

OWEN SOUND, CANADÁ (1815-1996).  
DE ENCLAVE PORTUARIO COLONIAL A CIUDAD PROVINCIAL<sup>1</sup>

POR

FERNANDO MONGE

Instituto de Historia, CSIC (Madrid)

---

*Este artículo se centra en la relación existente entre el puerto y el asentamiento, así como el papel central que el puerto jugó en la conversión del pueblo en una ciudad. A pesar de la importancia que dicha ciudad tiene en la historia canadiense, Owen Sound es un buen caso de estudio para evaluar el papel de los puertos en la génesis de comunidades así como de la preeminencia del factor humano sobre los excesivamente valorados análisis locacionales.*

PALABRAS CLAVES: *Puerto, colonización, urbanización, siglo XIX, Canadá.*

---

Cuando hoy visitamos la pequeña ciudad de Owen Sound en la provincia de Ontario, Canada, los restos de un pasado portuario se materializan en la construcción de mayor tamaño del área: el elevador de grano que se ubica entre los ríos Sydenham y Pottawatomi. Desde prácticamente cualquier perspectiva por la que

---

<sup>1</sup> Esta publicación ha sido posible gracias a la Beca de Investigación en Estudios Canadienses, concedida en 1999 por el Consejo Internacional de Estudios Canadienses del Ministerio de Asuntos Exteriores del Canadá. Durante mi estancia en Canadá distintas instituciones y personas me ayudaron y apoyaron. Las facilidades para la investigación ofrecidas por el Departamento de Geografía de la Universidad de York, que me gustaría personalizar en el profesor James R. Gibson y Pamela Barron, en el que establecí mi centro de trabajo; y la Owen Sound North Grey Union Public Library, cuyo director Andrew Armitage y personal orientaron y multiplicaron la localización del material más relevante para mi investigación, son los dos primeros ámbitos a los que deseo expresar mi reconocimiento. Gracias al profesor Keith Fleming de la Universidad de Western Ontario, Londres (Canadá) pude tener una perspectiva clara de las posibilidades y objetivos de mi propuesta de investigación antes de viajar al Canadá. Por último, quisiera agradecer muy especialmente al profesor Helmuth Fuchs, su hospitalidad y amistad, de él surgió la idea de dirigir mi atención a Owen Sound. Bain Ireland, Jim Gibson y sus familias no sólo enriquecieron mi investigación con sus comentarios sino que nos hicieron sentir en casa. En Madrid, la crítica de Agustín Guimerá me ayudó a perfilar mejor el texto final.

nos aproximemos a la ciudad, el elevador de grano impone su mole sobre el paisaje. En su entorno, apenas quedan los restos casi arqueológicos de un área industrial, hoy en renovación, y un museo, el Marine and Rail Heritage Museum, en la única estación de ferrocarril superviviente a los cambios sufridos por la ciudad durante las últimas décadas. El nuevo parque industrial se sitúa hoy hacia el interior, en la confluencia de las rutas más transitadas de la costa sur del lago Hurón y la Bahía de Georgia<sup>2</sup>.

Si, conversando con los habitantes de la ciudad, les preguntamos por la ciudad portuaria de Owen Sound<sup>3</sup>, la perplejidad aparece en sus rostros ya que, si lo

---

<sup>2</sup> La situación terrestre del nuevo parque industrial de Owen Sound difícilmente puede ser más favorable ya que se encuentra en el lugar de confluencia de las rutas más importantes del área: la 26 que conecta hacia el este con Meaford y Collingwood en la Bahía de Nottawasaga y Barrie en el lago Simcoe, donde desemboca, a su vez, en la principal ruta norte-sur de Ontario; con la 9 en la que desembocan las rutas 6 y 10 que, también en dirección norte-sur, unen hacia el norte Tobermory en la península con Guelph y Hamilton en el sur, en el primer caso, y Owen Sound con Toronto, en el segundo; más, al oeste, la ruta 21 conecta la ciudad con Sarnia y la frontera con los Estados Unidos y con la ciudad industrial de Detroit, OWEN SOUND, *Owen Sound Industrial Park: Business Development*, Owen Sound, Ontario, City of Owen Sound Planning and Development Department, 1997.

<sup>3</sup> La mayor parte de las fuentes primarias de la investigación de las que hago uso en este texto proceden de la Owen Sound North Grey Union Public Library de Owen Sound. Reseño aquí las fuentes originales fundamentales en las que me he basado:

- Colección de historia local Ioleen A. Hawken Memorial.
- Colección de documentos agrupados en torno a temas (historia de la bahía, cambio de nombre de las calles, mapas, evolución de la población, servicios comunales -gas, electricidad, etc.).
- Copia microfilmada del Censo de Canadá realizada por la Bruce and Grey Branch Ontario Genealogical Society, *1871 Census of Owen Sound Town, Grey County, Ontario*.
- Colección de periódicos locales antiguos microfilmados:
  - *Owen Sound Comet* (1851)
  - *Owen Sound Lever* (1853, lo absorbió el *Comet*)
  - *Owen Sound Times* (1853)
  - *Owen Sound Advertiser* (1862)
  - *Owen Sound Sun* (1891)
  - *Owen Sound Sun-Times* (producto de la fusión del *Sun* y el *Times*)

Hice uso, asimismo, de los diccionarios geográficos y directorios:

Wiman DUN & Co., *The Mercantile Agency Reference Book for the Dominion of Canada*, por suscripción. Dun, Wiman & Co. Montreal, Toronto, Hamilton, Londres [Ont.], Halifax, St. John y Winnipeg, 1883; Wiliam Wye SMITH, *Gazeteer and Directory of the County of Grey for 1865-6*, Toronto, Impreso por Globe Stem Press, 1865.

Los Atlas históricos:

H. BELDEN & Co., *Illustrated Historical Atlas of The County of Grey*, Toronto,

H. Belden & Co., Toronto, 1880. (Reimpresión de 1971 realizada en Port Elgin, Ont.);

*Illustrated Historical Atlas of the Counties of Grey and Bruce, Ontario*. H. Belden & Co., Toronto, 1880.

Los Mapas: Mapa Provincial de la Provincia de Ontario. Rand McNally, Markham, Ont., 1999. Escala 1:750.000; Mapas antiguos de la Biblioteca Pública de Owen Sound (Carpeta de mapas); Miles' Ontario Atlas, 1879; Owen Sound, Grey County, 41 A/10. Publicado por Canada

fué, parece tratarse de un pasado hace ya mucho tiempo superado. Sin embargo, una ojeada a la prensa local del siglo XIX y las tres primeras décadas del XX muestra no sólo la transcendencia que el puerto tuvo para la ciudad sino que, en algunos momentos de su pasado, Owen Sound fué considerada como el «Chicago del Norte»<sup>4</sup> o, también, el «Liverpool del norte». Es obvio que una comparación entre la actual ciudad de Chicago, con casi 8.000.000 millones de personas en su área metropolitana<sup>5</sup>, y una ciudad provincial de poco más de 20.000 habitantes puede parecer hoy grotesca.

No obstante, merece la pena explorar la historia de Owen Sound y el papel que el puerto jugó en el desarrollo y conformación de los condados circundantes, en el que se integra el desarrollo urbano del asentamiento colonizador de Owen Sound. Más allá del interés histórico que posee para la historia del Canadá y la colonización del interior y Oeste del Dominio, Owen Sound es, en mi opinión, un excelente caso de estudio dada su reducida escala y relativamente breve existencia<sup>6</sup>. Al igual que todos los proyectos de desarrollo colonial centrados en torno a

---

Centre of Mapping del Departamento de Energía, Minas y Recursos, 1993 (información actualizada hasta 1989) Escala: 1:50.000, 6 edición, Owen Sound Plan Showing Railways, Harbour, Industries, etc. compilado por R.W. Bishop, 1913

Y los trabajos mecanografiados: W. Watson EVANS, *Economic Account of the City of Owen Sound* (1910), Trabajo de un alumno de cuarto año, Western University of London, Ontario; Sarah HULTS, *Boosting Owen Sound's Image: The Town's Street Name Change and the Importance of the C.P.R.* Tesis sin grado realizada en 1991 para conseguir un «Honours Bachelor of Arts» en Historia, Wilfrid Laurier University, Waterloo, Ont. Director de tesis Dr. David Monod; Gary WEINGER, *The Dimensional Fabric of Owen Sound in 1853*. (s.f.), Trabajo para el curso: 49-50, «History of Old Ontario», Prof. Brooks.

Por último el Marine & Rail Heritage Museum de Owen Sound contiene información de valor sobre la historia de la población en relación con su puerto y terminales ferroviarios.

<sup>4</sup> La comparación y mención a Chicago es abundante en la documentación existente del siglo XIX. Todavía en el año 1921, nueve años después que la flota de los Grandes Lagos de la Canadian Pacific Railway [CPR] abandonara el todavía pueblo de Owen Sound se compara a la recién nacida ciudad con Chicago. En este caso se pone en paralelo la proporción de empresarios, banqueros, mercaderes, abogados, ingenieros y clero nacido en o de los alrededores de Chicago (un 67%) con la algo inferior del primer Consejo de la ciudad de Owen Sound, Rev. Hugh COWAN, ed., «Owen Sound's First City Council», *Mer Douce*, I, 3, 1921, pp. 20-21.

<sup>5</sup> Según el censo oficial de 1980 de los EEUU, la ciudad de Chicago contaba con 3.005.072 habitantes, si bien su área metropolitana ascendía a los 7.733.072, mientras que Owen Sound en 1981 alcanzaba la cifra de 19.883 habitantes, la de su condado, Grey, ascendía a 24.343 según el censo canadiense de 1981; OWEN SOUND, *Community Profile, 1999*, Owen Sound, Ontario, City of Owen Sound, Community Services Department, 1999, p. 21. Chicago hoy se encuentra entre las áreas metropolitanas más grandes del mundo.

<sup>6</sup> La documentación existente para abordar una investigación de estas características es irregular. Pese a la relativa abundancia y accesibilidad de la información sobre el pasado de Owen Sound, la imagen que se ha construido de su pasado se asemeja, con algunas notables excepciones, más a una crónica que al meticoloso análisis de fuentes primarias, como son los datos de impuestos sobre los ciudadanos o la organización y estructuración social de una comunidad que, pese al fuerte

un enclave con vocación urbana, Owen Sound pudo ser, sin duda, un «Chicago del norte». Nacido en las mismas fechas que su modelo del sur, compartió con éste no sólo la época en la que se desarrollaron sino una serie de elementos necesarios para su desarrollo: un territorio por colonizar con un potencial de explotación agro-ganadero, una posición favorable como punto de unión entre el este y el ignoto oeste del continente y, sobre todo, de un puerto o gateway con el que ganar preeminencia y centralidad en el territorio. Me propongo, por tanto, a lo largo de estas páginas abordar y tratar de explicar cuáles son las razones históricas —propias del caso— y teóricas que, desde la perspectiva de los análisis de los estudios portuarios, han podido dar lugar a esta aparente paradoja. Pretendo, por último, señalar algunas consideraciones de índole general que considero relevantes a la hora de analizar, con una perspectiva más acorde con las actuales ciencias sociales, la ciudad o enclave portuario. Ésta es la historia de un puerto que no se transformó en ciudad portuaria pese a que, gracias a aquél, pudo crecer hasta convertirse en una ciudad.

#### LA COLONIZACIÓN DEL ALTO CANADA Y EL INICIO DE OWEN SOUND (1840-1872)

En 1815, doscientos años después que el explorador francés Samuel de Champlain y el padre Le Caron avistaran la bahía de Georgia, en el área noroeste del lago Hurón, el capitán William Fitz William Owen realizó la primera exploración de lo que él denominó lago Manitoulin con el objeto de descubrir nuevas rutas comerciales y abrirla al comercio británico-canadiense. La bahía de Georgia, separada del lago Hurón por la península de Bruce (que se adentra en el lago unos kms.) y la isla de Manitoulin, ocupaba y ocupa una posición estratégica en el área sur central de la actual provincia de Ontario (tiene unos 190 kms de largo por 80 de ancho, su profundidad oscila entre los treinta y noventa metros). En ella desembocan gran cantidad de ríos que permiten recorrer por vía acuática una considerable parte del interior del continente. Dentro de la misma destaca como abrigo para la navegación la bahía de Owen Sound, en la que se encuentra la ciudad del mismo nombre; fué bautizada así por el almirante Sir Edward William Campbell Rich Owen él en honor a su hermano mayor. Con esta visita, que antecedería en 22 años a la llegada del agrimensor o topógrafo, se anunciaba la llegada de la primera oleada colonizadora en toda regla, ya que los primeros asenta-

---

componente británico, en concreto escocés de su población, cuenta con una variada representación de grupos étnicos de distinta procedencia.

Por ejemplo, en el censo canadiense de 1996 los idiomas maternos no oficiales (es decir que no sean ni inglés ni francés) que se hablaban en la ciudad eran, al menos, 14 (de mayor a menor número de hablantes: Holandés, Alemán, Chino, Español, Gujaratí, Vietnamita, Italiano, Húngaro, Polaco, Checo, Ukraniano, Croata, Danés, y Portugués; en el condado de Grey se registran, además, hablantes de Finés, Ojibway y otros idiomas) OWEN SOUND [5] p. 31.

mientos en el área fueron franceses<sup>7</sup>. Su presencia allí se reducía a pequeñas comunidades que se dedicaban a la pesca o al comercio con los indígenas, un aspecto de cuya trascendencia haremos mención más adelante.

El área norte del entonces denominado territorio de Huronia, por hallarse poblado por los hurones<sup>8</sup> en un momento de su agitada historia previa a la llegada de los británicos, sólo comenzó a entrar en los planes colonizadores de los británicos canadienses tras la guerra de 1812 contra los Estados Unidos. Para los británicos la pérdida de la bahía de Georgia hubiera cerrado el enclave estratégico desde el que obtener preciados recursos naturales, así como la ruta hacia el oeste. Por ello, el primer asentamiento británico que abría esa nueva frontera se produjo en torno al regimiento del ejército de Penetanghishene, fundado en 1817 en la entrada o bahía de Severn. Al igual que se había producido tras la Independencia de los Estados Unidos hacía unos treinta años, los criterios estratégicos de índole militar, diseñados con miras a la defensa y expansión colonial, primaron en la apertura de una frontera que, sólo a lo largo de las décadas, comenzaría a poblarse.

Tras la independencia de los Estados Unidos, Gran Bretaña se encontró con el grave problema de reubicar a una población de súbditos leales a la Corona. La solución más obvia era trasladarlos hacia los territorios británicos del norte; sin embargo, éstos estaban habitados por un tipo de súbditos algo «anómalo», ya que se trataba de antiguos colonos franceses y católicos. Canadá era entonces un territorio conquistado tras la Guerra Francesa e India (preludio y parte de la gran guerra por el imperio: la Guerra de los Siete Años, 1756-1763) y que, bajo el Acta de Quebec de 1774, se regía por un gobernador y un consejo nombrado por la autoridad real. En su territorio, calificado de despótico por los «rebeldes» estadounidenses, se mantenían las leyes francesas y la posición de la iglesia católica, permitiéndose que los católicos de origen francés ocuparan puestos de gobierno tras jurar su lealtad al rey. Sin duda, éste no era el territorio ideal para un emigración de unos 8000 británicos leales (más unos 2000 iroqueses que habían luchado a su lado). Al oeste del Quebec y gobernado por ésta, existía un territorio colonizable listo para reconstruir una sociedad británica e imperial, ahora desplazada.

La aprobación en 1791 del Acta Constitucional, que dividía el territorio canadiense en dos provincias (el Bajo Canadá, de mayoría francesa, y el Alto Canadá, poblado por los «leales») permitió establecer las bases de un gobierno totalmente británico en el Canadá. El gran proyecto, cuyo efecto en la distribución poblacional actual de Ontario es todavía visible, fué desarrollado por el primer

---

<sup>7</sup> El primer asentamiento francés de la bahía se realizó en Fort Sainte-Marie, a unos 3 kilómetros de la actual Midland, en 1639. En 1740, más al sur, en las orillas de lago Ontario, fundaron Fort Rouillé, un antecedente de Toronto. Véase James BARRIE, *Georgian Bay. The Sixth Great Lake*, Toronto, Clarke, Irwin & Co., 1978.

<sup>8</sup> Cuando se inició la colonización británica, los nativos eran Ojibway y se ubicaban en el margen oeste de la bahía. En la actualidad los Ojibway habitan una reserva en la cercana península de Bruce, la Cape Croker Indian Reserve.

gobernador del recién separado territorio, John Graves Simcoe. Los objetivos del plan de Simcoe fueron múltiples, y arrancan desde criterios puramente militares y defensivos hasta la creación de las bases necesarias para crear una sociedad leal al Imperio Británico restante, tras el cataclismo de la Independencia Americana.

Tras explorar personalmente la mayor parte del territorio bajo su mandato, Simcoe diseñó un ambicioso plan de organización del espacio que permitiera defender los 1280 kilómetros de frontera con los Estados Unidos y crear una base de «proto-ciudades» con su respectivo hinterland, dispuestas para emprender la ocupación y colonización del territorio enmarcado entre la frontera con los Estados Unidos, la orilla norte del lago Ontario y el oeste del río Ottawa. Para ello, estableció una jerarquía de fortificaciones militares (ya fueran éstas, capitales de área, bases navales o puestos fronterizos) conectadas por una red de carreteras militares. La provincia tenía, por tanto, que desarrollarse en torno a los dos ejes perfilados por Simcoe: uno que discurría en dirección aproximada este-oeste, a lo largo de la orilla del río San Lorenzo y lago Ontario que se extendía desde la confluencia de los ríos Ottawa y San Lorenzo hasta Windsor (frente a Detroit); al que hay que añadir una ramificación suroeste destinada a proteger la frontera terrestre existente en Niagara, entre los lagos Ontario y Erie<sup>9</sup>; y, un segundo eje de dirección aproximada sur-norte que se extendía desde la capital provincial, York (hoy Toronto), hasta el lago Simcoe, y desde allí hasta una base naval prevista en la entrada de Severn de la bahía de Georgia (es decir, donde se terminaría fundando Penetanghishene)<sup>10</sup>.

Acompañaron a la planificación del espacio, la aplicación de las prácticas legales y una organización local inglesa bajo un marco de gobierno representativo bajo los dictados de un sistema colonial de fuerte tinte mercantilista (de ahí también la importancia de la estructura militar diseñada por el gobernador Simcoe). La administración colonial se iba a sustentar en una valiosa fuente de ingresos y poder en la que iba a participar también la Iglesia: la donación al gobierno colonial y la iglesia de una gran porción del territorio no colonizado de la provincia, que se denominó las Reservas de la Corona y la Iglesia (Crown and Clergy Reserves). El viejo territorio de Huronia, un mundo poblado fundamentalmente de grupos nativos y pequeñas comunidades de comerciantes y pescadores franceses asentados que se comunicaban y trasladaban fundamentalmente por ríos y lagos,

---

<sup>9</sup> De hecho, este eje ya se hallaba habitado por los súbditos leales a la Corona que habían emprendido la emigración fuera de los Estados Unidos. Las entradas al nuevo territorio determinaron inicialmente su ubicación, ya que sólo existían tres «puentes terrestres» a través de los cuales superar la barrera física de los lagos o el río San Lorenzo y penetrar en Ontario: al este del lago Ontario a través del río San Lorenzo, la frontera de Niagara, entre los lagos Erie y Ontario; y, al oeste del lago Erie, a través del río Detroit; J. David WOOD, «The Population of Ontario: A Study of the Foundation of a Social Geography», Guy M. ROBINSON (ed.), *A Social Geography of Canada*, Toronto, Dundurn Press, 1991, p. 93.

<sup>10</sup> WOOD [9], pp. 92-95.

iba a dar paso a un nuevo territorio de promisión británico, conocido por Queen's Bush, a partir de la segunda década del siglo XIX. Ya antes que su colonización real se iniciase, un nombre y un plan «inventaban» un nuevo espacio.

En 1839, se designó a la bahía de Owen Sound como el extremo norte de la nueva ruta provincial, que abría a su vez el proceso colonizador de los territorios del sur y suroeste de la bahía de Georgia<sup>11</sup>. La carretera de Garafraxa<sup>12</sup>, partía de Fergus y seguía en dirección hacia la bahía de Owen Sound por una ruta muy similar a la actual número 6. Con esta carretera se pretendía crear una vía de comunicación al oeste del eje sur-norte, que unía el lago Ontario con la bahía de Georgia. Y, a través de ella, ir ocupando tierras. En un principio la carretera era poco más que la manifestación del deseo del gobierno colonial por desarrollar y poblar ese área con colonos. Para desarrollar un plan como éste era necesario que un agrimensor o topógrafo trazase la ruta de la carretera y dividiera las concesiones y lotes que habían de distribuirse o venderse entre los colonos.

En el caso de Owen Sound, la historia de la fundación del pueblo tiene su inicio cuando Charles Rankin<sup>13</sup>, topógrafo de las tierras públicas<sup>14</sup>, inició en 1839 por encargo de la administración de la provincia el trazado de la carretera de Garafraxa, que había de unir Fergus con la bahía de Owen Sound y medir y dividir el área de tierra en la que crear el que habría de ser el pueblo de Owen Sound. Sydenham, ése fué su nombre hasta 1852, era, según A.M. Stephens, uno de sus primeros habitantes y, posteriormente, uno de sus alcaldes:

---

<sup>11</sup> Rev. Hugh COWAN (ed.), «Our Youngest City. Eighty Year's Growth», *Mer Douce*, I, 1, 1921, p. 3.

<sup>12</sup> Con respecto al origen y desarrollo de la carretera de Garafraxa, que era también conocida como la carretera de Owen Sound para los habitantes de su extremo meridional en el condado de Wellington, véase William W. SMITH, «Early Times in Owen Sound», *Owen Sound Sun Times*, Octubre y Noviembre de 1952 (ed. original de 1902 en el *Owen Sound Advertiser*; Smith es autor también de la «gaceta» de 1865 [3]), y Robert CRICHTON, «The Garafraxa Road in 1851», *Mer Douce*, I, 2, 1921, pp. 32-33. Aunque no es exactamente paralela al eje sur-norte que hoy constituye la calle más larga del mundo (más de 1600 kms.), Yonge, y que atraviesa numerosas poblaciones, la carretera de Garafraxa conecta Hamilton y Guelph con Owen Sound. Su recorrido aproximado era: Fergus, Arthur, Mount Forest, Durham, Chatsworth y Owen Sound.

<sup>13</sup> Rankin realizó el reconocimiento y medición, a partir de 1839, de la zona que se extiende desde el río Nottawasaga a la península de Bruce.

<sup>14</sup> Un «land surveyor» era, como indica Barrie, «tanto un ingeniero como un explorador. Atravesaba territorios que pocos, si algún, hombre blanco habían visto anteriormente. Establecía el trazado de las carreteras y subdividía el campo en lotes que podían concederse a colonos y otros. Seleccionaba la localización de pueblos y trazaba los emplazamientos de los mismos. Era un trabajo muy exigente y los topógrafos eran o muy buenos o muy malos. Muchos de los reconocimientos realizados por topógrafos incompetentes han tenido que rehacerse posteriormente, pero algunos continúan siendo hasta la actualidad el origen de muchos de los problemas de los poseedores de la tierra», James BARRIE [7], p. 54.

«Un claro en el bosque, parcialmente despejado, de aproximadamente un acre de extensión; tres casas de troncos, una ocupada por el Agente de Tierras de la Corona y su familia [John Telfer<sup>15</sup>], otras para acomodar emigrantes, y la tercera utilizada como una taberna por Hugh Gunn Campbell; como media milla de calle llamada hoy calle Union [calle 8 E], con la madera cortada sin retirar; un río profundo, oscuro y serpenteante [el Sydenham] con una espesa masa de cedros que se unían sobre las cabezas, [y que] constituía el único canal de comunicación con el mundo exterior y que hacía muy difícil concebirlo como el futuro lugar de barcos de hierro de vapor»<sup>16</sup>.

Tras la taberna de Campbell, fundada en 1841, que hacía también las veces de hotel en su céntrico emplazamiento de las calles Union con Poulett<sup>17</sup>, le siguieron Mr. Boyd con una tienda y hotel<sup>18</sup>, y los señores Hincliffe y Brown, quien fue nombrado jefe de correo a partir de 1846. Poco a poco el asentamiento crecía: en 1843, tres años después de su establecimiento, contaba con 40 personas, dos tiendas y tres tabernas; en 1849 la cifra subía hasta 275 personas, en 1862, 2.200, y en 1875, 4250 habitantes<sup>19</sup>. Pero era necesario crear una comunidad de la nada. La carretera de Garafraxa<sup>20</sup> apenas era transitable y su mejor co-

---

<sup>15</sup> Nacido en Dumfriesshire, Escocia, actuó como Agente de Tierras de la Corona. Su misión consistía en ubicar a los colonos y construir carreteras y caminos. Tenía, asimismo, la misión de construir una iglesia a los indios en el lado oeste de la bahía (posteriormente serían también desplazados de este emplazamiento, donde en la actualidad se encuentra el pueblo de Brooke, a la reserva de Cape Croker en la península de Bruce). Existe una breve biografía de este pionero en el artículo sobre los primeros ochenta años de historia de Owen Sound, Cowan, ed. [11], p. 6.

<sup>16</sup> A.M STEPHENS, *The Early Days of Owen Sound*, Owen Sound, C.J. Pratt, Book & Job Printer, s.f. Llevar colonos a un área deshabitada no era tarea que pudieran realizar fácilmente los hombres que estaban abriendo ese terreno, por lo que el gobernador de la provincia emitió una orden (que se repartía en forma de anuncio en las ciudades de la provincia y, sobre todo, los puertos de entrada de inmigrantes) en los que anunciaba la concesión de 50 acres de tierra gratuita a aquellos que la ocuparan y limpiarán para su utilización, Ontario Archives, RGI-A-6: Box 21:s35, reproducido en Melba CROFT, *Fouth Entrance to Huronia (History of Owen Sound, 1788-1920)*, Owen Sound, Melba M. Croft, 1980.

<sup>17</sup> En la actualidad es el cruce entre la calle 8 E y la avenida principal de la ciudad, la segunda Este. Frente a la taberna se encuentra hoy el ayuntamiento de la ciudad y la plaza donde se celebra el mercado.

<sup>18</sup> En la esquina de la calle 8 E y la avenida tercera Este (Scrope).

<sup>19</sup> Una de las fuentes contemporáneas más interesantes para obtener una imagen de la construcción de Owen Sound como una comunidad es la historia de su policía, editada en 1990 por Glen Hepburn. De ella extraigo las cifras de población mencionadas más arriba. Glen HEPBURN, ed., *Preserving the Peace. A History of the Owen Sound Police Force, 1840 to 1990*, Compilado por la Owen Sound Police Force y la Owen Sound Police Commission, Owen Sound, Stan Brown Li., 1990.

<sup>20</sup> El avance de la carretera de Garafraxa marca el de los lotes de tierras concedidas, y la línea de conexión mínima para promover no sólo el desarrollo de las granjas y hospedería que se localizaban cada pocas millas de su recorrido sino, sobre todo, para permitir el establecimiento de una serie de granjas con una actividad económica diversificada y crecientemente compleja, que gravitaba en torno a los pueblos con los que se iba ordenando el territorio.

nexión con el mundo exterior discurría más por las rutas ya existentes cuando el territorio se llamaba de Huronia, que cuando pasó a ser denominado Queen's Bush. Antes que unirse con Guelph o Toronto al sur, la costa sudoeste de la bahía de Georgía componía un área intercomunicada mediante el agua, en la que se asentaban pequeñas comunidades y dos puertos de creciente importancia, Collingwood y Owen Sound, que centralizaban el tráfico costero comercial y de personas; y de las relativamente separadas comunidades del interior hasta el desarrollo de una buena red de carreteras y el ferrocarril. Fueron los puertos de Collingwood, en la bahía de Nottawasaga, y Owen Sound en la bahía de su mismo nombre, los dos puertos de escala que, junto con Sault St. Marie, integraron y conectaron la región.

De algún modo, las rutas existentes previamente a la presencia británica en el área permitieron, irónicamente, la supervivencia de pueblos dominados inicialmente por escoceses, como es el caso de Owen Sound<sup>21</sup>. Gracias a esta dimensión litoral inicial pudo crecer, incluso sobrevivir, Owen Sound. Ya en la década de 1850 existían numerosos barcos que navegaban a vela las aguas de la bahía y comerciaban con Estados Unidos gracias, sobre todo, a la madera que extraían de sus bosques y permitían el establecimiento de nuevas granjas. En Collingwood, mientras tanto, ya existía un vapor que comerciaba con Chicago, aunque el carbón que le permitía funcionar era llevado al puerto en buques a vela; y a finales de la década se estaba ya desarrollando un fuerte comercio de grano de las praderas de los Estados Unidos con el este, gracias al cual se beneficiaban no sólo los transportistas, sino también los cultivadores de la zona que sumaban sus producciones al flujo existente<sup>22</sup>.

La dimensión litoral de las comunidades de la bahía de Georgia, potenciada por el fuerte crecimiento de la pesca como actividad comercial y el consiguiente desarrollo de sus propias flotas, sirvió para incrementar el ritmo de colonización diseñado desde Toronto y ello mismo permitía la extensión de su propio hinterland, ya que fue a través de Collingwood y en barco como los colonos pudieron llegar a sus lotes de territorio del interior. Esa dimensión explica, asimismo, la magnitud que llegaron a alcanzar las tabernas y hoteles de centros como Owen Sound, así como los problemas de seguridad, abusos en el consumo de alcohol y gran cantidad de población transeunte<sup>23</sup>.

A esta dimensión crítica de la población, característica de cualquier puerto de cierta importancia, se le une con los años y de un modo también creciente el desarrollo de una función mercantil, manufacturera y de servicios relacionada con el entorno rural. El desarrollo de la explotación de los recursos naturales del norte

---

<sup>21</sup> William Cronon, en su estudio sobre la ciudad de Chicago, reivindica la importancia de esta trama previa en el desarrollo de la ciudad; William CRONON, *Nature's Metropolis. Chicago and the Great West*, Nueva York, W.W. Norton, 1991.

<sup>22</sup> James BARRIE [7], pp. 99-103.

<sup>23</sup> Véase Glenn HEPBURN [19].

del condado de Grey, cuya capital era Owen Sound, permitió que esta población no sólo creciera y enriqueciera su actividad económica, sino que este proceso fuera semejante y formara parte de la evolución económica general de la provincia.

Durante la primera etapa de existencia de la población, que cubre los años de 1840 a 1872, su estatus económico puede definirse como simple, tal como indica Keith Fleming<sup>24</sup>; su limitado hinterland comercial se limitaba a una rudimentaria red de carreteras<sup>25</sup> y, en su dimensión acuática, a un comercio costero que se confinaba, con la notable excepción de la conexión de Collingwood con Chicago, a la bahía de Georgia. No obstante, como destaca Douglas McCalla<sup>26</sup> en su historia económica del Alto Canadá, la economía de la provincia se caracterizaba por estar sometida a un fuerte proceso de crecimiento *extensivo* que no se puede explicar recurriendo a explicaciones limitadas a fundar el desarrollo económico como producto del crecimiento de producción de materias primas<sup>27</sup>, que, a su vez, arrastraba al resto de la economía regional. En realidad, según este autor, la economía del Alto Canadá, y Owen Sound en particular, estaba sometida a un acelerado proceso de crecimiento extensivo, basado en un fuerte incremento de la población (tanto gracias a la inmigración como al incremento natural), a una creciente extensión de las áreas cultivadas, a los movimientos de población, a las tendencias y fluctuaciones de los precios, las tasas de intercambio, los flujos de ideas e información (que incluyen la tecnología), los flujos de crédito y capital, y las políticas de otros gobiernos. Todos los elementos destacados por el autor se relacionan en un proceso complejo y de economía abierta, donde la importancia de distintos elementos modifica y es modificada por circunstancias concretas de cada uno de sus entornos. Destaca, por ejemplo, el papel vital para el desarrollo económico de la producción orientada al propio consumo, como la destinada a los mercados locales. Owen Sound, al igual que el resto del Alto Canadá, sufrió un proceso de modernización económico cuyos ciclos se corresponden con los que

<sup>24</sup> Keith FLEMING, «Owen Sound and the CPR [Canadian Pacific Railway] Great Lakes Fleet: The Rise of a Port, 1840-1912», *Ontario History*, LXXVI, 1, 1984, p. 3.

<sup>25</sup> Por aquel entonces existían tres carreteras principales que llegaban a la bahía de Georgia: 1. la carretera Coldwater, que arrancaba en York (Toronto) y llegaba al lago Simcoe; allí por medio de un barco, carreta o a pie, se llegaba hasta Coldwater y, descendiendo el río del mismo nombre, se desembocaba en la bahía; 2. carretera de Penetanguishene, desde Barrie, en el oeste del lago Simcoe hasta la población de Penetanguishene; y, 3, la más antigua, el porteo de las nueve millas, vía Willoe Creek y el río Nottawasaga; James BARRIE [7] pp. 61-62.

<sup>26</sup> En especial en la introducción y las conclusiones de su obra, Douglas MCCALLA, *Planting the Province: The Economic History of Upper Canada, 1784-1870*, Toronto, Ontario Historical Studies Series published by the University of Toronto Press, 1993.

<sup>27</sup> El autor critica aquí abiertamente una tesis defendida en la influyente monografía sobre la economía de la América Británica desde 1607 a 1789 escrita por John J. MCCUSKER y Russell MENARD, *The Economy of British America, 1607-1789*, Chapel Hill, Institute of Early American History and Culture by the University of North Carolina Press, 1991 (1ra. ed. 1985) y las tesis de historiadores económicos de norteamérica como Douglass NORTH, *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*, Englewood-Cliffs, N.J., W.W. Norton, 1961, y Guy Calender.

sufría la economía occidental. Una parte importante de su «acompañamiento» y de su futura predominancia en el área iba a estar, sin duda, relacionada con el efecto del puerto (y el ferrocarril con él conectado y que le daba un nuevo sentido).

Si atendemos al desarrollo espacial del pueblo, esa misma doble naturaleza se manifiesta en su propio plano. Fundada inicialmente en la orilla este del río Sydenham, Owen Sound se desarrolló en torno a dos centros básicos, uno de negocios ubicado en el interior en torno a la segunda avenida Este o Poulett, entre las calles 8 y 10; y otro exterior e industrial, más extendido en virtud de la naturaleza de su actividad que, irradiando desde su puerto, tendió a ocupar las márgenes de la bahía interior y las desembocaduras de los ríos Sydenham y Pottawatomi. Desde el punto de vista residencial no puedo definir con claridad una segregación étnica o de procedencia nacional; no obstante, sí pareció existir un área externa a la ciudad ocupada por los pescadores franceses, y una cierta separación de la población católica irlandesa en torno a su iglesia de Santa María<sup>28</sup>. En cuanto a los edificios más destacados de la ciudad que todavía hoy se conservan parecen concentrarse, en su dimensión de negocios, en la segunda avenida este; industrias en los márgenes este y oeste de la desembocadura del Sydenham junto a los muelles del puerto, y la mayor parte de las residencias conservadas, en la segunda avenida oeste, en dirección sur y a partir de la calle ocho.

Por supuesto, este proceso de especialización creciente se producirá con el paso de los años y, particularmente, en la etapa en que la conexión de ferrocarril y la conversión de Owen Sound en estación término y puerto de la flota de la compañía de ferrocarril CPR (Canadian Pacific Railway) sumará a la población en un crecimiento explosivo sin precedentes y exacerbará la dualidad a la que me he referido<sup>29</sup>. Sin embargo, pese a la obvia transformación y dinamismo de la ciudad es destacable señalar cómo en el «centro de negocios» se encuentran los descendientes de los «primeros de origen», mientras que en el área industrial, pese a la predominancia del capital de Owen Sound, parecen ubicarse otro tipo de «próceres»<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> En las memorias de A. M. STEPHENS [16] se describen con toda claridad la segregación entre poblaciones o asentamientos escoceses e irlandeses en el norte del condado de Grey. Las memorias de niñez de A. A. Hartford en el barrio de la parroquia católica muestra cómo el barrio, aunque mezclado religiosamente a principios del siglo XX, sí parecía mostrar cierta fractura social en torno a una línea etno-religiosa; A. A. HARTFORD, *Under the Elephant's Tail*, Owen Sound, Stan Brown Lit., 1992.

<sup>29</sup> La sección dedicada a Owen Sound como centro de negocios, industria y centro comunitario muestra con toda claridad esta situación en los años veinte del siglo pasado; rev. H. COWAN, Ed., «On the Banks of the Sydenham», *Mer Douce*, I, 6, 1922, pp. 7-17.

<sup>30</sup> Dicha hipótesis, que se funda en fragmentos de información documental y parece avalada por el desarrollo general de la población, requeriría una cuidadosa investigación de índole genealógica, censal y de impuestos que permitiera trazar los recursos, ubicación espacial y actividad profesional de sus habitantes más destacados. Sería, asimismo, necesario componer un mapa de la estructura social y distancia entre las distintas clases sin perder de vista el factor étnico.

Si centramos nuestra atención en el desarrollo del puerto con el objeto de superar o explicar esa supuesta dualidad, es cuando menos chocante que dos actividades económicas íntimamente relacionadas, negocios y puerto, parezcan no confundirse en una población tan reducida (por supuesto no me estoy refiriendo en este caso a una segregación puramente espacial), y atendemos a los factores básicos que, según la geografía clásica de los puertos, afectan al origen y desarrollo de los puertos<sup>31</sup>, Owen Sound tenía unas expectativas de desarrollo moderadas (aunque no lo percibieran así muchos de sus habitantes tal como se refleja en la prensa local). Su situación terrestre era la de una región con buenos recursos madereros y agropecuarios, si bien su área de influencia tenía que ser definida en competencia y con respecto a otros puertos, como el de Collingwood, que lógicamente iban a definir su *hinterland* o traspaís conforme éste iba siendo colonizado. De un modo semejante, y aplicado a un área geográfica mucho mayor, la situación acuática estaba sujeta también a definición por encontrarse igualmente envuelta en un proceso de colonización y expansión fronteriza; sin embargo, en este caso las expectativas podían ser mucho mayores desde el momento en que al oeste, y a través de la bahía de Georgia, se abría todo el territorio de las llanuras, así como una conexión rápida con los Estados Unidos<sup>32</sup> que les permitía coordinar y dar escala a la proyección de su *foreland* o antepaís.

El emplazamiento terrestre del puerto y asentamiento de Owen Sound es bastante favorable, dentro de las condiciones orográficas de la costa de la bahía de Georgia; gracias a sus dos, ríos las superficies accesibles a los barcos se multiplican, aunque sus condiciones como emplazamiento acuático dejan bastante que desear sin la acción humana. Se pondera y alaba en la literatura contemporánea las extraordinarias virtudes de la bahía como cala segura en la que los veleros, sobre todo, podían fondear tranquilos. Las elevaciones ubicadas al oeste de la ciudad, protegen a las bahías de Owen Sound y de Wiarton de los peligrosos vientos del oeste. Sin embargo, como toda bahía en la que desemboca un río, Owen Sound tenía un grave problema: la barra de arena de la desembocadura hacía casi imposible el acceso de embarcaciones de más de un metro de calado

---

<sup>31</sup> Me refiero a un análisis en el que se tienen en cuenta cuatro factores: las situaciones marina y terrestre, es decir su posición relativa con respecto a su entorno; y los sitios marino y terrestre que ocupa el puerto en cuestión. Véase, por ejemplo: B.S. HOYLE y D. PINDER, «Seaports, Cities and Transport Systems», *Cityport Industrialization and Regional Development. Spatial Analysis and Planning Strategies*, B.S. HOYLE y D. PINDER, eds., Oxford, 1981. Por supuesto, el puerto en estos estudios o evaluaciones tiene que ser una fuerza económica primordial del emplazamiento, si bien es posible que sean una combinación de diversos factores los que lo catapulten a un lugar prominente, tanto con respecto al asentamiento en el que se encuentra como respecto a otros puertos.

<sup>32</sup> Si bien puede, como he indicado anteriormente, parecer algo forzada la comparación, Chicago nace prácticamente en el mismo año que Owen Sound y ha de afrontar problemas de supervivencia no muy distintos que los que enfrentó Owen Sound, su gran competidor canadiense. Véase la evolución de Chicago en CRONON [21], y Perry R. DUIS, *Challenging Chicago. Coping with Everyday Life, 1837-1920*, Urbana, University of Illinois Press, 1998.

(si soplaban un fuerte viento del sur, la profundidad disminuía) a la orilla. Por si éste no fuera poco obstáculo, el río arrastraba troncos de cedros que hacían la navegación más peligrosa e incierta<sup>33</sup>.

¿Cuáles eran, entonces, las grandes ventajas naturales que ofrecía la bahía como puerto? Chicago, su constante punto de referencia al sur, no había gozado en sus primeros años de un emplazamiento acuático mejor que el de Owen Sound. Al igual que ésta, el acceso a la bahía estaba bloqueado por una barra de arena, formada por el río, que alcanzaba un máximo de 70 centímetros de profundidad y un ancho superior a los 600 metros<sup>34</sup>. Sólo la tenacidad y la lucha constante de los hombres permitían la utilización de estos «refugios naturales», tal como los denominaban los promotores de la época. Sin lugar a dudas, como destaca Cronon para el caso de Chicago o la moderna teoría geográfica, los criterios geográficos de los promotores de la colonización y desarrollo de los asentamientos de la segunda mitad del siglo se fundaban más en la voluntad que en los principios «objetivos» que ostentaba el positivismo de la época. Influidos por ellos, vemos en unas condiciones naturales excepcionales la razón del «éxito» de un puerto sobre otro. Por supuesto, los cuatro criterios mencionados (situación marina y terrestre, y emplazamiento marino y terrestre) y otros útiles de la geografía portuaria son valiosos instrumentos de análisis para la proyección y estudio de las variables funcionales generales de los puertos; sin embargo, estos «argumentos geográficos no explican cómo [una cosa produce la otra], sólo la cultura y la historia pueden hacer esto. Cualesquiera sean las ventajas de que goza un paisaje particular, es la gente la que siempre la da nueva forma de acuerdo con la visión de lo que aquello debe ser»<sup>35</sup>.

Así harían los líderes de Owen Sound con su ciudad. Cualesquiera que fueran sus posibilidades de desarrollo, una decisión influida por su futuro primer alcalde, Richard Carney, y no por las «condiciones naturales» del asentamiento o por las exigencias funcionales de la economía del pueblo, supuso una seria ralentización de su crecimiento. Carney estaba convencido de que la bahía de Owen Sound era, gracias a sus condiciones naturales, el mejor término que la compañía de ferrocarril Northern Railway podía escoger en su proyecto de trazado de una línea hacia la bahía de Georgia. Por ello aconsejó a sus convecinos de la corporación que no se le ofreciera a la compañía bonificación alguna. A fin de cuentas, como relata muy gráficamente la breve historia de los primeras décadas de desarrollo del pueblo en la revista *Mer Douce*, «¿por qué pagar por un beneficio que

---

<sup>33</sup> El reverendo William Wye SMITH [12] publicó en 1902 en el *Owen Sound Advertiser* una serie de artículos sobre los inicios de Owen Sound, que fueron reeditados por el *Owen Sound Sun-Times* en el año 1952. Tomo los datos sobre el estado de la bahía del segundo artículo de la serie, del número del 11 de Octubre de 1952, p. 10.

<sup>34</sup> William CRONON [21], pp. 55-56.

<sup>35</sup> William CRONON [21], p. 55.

otros, necesariamente, tendrían que tener?»<sup>36</sup>. La fe en el futuro de Owen Sound sirvió, en este caso, para ofrecer en bandeja a uno de sus puertos competidores, Collingwood, una gran ventaja: ya que el territorio de Owen Sound, con sus colinas y notables inclinaciones, fue desechado a favor de un perfil de ruta más horizontal, aunque sin bahía ... por el momento. Los hombres, una vez más, y su percepción de un territorio apenas colonizado en este caso, modificaron el valor natural de los cuatro criterios geográficos mencionados.

Muy pronto el error de no pujar por la línea de ferrocarril<sup>37</sup> (que terminó uniendo el lago Hurón y la bahía de Georgia, en Collingwood, con los lagos Simcoe y Ontario) se haría evidente. Dos años antes que la línea de ferrocarril llegara a conectar Collingwood con el corazón comercial de la provincia en el lago Ontario, un grupo de empresarios locales solicitaron a la Asamblea Legislativa que autorizara la construcción de una línea de ferrocarril desde Owen Sound hasta Guelph (1853). Las ventajas, según los solicitantes, eran múltiples, pues su bahía era, a diferencia de las de otros puertos que intentaban conseguir una conexión de ferrocarril, superior a las demás: «El curso natural del comercio señala por consiguiente hacia Owen Sound como el futuro emporio de un comercio a los que no se le pueden fijar límites. No puede ser de otro modo. La naturaleza ha señalado Owen Sound para este propósito» (*Owen Sound Comet*, 1 de abril de 1853<sup>38</sup>).

Frente al Chicago que Cronon llamó «metrópolis de la naturaleza», los promotores de Owen Sound se vieron como «emporio de un comercio sin límites»; la naturaleza, una vez más se unía a los argumentos de la voluntad humana, o del deseo, como iba a ser el caso de la última. Pero el emporio habría de esperar algunos años y su ansiado, por algunos al menos, crecimiento iba a estar limitado por la creciente centralidad de Owen Sound, como capital de un condado y mercado-centro de servicios de un área en proceso de colonización y cada vez más próspera. El pueblo, participaba sin duda, en el patrón general de desarrollo económico extensivo de la provincia (que marcó su evolución hasta, al menos, el Acta de Confederación de 1867); ahora bien, lo hacía como un asentamiento en la retaguardia de los que lideraban el crecimiento y avance de la frontera. Su ritmo era lento y una comunidad iba naciendo poco a poco; sus periódicos por estos años no sólo apostaban por un plan u otro de desarrollo sino que abordaban cuestiones cívicas de índole polémico<sup>39</sup>: la justicia y unas normas de comporta-

<sup>36</sup> Rev. Hugh COWAN, [11], p. 5.

<sup>37</sup> Sigo en la descripción de la lucha por conseguir un ferrocarril y las transformaciones que produjo en el área su llegada el artículo de K. FLEMING [24].

<sup>38</sup> Citado en FLEMING [24], p. 4. No sólo este periódico apoyó la campaña en favor de un ferrocarril, Guelph y su periódico, el *Guelph Herald*, la apoyarían ya que los beneficios también repercutirían sobre ellos. Por otra parte, la línea de ferrocarril cruzaba una región más fértil que la que se estaba construyendo y enriquecería notablemente la red de comunicaciones al cruzarse con las líneas ya existentes de Hamilton, Toronto y Sarnia; Keith FLEMING [4], pp. 4-5.

<sup>39</sup> En la Biblioteca Pública de Owen Sound se encuentra un trabajo de curso de un alumno universitario, Gary WEINGER [3], (cuya universidad no se indica) sobre «The dimensional fabric of

miento justas, el precio del pan, la actitud de un profesor o, un tema que muy pronto iba a ser una preocupación central de una población a lo largo de la historia, el consumo de bebidas alcohólicas. No sin motivo iba a ser apodada el «pueblo del sacacorchos» y ser la sede del primer movimiento femenino de Canadá en favor de la temperancia<sup>40</sup>.

«En 1853, la población de Owen Sound era de 1088 [habitantes]. El pueblo tenía un colegio masculino y uno femenino. Había cuatro iglesias [Metodista, Presbiteriana, Anglicana y Católica], un sala de temperancia, cinco tabernas, periódicos y diecisiete mercaderes: un pañero, un molino, un aserradero, un pastelero, tres destilerías, dos fundiciones, dos ebanistas, dos carpinteros de orilla, tres tiendas de herrería, tres curtidurías, y cuatro sastres; había trece zapateros en 1852, pero la cifra bajó a nueve en 1853»<sup>41</sup>.

En este mismo año construyeron su palacio de justicia y cárcel, un requisito indispensable para que el pueblo consolidara su posición de capital del recientemente creado condado provisional de Grey. Con sus nuevas funciones administrativas, Owen Sound añadiría a su crecimiento demográfico y económico una nueva dimensión que hacía necesario ocupar nuevos puestos administrativos. El orden y la policía de la población seguían funcionando al modo tradicional inglés, es decir, con guardias nocturnas y unos policías que eran vecinos<sup>42</sup> nombrados por el consejo del ayuntamiento, sin entrenamiento especial, cuyos ingresos por esta actividad procedían del porcentaje de las multas que imponía el juez a los detenidos. Con la incorporación de Owen Sound como un pueblo en 1856, el estatuto con el que se regulaba su función de policía se modificaba. Ahora los pueblos podían nombrar un jefe de policía y uno o más policías por distrito que eran nombrados por el consejo del ayuntamiento. Los problemas que suponía mantener el orden crecían, aunque podían considerarse de índole cotidiana (perros salvajes, el abuso en el uso del alcohol, la gestión de la basura y, sobre todo,

---

Owen Sound in 1853» que ofrece un interesante repaso de la prensa existente en el pueblo en esos años. Por aquel entonces existían tres periódicos: el *Owen Sound Comet*, el *Lever* y el *Times*.

<sup>40</sup> El alcohol formaba parte de la vida cotidiana de los pioneros, con el paso de los años su consumo masivo comenzaría a considerarse como un mal social que había de extirparse mediante la aprobación de una legislación que convirtiera en «secas» sus poblaciones. Owen Sound participó tanto del problema como de la polémica sobre su solución y fué el primer lugar del Canadá donde se reunió la Unión de Mujeres Cristianas Temperantes (WCTU, Women's Christian Temperance Union) en 1874. La historia de la policía de Owen Sound muestra este problema desde su perspectiva de orden público (HEPBURN [19]), así como las peculiaridades de una supuestamente larga etapa seca (1906-72). La bibliografía al respecto es numerosa; véase, por ejemplo, Lorraine BROWN, *200 Years of Tradition: the Story of Canadian Whisky* (Fitzhenry & Whiteside, Markham, Ont., 1994) y M.A. GARLAND y J. TALMON, «Pioneer Drinking Habits and the Rise of Temperance Agitation in Upper Canada Prior to 1840», *Aspects of Nineteenth Century Ontario*, F. H. ARMS-TRONG, H. A. STEVENSON y J. D. WILSON, eds. (University of Toronto Press, Toronto, 1974); o C.K. WARSH, ed., *Drinking in Canada*, McGill-Queen's University Press, Montreal, 1993.

<sup>41</sup> Tomado del *Owen Sound Times* de mayo de 1962, por Melba Croft

<sup>42</sup> Los «constables» se regían y guiaban por un texto: *The Canadian Constable's Assistant*.

el control de los transeuntes). El camino para resolver la situación era sólo uno: profesionalización y aumento de la fuerza policial<sup>43</sup>.

Mientras llegaba una segunda oportunidad y algunos de sus vecinos luchaban por que el ferrocarril les conectara con el lago Ontario, otros trataban de potenciar su actividad marítima. Owen Sound contaba, tras la llegada del ferrocarril a su rival Collingwood, con dos graves dificultades: por un lado, los buques que circulaban y comerciaban en la bahía de Georgia convirtieron a Collingwood en su puerto principal y optaron por coordinar sus movimientos con los horarios del ferrocarril; por el otro, la barra de arena de la bahía de Owen Sound era un obstáculo para su desarrollo. Los primeros pasos para recuperar la posición predominante dentro de la bahía se dedicaron a la misma bahía. Por aquel entonces la conexión por el lago, mientras duraba la temporada navegable, era más importante que la terrestre. El tren, para algunos de sus vecinos, podía superarse todavía gracias al transporte en barco<sup>44</sup>. La solución al problema de la barra llegaría de manos del emprendedor capitán William H. Smith.

Cuando el gobierno rechazó drenar la bahía, pues ésta a sus ojos no era tal, el capitán Smith decidió aligerar su buque, el *Clifton*, con el que hacía la ruta a Collingwood y, por medio de la ayuda de sogas y numerosos hombres, arrastrar el barco a través de la barra. Una vez anclado el barco en la bahía interior tomó fotos del mismo y volvieron a sacarlo al día siguiente tras la celebración nocturna del pueblo, haciendo uso del mismo procedimiento. Esas fotos, oportunamente enviadas a los oficiales del gobierno, convencieron a éstos de la conveniencia y posibilidad de drenar la bahía. El emplazamiento acuático de Owen Sound era ahora un punto muy adecuado para la escala, un nuevo argumento para que el ferrocarril les volviera a considerar un buen candidato a estación término de alguna de las nuevas líneas que se estaban proyectando. La ocasión llegaría el mismo año en que se aprobó el Acta Canadiense, y naciese Ontario del antiguo Alto Canada, luego Canada Oeste.

#### LA «EDAD DE LAS GRANDES EXPECTATIVAS», OWEN SOUND SE CONVIERTE EN PUERTO Y ESTACIÓN TÉRMINO (1873-1912).

El 25 de Junio de 1867, la compañía de ferrocarril TG&B (Toronto, Grey and Bruce) insistió ante los ciudadanos de Owen Sound acerca de los beneficios que una línea traería al ferrocarril. Para entonces los hechos habían demostrado a

---

<sup>43</sup> Según la historia de la policía de Owen Sound parece que la policía a lo largo del tiempo siempre tuvo que luchar con el consejo del ayuntamiento para arrancar más medios y recursos económicos, sin embargo, esta perspectiva puede ser producto del punto de vista de los autores, HEPBURN [19].

<sup>44</sup> A finales de los años sesenta del siglo pasado, todavía algunos vecinos creían, como relata FLEMING [24], p. 5, que era más viable crear una compañía de vapores que les uniera con Montreal que tender una línea de vía estrecha.

muchos de sus vecinos más destacados la imposibilidad de competir por el comercio 'marítimo' de la bahía, y convertir a Owen Sound en un *entrepot* de importancia, sin contar con una conexión de ferrocarril. La conexión y competencia con los Estados Unidos, si el pueblo quería adquirir una posición predominante en el área, sólo podía pasar por un tren que hiciera frente al no muy exitoso de Collingwood. El apoyo de la audiencia de la asamblea fue, esta vez, unánime<sup>45</sup>.

Desde el punto de vista económico<sup>46</sup> se trataba de una decisión con importantes consecuencias, perceptibles a simple vista. Si observamos un gráfico del efecto que ciertas decisiones económicas tuvieron en el crecimiento de la población, ubicando en un eje de sus coordenadas el crecimiento demográfico y en otro los años, veremos que los cambios pronunciados en la inclinación de la recta resultante de cruzar años y población obedecen a una serie de acontecimientos o hechos puntuales. Así, es posible, a *grosso modo*, dividir en tres etapas la historia de Owen Sound<sup>47</sup>. Desde su fundación hasta 1873, año en el que llega el ferrocarril a Owen Sound, la tasa de crecimiento demográfico es intensa (aunque no llega a los 4.000 habitantes); la curva de crecimiento alcanza su perfil más pronunciado al alza, con alguna oscilación menor, entre esa fecha y la de 1912, es decir, durante el periodo en que permaneció en la población la compañía de ferrocarril que había hecho de Owen Sound su estación término, y como medio de transvase de mercancías a su flota de buques de los grandes lagos (Canadian Pacific Railroad Great Lakes Fleet). Tras el abandono de Owen Sound por parte de la flota de la CPR, la población disminuye en cantidad hasta que la ciudad se incorpora como ciudad en 1921; desde entonces el crecimiento es suave (cuando no negativo, como el que se ha producido entre 1991 y 1996 que fué del -1.3%<sup>48</sup>).

Cuando el 12 de Junio de 1873 llegó el primer tren de la compañía Toronto, Grey & Bruce (TG&B) a la población, la actitud de sus habitantes era notoriamente distinta a la que rechazó un proyecto similar en 1850. Con el tren llegaba su «independencia» de Collingwood y sus conexiones con centros como Toronto no sólo se aceleraban notoriamente (anteriormente sus mercancías podían demorarse entre una y cuatro semanas, mientras que ahora llegaban en el mismo día) sino que ganaban, además, la posibilidad de ahorrar riesgos y dinero no necesitando almacenar durante el invierno el grano o mercancías con las que comerciaban. Era obvio, no obstante, que para ganar una posición predominante había que tener unas condiciones portuarias adecuadas; y, sobre todo, con una o varias compañías de buques propias o con base en Owen Sound que potenciara su nueva conexión con Toronto y contrarestará las dos compañías de navegación, la

<sup>45</sup> Keith FLEMING [24], p. 5.

<sup>46</sup> Para las cuestiones relacionadas con las conexiones de ferrocarril y la flota de la CPR en los Grandes Lagos me valgo del artículo de Keith FLEMING [4].

<sup>47</sup> En el archivo de la Biblioteca Pública de Owen Sound se conserva en su sección dedicada a «Población» dicho gráfico sin mención a su procedencia.

<sup>48</sup> Datos del censo canadiense tomados del perfil comunitario de la ciudad, Owen Sound [5].

Compañía de Navegación de la Bahía de Georgia y la Compañía de Navegación de Toronto y el Lago Superior, que habían elegido como su base de operaciones a Collingwood.

Pero los cambios que el ferrocarril iba a promover o acentuar no iban a ser simplemente cuantitativos, o de naturaleza puramente económica. Con el tren la población optaba por una senda más centrada en la actividad mercantil y manufacturera. La naturaleza de su propia comunidad iba a verse sometida a una fuerte transformación en su perfil socioprofesional. No es lo mismo ser una capital de servicios y modesto centro de procesamiento de las materias primas del norte de los condados de Grey y Bruce (poblados de granjas y con un mercado cautivo de trigo) que entrar de lleno en los flujos comerciales que se estaban produciendo a cada vez más larga distancia e internacionales en los Grandes Lagos. En realidad, con la llegada de esta línea de ferrocarril de vía estrecha, Owen Sound estaba preparándose para entrar, de nuevo y a un nivel local, en el proceso de fuerte expansión económica y desarrollo social que caracterizaron las dos últimas décadas del siglo pasado y la primera del siglo XX<sup>49</sup>. Esta etapa se caracterizó por tres acontecimientos destacados, de los cuales Owen Sound participó plenamente gracias al recién estrenado ferrocarril. En primer lugar, el desarrollo de un sistema de comunicaciones más regular, económico y estable permitió y estimuló el desarrollo de un proceso de urbanización e industrialización muy intenso en el sur de Ontario; por otra parte, ese desarrollo se potenciaba con la apertura de nuevas fronteras y horizontes de expansión: a partir de 1870 se abrió a la colonización el territorio de Manitoba, en 1885 las tierras de trigo de las praderas y, ya a final del siglo, el futuro otro extremo del Canadá, la Columbia Británica, y el territorio norte de Ontario. En todos los casos, la bahía de Georgia y Owen Sound con su recién ganada centralidad, podían jugar un papel estratégico de importancia.

Entre 1873 y 1881 la población de Owen Sound creció en un tercio y comenzó a sufrir las consecuencias de ese desarrollo producto de la unión de las circunstancias generales que estaba viviendo el Canadá en esos años, con la capacidad local de los habitantes de Owen Sound por impulsar su propia posición dentro del Dominio; durante la temporada de navegación las carreteras que llevaban a la población y el mismo Owen Sound estaban abarrotadas de carros, caballos y gentes que habían decidido emprender la emigración a la nueva tierra de promi-

---

<sup>49</sup> Véase para una caracterización de la evolución económica de la provincia el volumen de Ian M. DRUMOND, *Progress without Planning: The Economic History of Ontario from Confederation to the Second World War*, Toronto, Ontario Historical Studies published by the University of Toronto Press, 1987; para una buena visión general y contextualización de ese periodo en Owen Sound, es excelente el primer capítulo de la historia del Hospital General y Marino de Owen Sound [*Owen Sound General and Marine Hospital*] de David GAGAN, 'A Necessity Among Us' *The Owen Sound General and Marine Hospital, 1891-1985*, Toronto, Publicado para Grey and Bruce Regional Health Centre por University of Toronto Press, 1990, pp. 3-27.

sión del oeste. El perfil socioprofesional de la población, ante unas circunstancias como las descritas, había de ser muy distinto.

Sin embargo, la transformación más dramática se produciría con la llegada de la compañía que se encontraba en el centro de todos los acontecimientos que caracterizan la etapa de crecimiento de esta época, la Canadian Pacific Railway o CPR<sup>50</sup>. En 1881, en el mismo año en que se inició la normalización del ancho de vía, comenzaría también una batalla por el control de la antigua línea TG&B (Toronto, Grey and Bruce) que terminó siendo cedida a la CPR el 26 de Julio de 1883<sup>51</sup>. Con la llegada del primer gran gigante empresarial y financiero del Canadá, la población recibió un impulso inusitado, si bien, en aras de un crecimiento aún mayor, se puso en manos de la CPR. Como relata Fleming<sup>52</sup>, sólo en el año 1884 la CPR invirtió unos 235.000 de dólares en adecuar la bahía a sus necesidades: un elevador de grano, una terminal de carga, cobertizos para el carbón y los inmigrantes, una lavandería y una estación de pasajeros. Dicha actividad tuvo, además, como consecuencia unas demandas de madera y otros materiales semiprocesados que dieron un gran impulso a las empresas existentes. Por otra parte, la recientemente creada compañía de navegación, Owen Sound Steamship Company (OSSC), con el objetivo de contrarrestar la preponderancia de Collingwood en la líneas de navegación dentro de la Bahía de Georgia, resultaba insuficiente para las necesidades de la CPR: por lo que en 1884 esta compañía trajo a Owen Sound tres modernos vapores, el *Algoma*, el *Athabasca* y el *Alberta*. Owen Sound disfrutaba ahora de una buena conexión de ferrocarril, y una poderosa y moderna flota.

Una tragedia, el encallamiento y destrucción durante una tormenta de nieve del *Algoma* (el 7 de Noviembre de 1885, en el que murieron 38 pasajeros) tuvo como efecto asociado una etapa de crecimiento inusitado ante la decisión de la compañía encargada de la construcción de un nuevo buque (la compañía de Toronto, Polson Iron Works Company) de fundar la primera empresa del Canadá de

---

<sup>50</sup> Según Sarah HILTS [3], la llegada de la CPR trajo un «nuevo sentido del optimismo a la comunidad». Sus condiciones para el desarrollo eran de las mejores de todo el Canadá y pronto el desarrollo fue claramente visible. «En 1881 el valor del capital en intereses manufactureros era de 2.177.750 dólares; hacia 1911 se había incrementado un 178,9% hasta 3.895.586 dólares. En 1911 existían sólo cinco centros del área meridional central de Ontario que emplearan más de 2000 personas en actividad manufacturera y Owen Sound estaba cerca de esta cifra con una cantidad de 1781. Además, el porcentaje de mano de obra ocupado en manufacturas en Owen Sound casi se dobló entre 1881 y 1911. Durante el mismo periodo, la población de Owen Sound creció un 283,7% hasta alcanzar los 12.558 [habitantes], una tasa de crecimiento que estaba muy por encima de la media provincial de 131,2%», HILTS [3], pp. 19-20. Hiltz basa sus estimaciones en los Censos del Canadá, en particular en el de 1911, y el mencionado artículo de FLEMING [24]. Tal era el estado de euforia de la población que uno de sus periódicos, el *Owen Sound Sun* proponía el 8 de Febrero de 1907 la creación de un «club de los 25.000» con el objeto de promover el crecimiento de Owen Sound (citado en HILTS [3], p. 4). Si el club se constituyó o no, lo ignoro; ahora bien, si hubiera sido efectivamente formado, todavía tendría que existir ya que esa cifra está lejos de alcanzarse hoy.

<sup>51</sup> Keith FLEMING [24], p. 8.

<sup>52</sup> Keith FLEMING [24], p. 9.

construcción de buques de acero en Owen Sound, la Polson Shipbuilding Company. Con esta decisión Owen Sound ganaba una fuente de empleo no sujeta a la oscilación estacional y que requería no sólo una considerable masa de mano de obra sino, además, trabajadores especializados<sup>53</sup>.

Owen Sound conseguía una localización sin igual en el área, el masivo tráfico de grano de la CPR, la posibilidad de desarrollar sus actividades de negocios y comerciales y, por si ello no fuera poco, abría unas brillantes expectativas de industrialización. Los recursos naturales del área, hasta entonces explotados con una intensidad limitada, adquirieron una nueva rentabilidad al contar con un transporte mucho más económico, rápido y regular durante todo el año. El ya consolidado hinterland de Owen Sound contaba con madera, productos agropecuarios de sus granjas (frutas, en particular manzanas, lechugas, patatas, tomates, pepinos, ganado y caballos, mantequilla<sup>54</sup>) y canteras adecuadas para la producción de cementos<sup>55</sup>. Sería en torno a estos recursos, y su gestión como Owen Sound crecería en unas proporciones inusitadas hasta la fecha. Una parte importante de su actividad iba a depender de la presencia de la CPR en la población; sin embargo, algunos de sus recursos y actividades previas (como los productos de sus granjas, o las curtidurías y aserraderos) iban a evolucionar en dirección a la industrialización y permitirían que Owen Sound mantuviera una base económica propia relativamente independiente de la CPR.

Owen Sound abandonó su relativamente placentera posición de retaguardia en una frontera que ya le había superado para recolocarse en los crecientes flujos de mercancías, comercio y personas que generaban el avance de la frontera hacia el oeste y la integración de la economía del gran área drenada por los Grandes Lagos. Durante estos años Owen Sound se haría, en algunos productos, un nombre internacional (varios de los casos de mayor interés son los de los fabricantes de muebles, la North American Bent Chair, la mayor fábrica de sillas del Imperio

---

<sup>53</sup> Keith FLEMING [24], pp. 9-11.

<sup>54</sup> «Los variados productos agrícolas, de los que ésta [población] es uno de los mejores mercados de Ontario, proveen a la gente del campo circundante con dinero contante durante todas las estaciones del año, lo que promueve materialmente el comercio y fortalece los negocios en general» EVANS [3] p. 12. La tesis de graduación de W. Watson Evans, de la que se conserva una copia en la Biblioteca Pública de Owen Sound, es una excelente fuente de información sobre las condiciones económicas de la época, así como de las posibilidades de desarrollo que se estimaban en 1910 para la población.

<sup>55</sup> Gracias al ferrocarril, el cemento se convirtió en una de las actividades productivas más importantes. En 1895, como destaca David GAGAN [49], p. 5, era el mayor productor de cemento Portland del Canadá. Existían cuatro compañías dedicadas a esta actividad: (Owen Sound Portland Cement Company, en Shallow Lake, nueve millas al noroeste de Owen Sound; Sun Portland Cement, en la orilla oeste traía su marga desde el lago McNab a 11 millas; Grey and Bruce Portland Cement, al norte de la población traía su marga del lago Miller; y la Imperial Portland Cement Company Limited, en el lado este de la bahía, traen su marga del lago William, EVANS [3], pp. 20-22. Aunque, destaca el mismo Evans, su gestión fué bastante mala.

Británico en los años veinte de nuestro siglo<sup>56</sup>) o la North American Furniture Company y su socia la Owen Sound Chair Company, que disponían como rasgos destacados en la misma época de una sala de exposición de sus productos y de la sala de descanso de los empleados, en las que éstos y sus familias contaban con todas las comodidades de agua caliente, calefacción, prensa, revistas e, incluso, un tocadiscos y un amplio surtido de discos<sup>57</sup>. Sus compañías de fundición también alcanzarían un considerable desarrollo, habiendo dejado en la actualidad algunos de los edificios industriales del siglo XIX y principios del XX más interesantes de la localidad.

Al igual que la mayor parte de los pueblos conectados por una línea de ferrocarril central, Owen Sound se encontró con una población estacional, o de paso, muy elevada<sup>58</sup>. Más que inmigrantes en proceso de consolidación de unas raíces con su nuevo asentamiento y reconstruyendo una serie de lazos étnicos o religiosos, una masa considerable de la población transeunte o estacional se alojó, cada vez con mayor precariedad, en una población ya famosa por la liberalidad en el uso del alcohol y su gran cantidad de tabernas. Los problemas y la escisión social que cabría esperarse de una situación como la que he descrito no es un resultado que deba sorprender. Los conflictos de poblaciones crecientes capaces, en lo económico, de crear cada vez mayores riquezas y masificar la producción (pero, a la vez, sin los mecanismos adecuados para el acceso a unas condiciones de vida mejores para muchos de sus nuevos habitantes) es un fenómeno profundamente relacionado con la revitalización de un campo, visto ahora como un contraste idealizado de las degradadas condiciones de la ciudad, así como el origen de numerosos movimientos de reforma social entre los que ocupa un lugar destacado la temperancia (ya mencioné más arriba cómo en Owen Sound se produjo la primera reunión en Canadá de la Unión de Mujeres Cristianas Temperantes en 1874). Por ejemplo, en 1890 existían 13 establecimientos con licencia para vender alcohol (uno por cada 130 varones adultos) y, al menos, un hotel que lo vendía sin permiso por su puerta trasera (Gagan, 1990: 6).

Por otra parte el pueblo, que se había convertido en un importante centro regional a finales del siglo anterior, no sólo sufría los problemas habituales en todo proceso de industrialización y crecimiento demográfico explosivo sino que, ade-

---

<sup>56</sup> Fundada en 1894 y situada en la orilla oeste del Sydenham llegó a contar con su propios muelles en la margen este, empleaba entre 368 y 450 operarios, EVANS [3], pp. 13-14.

<sup>57</sup> El artículo de *Mer Douce* sobre Owen Sound como centro de negocios y de empresas es una excelente descripción de la actividad y localización de las mismas en la población; Rev. Hugh COWAN, [29]. Para una visión más detallada y algo anterior de la economía de Owen Sound, véase el trabajo mecanografiado de EVANS [3].

<sup>58</sup> De acuerdo con las cifras de *Owen Sound Times* del 18 de Julio de 1889, pasaron 1171 buques por la bahía entre el 1 de Julio de 1888 y el 30 de Junio de 1889. Sólo sus tripulaciones ascendían a un total de unos 24.000 hombres, a los que hemos de añadir que sólo la flota de la CPR tenía capacidad de trasladar en viajes de ida a unos 2000 pasajeros a la semana (datos tomados de GAGAN [49], p. 6).

más, había emprendido una campaña de renovación de sus viejas infraestructuras y creación de nuevos servicios como los tendidos de gas, agua corriente y luz. En el caso de Owen Sound merece mención especial el hecho de que los tres servicios fueron promovidos por la misma persona, Stephen Johnson Parker. Uno de sus vecinos más emprendedores, director de la primera cadena de farmacias de Canadá, Parker Drug Store, tesorero del condado de Grey, fundador de la compañía de navegación Owen Sound Steamship Co. (OSSC), primer presidente del banco Grey-Bruce Loan Co. (luego Victoria and Grey Trust) y primer presidente del Consejo del hospital local, Parker introdujo la primera red de teléfono privada poco después de su invención en 1876; en 1880, tras un año de trabajo canalizaron el servicio de agua de la población, y en 1886 ya habían tendido e iluminado con electricidad una área de seis kilómetros<sup>59</sup>. Parker fue también el primero en vender gas en contenedores adecuados para la iluminación y, tras un accidente en la primera planta generadora de gas para la ciudad, la transformó, junto con otros prominente socios, en una compañía que generaba gas del carbón en 1888 (Owen Sound Gas, Light and Fuel Co. Ltd). En 1890 las calles de Owen Sound ya estaban iluminadas, siempre que no hubiera luna llena<sup>60</sup>, por iluminación eléctrica producida por la energía hidroeléctrica generada por la planta de Inglis Falls de la Owen Sound Electric Illumination and Manufacturing Company<sup>61</sup>. Otro producto del desarrollo de la población fue la fundación en 1880 del Instituto Superior de Owen Sound (Owen Sound High School), que en 1884 se convirtió en el Owen Sound Collegiate donde se impartieron clases nocturnas y formaron maestros (al que en 1924 se le añadió la sección vocacional, transformándose su nombre: Owen Sound Collegiate and Vocational Institute<sup>62</sup>). La policía no sólo se profesionalizaba y reclamaba una dotación mayor de personal, sino que se enfrentaba con una situación social cada vez más difícil de manejar. Los muelles y los problemas laborales o de orden público, generados por la actividad portuaria propiamente dicha, los robos, las «casas de mala fama», las peleas y borracheras de los días de fiesta, el juego ... formaban ahora parte de los problemas cotidianos con los que tenía que luchar la policía<sup>63</sup>.

En 1910 W. Watson Evans afirmaba que «las relaciones de capital y trabajo eran sorprendentemente armoniosas», las únicas grandes huelgas que se han pro-

<sup>59</sup> Según Ellen HAY, «City Utilities Parker's Legacy», *Owen Sound Sun Times Weekender*, 30 de Junio de 1989.

<sup>60</sup> «Sydenham River Generators Once Lighted the Streets When Moon Not Shining», *Owen Sound Sun-Times*, 8 de Marzo de 1952.

<sup>61</sup> El *Owen Sound Sun-Times* publicó una interesante serie de tres artículos, en los que basó esta descripción, los días 16, 23 y 30 de Julio de 1969 una serie de artículos sobre el origen de los servicios de agua, gas, electricidad y teléfono de Owen Sound.

<sup>62</sup> T. Arthur DAVIDSON, *A New History of the County of Grey*, Owen Sound, Grey County Historical Society, 1972, p. 312. Para la investigación es también muy útil: Ruth KONRAD, *Index to a New History of the County of Grey*, s.l., s.e., 1979.

<sup>63</sup> HEPBURN, Ed., [19], pp. 33-36.

ducido contra la CPR fueron por causadas los cargadores de los muelles. Aunque, como afirma Evans, las dos huelgas que tuvieron lugar en 1908 y 1909 fueron las más graves (la primera de ellas acabó en un supuesto baño de sangre tal como recogen los periódicos de la época<sup>64</sup>), la conflictividad laboral existía ya anteriormente; en septiembre de 1899 se produjo una huelga de conductores de la CPR que finalizó en un acuerdo<sup>65</sup>.

Evans describe también el aumento de población de origen extranjero (en concreto italianos, judíos, «negros», rusos, polacos, armenios...), las condiciones de alojamiento de los trabajadores (que no considera muy malas pese a los problemas que él mismo menciona de problemas de calefacción, escasez de espacio o el pago de cantidades exageradas por los alquileres) así como el costo de manutención que le llevan a considerar como bueno para la relación sueldos-precios de los trabajadores<sup>66</sup>. Con todo, su visión está lógicamente teñida del espíritu expansivo y positivo de esos años. Los esfuerzos que se estaban haciendo para mejorar las condiciones de alojamiento de los trabajadores, la construcción de nuevas casas, el fomento de la propiedad de las mismas entre los empleados hacían pensar que estos males, propios de una población en rápida expansión, eran coyunturales y solventables.

La vida social se enriquecía con la aparición de clubs y actividades deportivas, así como la de la configuración de un tejido claramente urbano pese al fuerte componente rural<sup>67</sup>. Por mucho que Owen Sound creciese, su raíz rural no iba a desaparecer ya que una parte importante de su actividad manufacturera no era más que un proceso de transformación, no demasiado complejo en la mayoría de los casos, de las materias primas existentes en su propio condado o en los vecinos (las corrientes de agua del área ayudaban, por otra parte, a la mecanización de

---

<sup>64</sup> *Owen Sound Times*, 14 de Mayo de 1908 habla de los 21 muertos y cientos de heridos que afirmaba un periódico de Toronto. Pese a la gravedad del incidente no hubo en realidad muerto alguno, HEPBURN [19] p. 51, EVANS [3] pp. 38-39, FLEMING [24], pp. 18-20.

<sup>65</sup> Véase el *Owen Sound Sun* del 12, 22 y 26 de septiembre de 1899.

<sup>66</sup> EVANS [3], pp. 40-48.

<sup>67</sup> Los artículos, programas de radio y libros de Andrew ARMITAGE sobre la vida cotidiana y el pasado de Owen Sound son un excelente retrato de los tiempos pasados de Owen Sound, véase de este autor: *Owen Sound: The Day the Governor General came to Town and Other Tales*, Cheltenham, Ont., Boston Mills Press, 1979; *Owen Sound: Steamboat Days*, Erin, Ont., Boston Mills Press. Melba M. CROFT se ha dedicado a la reconstrucción de la historia de la población a partir de sus periódicos, sus crónicas a partir de su lectura los publicó ella misma en una serie de artículos sobre la historia del primer Owen Sound en el *Owen Sound Sun Times* durante el año 1962; le siguieron los libros: *Fourth Entrance to Huronia*, ya mencionado [16], *Growth of a County Town: Owen Sound, Ontario 1900-1920*, Owen Sound, Melba M. Croft, 1984; *A Port of Some Importance. Owen Sound, Canada, 1845-1984*, Owen Sound, Melba M. Croft, 1985; *City of Owen Sound, 1921*, Owen Sound, Melba M. Croft, 1990; *Renewal of a Canadian Port. Owen Sound on the Georgian Bay*, Owen Sound, Melba M. Croft, 1993.

dichos procesos de transformación)<sup>68</sup>. Los pequeños oficios desaparecían y los productos surgidos de la producción en gran escala sustituían a los de los pequeños establecimientos.

Pero los problemas de la ciudad, tal como he descrito hasta el momento, no sólo se solucionaban con medidas sociales o la mejora de infraestructuras, era necesario llevar a cabo reformas de mayor calado. Owen Sound era una población radicalmente transformada por la actividad en torno al puerto y el ferrocarril. La cámara de comercio (Board of Trade) era ahora la institución que movía la ciudad; más, si cabe, que el propio ayuntamiento. Tras cada uno de los grandes proyectos que transformaron la ciudad estaba o la Cámara o sus más destacados representantes. Estos promotores no sólo estaban preocupados por las condiciones de vida de sus vecinos, sino también por la imagen que la ciudad proyectaba hacia el exterior. Una ciudad moderna, activa y en crecimiento tenía que tener una buena imagen que atrajera más inversión, más mercaderes e industrias.

Entre las grandes iniciativas que mejor iluminan la transición que se estaba produciendo en Owen Sound, destaca la fundación del Hospital General y Marino de Owen Sound (Owen Sound General and Marine Hospital) en 1893, tras varios años de lucha y proyectos. El objetivo era abordar una situación higiénica y sanitaria mala. El Consejo de la ciudad dedicado a la sanidad y su encargado de sanidad era, en la mejor de las consideraciones, incapaz de imponer las medidas necesarias para que Owen Sound no tuviera estallidos de fiebres tifoideas y unas condiciones de limpieza y normas absolutamente insuficientes. Durante estos años se estaba produciendo en todo el mundo occidental una fuerte transformación en la percepción de los problemas de sanidad, y su relación con la moralización de los trabajadores tiene que ver con este gran proyecto de desarrollo Owen Sound. Las nuevas doctrinas de cuidados de enfermeras profesionales y bien entrenadas promovidos por personajes como Florence Nightingale, o la revolución que se produjo por la introducción de medietas antisépticas, iban a aparecer en un hospital destinado inicialmente al cuidado científico y moderno de los enfermos. Los hospitales, éste incluido, luchaban por hacerse un lugar en la nueva sociedad que surgía de la industrialización y eran un símbolo de la capacidad de la propia ciudad por dar lo mejor de sí misma y regenerar su propio tejido social «enfermo»<sup>69</sup>.

Pero los promotores de la ciudad y la Cámara de Comercio de Owen Sound hubieron de emprender un programa de actividades de mucha más trascendencia para su futuro. Los problemas cíclicos que se producían entre la población y la CPR, debido a los conflictos relacionados con la falta de medios para la gestión del tráfico de granos, parecía que estaban llegando a un momento crítico, y los

---

<sup>68</sup> Véase en particular la introducción al volumen sobre historia económica de Ontario para este periodo escrito por Ian M. DRUMMOND [49].

<sup>69</sup> Véase el texto de David GAGAN [49] dedicado al hospital de Owen Sound.

habitantes de Owen Sound percibían que la solución pasaba por conseguir una segunda conexión de ferrocarril que les permitiera desarrollarse más y más, independientemente. En 1891 llegó la ocasión, y el pueblo aprobó por absoluta mayoría la financiación que permitiría a la otra gran compañía de ferrocarril, la Gran Trunk Railway (GTR), que construyera el ramal que unía Owen Sound con Parkehead, y de allí con la línea que finalizaba en Wiarton (capital del vecino condado de Bruce) y arrancaba en el lago Ontario. El acuerdo con GTR no satisfizo a la CPR que consideraba, no si razón, que la prosperidad de Owen Sound se debía a su presencia allí<sup>70</sup>.

La nueva compañía de ferrocarril, sin embargo, no iba a actuar como el revulsivo buscado. Pronto se haría evidente que la GTR no estaba interesada en una actividad semejante a la de la CPR; se negó, por ejemplo, a desarrollar su propia flota de vapores y con ello desaparecía la posibilidad de competir con la política discriminatoria de Collingwood contra Owen Sound. Pese a los crecientes problemas, la población gozaba de unas ventajas inigualadas por puerto alguno en la bahía de Georgia.

Sólo la conflictividad laboral que ya hemos mencionado y la dura actitud ante la misma de la CPR, parecían empañar la próspera y brillante situación de Owen Sound; sin embargo, ya en 1895 las primeras señales de alarma empezaron a aparecer cuando se publicaron noticias de que la CPR estaba comprando espacios de otros puertos. En 1905 la compañía de ferrocarril anunció que Victoria Harbour sería la segunda estación término que operaría en la bahía de Georgia. Las ventajas de la última con respecto a Owen Sound no debieron ser consideradas de un modo «amenazante» por los representantes de Owen Sound, a pesar de que los ahorros de los recorridos por tierra y agua de la ruta del trigo con Montreal era notoria y, sobre todo, a causa del hecho que la CPR tenía el control absoluto de la terminal en Victoria Harbor. Ya he mencionado más arriba que la objetividad de las decisiones que rigen el destino de una población o una compañía de ferrocarril es algo de lo que debe dudarse. La conexión de los hechos, como muestra Cronon con respecto a Chicago, es algo más compleja que una mera evaluación de ventajas y desventajas. Con todo, los crecientes temores de los habitantes de Owen Sound debieron acallarse cuando dos años más tarde, en 1907, la CPR añadió dos nuevos vapores a su flota de Owen Sound. El primer anuncio serio del golpe definitivo contra la población llegaría en 1911 cuando el vicepresidente de la CPR David McNicoll anunció que el aumento de la flota se había realizado con el objetivo de trasladarla a Victoria Harbor, tan pronto se hubiera completado la extensión de la línea de ferrocarril. Aunque el destino de Owen Sound con respecto al terminal de la CPR no estaba sellado, los acontecimientos que se produjeron en Owen Sound

---

<sup>70</sup> El relato de los acontecimientos que llevaron a la llegada del ferrocarril de la GTR y los problemas que culminaron con el traslado de la flota de la CPR los he tomado del artículo de K. FLEMING [24] donde se encuentran descritos de un modo mucho más pormenorizado.

unos meses después cerrarían toda esperanza. El 11 de diciembre de 1911 estalló un gran fuego que acabó con los dos elevadores de grano y 887.000 barriles de grano; algo después, tras los intentos infructuosos de Owen Sound de recuperar su papel en los flujos de grano de la CPR, esta compañía anunció su traslado definitivo al nuevo puerto de Port McNicoll (la antigua Victoria Harbor, ahora bautizada con el nombre de su vicepresidente).

Durante los años de incertidumbre los promotores de la ciudad y su Cámara de Comercio intentaron una medida que modificase su imagen, y que puede parecer sorprendente hoy, pese al desarrollo de las campañas de imagen: el cambio de nombres de las calles de Owen Sound. Tras las razones que aconsejaban una reforma del sistema de nombres de calles y su numeración, que hicieran posible la inminente implantación del reparto a domicilio del correo, se manifestaban los intereses de prominentes ciudadanos y su Cámara de Comercio de emprender una reforma del sistema de calles, más radical y a tono con el espíritu de las prósperas y progresistas ciudades de frontera del oeste, también apodadas, «ciudades de la CPR». Lo que este grupo pretendía era adoptar un sistema extraño en Ontario, pero común en el oeste: la nominación numerada de sus calles y la pérdida de los nombres que recordaban su historia. Tras varios años de polémicas, la medida fue aprobada en 1909. Con ésta se pretendía alcanzar varios objetivos. Además de la necesaria reforma de la nomenclatura y numeración de las calles que permitieran el fácil reparto del correo, se intentaba promover el desarrollo industrial de la comunidad y, muy posiblemente, adecuarse en mayor medida a las necesidades de la CPR. De todos los objetivos, el último pronto resultaría vano ante la marcha de la flota de la CPR<sup>71</sup>.

Sin embargo, el golpe fatal para el bienestar de la ciudad, que se suponía iba a ser la marcha de la flota, resultó ser un temor sin demasiado fundamento. Si bien quedaron atrás las décadas de crecimiento explosivo y grandes expectativas, el Chicago del norte o pequeño Liverpool, como también se le denominó, no se hundió. La posición de predominancia comercial y económica que Owen Sound había alcanzado, mediante una agresiva actitud de promoción y ayuda que les permitió desarrollarse con la presencia de la terminal de la CPR, no iba a desaparecer con la marcha de ésta. La escala que Owen Sound había alcanzado dentro de la región y su diversificación económica e industrial apoyada en las materias primas existentes en la zona, permitieron que Owen Sound no dependiera total y exclusivamente del terminal de la CPR. Con ella se marchaba un importante volumen de negocios y actividades relacionadas con el transvase de la mercancía. Perdían, como indicaba el *Owen Sound Times* cuarenta años antes, el empleo mal pagado de unos cuantos hombres, las compras poco importantes de provisiones y el gasto de algunos pasajeros que hacían noche en sus hoteles<sup>72</sup>.

---

<sup>71</sup> Véase Sarah HILTS [3].

<sup>72</sup> *Owen Sound Times*, 1 de Julio de 1880; citado en FLEMING [24], p. 26.

## CONCLUSIÓN

Gracias a la actividad que se generó en torno a su puerto, Owen Sound podía, ahora que la terminal de la CPR se marchaba, convertirse en centro industrial predominante de la región y, tras un breve descenso demográfico, adquirir el estatus oficial de ciudad en 1921<sup>73</sup>. Por lo tanto, he descrito la historia de un asentamiento que, gracias a su puerto, no se convirtió en una ciudad portuaria sino en una ciudad de importancia regional dedicada a la industria y los servicios. Su puerto ha pasado desde entonces a un segundo plano; las dualidades de las que hablaba al principio de este texto parecen haberse resuelto a favor de la centralidad de su posición ganada en parte gracias a su función de gateway o portal portuario. La ciudad de Owen Sound hoy tiene un perfil algo distinto al de su nacimiento como ciudad, con una creciente comunidad de jubilados; su actividad industrial se ha trasladado hacia el interior; y los planes de renovación del puerto parecen más preocupados por la conservación de una parte de su patrimonio portuario<sup>74</sup> e industrial del pasado, y el fomento de espacios comerciales, sin perder de vista los valores comunitarios.

El puerto y marina («waterfront») actual de la ciudad de Owen Sound muestra un paisaje bien distinto del que he pretendido bosquejar en estas páginas: un buen reflejo, asimismo, de la desaparición simbólica en la memoria de la ciudad del papel central que el puerto jugó en la conversión de Owen Sound en una ciudad, y capital singular de un amplia zona de la bahía de Georgia. Sin haberse convertido en un mero «*hinterland*» de Toronto<sup>75</sup>, o parte del corazón o «calle principal»<sup>76</sup> del Canadá, Owen Sound es un ejemplo singular del papel del puerto en la conformación de ciudades durante el periodo de la colonización del oeste y la constitución del Canadá.

A diferencia de Chicago, Owen Sound no «poseía» su puerto y, por lo tanto, difícilmente podía transformarse en una metrópolis por derecho propio gracias a éste. Su puerto no era más que un apéndice de la Canadian Pacific Railroad, y enclave vital de expansión de este gigante económico, artífice de la construcción del dominio de Canadá. Se puede, sin duda, invocar numerosas razones económi-

---

<sup>73</sup> El libro promocional publicado en 1912 es una excelente muestra de la nueva orientación que la ciudad pretendía adoptar tras la marcha de la terminal de la CPR, así como un buen retrato de cuál era el grado de desarrollo que había alcanzado poco antes de convertirse en ciudad, E.B.B. REESOR y Norah THOMSON, *Owen Sound on the Georgian Bay, Canada*, Owen Sound, Old Stables Antiques & Bookbinding, re-edición facsímil del libro original.

<sup>74</sup> Es, sin embargo, muy discutible la decisión tomada y ejecutada de retirar prácticamente todos los restos de las vías. En las tiendas de materiales de construcción para los aficionados al «hágalo usted mismo» se encontraban en 1999 apiladas y a la venta los travesaños descartados.

<sup>75</sup> Véase J. SPELT, *The Urban development in South Central Ontario*, Assen, Van Goram & Co., 1955.

<sup>76</sup> Tomo la expresión de «Calle Principal» del influyente texto de Maurice YEATES, *Main Street. Windsor to Qubec City*, Ottawa, Macmillan, 1975.

cas, funcionales, estructurales o estratégicas, de naturaleza más o menos determinista, para explicar a posteriori el «fracaso» de Owen Sound. Sin embargo, la fe y el esfuerzo que muchos de sus habitantes pusieron en convertir Owen Sound en el «Chicago del norte» no debe menospreciarse. Comprender la construcción de la actual ciudad, descartando esa aspiración y el puerto en el que hacían gravitar su sueño de grandeza, es en mi modesta opinión desprender a la ciudad de uno de sus elementos definitorios básicos. La historia que he pretendido mostrar no es el producto de un «destino manifiesto», sino más bien de las voluntades de los pobladores de Owen Sound que supieron aprovechar un puerto de importancia, pero fuera de su control, para alcanzar una escala y desarrollo inimaginable con sus propios recursos. En estas circunstancias, no sólo era prácticamente imposible alcanzar el estatus de metrópolis sino que, de hecho y pese a la voluntad de algunos de sus ciudadanos fascinados por un crecimiento sin límites, el espíritu inicial de construir una próspera comunidad se mantuvo en una compleja relación con un puerto-terminal que generaba una importante actividad industrial asociada.

El papel del puerto-terminal en el desarrollo de Owen Sound no debe reducirse tampoco, como es habitual en los estudios portuarios de índole excesivamente funcional o estructural, en un factor de crecimiento económico, demográfico o material, sino que debe también ponderarse mejor desde un perspectiva socio-cultural y nacional. El puerto-terminal ferroviario, que jugó un papel central en la expansión del Canadá hacia el Oeste y la consolidación del Canadá contemporáneo, integró y entrelazó a esta comunidad colonizadora con los procesos generales que construyen esta nación y su identidad. Owen Sound participó en primera línea, aunque fuese como actor secundario, en ese proceso de mayor magnitud que integraría a la comunidad en el Canadá del siglo veinte. Por ello, el elevador de grano, que hoy sus habitantes apenas «ven», marca un lugar simbólico central del paisaje socio-cultural de Owen Sound y es uno de sus hitos históricos.

---

*This paper focuses on Owen Sound's relation between the port and the settlement, and how the port played a major role in a town rising to the city status. Owen Sound history is, though important for Canadian history may be, an adequate case study of the role of ports in generating communities as well as of the preeminence of the human factor over the much emphasized locational analysis.*

KEY WORDS: *Port, colonization, urbanization, 19th century, Canada.*

---

Fecha de recepción: Enero 2000.

Fecha de aceptación: Noviembre 2000.