de mensajerías, ferrocarriles y navegación, demostrativos de una forma de pensar, de hacer, de producir resultados concretos. Siendo quizás uno de sus méritos más valioso, el de ser precursor de una forma empresarial que se tornaría paradigmática de los nuevos tiempos.

BIBLIOGRAFIA

- BRANDARIZ Gustavo, La Arquitectura Italiana en la Argentina. Siglos XVIII / XIX.
- BOSCH Beatriz, *Historia de Entre Ríos*. Editorial plus ultra. 1991
- BOSCH Beatriz, *Urquiza. Gobernador de Entre Ríos 1842-1852*. Editorial de Entre Ríos. 2001
- Bosch Beatriz, *Urquiza y su Tiempo*. EUDEBA. Bs As 1974
- Bruchez de Macchi, Sara Elena, *Justo José de Urquiza. Reseña Biográfica..* C.del Uruguay.
- Dominguez Soler, Susana. Urquiza. *Ascendencia vasca y descendencia en el Río de la Plata*. Bs. As
- Macchi Manuel, Urquiza *El saladerista*. Ediciones Macchi. Santa Fe 1971.
- Macchi Manuel, *Urquiza Última Etapa*. Castelvi Santa Fe.
- Ibidem. *El ovino en la Argentina*. Ediciones Macchi. Santa Fe 1974.
- URQUIZA ALMANDOZ, Oscar. *Historia de Concepción del Uruguay*. Tomo II. Municipalidad de C. del Uruguay. 1983-
- URQUIZA ALMANDOZ, Oscar, *Historia Económica*
Archivo Histórico del Palacio San José. Museo y Monum. Nac. Justo José de Urquiza.

Archivo Casa *Delio Panizza*. Concepción del Uruguay. Entre Ríos.

Archivo particular Familia Barral.

DIRECCIÓN DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS. Origen
y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos. Editor. El Ateneo Bs. As 1946.