

## **Amado Bonpland, una aproximación a los orígenes del pueblo.**

### **Amado Bonpland, an approach to the origins of the town.**

**Estela Reguera<sup>1</sup>**

**Resumen:** Este artículo aborda las bases que dieron origen a la localidad de Bonpland, las causas que darán lugar al asentamiento poblacional, historia de la comunidad posterior a dicho asentamiento, así como también el primer paso de su existencia legal en la provincia como pueblo. Busca establecer un marco histórico referencial sobre los orígenes de la comunidad.

**Palabras claves:** Amado Bonpland, Corrientes, Historia Local y Regional, Argentina.

### **Amado Bonpland aproximación a sus orígenes**

Esta investigación se desarrolla en el marco de la diplomatura: “Especialización en Historia Regional de Frontera- La frontera como región histórica”. Una propuesta en extremo importante, que abre las puertas al aporte histórico de pequeñas y grandes comunidades.

El presente artículo indaga sobre la historia de los orígenes de la localidad de Amado Bonpland, cuyo nombre a través de los años se ha reducido a Bonpland.

Es una localidad situada a pocos kilómetros de la ruta Nacional N°14, perteneciente al departamento Paso de los Libres. Su historia surge desde una primera población denominada “Los algarrobales” y luego “Santa Ana”. La localidad se encuentra a 11 kilómetros de la margen derecha del río Uruguay. La principal vía de acceso es la RN 14, que la vincula al sudoeste con Parada Pucheta y al nordeste con Paso de los Libres

En el año 1998 el Ejecutivo Municipal dictó una resolución, declarando el 11 de mayo como día aniversario, en conmemoración del fallecimiento de Amado Bonpland.

En el paraje denominado Santa Ana, precedente geográfico de la primera población de la localidad, sobre la costa del Río Uruguay, habitó parte de su vida y luego falleció Aimé Jacques Alexandre Goujoud Bonpland, conocido como Aimé Bonpland. Nacimiento: 28 de agosto de 1773, La Rochelle, Francia- Fallecimiento: 11 de mayo de 1858, Bonpland Ctes.

Don Amado fue naturalista, médico y botánico francés radicado en Argentina, célebre por la expedición a América que realizó junto a Alexander Von Humboldt, en cuyo homenaje y como legado fue impuesto el nombre de la localidad, del cual los orígenes se indagan.<sup>2</sup>

La historia del ferrocarril está estrechamente vinculada con el origen de muchas poblaciones, tal es el caso de la localidad de Bonpland Ctes por lo que investigar sobre aquellos comienzos en lo que es hoy el lugar geográfico donde está asentada la población, es también indagar la historia del trazado de las líneas férreas.

---

<sup>1</sup> Profesora de Educación Secundaria en Historia, Corrientes, Argentina. e-mail [estelareguera@gmail.com](mailto:estelareguera@gmail.com)

<sup>2</sup> ESPINOZA, Nemecio Carlos- Amado Bonpland “Una historia olvidada” Ediciones Colmegna 1997

La existencia legal, dentro de la provincia como pueblo es otra de las metas significativas para dar luz a esta aproximación a los orígenes de la localidad.

En cuanto al legado del nombre, existen distintas hipótesis: la primera es que el asentamiento lleva el nombre del sabio naturalista Amado Bonpland debido a que anteriormente los ingleses, quienes tuvieron a su cargo la construcción de las vías férreas y la estación, le darán el nombre a la misma en homenaje al célebre naturista, esto se divulgó a través de la tradición oral. En este mismo sentido, el nombre Amado Bonpland sería la forma correcta de llamar a la estación, así como también a la localidad.

La segunda hipótesis plantea que la estación llevaría el nombre de la localidad y que serían los habitantes de esta quienes en una primera instancia optan por el nombre de Amado Bonpland en homenaje al sabio botánico que habitó su suelo, sobre las costas del Río Uruguay, en el paraje Santa Ana. Esta o parte de esta fracción de población, se mudará más tarde al actual lugar que ocupa la localidad en su ejido urbano, debido a la llegada del ferrocarril y lo que significó para los antiguos lugareños este hecho que marcó la historia de muchos pueblos, así como también para la localidad de Bonpland.

La búsqueda de plasmar en el presente trabajo la existencia legal, nace de la necesidad de ampliar la historia de los comienzos como localidad, y enmarcarla finalmente, en la identidad y pertenencia a la provincia de Corrientes, con su impronta en aquellos primeros pasos que se ha dado como país. Para este fin se han empleado fuentes escritas, así como también fotografías y distintas fuentes orales consultadas.

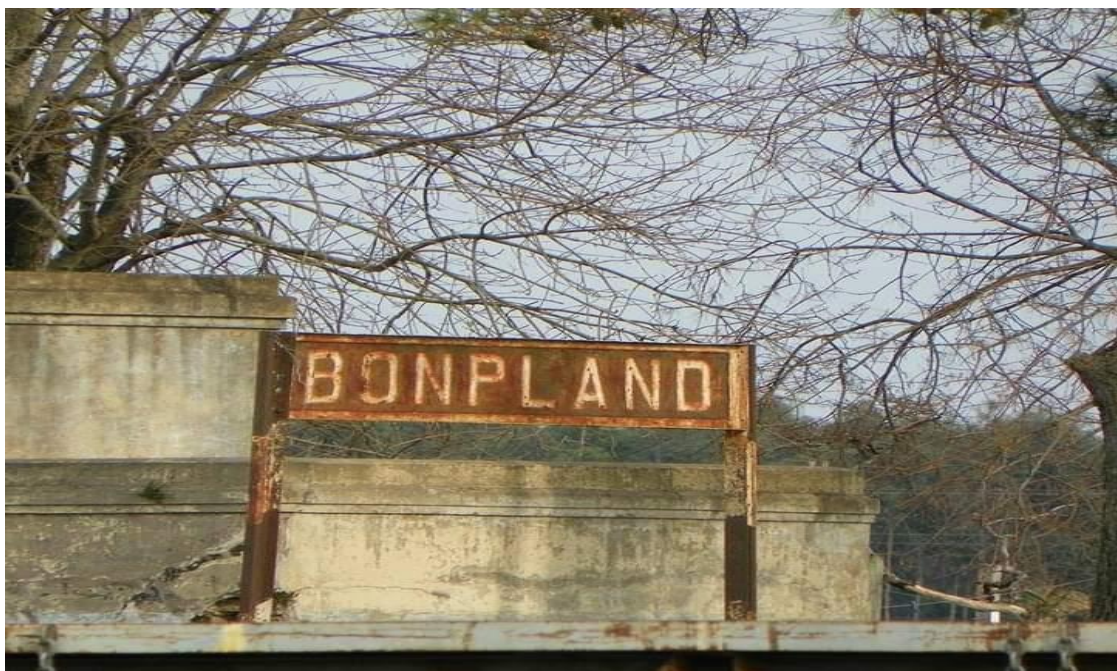
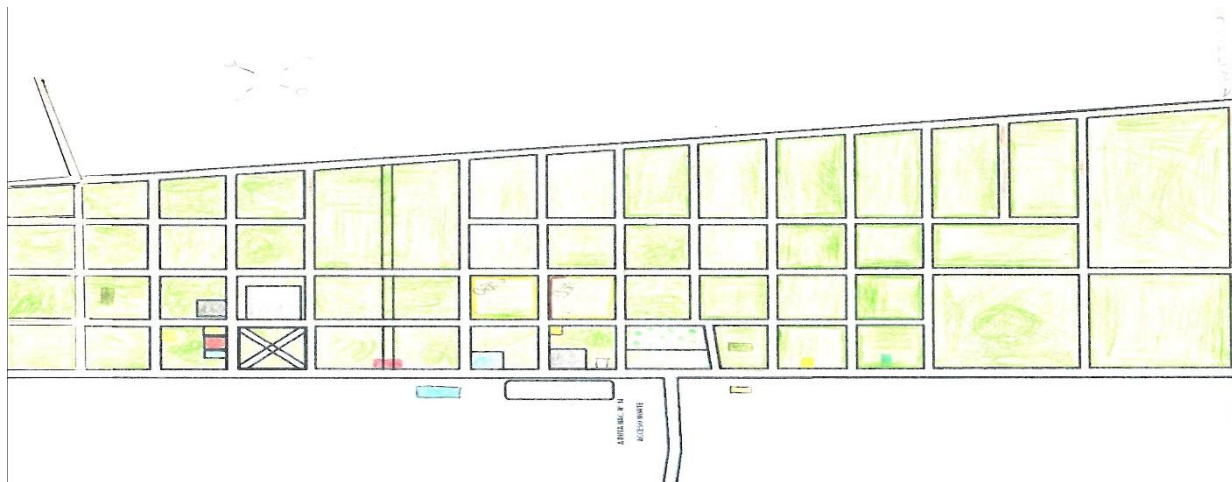


Imagen del cartel de la estación con el nombre de la misma

Don Amado Bonpland no fue ajeno a la realidad del lugar que habitó, de la provincia, de cada lugar donde estuvo. Con su capacidad infinita de adaptarse, vivió totalmente compenetrado con su entorno, buscando siempre mejorar y aportar su saber, su espíritu inquieto y sus luchas,

tal cual lo hace cada habitante de este lugar geográfico. Allí, en esa idiosincrasia que no cambia a través del tiempo, se percibe la esencia del pueblo, de la sociedad del pasado y del presente.

Don Amado Bonpland es el pueblo, y el pueblo es don Amado Bonpland. El legado entonces trasciende al propio nombre, es la esencia que habita la comunidad y que la define. A partir de esto, el devenir histórico será comprendido.



Plano urbano de la localidad de Bonpland

A mediados del siglo XIX, la expansión económica del país tuvo su impulso debido al ferrocarril. La provincia de Corrientes presentaba dificultades que le impedían conectar con las demás provincias, lo que atrasaba su desarrollo socioeconómico. (Ortega, 2005: 18), expresa: *“Con la construcción del ferrocarril Nordeste, los vecinos de Corrientes buscaban solucionar los obstáculos en las comunicaciones con el centro de la provincia, causados por los numerosos ríos que atravesaban la región”*.<sup>3</sup>

Este hecho significativo tuvo un gran impacto en las poblaciones, muchas de las cuales surgirán al costado de las vías férreas a partir de allí, por lo que se puede afirmar que sus historias estarán marcadas por este hecho.

Por un lado, el Ferrocarril Argentino del Este, inaugurado en 1874 y por otro el Ferrocarril del Nordeste Argentino, (FCNEA) prolongación del anterior, ramal Monte Caseros- Paso de los Libres 90 km, puesto en funcionamiento en 1894, (Ortega pág. 18) son las bases sobre las cuales la localidad de Bonpland sentará sus orígenes poblacionales.

<sup>3</sup> ORTEGA Fernando -La influencia ferroviaria en el desarrollo económico de la Mesopotamia. (1874-1906) Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005. Pág. 18



Fotografía antigua que data de 1933 aproximadamente, donde se puede ver parte del galpón ferrocarril y de la estación Bonpland. Foto cedida por la familia Paiva- Miño

Hacia principios del siglo XX el ferrocarril significó un fuerte impacto en la economía regional generando un notable movimiento económico que giró en torno a diversas actividades y una de las cuales fue la ganadera, ya que el tren como medio de transporte facilitó la comercialización de ganado, sobre esto (Ortega, 2005:3) expresa:

*“A pesar de contar con una magnitud económica menor que su vecina, Corrientes también consolida sus estructuras ganaderas tradicionales, aunque dada las características de su geografía, los beneficios económicos se distribuirán con un distinto grado de incidencia dentro de la provincia. En la región del Este, su cercanía con los mercados uruguayos y brasileros le permitirá constituir el sector más beneficiado”*<sup>4</sup>

Para la localidad de Bonpland el ferrocarril traerá no solo mano de obra propia del trazado de las líneas férreas, sino que posteriormente tanto la ganadería como la expansión de almacenes de ramos generales, cuero y diferentes productos, estarán directamente relacionados a la presencia del ferrocarril.

---

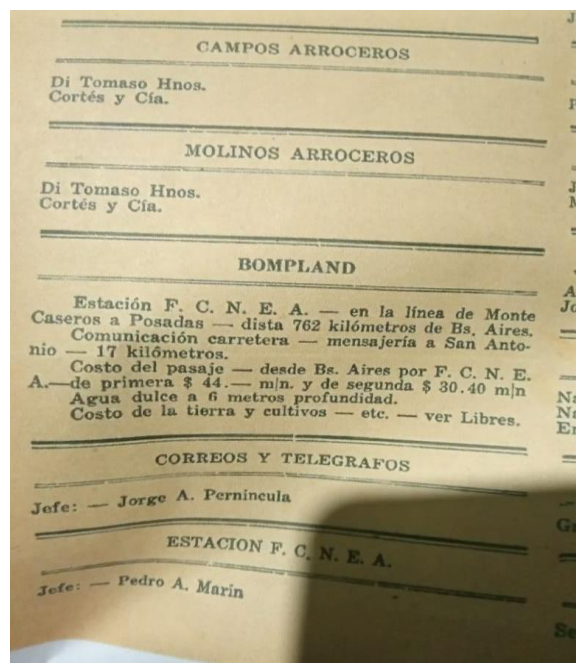
<sup>4</sup> ORTEGA Fernando -La influencia ferroviaria en el desarrollo económico de la Mesopotamia. (1874-1906) Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005. Pág. 3

En la década del 70, según testimonio del Sr. Félix Miño, los ganaderos locales embarcaban importantes cantidades de ganado en los vagones, lo que implicaba un gran movimiento económico para este sector y para la estación local que era el centro de mucha actividad en este aspecto, donde se generaba mano de obra que se abocaba a la tarea de embarque y cuidado de animales.

Por otro lado, Félix Miño y su papá Francisco Miño, se ocupaban de realizar otra tarea de igual importancia, la firma consignataria Albarenque de Curuzú Cuatiá los contrataba para recibir ganado que venía de Entre Ríos rumbo a Posadas, Misiones, esperaban al tren, desembarcaban los animales que debían alimentarse y descansar por aproximadamente 4 o 5 días, la estación contaba con un molino del cual extraían el agua que daban de beber a los animales, a los cuales pastoreaban mientras se alimentaban en un espacio verde próximo a la estación y luego los metían a los corrales del ferrocarril por las noches, el sr. Miño, aun niño por ese entonces, y su papá acampaban esos días en las inmediaciones de la estación, hasta que nuevamente embarcaban a estos animales para que sigan su viaje en tren.

Este molino fue la primera fuente de abastecimiento de agua para toda esa floreciente población. Consta en guía General de la Provincia de Corrientes con fecha 1934/1935 la mención de agua dulce a 6 metros de profundidad.

De igual modo, cabe destacar que la estación aún no cuenta con el nombre de Estación “Amado Bonpland” o “Bonpland,” en la guía General de la Provincia lleva el nombre de estación F.E.C.N.E.A sigla que corresponde a Ferrocarril Nordeste Argentino. Jefe de estación- Pedro A. Marín.



Prueba documental: guía General de la Provincia de Corrientes.

Como prueba y patrimonio de aquel contexto histórico para la localidad queda el viejo embarcadero, partes del molino y el tanque, como testigos silenciosos que confirman con su presencia desgastada de tiempo, este relato del Sr. Miño que ilustra perfectamente una etapa del pueblo próspera en su dinámica socio económica.



Antiguo embarcadero de la estación.



Molino y tanque de la estación

De igual modo podemos ver las casas más antiguas que datan del 1900 aproximadamente, donde tuvieron su tiempo de esplendor los almacenes de ramos generales. Ejemplo de estas,

que aún permanece en pie, es la casa donde actualmente funciona la Biblioteca popular Buena Planta.



Antigua casa, más de un siglo de existencia. Antiguo almacén de ramos generales de Bechara & Barakat. En la actualidad Biblioteca Popular Buena Planta



Almacén de ramos generales en su interior año 2.010

La fuente oral consultada es el testimonio del Sr. Marcelino López, quien recordaba el movimiento cotidiano de descarga de mercaderías de los trenes, destinadas a los almacenes, donde se reunía la juventud local para realizar el acarreo de dichas mercaderías en carros o carretillas, changas por las cuales recibían la paga correspondiente en efectivo y otras en especie.

Así mismo relata el Sr. López que el ganado, transportado por el ferrocarril destinado a frigoríficos de la ciudad de Concordia Entre Ríos normalmente debían salir y llegar a destino con el mismo peso y en excelentes condiciones, por lo que, por las distancias, debían viajar en etapas y contar con el correspondiente descanso y alimentación, la estación Bonpland era un punto adecuado para llevar adelante este proceso de desembarque y posterior embarque de animales.

Por otra parte, López explica que la disposición edilicia del galpón ferrocarril cuenta con una elevación del terreno adecuadas a la necesidad de descarga de trenes, por lo que se puede observar una elevación del terreno donde se halla dicho depósito y alrededor del mismo, que corresponde a esta descripción. Este depósito es el más grande, allí se depositaban las cargas de mayor porte. Fue modificado con una ampliación en la actualidad, cuyo salón es destinado para diversos eventos sociales de la comunidad, donde también en este año lectivo se dictan clases por ampliación del edificio escolar.

De igual modo, relata el Sr. López, existía otro depósito más pequeño situado al costado de la estación, allí eran depositadas las mercaderías destinadas a los almacenes de ramos generales, hasta que fueran retiradas por sus dueños o los jóvenes que se encargaban del acarreo de esas mercaderías. Este depósito ya no existe en la actualidad.

Delia Moreira, una habitante del pueblo por aquellos años hace un relato que refleja claramente el significado emocional, donde expresa que - como jóvenes y debido a que la estación era el lugar con más movimiento del pueblo, elegían este sector para reunirse y tomar mates, allí era un constante trajinar, un ir y venir de gente que viajaba, otras que llegaban, otras que retiraban distintas cargas que el tren les traía, así como también el embarque y desembarque de animales.

Acorde a estos relatos, se puede tener una mirada general sobre el movimiento y la importancia en la comunidad del ferrocarril como nexo con distintos puntos del país, y su impronta social y económica para la localidad.

Para sintetizar este contexto histórico, podemos decir que el origen de esta etapa estará determinada por la llegada del ferrocarril con el trazado de líneas férreas y la construcción posterior de la estación, según pruebas escritas, cuya tiempo data del 31 de enero de 1894, fecha que se habilitaba el tramo KM 9 (Monte Caseros) a Paso de los Libres, por lo que es esta una fecha referencial que enmarca los orígenes del pueblo en torno al ferrocarril y su posterior expansión como comunidad antes mencionada.

Este origen será el precedente sobre el cual se organizará el pueblo y sentará su existencia legal en la provincia.

### **Orígenes legales**



Pocas décadas después en la guía General de la Provincia de los años 1934/1935 podemos comprobar que la localidad ya contaba con la primera Comisión de Fomento cuyos integrantes son:

Emiliano Cemborain

Fernando Jurado

Héctor E. Elizarán

Ángel Goy

Foto de un día de labor en la Comisión de Fomento - Comisión de Fomento- Comisionado- Joaquín Nemesio Cemborain (la tradición oral cuenta que se movilizaba en una chatita transformada Ford A, con un perrito en la caja, se sabía de su cercanía por los ladridos del can.) De pie a su lado José López



Casa donde funcionó la Primera Sociedad de Fomento

El 21 de junio de 1926, en el archivo de la Provincia de Corrientes se puede leer

### “Creando el pueblo de Bonpland Ley N° 519

*Art. 1ª Créase el Pueblo de Bonpland, departamento de Paso de los Libres, la Comisión de Fomento que prescribe el art. 2 de la Ley Orgánica Municipal, estableciendo para dicha población los siguientes límites: campo de propiedad de los sucesores de Justino Ramírez, vía F.C.N.E.A. de por medio, Sud propiedad de los sucesores de Manuela Rivadavia y Segunda J. Ruíz Díaz, Este de Pedro Juan Ramírez y de Julio Fernández; y Oeste de sucesores de Segunda J. Ruíz Díaz.*

*Art. 2ª Comuníquese al P.E.*

*Sala de Sesiones de la H. Legislatura de la Provincia, junio 21 de 1926- A. M. Ruíz – E. Gallino – secretario C.D. – Erasmo Martínez – Arturo N. Artigas – secretario del H. Senado.<sup>5</sup>*

Aquí se puede observar que el pueblo ya se constituía como tal, cuyo nombre Bonpland, estará plasmado en las primeras líneas de la ley que sustenta su existencia como tal, así también surgen los nombres de los primeros hombres que conducirán los destinos de una comunidad que ya comenzaba a organizarse. Emiliano Cemborain, conocido lugareño que dejará su impronta en la sociedad. Fernando Jurado y Ángel Goy, comerciantes y Héctor E. Elizarán docente, director de la escuela Nacional N° 13.



<sup>5</sup> Archivo de la Provincia de Corrientes Divisiones Administrativas, Judiciales y Municipales de la Provincia de Corrientes . Documento enviado por el sr. Héctor Jurado

Héctor Elizarán y su familia En la escuela Nacional N° 13 donde vivía.

Claro está que, en la década del 30, la localidad de Bonpland se hallaba en pleno apogeo y organización social y económica, la estación como se ha mencionado antes no contaba con el nombre actual, estaba denominada por la sigla F.C.N.E.A.

La escuela Nacional N° 13 estaba dirigida por el maestro Héctor Elizarán, quien también hizo parte de la primera Sociedad de Fomento, cuya cabeza fue Emiliano Cemborain y a quienes acompañaron destacados comerciantes locales, dueños de almacenes de ramos generales.

Cuenta con servicio de policía, Juez Pedáneo, correos, registro civil, telégrafos con certificados, encomiendas, valores declarados y telegramas, estación del F.C.N.E.A. con servicio de pasajeros, encomiendas, cargas y telegramas con tarifas reducidas, Iglesia Católica Nuestra señora del Rosario.

En ganadería es una zona importante por cuanto su ganado obtiene altos precios en los mercados de los frigoríficos. La agricultura tiene un futuro porvenir de mucha magnitud, zona arrocera por excelencia por su suelo fértil y las grandes aguadas del río que permite el riego a gran distancia.

Otros negocios fueron:

Salvador Almeida - Almacén y artículos varios

Barakat & Bechara - Almacén, tienda, ramos generales, ferretería, materiales de construcción, nafta, grasas y aceites, lubricantes, vinos, cervezas, tabacos y artículos varios.

Bechara Naín- Almacén, tienda, ramos generales, ferretería, acopio de frutos del país y artículos varios.

Corina B. de Correa- Almacén y artículos varios

Juan N. Fernández- Almacén, tienda y ramos generales.

Ángel Goy- Almacén, tienda, mercería, ramos generales, acopio de frutos del país, ferretería, panadería, mecánica y artículos varios.

León Jalife- Almacén, tienda, ramos generales y artículos varios.

Juan Ángel Jasso- Almacén, tienda y ramos generales.

Fernando Jurado- Carnicería

Enrique José Lower- Almacén, tienda, ramos generales y artículos varios.

Félix J. Mena- Almacén y ramos generales.

Felipe M. Montiel & A. Jurado Saba- Almacén, tienda, ramos generales y artículos varios.

Lorenzo Palacios- carnicería

Sánchez & Chequín- Establecimiento arrocero

Arrocera Saco- Establecimiento arrocero<sup>6</sup>

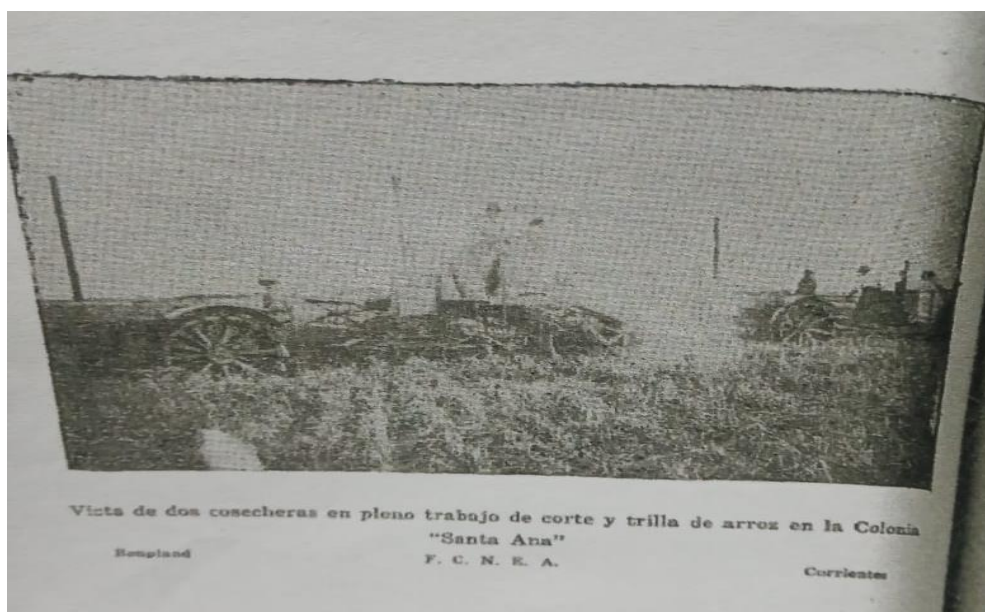


Almacén de Enrique José Lower

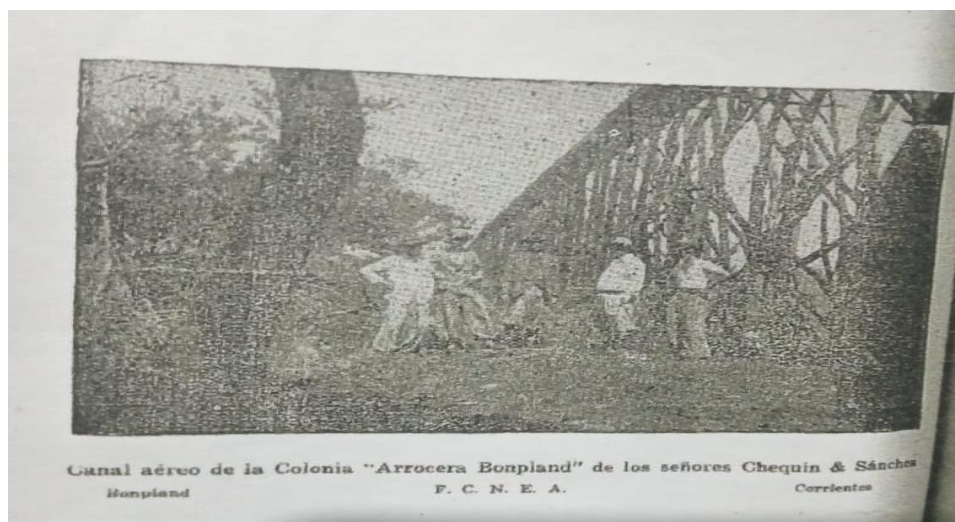


<sup>6</sup> Guía general de la Provincia de Corrientes- Documento enviado por el Sr. Héctor Jurado

Almacén de Juan Ángel Jasso



Vista de dos cosecheras, trabajo de corte y trilla de arroz en la Colonia Santa Ana .



Canal aéreo de la Colonia “Arrocera Bonpland” de los señores Chequín & Sánchez.

Este canal aéreo construido por la sociedad Chequín & Sánchez que cultivaban más de 400 hectáreas de arroz tenía el fin de proporcionar mayor tiraje de agua de las bombas de toma del río, con la pendiente y condiciones de la construcción permitía cubrir de agua en menor tiempo que los de los sistemas de canales terrestres, tomando en cuenta su gran costo los propietarios afirmaban ser más ventajosa y económica esta construcción.

### **Conclusión**

La localidad de Bonpland, cuya población de origen se situó en las proximidades de las costas del Río Uruguay, se denominó Los algarrobales y luego Santa Ana. En este lugar geográfico vivirá don Amado Bonpland hasta su muerte en el año 1858.

En el ramal a Posadas con la habilitación en el tramo desde el empalme del km 9 en Monte Caseros hasta Paso de los Libres el 31 de enero de 1894, podemos enmarcar la presencia del ferrocarril en la localidad de una forma más concreta, de esta manera se va a dar el asentamiento gradual de población en lo que es hoy la localidad de Bonpland. Según documentación la Estación se va a conocer por la denominación F.C.N.E.A. El nombre Bonpland aparece en la documentación de fundación del pueblo en la Provincia el 21 de junio de 1926, Ley N° 519, el cual ya contaba con una Comisión de fomento, instituciones y comercios y una incipiente organización que tendrá su apogeo en 1935 aproximadamente, por lo que se concluye que las tres primeras décadas del siglo XX fueron protagonistas de los orígenes y desarrollo del pueblo en su aspecto social-económico e institucional. El ferrocarril va a jugar un papel relevante en este desarrollo, junto a los almacenes de ramos generales que también tendrán un lugar preponderante.

En cuanto a los relatos orales construidos a través del tiempo de que fueron los ingleses quienes dieron el nombre a la estación en homenaje al sabio botánico Amado Bonpland, nombre que posteriormente llevará la localidad, podemos decir que, según documentación, es la localidad quien primero plasma este nombre en su fundación, cuando aún la estación se denominaba como F.C.N.E.A sigla que corresponde a Ferrocarril Nordeste Argentino.

### **Bibliografía**

- ORTEGA Fernando -La influencia ferroviaria en el desarrollo económico de la Mesopotamia. (1874-1906) X Jornadas Inter escuelas/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.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1995): Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Buenos Aires. Plus Ultra, 10 Edición (primera Ed. 1940)
- ORTEGA, Fernando Ariel (2004): “El Desarrollo Ferroviario en Argentina (1857- 1916): Interpretaciones historiográficas” en 1er Congreso Regional de Historia e Historiografía. Santa Fe. Universidad Nacional del Litoral
- ESPINOZA, Nemecio Carlos- Amado Bonpland “Una historia olvidada” Ediciones Colmena 1997

**Otras fuentes consultadas**

Guía General de la Provincia de Corrientes

Archivo de la Provincia de Corrientes.

Fuentes orales

Marcelino López

Héctor Jurado

Félix Miño

Moreira Delia

**Fuentes fotográficas - recopilación de la autora en:**

[https://www.facebook.com/photo/?fbid=2433450210130847&set=a.110154719127086&\\_\\_tn\\_\\_=%3C](https://www.facebook.com/photo/?fbid=2433450210130847&set=a.110154719127086&__tn__=%3C)