

El primer ferrocarril a Tucumán
(discutiendo las razones que explican su construcción)¹

Mabel Manzanal²

Resumen

El objetivo de este trabajo es analizar los determinantes de la construcción de aquellos ferrocarriles de la Argentina, trazados durante la segunda etapa de la expansión ferroviaria, en pleno período de la Organización Nacional, ya avanzada la segunda mitad del siglo XIX., y que fueron encarados por el Estado Nacional, no por el capital privado. Se trata de ferrocarriles que conectaban la pampa húmeda con el interior extrapampeano. Nos centraremos en el caso del Ferrocarril Central Norte -FCCN-. Este unió Córdoba con Tucumán y fue inaugurado en 1876. Nuestra perspectiva de análisis es el estudio y comprensión de los procesos decisionales que llevaron a la ejecución de esta obra, que permitió un desarrollo socio-económico de Tucumán casi paralelo en el tiempo al del litoral. Precisamente, esta fuerte expansión económica contribuyó a sostener que la construcción de esta línea fue producto principalmente de la alianza de intereses entre los sectores de poder hegemónico a nivel regional y nacional. Aquí, precisamente, discutiremos esta concepción, sosteniendo que la construcción de esta obra de infraestructura respondió a razones ideológico – políticas, vinculadas a la consolidación del proceso de organización nacional, prioritario para la inserción de la Argentina al sistema capitalista con eje en Inglaterra.

Abstract

Title: The first railroad to “Tucumán” (discussing the reasons that explain their construction)

The objective of this paper is to analyse the determinants of the construction of Argentina’s railways, built during the so-called “Period of National Organization”, that took place in the second half nineteenth century. These railroads were built by the state, not by private investors, to connect the “pampas” area with less developed areas of the country, particularly with the northern provinces. The paper’s focus is on the Central North Railway, which linked Córdoba city with Tucumán city and was opened in 1876. The target of our analysis is the comprehension of the decisional processes which allowed socioeconomic development of Tucumán almost simultaneous to the one of the “pampas” area. Precisely, this strong economic regional growth holds the hypothesis which affirms that this railway is the result of an alliance of interests between regional and national hegemonic power sectors. This paper discusses this view and affirms that this infrastructure work is the result of political and ideological reasons, connected with the “National Organization” process, which led toward the national capitalistic

1 Este documento está basado en mi tesis de postgrado: “Los ferrocarriles y la organización Nacional. El caso del Ferrocarril Central Norte. Determinantes de su construcción 1866-1972”, CEUR – Instituto Di Tella, Buenos Aires, 1977. La autora agradece y valora los comentarios de un evaluador anónimo de esta revista.

2 Investigadora del CONICET y del Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires <postmaster@manzan.ba.ar>.

development and its integration to hegemonic world capitalism (at that moment the British economy).

Introducción

Alrededor de 1860 la Argentina se inició en el proceso de conformación de sus estructuras socio económicas para posibilitar su futura inserción y desarrollo capitalista. Conjunta, coincidente y consecuentemente comenzó la expansión de la red ferroviaria nacional, destinada a cumplir una de las funciones básicas para el desarrollo de las fuerzas productivas.

En este trabajo se analizan los determinantes de la construcción del Ferrocarril Central Norte -FCCN- que unía Córdoba con Tucumán y que, proyectado hacia 1868, fue inaugurado en 1876. Sus características distintivas pueden sintetizar en que: (i) con este ferrocarril el Estado Nacional se inicia en sus funciones de Estado empresario de grandes obras de infraestructura. (al igual que con el FC Andino, proyectado e inaugurado en la misma época). (ii) El recorrido de la línea se dirigió hacia zonas del interior del país cuya producción potencial (el azúcar de Tucumán, por ejemplo) no se vinculaba con la demanda dominante en el mercado mundial: granos y carnes.

Una particularidad de este caso, excepcional dentro de ese período histórico, fue que la llegada de este ferrocarril posibilitó un desarrollo socioeconómico de la provincia de Tucumán casi paralelo en el tiempo al del litoral (a través de la expansión de la agroindustria del azúcar). La rápida reconversión de la industria azucarera a partir de la llegada del ferrocarril, sin referentes similares en ninguna otra economía regional, dio pie al desarrollo de hipótesis vinculadas con que la causa de construcción del Ferrocarril Central Norte fue favorecer a los intereses hegemónicos regionales de los sectores azucareros del NOA en general, y de Tucumán en particular. Lo cual, según se sostiene, se produjo a partir de la conformación de acuerdos políticos y alianzas entre grupos de poder del litoral y del NOA. Lo más frecuente es encontrar que “estas alianzas” y “las necesidades de carácter político” del gobierno nacional se mencionen como razones paralelas y de similar importancia.³

³ Véase Donna Guy (1973). Y más recientemente Sánchez Román (2000: 3) que sostiene expresamente que “la necesidad de construir aquella línea era el resultado de la demanda de los empresarios y autoridades tucumanas por obtener una conexión con el puerto y el mercado y de la propia urgencia del gobierno central para hacer sentir su autoridad en todos los rincones del país”. Este autor también pone en un plano de igualdad ambas cuestiones: razones económicas locales y razones políticas del estado nacional. Afirmación con la que nosotros disentimos en el presente trabajo, pues no ha podido ser corroborada a partir de nuestra investigación sobre el tema en particular. En realidad, Sánchez Román hace un estudio sobre la relación entre el FC y la industria azucarera a partir de 1876, o sea a partir de la llegada de la línea a la ciudad de Tucumán y pone énfasis en el rol que tienen las políticas públicas para el desarrollo de “regiones atrasadas”. Con respecto al FCCN se centra en el análisis de los recursos económicos y financieros disponibles y no disponibles para encarar la obra, así como en sus resultados económicos posteriores

Esta concepción ha tenido mucha raigambre en el modo de pensar la historia tucumana, porque se ha sustentado en ciertos hechos que, efectivamente, parecían validarla. Sin embargo en este trabajo la sometemos a discusión, a partir de una investigación particular sobre el tema. Y al respecto debe tenerse presente, en primer lugar, que no ha habido estudios específicos sobre las causas determinantes de la construcción de este ferrocarril (lo cual es una de las razones de la investigación que sustenta el presente trabajo). Y en segundo lugar, que se concatenaron un conjunto de circunstancias que abonaron al marco teórico y a la formulación de hipótesis “plausibles” (más allá de su efectiva corroboración) sobre alianzas de intereses entre grupos político-económico dominantes de la Nación y de la provincia de Tucumán.

Los hechos que abonaron dichas hipótesis fueron fundamentalmente los siguientes. Primero, la pre-existencia de sectores locales con peso socio económico a nivel provincial y con intereses en la producción cañera - azucarera y en su desarrollo (de todos modos, aquí hay que recordar que, en realidad, los productores azucareros locales se hacen realmente poderosos años más tarde de la construcción del Central norte, con la expansión y la reconversión del sector).⁴ Segundo, la manifestación explícita, a través de distintos medios y por parte de estos grupos y de la población tucumana en general, de su interés y necesidad por la construcción de una línea que llegue hasta la capital tucumana y que posibilite el desarrollo regional y el crecimiento de la producción cañera. Tercero, la rápida expansión y reconversión de la producción de azúcar producida a partir del tendido de la línea ferroviaria⁵. Cuarto, la presencia de representantes tucumanos en el gobierno nacional y, especialmente, que fuera un presidente de la Nación *de origen tucumano* quien el 30 de octubre de 1876 en la ciudad de Tucumán inaugurara la línea -argumento frecuentemente utilizado a favor de la hipótesis en cuestión-. Quinto, las fuertes alianzas que efectivamente se gestaron – aunque posteriormente a la llegada del ferrocarril- entre los sectores poderosos tucumanos y el Estado nacional (esto se dio recién cuando la producción de azúcar logró abastecer a todo el litoral).

(p.4-7), no así en la discusión de la época sobre la conveniencia, o no, de la construcción pública o privada de la misma, que es dónde aparecen los mayores elementos sobre las razones que llevaron a decidir esta obra (qué es nuestra preocupación en este trabajo y es dónde ponemos el énfasis porque buscamos desentrañar las razones y los procesos decisionales que explican la construcción del FCCN, razones que, hasta el presente, no habían sido puestas en discusión, como sí lo haremos en este documento).

⁴ Esto sucede hacia el final del siglo XIX (1894) con la aparición del Centro Azucarero como grupo de presión en las decisiones de política aduanera (véase Sánchez Roman, 2000, p.21).

⁵ Precisamente, Sánchez Roman (2000) muestra como la expansión de la industria azucarera fue un resultado de la llegada del ferrocarril a través de distintos mecanismos (reducción de costos y de tiempos de traslado, desarrollo de la tecnificación por la

Todas estas cuestiones contribuyeron a otorgar confiabilidad a las interpretaciones que vinculan la construcción del ferrocarril con las alianzas y los intereses regionales. Sin embargo, para la interpretación de las razones que llevaron a la construcción del FCCN pesa mucho la distinción entre lo que sucedió políticamente antes de 1876 y después. No es posible trasladar a un período anterior el modelo de las alianzas políticas producidas para mantener y sustentar el fuerte crecimiento cañero posterior a la llegada del ferrocarril y para enfrentar las primeras crisis de la industria tucumana (en 1895 fue cuando se produjo la primera crisis de sobreproducción). Téngase en cuenta que entre mediados de 1860 y mediados de 1870 las prioridades nacionales eran otras bien distintas a las de una década después y, fundamentalmente, el poderío de los sectores cañeros era realmente muy inferior al que fue años más tarde (cuando llegó con su producción al litoral, cuestión no menor en materia política y económica). En términos de Bolsi (2000:1-5) se pasó de un período agro-artesanal del proceso azucarero tucumano a otro agroindustrial y moderno.

Finalmente, corresponde señalar que: la concepción que guía el análisis en este trabajo es que la construcción de distintas obras de infraestructura y su ubicación regional depende de la articulación de las particulares necesidades, sociales, políticas y económicas, que tiene la producción y reproducción del sistema capitalista, tanto interna como externamente. Y es, desde esta perspectiva teórica que pondremos en discusión la consistencia de las generalizadas afirmaciones esbozadas arriba.

Las fuentes de información utilizadas, además de la bibliografía general sobre el tema, fueron: (i) Los diarios de mayor circulación de la época (El Nacional, La Nación Argentina, La Nación, La Prensa y La Tribuna). (ii) Los documentos oficiales: leyes, decretos y contratos conectados con el caso, diarios de sesiones del Congreso Nacional (Cámara de Diputados y de Senadores) memorias y presupuestos publicados entre 1866 y 1972, estadísticas de los ferrocarriles en explotación y Registro Nacional de la República Argentina 1810-1892. (iii) Los discursos y el material bibliográfico de ideólogos y políticos del período de la organización nacional (Alberdi, Sarmiento, Mitre, Andrade, entre otros) y material bibliográfico y memorias de los ingenieros y especialistas en la construcción de las redes ferroviarias del período.

introducción de nueva maquinaria sofisticada y pesada, consecuentemente aumento de la escala productiva, y posibilidad para el Estado de otorgar aranceles proteccionistas ante la reducción de costos).

Antecedentes

El proyecto de construcción del F.C. Central Norte⁶ y su posterior materialización tuvo lugar durante el período en que la Argentina se incorporó total y definitivamente al comercio mundial. Argentina era un país altamente representativo de la inserción agroexportadora al mercado mundial: por sus condiciones ecológicas, como pradera excepcionalmente fértil para la actividad ganadera y agrícola de clima templado.

La incorporación de la Argentina al mercado mundial fue un proceso impulsado desde el exterior: las economías industrializadas debían expandir sus mercados hacia el resto del mundo para continuar posibilitando la realización y crecimiento de su acumulación de capital. Y la expresión en el plano ideológico de esta necesidad fue el liberalismo, única opción existente, en ese momento histórico, para los sectores nacionales con posibilidades de acceder a una formación superior (y, por lo tanto también, con mayores alternativas para influenciar en la formulación de una política de desarrollo económico nacional).

Por su parte, estos intereses eran coincidentes con los de los grupos agroexportadores nacionales, profundamente interesados en articularse con el mercado mundial, que les aseguraba una creciente y continuada acumulación de capital.

De esta manera, este conjunto de actores cohesionados por un mismo interés económico e ideológico constituyeron una fuerza social con posibilidades reales de imponer su proyecto político. Diferentes eran las posibilidades de los sectores de las provincias del interior argentino, su proyecto no tenía viabilidad para producir un desarrollo económico acelerado, aunque fuera en el orden regional, porque no constituían una fuerza social con cohesión suficiente como para concebir e implementar una política factible de desarrollo económico.

Entonces, a mediados del siglo XIX estaban dadas *dos* de las condiciones que determinaban y posibilitaban el ingreso de Argentina al mercado mundial y que, consecuentemente, conducían a su integración al sistema económico imperante, el capitalismo. Estas eran: (i) el fuerte incremento de la demanda mundial de productos agropecuarios de zona templada, y (ii) la enorme fertilidad de las tierras de la zona pampeana adaptable a esas producciones demandadas.

⁶ En este trabajo a este ferrocarril se lo denominará indistintamente FC Central Norte, FC a Tucumán y/o FC Central Norte Córdoba - Tucumán. Este ferrocarril fue cambiando en el transcurso de la historia argentina de propietarios, y así también cambió de nombre. Por esto, otros autores lo denominan FC Central Córdoba, o FC Central Córdoba - Norte. Desde la nacionalización de los ferrocarriles de mediados del siglo XX (gobierno del General Perón) pasó a ser una línea troncal del FC Belgrano. Y con la privatización reciente (década de 1990) no pudo ser privatizado y pasó a manos de la Unión Ferroviaria con aportes del Estado Nacional.

Sin embargo, la situación socio política existente hacia 1860 impedía poner en práctica inmediatamente el funcionamiento de ese modelo económico. Puesto que debían acondicionarse las estructuras nacionales para posibilitar la inserción y expansión capitalista nacional: previamente y para alcanzar el desarrollo productivo de la zona pampeana se necesitaba de la organización nacional⁷, del incremento poblacional y del transporte.

La situación sociopolítica se tornó más factible a partir de la incorporación de Buenos Aires al resto de la Confederación Nacional, en 1861, y de la elección de Bartolomé Mitre como presidente del país "unificado", en 1862. Recién entonces se inicia el proceso de adecuación de las estructuras nacionales para la integración al mercado capitalista mundial y, consecuentemente, para posibilitar el desarrollo capitalista interno. Etapa que la historiografía clásica denominó de la "organización nacional" y que sentó las bases para la transformación posterior del país en un "Estado Moderno" (véase Ferns; 1968: 325).

El proceso de adaptación de la estructura socioeconómica

Nos detendremos, en una primera parte, en presentar las características particulares de los tres condiciones que previamente debían crearse o modificarse para luego posibilitar el desarrollo productivo de la zona pampeana: el incremento poblacional, el desarrollo ferroviario y la organización nacional. Y luego pasaremos a analizar el modelo de desarrollo socioeconómico propuesto e implementado.

El aumento de la población

El objetivo de producir un fuerte *incremento poblacional* se dirigía centralmente a: poblar el desierto, aumentar la mano de obra disponible para las tareas rurales, y dinamizar el comercio interno por medio del incremento de la demanda.

Los aumentos de población deseados no podían ser logrados por el simple crecimiento vegetativo porque: (i) la cantidad de mano de obra demandada era muy alta, (ii) no podía esperarse el tiempo que este crecimiento implicaba, y (iii) se necesitaba de incrementos selectivos. Entonces, todo esto podía lograrse, únicamente, incorporando al país fuertes contingentes migratorios.

Se esperaba que a través del contacto con las costumbres y la práctica de los inmigrantes europeos, el nativo argentino, el criollo, el gaucho, adoptaran su modo de

⁷ En este caso el concepto organización nacional se refiere al proceso institucional por el cual se produjo un nuevo ordenamiento socio político en el país. También el concepto "organización nacional" se utiliza en el sentido que le da la historiografía clásica, como definición general de todo el período en estudio. Para diferenciar un sentido del otro, cuando se lo mencione en la segunda acepción se lo hará entre comillas.

vida, lo que determinaría, con mayor rapidez, un cambio integral de la sociedad argentina, asemejándose a la europea.

En esto último aparece claramente la influencia de la ideología liberal, ya que fomentar la inmigración no sólo era una necesidad de la Argentina sino también de los países industrializados: éstos precisaban expulsar sus excedentes de población para evitar mayores índices de desocupación y para mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la mano de obra activa y, consecuentemente, para neutralizar los potenciales movimientos de protesta de su clase obrera.

De esta manera, a partir del gobierno de Mitre, comenzaron a tomarse medidas para posibilitar la entrada de inmigrantes, que hacia fines de siglo representaban más de medio millón de personas por año (magnitud de notable significado si se tiene en cuenta que la población total en 1855 era de alrededor de un millón de habitantes).⁸

El desarrollo ferroviario

Otra de las condiciones esenciales para el desarrollo de las fuerzas productivas fue alcanzar una *mejora sustancial en el transporte de mercancías y pasajeros*, entre las distintas regiones interiores y, fundamentalmente, dentro de la región pampeana.

Dados el nivel tecnológico mundial existente y las características geofísicas de la Argentina, el ferrocarril constituyó *el medio de transporte* cuyos costos de operación eran los más ventajosos para el desarrollo productivo esperado: posibilitaba una rebaja sustancial en los fletes y una rápida comunicación de los centros de consumo más alejados del litoral con los puertos de embarque.

Todos los relatos de los viajeros de aquella época se referían a los enormes inconvenientes que cada viaje representaba, desde largas travesías a pie y meses esperando la posibilidad del cruce de un río, hasta la frecuente probabilidad de perder tanto la carga como la vida al enfrentarse, por ejemplo, con los “malones” durante el trayecto. El ferrocarril rápidamente pudo salvar todos estos obstáculos.

A pesar que su construcción requería una fuerte inversión inicial, los fletes se redujeron rápidamente, porque las vías construidas, los puentes, las otras obras de arte y la capacidad de carga de este medio permitieron: (i) acortar rápidamente las distancias entre las distintas zonas, (ii) realizar un transporte rápido, regular y continuado, e (iii) incrementar sensiblemente el volumen de carga a movilizarse⁹. Y, además, el

8 Sin embargo, el índice de asentamiento fue bajo, por varias razones: las dificultades de acceso a la propiedad territorial, la epidemia de cólera de 1867, la de fiebre amarilla de 1871 y la crisis económica de 1873, todos factores de expulsión de población (véase Roberto Cortes Conde; 1974: 169).

9 Por ejemplo entre Rosario y Tucumán, las carretas recorrían 1.300 Km (frente a 850 Km en tren). Además las carretas viajaban sólo entre las 9 y las 16 hs en los viajes normales, cuando no existía ningún inconveniente que las detuviesen. En ese lapso

ferrocarril constituía una valla contra el ataque de los indígenas quienes, según cuentas los relatos, "huían despavoridos" ante la sola visión de la locomotora.

Su sólo funcionamiento amplió rápidamente la producción agropecuaria de la zona de recorrido y este efecto multiplicador sobre la producción evidentemente repercutió sobre el costo de transporte (al incrementar la carga y posibilitar una utilización más eficiente de cada unidad de transporte). Esto contribuyó a una disminución muy apreciable en los fletes.¹⁰

De esta manera habiéndose dirigido los primeros ferrocarriles que se construyeron hacia la zona agropecuaria, su desarrollo dio un impulso muy vigoroso a la expansión y al crecimiento continuado de la producción de esas regiones, producción altamente demandada en el mercado mundial.

La apertura del mercado ferroviario se inició en 1854 con la firma del contrato para la construcción del Ferrocarril Oeste, autorizado por el gobierno de la provincia de Buenos Aires. A partir de este momento se produjo la promoción y el desarrollo de distintas empresas ferroviarias, otorgándoles concesiones para realizar distintos trazados que irían cubriendo paulatinamente la región pampeana, con el objeto de acercar la producción de esas zonas a los puertos de embarque.¹¹

Posteriormente, surgió una nueva preocupación por parte de los grupos hegemónicos: la construcción de otras líneas ferroviarias cuyo objetivo no estaba ligado directamente al incremento y desarrollo de la producción agropecuaria sino que perseguían un fin político: la consolidación de la organización nacional. Esta preocupación se vigorizó y se materializó en la década de 1870, con la construcción del Ferrocarril Andino y del

recorrían entre 35 y 40 Km y transportaban aproximadamente 2,5 Tn, En cambio, los trenes funcionaban durante todo el día, independientemente de la hora y en una hora hacían 20 Km y cada vagón de ferrocarril, del tipo de los construídos hasta 1870, cargaba 8 Tn. Y como cada tren arrastraba entre 12 y 15 vagones, la carga total por cada unidad de transporte oscilaba entre las 100 y las 120 Tn (Ortiz; 1965: Cap III).

¹⁰ Por los sistemas de transporte terrestres anteriores al ferrocarril, el precio de transporte de una tonelada de carga por kilómetro de recorrido oscilaba entre 2 y 8 centavos oro, según las regiones y las épocas del año. En cambio el costo por ferrocarril era, en promedio hacia 1877, de 1,5 centavos oro, también por tonelada y kilómetro recorrido (ibidem).

¹¹ En 1854 también se autorizó la construcción del FC Central Argentino que uniría Rosario con Córdoba. Pero esta autorización al haber sido conferida por las autoridades de la Confederación Argentina, que se encontraba separada de Buenos Aires, sufrió un largo trámite, hasta que finalmente pudo concretarse definitivamente en 1863, cuando se había logrado la "unificación nacional", con el predominio de Buenos Aires, durante la presidencia del General Mitre.

Ferrocarril Central Norte, que unieron Córdoba con Mendoza y Córdoba con Tucumán, respectivamente.

Algunas de las otras características, de orden legal, contractual y económico, de los ferrocarriles autorizados por ley hasta 1870 y efectivamente construidos entre 1856 y 1876 aparecen en el cuadro 1, allí se observa que todos los ferrocarriles construidos en regiones agropecuarias fueron de propiedad del capital inglés.

CUADRO 1: Caracterización de las construcciones ferroviarias en 1854 y 1870.

| Empresa | Trocha | Año de autoriza. legal | Año del contrato | Recorrido proyectado inicialmente | 1er. Tramo en Explotación | | | Propiedad inicial |
|-------------------------|---------|------------------------|------------------|-----------------------------------|---------------------------|-----|---------------------|-------------------|
| | | | | | Zona | Km | Apertura 1ª sección | |
| F.C. Oeste | Ancha | 1854 | 1854 | Parque-Plaza Flores | Parque-Plaza Flores | 10 | 1857 | N(a) |
| F.C. Central Argentino | Ancha | 1854 | 1863 | Rosario-Córdoba | Rosario-Bell Ville | 70 | 1866 | I |
| F.C. Norte de Bs.As. | Ancha | 1857 | 1857 | Bs.As. –San Fernando | Retiro-Belgrano | 8 | 1865 | I |
| F.C. Bs.As.-Ensenada | Ancha | 1857 | 1860 | Bs.As.-Ensenada y Costa Sud | Aduana Vieja-Barracas | 5 | 1865 | I |
| F.C. Sur | Ancha | 1862 | 1862/63 | Bs.As.-Dolores | Bs.As.-Chascomús | 114 | 1874 | I |
| F.C. Argentino del Este | Media | 1864 | 1869 | Concordia-Federación 1/ | Concordia-Federación 2/ | 54 | 1874 | I |
| F.C. 1er. Entrerriano | Media | 1865 | 1865 | Guauguay-Puerto Ruíz | Guauguay-Puerto Ruíz | 10 | 1873 | I (b) |
| F.C. Andino | Ancha | 1868 | 1870 3/ | Villa María - Río Cuarto | Villa María – Río Cuarto | 131 | 1875 | E(c) |
| F.C. Central Norte | Angosta | 1868 | 1872 | Córdoba – Jujuy | Córdoba-Recreo | 266 | 1876 | E(d) |
| F.C. Bs.As. –Rosario | Ancha | 1870 | 1871 | Bs.As. –Campana | Bs.As. –Campana | | | I |

Observaciones:

N = Capital Nacional - I = capital Inglés - E = Estado Argentino

Posteriores transferencias de propiedad:

(a) El 20-10-1862 pasa a ser propiedad de la provincia de Bs. As. El 28-4-1890 se vende a una empresa de capital inglés

(b) El 30-12-1874 con 10 Km. de extensión pasa a ser propiedad del Estado Argentino.

(c) A fines de 1886 pasa a ser propiedad del capital inglés.

(d) El 31-12-1889 pasa a ser propiedad de una empresa inglesa bajo la denominación de FC Central Córdoba Norte.

1/ Este ferrocarril unía las provincias de Entre Ríos y Corrientes y ponía en comunicación 2 secciones no navegables del Río Paraná.

2/ Este dato está tomado de Soares. Según Zalduendo la apertura de la primera sección se realiza en 1866, pero no especifica exactamente a qué tramo se refiere.

3/ Este fue el primer ferrocarril construido por el Estado Nacional, quien firmó contrato con el Sr. Pedro Beare el 10-2-1870 para que realizara la construcción de la línea por cuenta del Estado. En 1885 los rieles llegaron hasta Mendoza y San Juan. Y en 1886 este ferrocarril se vendió a Don Juan Clark, representante de una empresa inglesa.

FUENTES: Elaboración propia con datos de: H.J. Cucorese (1969), *Historia de los FFCC en la Argentina*, Edic. Hacchi Bs.As; Ernesto Soares (1937), *Ferrocarriles Argentinos*, Compañía Impresora Argentina, Bs.As.; y Eduardo Zalduendo (1975), *Libras y Rieles*, Edit. El Coloquio, Bs. As.

La Organización Nacional

Por último, para posibilitar el crecimiento del sector agropecuario e iniciar el desarrollo capitalista se requería el logro definitivo de la organización nacional. Esto significaba alcanzar: (i) la consolidación de la paz interna, y (ii) un estado permanente de estabilidad institucional, política y administrativa.

La integración física, la unificación nacional y la estabilidad institucional eran una deuda que existía desde que la Argentina logró su Independencia Nacional. En todo ese período, el país estuvo continuamente conmocionado por movimientos, revoluciones y guerras, internas y externas, en las que precisamente una de sus causales principales fue la lucha por el tipo de organización política que se debía dar al país.¹²

Sin embargo, era evidente que los enfrentamientos internos debían cesar para producir un incremento sustancial en la actividad productiva nacional. Pero asimismo, en tanto ese incremento productivo estaba destinado al mercado mundial, la Argentina necesitaba constituirse en un Estado "unificado" que dispusiera de un poder político central facultado para relacionarse con el resto del mundo que: (i) asegurara la paz interior y la estabilidad institucional; y (ii) garantizara la atracción y permanencia de inmigrantes e inversiones extranjeras.

Esta situación comenzó a ser posible a partir de la reincorporación de Buenos Aires a la Confederación en 1861 y de la elección de Bartolomé Mitre como Presidente de la Nación unificada.

El modelo de desarrollo socioeconómico

Conjuntamente, los problemas del desarrollo socioeconómico comenzaron a tener una expresión preferentemente nacional y no provincial (porque para relacionarse internacionalmente el país debía presentarse como un todo unificado). Entonces, la integración física constituía un requisito para la expansión de la producción agropecuaria de toda la región pampeana, que evidentemente se extendía más allá de los límites territoriales de la provincia de Buenos Aires.

Este modelo de desarrollo económico surgió de la ideología liberal asimilada, aunque en algunos casos sólo al nivel de una filosofía general, por la "generación del 37", durante su proscripción.¹³

12 De todas maneras tampoco puede prescindirse en este análisis de los dos siglos de dominación española cuyas pautas y costumbres, habiendo estado profundamente arraigadas en la sociedad argentina, implicaban continuas trabas a la posibilidad de un cambio sustancial en la estructura socioeconómica heredada.

13 Romero, J.L. (1959) identifica como "generación del 37" a los jóvenes que sufrieron la segunda proscripción del gobierno de Rosas y que estaban distanciados de los viejos unitarios por su "cequera para descubrir los problemas económicos y sociales del país". Entre sus principales referentes figuraban: Esteban Echeverría, Juan.B.Alberdi, Vicente F.l López, Miguel Cané, Domingo F. Sarmiento.

Las medidas de política socioeconómica generales que este modelo implicaba surgen tanto del accionar de los gobiernos del período, como de las frecuentes menciones que los sectores dirigentes hacían sobre las funciones prioritarias del Estado. Estas medidas no aparecen definidas en un programa de acción gubernamental, tanto Mitre como Sarmiento ascendieron al gobierno sin definir precisamente su proyecto de acción futuro. Sin embargo la política seguida por ambos fue semejante y se puede sintetizar, a grandes rasgos, en: (i) Difusión de la instrucción en general, priorizando especialmente la primaria (con lo cual se buscaba expandir la ideología dominante hacia la mayoría de los sectores sociales). (ii) Defensa de las fronteras para protegerse de los ataques indígenas y lograr mayor control de la paz interior, facilitar el desarrollo de la actividad productiva, e incrementar la disponibilidad de tierra para la producción agropecuaria (puesto que el indígena era arrasado de las zonas donde merodeaba o habitaba). (iii) Atracción de corrientes inmigratorias e implementación de planes de colonización para lograr su permanencia definitiva y, consecuentemente, el poblamiento del desierto pampeano, su puesta en producción, el abaratamiento de la mano de obra, y el incremento de la demanda interna. (iv) Atracción de capitales extranjeros por medio del otorgamiento de facilidades de traslado y garantías de rentabilidad, superiores a las que podían obtener en sus propios países de origen. (v) Impulso de las obras públicas, fundamentalmente ferrocarriles por su mayor contribución al incremento de la producción y del comercio, y porque constituían en una frontera artificial contra el indígena, facilitando el poblamiento del desierto.

Estas medidas de política socioeconómica se basaban en los principios del "laissez faire" y giraban en torno a tres procesos económicos: incremento de las exportaciones, captación de capitales extranjeros y aumento de la capacidad de importación. Para que el incremento de la importación fuera posible debía seguirse una política de libertad de entrada de bienes y servicios del exterior, que condujera a un único mercado nacional, e eliminando todas las aduanas interiores y todas las restricciones existentes al tráfico interprovincial.

Sin embargo, su cumplimiento efectivo estuvo permanentemente dificultado por hechos adversos: como la guerra del Paraguay; los numerosos levantamientos internos, causados por la subsistencia de las montoneras o simplemente por el surgimiento de luchas interpartidarias; o bien las epidemias de cólera y fiebre amarilla que azotaron a la población y obligaron, durante determinados periodos, al cierre de aduanas, oficinas y comercios.

Esto muestra, evidentemente, que el nuevo modelo no era de aplicación automática, requería un tiempo de maduración, durante el cual se mezclaban, en el acontecer cotidiano, las secuelas del pasado, que por períodos adquirirían una extraordinaria gravitación.

Dentro de este contexto, el proceso de organización nacional en el orden político y en lo que hace fundamentalmente al logro de la pacificación, la unificación, la institucionalización y la conciliación de los intereses en pugna, estaba íntimamente relacionado con el modelo de desarrollo descripto.

El desarrollo productivo agropecuario

Todo este acondicionamiento general de la estructura socioeconómica condujo a una gran expansión agrícola, que convirtió a la Argentina, en pocos años, de importadora de esos productos a uno de los países exportadores de mayor importancia a nivel mundial. Las primeras exportaciones de cereales comenzaron a partir de 1880 y desde entonces la participación de estos productos en el total de exportaciones tomó un ritmo de crecimiento del 2,6% anual, en el lapso de 10 años (Cortés Conde, op. cit., p. 181).

La situación económico-social en las provincias no pampeanas

Durante el período bajo análisis, la mayoría de las regiones interiores (que habían sido centro de la población y de la actividad socioeconómica durante el período colonial) comenzaron a perder paulatinamente su importancia relativa. El nuevo ordenamiento económico las marginaba de la actividad productiva dominante, por sus propias características geofísicas.

Pero, no sólo estas regiones se perjudicaban por carecer de los productos requeridos por el mercado mundial, también por la aplicación del "laissez-faire", por la competencia desigual entre sus productos artesanales y la mercancía importada. Este es el antecedente original de las tan mentadas desigualdades regionales entre el litoral y el resto: el primero en franca expansión, el segundo en paulatino retroceso (tanto en su crecimiento poblacional como en su desarrollo económico). Lo que en el Litoral eran condiciones para posibilitar su desarrollo, en el interior se transformaban en procesos distorsionantes de sus economías coloniales.

Sólo en las provincias cuyo producto no competía con la mercancía inglesa, la llegada del ferrocarril permitió nuevas posibilidades de desarrollo. Es el caso de Tucumán y Mendoza, cuyas producciones de azúcar y vid (respectivamente) comenzaron a expandirse casi conjuntamente con la expansión económica general que se daba en el Litoral y a partir de la respectiva llegada del ferrocarril.

El caso de Tucumán

La producción de azúcar en Tucumán tuvo su origen en la economía colonial y estaba dirigida esencialmente hacia el abastecimiento del comercio interregional. Era de volúmenes reducidos porque, en general, el abastecimiento de azúcar en los distintos mercados del país provenía de la importación (dándose situaciones extremas como que en Santiago del Estero "el azúcar cubano era más barato que el tucumano" -Romero, L.A.: p. 219).

Cuando surgió la posibilidad, con la llegada del ferrocarril, que esa producción se incorporase para abastecer a todo el mercado nacional, se operó un alto ritmo de crecimiento, favorecido por los cambios tecnológicos introducidos en la agroindustria, que posibilitó una rápida expansividad de la economía provincial.

Esto aconteció a partir de 1876, cuando se inaugura el FC Central Norte a Tucumán. Este ferrocarril, construido por el Estado Argentino, comenzaba en Córdoba, pasaba por Santiago del Estero y Catamarca, y llegaba a Tucumán, permitiendo también la comunicación con Rosario, por medio del FC Central Argentino.

Antes de su llegada la producción de azúcar había seguido un sistema productivo muy arcaico que implicaba, no sólo escasa producción sino también, costos muy altos para competir con el producto importado: "en 1874, sobre 73 ingenios existentes en la provincia, 43 poseían trapiches de madera y 30 de hierro; en su mayoría eran movidos por mulas o bueyes y unos pocos por agua. Casi todos los plantadores eran a su vez industriales, pues sabían convertir su caña en azúcar por medio de las instalaciones primitivas que poseían" (ibidem).

Al reducirse tanto las distancias¹⁴ como los fletes, se posibilitó la introducción de la maquinaria especializada para esta producción, generalmente de gran volumen y peso, y se construyeron ramales directos a las fábricas.

Estos avances tecnológicos llevaron a una renovación completa del sistema productivo y de su escala de operación, junto a una disminución notable de los ingenios existentes. Especialmente, fueron desplazados los pequeños fabricantes que no contaban con el capital necesario para introducir las nuevas mejoras tecnológicas. Y se transformaron sólo en cultivadores, actividad que a su vez se multiplicó a partir de ese momento. Esto condujo a una división mayor del trabajo, por un lado existían las grandes fábricas productoras y por otro los abastecedores de la materia prima para esas fabricas.¹⁵

¹⁴ El viaje entre Rosario y Tucumán tardaba 60 días cuando se hacía en carretas.

¹⁵ Los propietarios de estas fábricas fueron representantes de los grupos dirigentes de Tucumán. Los propietarios de los ingenios más importantes, pertenecían a los sectores ya tradicionales de la provincia: "Uno de los más ricos establecimientos era el de

En cinco años de inaugurado el FC Central Norte los ingenios se redujeron en casi un tercio; y en 10 años, el número de cultivadores se incrementó en más de tres veces (cuadro 2).

CUADRO 2: Cantidad de ingenios y cultivadores de azúcar de Tucumán entre 1854 y 1910

| Años | Nº de Ingenios | Nº de cultivadores |
|------|----------------|--------------------|
| 1850 | 13 | s/d |
| 1860 | 24 | s/d |
| 1870 | 54 | s/d |
| 1872 | 46 | s/d |
| 1874 | 73 | 233 |
| 1877 | 82 | 207 |
| 1881 | 34 | 394 |
| 1884 | S/d | 950 |
| 1888 | S/d | 889 |
| 1891 | 36 | s/d |
| 1894 | S/d | 2117 |
| 1895 | 31 | 2630 |
| 1897 | 34 | s/d |
| 1908 | 34 | s/d |
| 1909 | 36 | s/d |
| 1910 | 37 | s/d |

FUENTE: E. Schleh (1910), "La Industria Azucarera Argentina", Bs.As., p. 81 y ss.

El resultado de este proceso fue un aumento permanente de las áreas de cultivo dedicadas a la caña¹⁶ y un fuerte incremento productivo, que pasó de 1200 toneladas a 9.000 entre 1872 y 1881, llegando en 1895 a producirse la primera superproducción de azúcar. En ese año también se da la primera exportación, que en los años siguientes, adquirió volúmenes cada vez más notables (cuadro 3).

CUADRO 3: Exportaciones de azúcar entre 1895 y 1909.

| Años | Toneladas | Valor \$ oro |
|------|-----------|--------------|
| 1895 | 83 | -- |
| 1896 | 32.026 | -- |
| 1897 | 41.016 | -- |
| 1898 | 20.819 | -- |
| 1899 | 26.701 | -- |
| 1900 | 15.270 | 1.221.633 |
| 1901 | 49.413 | 3.952.998 |
| 1902 | 41.694 | 3.335.558 |
| 1903 | 30.340 | 2.427.190 |
| 1904 | 18.311 | 1.464.851 |
| 1905 | 2.199 | 175.952 |
| 1906 | 106 | 8.467 |
| 1907 | 64 | 5.103 |
| 1908 | 18 | 1.475 |
| 1909 | 40 | 3.177 |

Wenceslao Posse: tenían ingenios los Zavalía, otros Posse, Talavera y no se cuántos otros más. Todavía los Mendez no se habían hecho cultivadores de caña, ni adquirido los grandes ingenios que les han dado influencia y fortuna considerable". de Quesada citado por L.A. Romero, op.cit., p. 220.

16 En 1872 existían 1687 hectáreas de caña cultivada, las que pasaron a 5403 hectáreas en 1881 (Romero, L.A., op. cit. , p. 220) .

FUENTE: E. Schleh (1910), "La Industria Azucarera Argentina", Bs.As., p. 81 y ss.

Esta información muestra claramente cómo, en definitiva, fue el ferrocarril el que produjo el lanzamiento de la actividad cañera en Tucumán. Sin embargo, esto no significa que este línea se haya construido con el objetivo de beneficiar a los sectores dominantes de la producción cañera y de la agroindustria del azúcar. Por el contrario, el notable incremento de esta actividad fue una consecuencia del ferrocarril, pero no una causa de su construcción (no hay documento de la época que induzca a pensar en esta interpretación).

Además hay que tener en cuenta, entre otras cuestiones, que los sectores dominantes de la actividad agroindustrial cañera cobran importancia y adquieren *poder político*, en realidad, luego de la llegada del ferrocarril y a partir de la notable transformación de la economía tucumana ocurrida desde entonces. Lo cual también está ligado con la nueva posibilidad que se le abre a la provincia de constituirse en la proveedora del azúcar que se consume en todo el litoral y es lo que, más adelante, permite a los principales industriales cañeros constituirse en un importante grupo de poder político y económico regional. Lo cual se expresa en su participación continuada en diferentes roles en el gobierno provincial, en la función política en general (Girbal, 1991:31) y a través de la constitución del Centro Azucarero como grupo de presión en las decisiones de política aduanera (Pfr. Sánchez Roman, 2000, p.21).

Lo anterior por supuesto que fue resultado, a su vez, de una notable transformación y reconversión de todo el sector cañero-azucarero para la estructuración del capitalismo industrial azucarero. La vasta historiografía azucarera da cuenta de los múltiples factores intervinientes para la conformación de este proceso que llevó a la formación de un empresariado azucarero local, y que pudo encarar una acumulación ampliada del capital a partir de la incorporación de nuevos procesos y la transformación de otros. Entre ellos: (i) la expansión del crédito y paralelamente del sector financiero y bancario (Girbal, 1991:31), (ii) la modernización de la industria azucarera con la consiguiente reconversión industrial, la renovación tecnológica en maquinaria, transporte, infraestructura y la ampliación de las escalas productivas -aumento de la caña molida¹⁷ (véase Girbal 1991, Bravo, 1998), (iii) la gestación de una masa laboral, utilizando

¹⁷ Como se señala en el cuadro 2 en 1877 había en Tucumán 82 ingenios y en 1881 sólo quedaban 34. Según Sánchez Ramon (2000: 8) esta disminución del número de ingenios refleja el único "lugar dónde se hizo el 'ajuste', en todos los demás aspectos de la producción los resultados fueron expansivos". Nosotros diríamos que esto, precisamente, más que "ajuste" muestra el proceso de acelerada concentración del capital, una vez que estuvieron dadas las condiciones externas para su producción y reproducción (en este caso una vez que el ferrocarril se construyó y posibilitó la salida de la producción local hacia mercados de consumo ampliados, como los mayores ciudades de la pampa húmeda – Buenos Aires, Rosario, Santa Fé, Córdoba).

mecanismos de coacción, para alcanzar la formación del mercado de trabajo estable y necesario al desarrollo de las condiciones necesarias para la formación del modelo de capitalismo local (véase Campi 1991, Carrera 1992), (iv) el desarrollo de un mercado interno protegido por altos aranceles, subsidios y una política de fomento, más pronunciadamente desde la crisis de sobreproducción de 1895 (véase Bravo 1991 y Pucci 1991, Girbal 1991). Sin contar con que además, se produjo una transformación en el paisaje agrario provincial, como señala Bolsi (2000, 1 y ss) cuando la actividad predominantemente ganadera de la etapa colonial pasa a ser reemplazada por la actividad agrícola y agroindustrial durante el proceso de conformación capitalista de la estructura productiva de Tucumán.

De todos modos, lo señalado aquí tampoco significa que los sectores locales no hayan manifestado su interés previamente para que se construyera esta línea. Por el contrario, la obra generaba demandas, expectativas y consenso entre la población provincial y era considerada una necesidad para el desarrollo regional. Se la visualizaba como un hito en la historial local, ya que se esperaba que Tucumán se convertiría, como luego efectivamente sucedió, en el proveedor de azúcar para el litoral desplazando al proveniente de Brasil y Cuba (véase al respecto las notas publicadas en los diarios de Tucumán "El Liberal" del 5-7-1866, y "Eco del Norte" del 21-3-1861 -documentación facilitada por Daniel Campi).

Efectivamente era una obra que generaba un consenso general, tanto a nivel nacional como provincial por diferentes razones. Pero debe quedar claro que este consenso y la demanda explícita y justificada de la población tucumana, y aún de los principales productores cañeros de aquél período previo a 1876, no expresa directamente la razón de construcción de un ferrocarril como el Central Norte a cargo del Estado Nacional, hacia zonas marginales en el contexto de inserción productiva nacional y generando deuda pública para poder llevarlo a cabo. Otras razones están en el trasfondo de esta monumental obra de infraestructura que el Estado nacional decide hacer bajo su tutela y en pleno período de dominio del liberalismo económico.

La función de los Ferrocarriles

La construcción del consenso social: los ferrocarriles como condición para alcanzar los objetivos básicos de la organización nacional

"Para la República Argentina el Ferrocarril y el telégrafo son dos necesidades, cuya realización aconseja una doble conveniencia: el progreso y la política. Abrir caminos, hacer ferrocarriles, construir telégrafos, abreviar de cualquier modo las distancias, es obra de gran política, porque es asegurar la paz, el bienestar y la libertad de la República." (La Tribuna, 9-6-1870)

"Un pueblo de dos millones y medio de almas, instalado sobre un territorio de 45.000 leguas geográficas, necesita reducir, artificialmente las distancias para estrechar los vínculos de unión

nacional y para producir la actualidad de la fuerza represiva sin la cual es imposible el mantenimiento del orden en ciertas condiciones de educación democrática" (El Nacional, 17-10-1876).

Pensamientos como estos se repiten en *toda* obra del período que se consulte, en *todas* las expresiones de los dirigentes políticos, de los ideólogos y, en general, en *toda* referencia vinculada al proceso de integración nacional al mercado mundial.¹⁸

Para la ideología dominante aparecer con “cuerpo de Nación” ante el mundo civilizado era una necesidad y en esto otorgaba a los ferrocarriles un rol fundamental en la consolidación de los presupuestos básicos para alcanzar dicha unidad. Se consideraba que el ferrocarril era el factor desencadenante de: (i) la civilización; (ii) el progreso; (iii) la paz; (iv) la lucha contra el desierto.

Las reflexiones y sentencias del máximo pensador de aquella época, Juan Bautista Alberdi, constituyen el mejor referente para visualizar las características y la modalidad de construcción del consenso social del período. Alberdi repetía insistentemente, en todo oportunidad, y en diferentes ámbitos y medios, frases como las que siguen:

"El ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente. Ella colocó las cabezas de nuestros Estados donde deben estar los pies. Para sus miras de aislamiento y monopolio, fue sabio ese sistema; para las nuestras de expansión y libertad comercial, es funesto. Es preciso traer las capitales a las costas, o bien llevar el litoral al interior del continente. El ferrocarril y el teléfono eléctrico, que son la supresión del espacio, obran este portento mejor que todos los potentados de la tierra. El ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles, sin decretos, ni asonadas" (Alberdi: 1957:80)".

"La unión argentina constituye nuestro pasado de doscientos años y forma la base de nuestra existencia venidera. Sin la unión de los intereses argentinos, habrá *provincias argentinas* no República Argentina, ni pueblo argentino: habrá *riojanos, cuyanos, porteños*, etc., no *argentinos*. ... Una provincia en sí es la impotencia misma, y nada hará jamás que no sea provincial, es decir, pequeño, oscuro, miserable, *provincial*, en fin, aunque la provincia se apellide Estado."..."Sólo es grande lo que es nacional o federal. La gloria que no es nacional, es doméstica, no pertenece a la historia. El cañón extranjero no saluda jamás a una bandera que no se merece respeto porque sólo ella es fuerte. "... Caminos de hierro, canales, puentes, grandes mejoras materiales, empresas de colonización, son cosas superiores a la capacidad de cualquier provincia aislada, por rica que sea. Esas obras piden *millones*; y esta cifra es desconocida en el vocabulario provincial." (Alberdi; 1957: 140, cursiva del autor).

En síntesis, "unificación", "institucionalización", "pacificación", "conciliación" y ferrocarriles, formaron prácticamente parte de un todo que fue definitorio para materializar el proyecto "civilizador" implícito en la inserción de la Argentina en el mercado mundial como proveedora de productos alimenticios. Los ferrocarriles cuyos trazados respondieron prioritariamente a estos objetivos básicos, es decir que su construcción fue causada esencialmente por un fin político, fueron aquéllos que recorrieron las zonas cuyas producciones no estaban directamente vinculadas al mercado internacional, como por ejemplo el FC Andino y el FC Central Norte. Fueron los que estaban destinados a realizar la comunicación entre las 14 provincias que

18 En Manzanal, M (1977) hay varios Apéndices con información de la época (recortes de diarios, leyes, contratos, anecdotario). Y el Apéndice N°1 está dedicado especialmente a las muchas y variadas expresiones sobre el vínculo entre del ferrocarril y organización nacional.

componían la Argentina de aquella época, venciendo al desierto y a la "barbarie" y haciendo penetrar en el territorio nacional "la civilización" traída del viejo mundo.

Los otros ferrocarriles, los que recorrieron la zona productora agropecuaria también contribuyeron a este objetivo, pero ellos cumplieron además una función específica en el desarrollo económico nacional; la decisión de su construcción estuvo ligada prioritariamente a este último objetivo.

Los Ferrocarriles como objetivo económico del capital nacional e internacional

El proyecto de inserción de la Argentina en el mercado mundial como país agroexportador, dadas las características del territorio nacional, implicaba inevitablemente la utilización de un medio de transporte que permitiera acercar rápidamente los productos de sus zonas de producción a los puertos y también que facilitara la penetración de los artículos importados a los alejados mercados del interior. En la extensa pampa argentina, con escasos ríos navegables, la única salida posible, fue la construcción de ferrocarriles. Estos constituyeron en ese momento, la tecnología más avanzada existente en materia de medios de transporte.

Pero además, la construcción de los ferrocarriles argentinos estuvo relacionada con la expansión del capital británico y la necesidad de realización de su producción ferroviaria.¹⁹ Porque, aún en aquellos casos en que el río podía suplir a este medio de comunicación, como entre Buenos Aires y Rosario a través del río Paraná, se decía que éste era un medio insuficiente para el volumen de carga potencialmente existente en esos momentos.²⁰

Así fue como, entre 1857 y 1866, aparecieron los primeros cuatro ferrocarriles que, desde el puerto, se dirigían al interior de la provincia de Buenos Aires, en dirección al oeste, al norte y al sur. Y esto ocurría porque el criterio inicialmente seguido fue establecer los ferrocarriles donde los intereses agro exportadores y comerciales lo reclamaban urgentemente. Los ferrocarriles de la zona agropecuaria rápidamente obtenían tráfico, con lo cual se convertían en atractivas fuentes de inversión del capital:

"Los ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires, al mismo tiempo que ofrecen a sus explotadores buenas ganancias, desarrollan con igual fuerza los poderosos elementos de riqueza que ella encierra" (El Nacional, 10-5-1869).

La colocación óptima de grandes masas de capitales se encontraba en la industria ferroviaria y en su explotación, tanto para los inversores directos, como para aquéllos

19 Para una mayor profundización de este tema ver Zaldueño (1975: Cap. II).

20 El Nacional de Buenos Aires del 28-9-1870 refiriéndose al río Paraná y a la necesidad de construir un ferrocarril entre Buenos Aires y Rosario, decía: "Aún prescindiendo del desarrollo progresivo del comercio, y del aumento de la población y de la mejora que nuestros medios de comunicación y transporte ofrecen en una rapidez que sobrepasa nuestras previsiones, las exigencias actuales del comercio y de la industria, hacen insuficiente este medio de comunicación con que la naturaleza nos favoreció".

que no lo eran, pero que los promovían porque estaban ligados, directa o indirectamente a los intereses agroexportadores y comerciales.

Los ferrocarriles a zonas rurales eran rentables en sí mismos. En una primera etapa por las garantías y concesiones que, para fomentar su establecimiento otorgaban los gobiernos nacionales y provinciales. Y, posteriormente por el caudal del tráfico que absorbían.

La concepción dominante era cubrir con los mayores privilegios posibles a todos los capitales que quisieran invertir en esta actividad. Alberdi (1957:82) lo manifiesta repetida y detalladamente:

"negociad empréstitos en el extranjero, empeñad vuestra renta y bienes nacionales para empresas que lo harán prosperar y multiplicarse"... "proteged al mismo tiempo empresas particulares, para la construcción de ferrocarriles. Colmadlas de ventajas, de privilegios de todo el favor imaginable, sin deteneros en medios"... "¿Son insuficientes nuestros capitales para esas empresas: Entregadlas entonces a capitales extranjeros. Dejad que los tesoros de fuera como los hombres se domicilien en nuestro suelo. Rodead de inmunidad y de privilegios el tesoro extranjero para que se naturalice entre nosotros".²¹

Desde el punto de vista de los intereses económicos en general, la construcción de ferrocarriles en zonas agropecuarias era una inversión indispensable porque se constituía en el sector de la economía que en esos momentos contribuía en mayor medida al incremento de la producción, del comercio y de la población. A causa de la mayor velocidad y seguridad de transporte, posibilitó: (i) una mayor rotación del capital invertido, que incrementó su rentabilidad; (ii) la explotación de recursos ociosos, como, por ejemplo, la tierra improductiva antes de la llegada del ferrocarril; y (iii) el crecimiento de la demanda a través de la aparición de nuevos mercados, antes inexistentes debido a las grandes distancias y la ampliación de otros.

El caso del Ferrocarril Central Norte Córdoba Tucumán

Los inicios de la idea.

Las primeras intenciones formalizadas sobre la construcción de este ferrocarril surgieron en 1863, fecha de la firma del contrato para la construcción del Central Argentino (que uniría Rosario con Córdoba). Una de las cláusulas de ese contrato decía expresamente que sus empresarios gozaban del derecho exclusivo de prolongarla hacia el norte y hacia el oeste. Sin embargo, esta cláusula no se efectivizó.

El ferrocarril fue construido por el gobierno nacional y los empresarios del Central Argentino en ningún momento reclamaron por sus derechos. Al contrario ellos mismos promovieron la construcción estatal.

²¹ Posteriormente, esta posición trajo graves consecuencias para la situación financiera del país y en algunos períodos gubernamentales, como el que se está analizando, fue revisada y parcialmente criticada.

El primer estudio del trazado lo realizó en 1866, el principal Ingeniero del Gobierno Argentino, Pompeyo Moneta, contratado para este trabajo por los empresarios del Central Argentino: Brassey, Wythes y Wheelwright.²² En la nota que éstos lo enviaron al ingeniero le detallaban las características del trabajo que debía realizar, indicándole que examinara el territorio desde Córdoba hasta la Capital de la Provincia de Salta y que el proyecto de trazado ferroviario contemplara simultáneamente las siguientes características: (i) que la línea siguiera el recorrido más corto; (ii) que este recorrido fuera el mejor, principalmente en el sentido que el futuro ferrocarril pasara por tierras que tuvieran valor comercial; (iii) que resultara una línea de poco costo para que pudiera ser llevada a cabo (Pfr. Moneta: 1867). Esto implicaba tener en cuenta la disponibilidad de madera para durmientes, de agua dulce para los trabajos a realizar y para el funcionamiento de las locomotoras y, además, la naturaleza del suelo y de los ríos a atravesar para calcular los trabajos de desmonte, terraplenes, construcción de puentes, etc.

El punto en que los empresarios del Central Argentino hicieron mayor hincapié, respecto al estudio a realizar, se refirió a los terrenos colindantes a la vía. Ellos necesitaban no sólo información sobre la posibilidad de cesión de esas tierras por parte de los gobiernos provinciales, sino principalmente detalles sobre el valor de ellas. Esto lo señalaron en los siguientes términos:

"Como una condición esencial, para habilitarnos a llevar a cabo una empresa de ferrocarril, será preciso que además las concesiones de terrenos, que según estamos informados, los Gobiernos de Provincia están dispuestos a hacer, estos terrenos sean de valor, y deseamos tener una descripción detallada de ellos; saber la naturaleza del suelo, si hay arboleda o no, si tiene agua, *si sirve para la agricultura y el pastoreo*". (ibid:p.V, cursiva nuestra).

Como se observa, para los empresarios del Central Argentino el valor de los terrenos estaba determinado principalmente por su capacidad productiva para la actividad agropecuaria. Ellos contaban con la posibilidad de obtener concesiones de tierras, pero en realidad éstas sólo les interesaban en el caso de que ellas pudieran ser utilizadas comercialmente, dónde ganarían a través de su valorización. Y eso sólo podían conseguirlo si éstas tierras se asemejaban en características a las que habían obtenido cuando se firmó el contrato para el Central Argentino, es decir tierras con un alto grado de productividad agropecuaria.

Tan primordial era este aspecto que, en estas instrucciones sólo marginalmente se solicitó la realización de un estudio sobre la cantidad de tráfico existente y sobre su

²² Para hacerse cargo de esta tarea el Ing. Moneta debió solicitar una licencia de su puesto en la Administración Pública, ya que era incompatible la prestación en forma conjunta de sus servicios en uno y otro lado.

posibilidad de incremento futuro. Lo que indica la prescindencia que, en los cálculos de rentabilidad de los empresarios, tenían los beneficios que por la explotación en sí misma del ferrocarril pudieran existir.²³

Y precisamente la conclusión del informe de Moneta fue que la mayoría de las regiones por las que atravesaría el ferrocarril se caracterizaban por su aridez. La escasez generalizada de agua determinaba que el cultivo se hiciera en una escala muy reducida, generalmente no más de la cantidad suficiente para abastecer el consumo de los mismos campesinos que lo realizaban.

De la poca información obtenida se puede inferir que el tráfico existente, antes de la llegada del ferrocarril, era ínfimo. Aunque seguramente estos datos no fueran exactos, porque es de suponer que toda una serie de mercancías, salidas y/o entradas por otros medios no haya podido ser contabilizada en el control efectuado por el Ing. Moneta. De todas maneras, los cálculos de Moneta, comparándolos con otras fuentes del período, eran bastante fidedignos y probaban que "por más que se aumenten los guarismos, el movimiento será insignificante, con relación á lo que se requiere, para alimentar una gran línea de ferrocarril" (ibid: 58).

Entonces, a pesar que el informe constituía un excelente detalle de las posibilidades de desarrollo futuro de las distintas producciones, como consecuencia de la llegada del ferrocarril, no logró motivar a los empresarios del Central Argentino. Porque esto no perseguían el objetivo de obtener una probable rentabilidad a mediano plazo únicamente. No estaban dispuestos a plantearse un período de espera hasta la concreción de las ganancias. Más aún cuando se trataba de un tipo de producto que dependía del probable incremento de una demanda no tradicional. Asimismo, tampoco podían esperar que con sólo la demanda interna se creara un incremento de tráfico que justificara su inversión.

Después de este estudio, realizado en 1866, el FC a Tucumán será mencionado por la prensa aisladamente hasta que, en 1868, reaparece con mayor vigor a través de su tratamiento en el Congreso.

El análisis de la legislación referente al ferrocarril

Se ha señalado anteriormente que el Ferrocarril a Tucumán presentaba varias semejanzas con el ferrocarril a Mendoza, desde la coincidencia en cuanto al período en

23 De este modo los empresarios del Central Argentino se aseguraban su rentabilidad de corto y de mediano plazo. En el corto plazo, la mayor rentabilidad la obtenían con las operaciones en tierras. Y en le mediano, con los fletes que cobrarían por el transporte de la producción agropecuaria resultante de la puesta en producción de dichas tierras. Y para alcanzar ambos objetivos las tierras debían ser aptas para la producción agropecuaria.

que se desarrollaron ambos proyectos, hasta la similitud en las consideraciones de tipo económico y político que se manejaron para sus respectivas promociones.

Estas coincidencias se evidenciaron formalmente a partir de 1868, cuando se discutió un proyecto de ley para la construcción de un ferrocarril hasta Mendoza que pasara por Río IV, Mercedes y San Luis. Justamente, a raíz de este proyecto apareció la posibilidad y necesidad de construir una línea a Tucumán, que llevó a modificar el proyecto original y que se convirtió en la ley N° 280 el 9 de octubre de 1868.

Es notable la rapidez con que este proyecto fue sancionado: el 5 de octubre se presentó la modificación del proyecto inicial y el 9 del mismo mes ya estaba convertido en ley, habiendo pasado en ese término, 2 veces por la Cámara de Senadores y 2 veces por la de Diputados. Es también de hacer notar la velocidad y buena disposición del Senado para aceptar importantes modificaciones a un proyecto del que fueron patrocinadores. Esto muestra como el conjunto de obras proyectadas ya formaban parte de un programa que, aunque no aceptado formalmente, había tenido amplia difusión pública. Y también señala que ya estaba socialmente consensuada la decisión de construir esta línea a la mayor brevedad.

La importancia de esta ley consistió en que a partir de ese momento, en distintos períodos y según los casos, todas estas obras comenzaron a tener una mayor difusión y a ser tratadas en Congreso para lograr su concreción (ya sea por medio de la actividad privada o de la estatal) una vez autorizados los recursos para realizarlas.

Los argumentos de mayor peso aportados desde ambas Cámaras eran del tipo del que sigue:

“¿Cómo es posible que existan vínculos de unión entre ciudades que no tienen comunicación entre si, que no ofrecen ninguna reciprocidad en cuanto al cambio de los productos necesarios para subvenir a sus necesidades? ¿Cómo han de existir esos vínculos de unión entre provincias que no tienen hábitos de orden, de trabajo y en donde sus habitantes se ven amenazados a cada instante por las hordas de los montoneros? Simplemente se han dado como explicación de este fenómeno motivos políticos, o la influencia perniciosa de la política; y yo creo que se ha desconocido la verdadera causa cual es la falta de todo aliciente para el trabajo, la falta de elementos de producción. En estas condiciones, no sólo están las Provincias de Cuyo, sino también las del Norte” (Cleto Aguirre, Diputado por Salta, Diario de Sesiones, 1868: 473).

El caso del ferrocarril a Tucumán volvió a ser tratado en las Cámaras Legislativas en 1870 a través de distintos proyectos presentados casi simultáneamente por el Poder Ejecutivo y por ambas Cámaras. Estos pasaron a integrar dos grupos de temarios diferenciados: unos se referían a la continuación de los estudios técnicos de la línea a Tucumán y, otros, a la contratación de un empréstito para financiar distintas obras, entre las que se encontraba también este ferrocarril.

Anteriormente, en el año 1869, los pasos que se dieron hacia la concreción de esta línea se basaron fundamentalmente en la realización de estudios sobre su trazado, encomendados por el Poder Ejecutivo.

El Gobierno se basó en estos primeros estudios para elaborar los dos proyectos presentados en 1870. El primero de ellos tuvo por objetivo inicial solicitar recursos para la continuación del estudio de la traza iniciado en 1869, este proyecto finalmente se concretó en la ley N° 399. El segundo perseguía formalizar el trámite de solicitud de un empréstito externo. Empréstito cuyo monto total se calculó en base a los costos tentativos que los ingenieros del gobierno habían estimado para la línea a Tucumán, ya que constituía la más costosa de todas las inversiones existentes en el proyecto. Este finalmente pasó a ser ley bajo el número 387.²⁴

La simultaneidad de presentación de diferentes proyectos de ley por distintos sectores nacionales fue motivada, principalmente, por la inauguración de la línea completa del FC Central Argentino que, con su llegada a la ciudad de Córdoba (el 18-5-1870), habría las posibilidades para pensar en la continuación de la traza hasta Tucumán.

La gran expectativa que la conclusión de esta obra había generado posibilitó que se creara el marco adecuado para publicitar los "esfuerzos" y logros del capital extranjero; y para que se diera el empuje necesario al FC a Tucumán. Obra que por su magnitud aparecía como irrealizable, como había ocurrido con el FC Central Argentino, pero que por su importancia política social estaba en las miras de sectores nacionales y extranjeros.

Los primeros proyectos sometidos a discusión en las Cámara fueron aquéllos que se refirieron a la realización de estudios sobre el trazado de la línea. La Cámara de Diputados fue la que inició su tratamiento el 3 de junio de 1870, saliendo convertidos en ley el 3 de agosto del mismo año. Entre estas dos fechas, en un trámite más rápido, los proyectos sobre empréstitos fueron sometidos a discusión y sancionados. Esto ocurrió entre el 1 de julio y el 2 de agosto. Como se ve prácticamente coincidieron las fechas en las cuales fueron tratados ambos temarios, que no sólo respondieron en general a un mismo tema sino que también tenían puntos coincidentes.

24 Las dificultades económicas y financieras por las que atravesaba el Gobierno Nacional, entre fines de 1870 y mediados de 1871 determinaron, también, que se eligiera la trocha angosta para la construcción de este ferrocarril. Puesto que de este modo se lograba un ahorro sustancial en los costos de construcción y explotación, ofreciendo de todas maneras iguales seguridades técnicas dadas las características físicas y comerciales de la zona de recorrido. Y, con la diferencia que se pudo obtener de los menores costos finales se logró disponer de una suma considerable, proveniente del empréstito contratado, para aliviar la situación financiera del Tesoro. El único problema de la trocha angosta fue que había que hacer a la altura de Córdoba, un cambio de carga de un vagón de trocha angosta a otro de ancha, por pasar del FC. Central Argentino al Central Norte y viceversa.

Esto determinó que durante los tres meses que llevó la discusión y sanción de ambas leyes, principalmente durante julio, este tema constituyera el centro de atención no sólo del Congreso sino también de la opinión pública porteña y de sus diarios.

En la discusión de todos estos puntos, la intervención de los representantes de las provincias del Noroeste, directamente interesadas en esta obra, fueron *muy pocas y en general no fundamentadas*. Además, su mayor participación se dio en la Cámara de Diputados porque en Senadores prácticamente no intervinieron.

Sus participaciones se orientaron principalmente a las siguientes cuestiones: (i) que el trazado se autorizase hasta Jujuy y no solamente hasta Tucumán; (ii) que se evitara todo trámite que implicara demoras en la construcción de la línea; (iii) que las cesiones de terrenos privados o fiscales para la construcción de la vía, estaciones, depósitos, etc., se realizara previa indemnización (en esto no existía total unanimidad entre todos los representantes del noroeste); (iv) que no se operase la expropiación de terrenos laterales, privados o fiscales, para la realización de un plan de colonización.

Esto último se basaba en que la región no necesitaba de tal plan, que prácticamente no existían tierras fiscales disponibles y que en todo caso convenía al interés de las provincias que sus respectivos gobiernos las explotaran y poblaran. Estas afirmaciones se vinculaban con el resguardo de los principios que constituían la base de la “organización nacional”, pues se dirigían a garantizar la propiedad privada en general y evitar sentar precedentes contradictorios con los mismos. Si bien podía llegarse a aceptar que, probablemente, por medio de un plan de colonización, centralizado por el Gobierno Nacional, esas tierras fueran mejor aprovechadas y produjeran un efecto multiplicador sobre la economía regional, y aún nacional, no se veía bien que, dadas las características de su tenencia en la zona de recorrido, fueran sustraídas de la propiedad particular.

Entonces, la resolución de “no expropiar” tendió a favorecer los intereses generales de la clase propietaria de la tierra más que los de un sector en particular, como el azucarero. Sector que, por otra parte, no sólo no aparece asumiendo y presionando, directa o indirectamente, la defensa de sus intereses, sino que tampoco estuvo claramente diferenciado e identificado.²⁵ Lo que se defendía era la propiedad privada que, en este caso particular, era la propiedad privada correspondiente a la zona de recorrido del FC

²⁵ Por ejemplo, el ministro del interior del presidente Sarmiento era un tucumano, Uladislao Frías. Sin embargo, sólo aparece su nombre en el cumplimiento de su función como tal, es decir en la firma de los decretos y contratos públicos del período (como en el Decreto de aceptación de la propuesta de Telfener y Cía. para la construcción del ferrocarril

de Córdoba a Tucumán. Si con esta medida se conseguía el apoyo de esos sectores, en realidad, esto sólo era un efecto indirecto.²⁶

Completamente diferentes fueron las argumentaciones y los resultados cuando se trató la expropiación de los terrenos laterales para el Central Argentino. Ocurre que la expropiación para el Central Argentino se dio en condiciones totalmente distintas, puesto que se estaba en otro momento de la "organización nacional", con otras características: se trataba de la actividad de una empresa privada que debía estimularse y *no del Estado como en este caso* y, finalmente, las tierras, en su mayoría, eran de propiedad fiscal, por lo cuál debió negociarse principalmente con los gobiernos provinciales para lograr su cesión y no con particulares (aunque esto último también ocurrió, y por ello se dictó la ley de expropiación, lo fue en menor escala).

Del análisis realizado de esta ley, basándose en los temas centrales tratados, muy difícilmente se puede: (i) obtener una conclusión respecto a los determinantes de construcción de la vía; y/o (ii) afirmar que en la resolución adoptada se buscó mayoritariamente favorecer a los intereses del noroeste.

En realidad, los intereses del noroeste no estuvieron claramente diferenciados de los intereses generales del sector dominante de la Argentina de la época. Además, en aquéllos casos en que se lograron aprobar algunas posiciones sostenidas por representantes del noroeste, se debió fundamentalmente a preocupaciones generalizadas del grupo dominante, como fue la expropiación de terrenos y la urgencia en la construcción de la vía.

Esta dificultad de diferenciación específica de los intereses del noroeste invalida cualquier conclusión sobre alianzas con sectores del noroeste durante las discusiones legislativas. Y, consecuentemente, no permite sostener que las alianzas con los sectores del noroeste fueron las causales directas de construcción de esta vía.

Por su parte la Ley 387 se refería a la contratación de un empréstito exterior para la asignación de recursos a varias obras públicas. En ésta, el caso del FC a Tucumán, aunque fue la obra que requería mayores recursos de todas las programadas, tuvo un tratamiento menos exhaustivo que con la ley anterior.

de Julio 15 de 1872; y en el contrato de construcción del 19 de Septiembre 1872, también con Telfener). No se encontraron otros referentes de relevancia vinculados con su participación para la concreción de esta obra.

²⁶ Esta conclusión contradice a la de Donna Guy en "Politics and the sugar industry in Tucumán, Argentina, 1870-1900", 1973, Indiana University.

La ley sancionada distribuía 24 de los 30 millones del empréstito, destinando 14,7 millones, más del 60% de estos recursos, para el FC a Tucumán y el resto para la cancelación de una deuda existente con el Banco de la Provincia de Buenos Aires, la construcción del FC de Villa María a Río IV, la construcción de obras del puerto y almacenes de Aduana en Buenos Aires y la construcción de muelles y almacenes de Aduana en Rosario.

Como se observa el FC a Tucumán tenía, por lo menos económicamente, un peso muy importante en esta legislación, sin embargo a su tratamiento específico no se le dedicó una atención mucho mayor que la otorgada a los otros temas. Y esto, nuevamente, confirma que ya en ese momento había tal consenso sobre la importancia de su construcción que no podía ser cuestionada por ningún sector. Además algunas intervenciones parlamentarias lo confirmaban expresamente:

"Sobre la idea de los ferrocarriles que se trata de construir, señor presidente, me parece que en la Cámara de Diputados, como en la Cámara de Senadores, como en la ciudad de Buenos Aires, como en toda la República y dentro y fuera del país, no hay una sola opinión en divergencia. Todos vienen y reconocen la necesidad de construir estos ferrocarriles" (Nicasio Oroño, Senador por Santa Fé, Diario de Sesiones 1870, p.322).

Tampoco del análisis de la legislación surge ningún indicador que pueda mostrar la intención de conceder determinadas ventajas a los sectores del noroeste para convertirlos en aliados de la política conducida desde Buenos Aires. Como ya se señaló, esto no aparece en ningún momento, aunque suele ser una argumentación frecuentemente utilizada como causal de toda obra pública: la búsqueda, por parte del poder central, de apoyos y alianzas de los grupos locales. Y aunque esto, evidentemente, puede ser una hipótesis válida no lo fue en este caso.

La intervención del Estado Nacional y la construcción de un nuevo consenso

Dentro de este conjunto de intereses mancomunados es necesario formularse la siguiente pregunta: ¿por qué la construyó el Estado? Lo que sucedió es que se trataba de una obra que respondía a los intereses generales de los grupos dominantes y al no estar directa o inmediatamente vinculada a ningún sector en particular, fue el Estado el que debió asumirla como representante de "toda la sociedad organizada". Es decir, el Estado debió encararla necesariamente ante la inexistencia de capital privado interesados directamente en ella. Así, el Estado Argentino en formación aparece, ya desde sus orígenes, cumpliendo su rol de custodio de mantenimiento y perfeccionamiento de esta formación capitalista naciente.

En realidad, y como ya se señaló, para que los tradicionales y posibles empresarios ferroviarios encararan por su propia cuenta la construcción del FC a Tucumán, éste

debía llenar una serie de requisitos mínimos que, como vimos, no se dieron. Pero además, hacia 1870, comenzó a operarse cierto cercenamiento de las prerrogativas otorgadas hasta esos momentos al capital extranjero (por cambios operados a nivel internacional y nacional)

Las restricciones internas eran, centralmente, la falta de recursos estatales y la fuerte divulgación que habían tenido los problemas de construcción y operación en ciertos ferrocarriles, y especialmente en el FC Norte. De todos modos, a pesar de las mayores restricciones económicas, el capital privado siguió interviniendo en las construcciones ferroviarias; aunque aplicó una mayor selectividad para las obras a realizar.

Buscó construcciones que fueran rentables por sí mismas, y ello implicó seleccionar: (i) determinados recorridos dentro de la zona agropecuaria, como fue el caso del ferrocarril Buenos Aires-Rosario (contratado en 1871); o bien (ii) construcciones que demandaran una inversión reducida y que también tuvieran tráfico asegurado, como el FC Argentino del Este (contratado en 1869) dirigido a suplantar el tramo no navegable del Rio Paraná, (entre Concordia -Entre Ríos- y Federación -Corrientes-).

Entonces, ante esta situación interna (e internacional), la construcción por cuenta del Estado del FC a Tucumán se explica en misma puesto que: (i) No había condiciones, especialmente político sociales, en la Argentina para otorgar a una empresa privada fuertes garantías que la motivaran a la construcción de esta línea o de cualquier obra que se realizase en ese período. (ii) Se trataba de una inversión que no podía obtener una rentabilidad inmediata acorde con el monto requerido, no sólo porque el tráfico existente era prácticamente nulo, sino también porque no existían posibilidades de incrementarlo rápidamente. (iii) La obra del FC a Tucumán era la de mayor magnitud de todas las encaradas hasta esos momentos. La extensión de la línea hasta Tucumán tendría 112 leguas contra 80 del Central Argentino (el mayor proyecto encarado hasta esos momentos).

Todas estas características marcaron la imposibilidad, en aquel momento, de encontrar capitalistas que estuvieran dispuestos a encarar la obra que, sin embargo, era promovida por todos ellos en conjunto por ser necesaria para el funcionamiento del sistema social en formación.

Entonces, desde el punto de vista socio-político se necesitó generar un nuevo consenso social para la realización de la obra. Pues debía darse una aceptación generalizada del Estado Nacional cumpliendo funciones empresarias. Esto implicó una costosa

reformulación de la concepción que había sido más ampliamente difundida y conocida sobre esta materia.

Una vez aceptado este cambio, el problema desde el punto de vista económico fue menor. Se limitó a la búsqueda de un nuevo sistema de obtención de capitales para la construcción de obras ferroviarias. El Estado no disponía de recursos propios y entonces debió recurrir, igual que antes, al mercado de capitales centralizado en Inglaterra, aunque bajo otro sistema (el empréstito).

Fue a partir de 1868 que comenzó a gestarse, más nítidamente, una nueva concepción respecto a las motivaciones y características del Estado como empresario de determinadas obras. Sin embargo, recién en 1870 se efectivizó esta función a través de la concreción definitiva del FC a Tucumán. Y, entonces, resurgieron viejas polémicas, pero en esta oportunidad circunscriptas casi específicamente a este caso.

La ideología dominante había marcado repetidamente la inconveniencia que el Estado asumiera el rol de empresario. Esto se había internalizado tan profundamente en la conciencia social que era alto el riesgo de desecharlo o someterlo a un análisis crítico. Se trataba de un verdadero desafío, en pleno período de formación de la conciencia social.

Sin embargo, finalmente la opinión pública aceptó que el Estado asumiera el rol empresario, prácticamente sin demasiadas fundamentaciones, salvo la evidencia que las mismas circunstancias no ofrecían otra opción. La falta de profundidad de los análisis que se sucedieron al respecto se puede observar, por ejemplo, en la mayoría de las posiciones sustentadas por diarios como El Nacional, La Nación y La Tribuna.

La mayoría de los diarios estuvieron proponiendo distintos sistemas para la construcción privada de esta línea, prácticamente hasta el momento en que se presentaron los distintos proyectos legislativos, que contradecían esta posición, e imponían al Estado como empresario de las obras. Recién entonces, los diarios comenzaron a cambiar de posición y aunque denotaban en sus artículos ciertas reticencias, para la aceptación del Estado empresario, no daban explicaciones sobre el cambio de argumentación operado y sobre la nueva posición adquirida y sustentada.

Estas conductas fueron la consecuencia de un proceso contradictorio. Por un lado se defendía la concepción liberal sobre la función del Estado (como el órgano destinado a promover y facilitar la actividad privada, única que “podía producir un crecimiento económico”). Y por otro, se criticaba el accionar concreto de las empresas ferroviarias, que producía hechos que contradecían la concepción liberal. El mal manejo y

administración de los ferrocarriles privados era materia de divulgación y de crítica, por parte de los mismos medios de difusión que en otros momentos y, en aspectos más generales, alababan la actividad privada.

Es decir, se operaba un desarrollo contradictorio en la construcción del consenso por la actitud dual de los políticos, los legisladores y los medios de difusión respecto a este tema. Ya que si bien, por un lado promocionaban e impulsaban a los empresarios capitalistas para que encararan la construcción del FC a Tucumán, por otro, los cuestionaban por la magnitud de las prerrogativas recibidas y el mal servicio que prestaban. Esto último era otra de las causales (además de la situación deficitaria del Estado) que tornaba imposible volver a operar con el sistema de garantías absolutas, que ya nadie apoyaba.

Si bien aquí esta “supuesta confusión” de los medios de difusión resulta evidente, en aquellos momentos no era tan claramente manifiesta; existían otras circunstancias que contribuían a dificultar la comprensión del proceso. Por ejemplo, a pesar de las críticas realizadas, los empresarios ingleses no habían dejado de operar en la Argentina; y, a pesar de las limitaciones impuestas a las garantías otorgadas, seguían construyendo y solicitando nuevas concesiones.

La poca claridad de estos análisis se debía al desconocimiento, por parte de la gran mayoría de la opinión pública de: (i) las teorías económicas prevalecientes en los países industrializados, y (ii) la forma de operar de los inversores ferroviarios, en esos momentos, a nivel mundial.

Las enormes distancias que separaban al país de Inglaterra, centro de la ideología liberal del capital, dificultaban la llegada de la información actualizada. Lo que en la Argentina se discutía sobre el Estado empresario en 1870, ya había sido estudiado y resuelto por Stuart Mill en 1848 en sus “Principios...”, donde señalaba determinados límites para la aplicación del *laissez faire* a través de situaciones que reclamaban la intervención estatal (y aún cuando reconocía la superioridad de la administración de los recursos productivos por los empresarios privados). Evidentemente, una lectura oportuna de los “Principios...” hubiera facilitado la justificación precisa del caso del FC a Tucumán.

Por otra parte, también se desconocían las nuevas modalidades seguidas por los capitalistas británicos en este tipo de operaciones con otros Estados, donde tampoco ya no operaban las garantías absolutas.

En realidad, sólo muy esporádica, dificultosa, y hasta erróneamente, los sectores influyentes en la vida política nacional practicaban un análisis de la forma de operar del capital británico en la Argentina. Por eso no vieron las distinciones e igualaron determinadas situaciones, como ocurrió cuando se esperaba que los capitalistas ingleses construyeran por su cuenta la línea a Tucumán, sólo porque en esos momentos habían aceptado la construcción de otras líneas con garantías condicionadas semejantes (sin hacer distinciones entre unas y otras, puesto que construir una vía Buenos Aires - Rosario era evidentemente distinto que de Córdoba a Tucumán).

Otro elemento que, en esas condiciones, contribuía a la anarquía de opiniones era el continuo interés que los empresarios ingleses mostraban por la realización del FC a Tucumán, lo cual hacía pensar que tal interés estaba ligado directamente a una pretensión de construir por su propia cuenta esa obra. Por eso se lo ubicaba a Wheelwright como el futuro socio capitalista y el encargado de formar la sociedad que realizaría la línea.

Sin embargo, a pesar que muchos sectores no podían dilucidar en qué casos correspondía la intervención del Estado y en qué casos no, finalmente se aceptó que el Gobierno jugara el rol de empresario para esta obra. Es decir, finalmente hubo un hilo conductor de parte de una minoría consciente. Y ello en buena medida porque la minoría dirigente tuvo un comportamiento racional y coherente a pesar de parecer incoherente ideológicamente.

En nuestro relevamiento del conjunto de material periodístico de ese período sólo ubicamos dos artículos que lograron dilucidar, dentro del liberalismo, la problemática del gobierno empresario; y que formulaban una concepción estructurada en este aspecto. Pero es importante señalar que estos artículos no representaban la tónica dominante de los pensadores nacionales sobre este tema en aquél momento²⁷; caracterizada más bien por el pensamiento poco sistematizado y confuso.

Estos artículos afirmaban que si bien la mayor parte de los tratadistas apoyaban a las empresas particulares, los datos que proporcionaba la experiencia no se encontraban siempre conformes con esa teoría. Y esto ocurría porque para la Argentina debía tenerse en cuenta: (i) Que debía adaptarse esa teoría a sus propias características económicas, porque aquellos tratadistas escribían para la sociedad europea, donde la existencia de capitales era abundante y, consiguientemente, la formación de sociedades para esta

27 Uno era de La Prensa del 7-6-1879, diario recién aparecido y de menor circulación; y el otro era de La Tribuna del 12-6-1870, pero su autor era un empresario inglés residente en Londres: A Laing.

clase de obras se realizaba con mayor facilidad. En cambio, en la Argentina, en donde no existían los capitales requeridos para obras de tanta magnitud, el traslado de aquellos capitales extranjeros implicaría el otorgamiento de mayores garantías que las que ellos solicitaban en sus países de origen, con lo cual podían resultar que en ciertos casos la construcción estatal resultara más conveniente por ser menos onerosa. (ii) Que las condiciones socio políticas del país también implicaban mayores garantías, en términos económicos, para el traslado de esos capitales, puesto que su desconfianza en la conservación de la paz y en la estabilidad de las instituciones implicaba que no se comprometerían si no recibían garantías y ventajas adicionales, que serían la recompensa del riesgo que, según ellos, corrían sus capitales. (iii) Que la situación económica del país, para una obra de la magnitud del FC a Tucumán, no permitía otorgar altos montos de garantías y que tampoco se podía reincidir en experiencias anteriores de otorgamiento de garantías absolutas que tantos perjuicios socio económicos habían causado. (iv) Que con garantías limitadas los capitales extranjeros no vendrían a invertir en empresas de gran magnitud y con escaso tráfico. (v) Que esta clase de obras respondían a los intereses generales de la sociedad y, al no interesarse en su realización los empresarios particulares, el Estado las debía tomar a su cargo. (vi) Que para ello podía recurrirse al crédito externo. Sistema que además resultaba menos oneroso que la inversión directa de capitales extranjeros para este tipo de obras.

Esta fue la más acabada manifestación y sistematización ideológica para justificar la aceptación de la construcción estatal del FC a Tucumán. La mayoría de las restantes posiciones fueron sólo promociones generalizadas del gobierno empresario, sin mayores explicaciones y sin una especificación de sus motivaciones. Tanto porque una buena parte de los actores, con posibilidades de influenciar en la opinión pública, no estaban en condiciones de otro tipo de análisis, como porque los hechos objetivos del período no imprimían la necesidad de un mayor esclarecimiento.

Entonces toda la tarea se concentraba en hacer conocer: que el Estado también podía ser empresario de obras públicas, como los particulares; que otros países más avanzados ya habían utilizado ese sistema; que en determinadas obras tenía sus ventajas para salvaguardar los intereses generales de la sociedad o para evitar cláusulas muy onerosas del capital privado. Esto fue el eje en torno al cual giraron todos los argumentos para lograr consenso para la construcción estatal de la obra y evidentemente, dadas las condiciones socio-políticas, no se necesitaba más.

Diferenciaciones entre líneas ferroviarias según los objetivos determinantes de su construcción

Como se señaló fue el desarrollo ferroviario general el que contribuyó a la consolidación de los objetivos básicos de la “organización nacional”. Sin embargo, entre las distintas líneas construidas existe una diferenciación según los determinantes que prioritariamente influyeron en la decisión de su construcción.

Los primeros ferrocarriles construidos respondieron a causas de carácter económico, fundamentalmente.²⁸ Eran los ferrocarriles que recorrían zonas agrícolas de producción de granos y carnes (región pampeana) y que contribuían a la inserción agroexportadora de la Argentina. Los determinantes de su construcción fueron, en lo inmediato: la enorme rentabilidad que obtenían los empresarios ingleses a través de la venta de las tierras colindantes al trazado, de alto valor ecológico; y que les habían sido cedidas gratuitamente por el Estado Nacional, como parte de su negociación con el mismo. En lo mediato, hubo otras razones económicas, son aquellas cuyos resultados comenzaron a darse en el plazo mediano plazo, y fueron: (i) el incremento de los montos de fletes cobrados por la mayor carga transportada, como resultado del crecimiento de la actividad agropecuaria en general; y (ii) los mayores montos de ingresos que recibieron los productores agropecuarios pampeanos a causa del desarrollo productivo y de las exportaciones agropecuarias.

Los ferrocarriles construidos, fundamentalmente y en primera instancia, por razones políticas fueron las líneas que recorrían zonas no ligadas al mercado agropecuario pero que resultaban necesarias para el logro de los objetivos de la “organización nacional”. Sus motivaciones fueron de orden político social, militar y estratégico, es decir, vinculadas con los objetivos básicos de la institucionalización de Argentina como país unificado. En estos casos, la ausencia de resultados económicos inmediatos, de corto plazo, obligó, precisamente, a la intervención directa del Estado para concretar su construcción y, así, posibilitar la comunicación con las provincias interiores. El Estado debió asumir el rol de empresario (a pesar de estar sumamente denostado en esta función) porque no existían inversores privados interesados en la realización de estas obras.

Para el FC Central Norte no se detectó ningún individuo, grupo o sector interesado en participar en la construcción de esta línea, ni aún entre los intereses económicos locales.

²⁸ La apertura del mercado ferroviario se inició en 1854 con la firma del contrato para la construcción del Ferrocarril Oeste.

No obstante, hubo consenso sobre la necesidad de su pronta ejecución. Y la obra fue apoyada y promocionada por muy diversos actores con intereses distintos.

Este consenso, por supuesto, no fue casual. Se conformó porque la obra era considerada indispensable para el mantenimiento y desarrollo del sistema que se intentaba constituir. En el proceso de estructuración capitalista se necesitaban obras, como el FC a Tucumán, que contribuían a nivel nacional a la difusión de la civilización y de las pautas de comportamiento del sistema y a la unificación nacional, a través de la comunicación entre la mayoría de las provincias existentes en ese momento.

Fue éste el determinante prioritario y no la pretensión de conseguir el apoyo y construir alianzas con los sectores del noroeste, para convertirlos en sostén de la política conducida desde Buenos Aires.

Conclusiones

Un argumento frecuentemente escuchado antes y ahora es que la causa principal que llevó a la construcción del FC Central Norte fue el desarrollo regional que se produciría con su llegada, expandiendo el comercio y las industrias. Y son explicables las razones de esta afirmación, porque la realidad económica de Tucumán mostró que, en efecto, tras la inauguración del ferrocarril se “disparó” la producción de azúcar

Sin embargo, hacia 1870 éste fue un argumento propagandístico utilizado en aquel momento en las discusiones parlamentarias y en las justificaciones periodísticas. Pero, la cuestión del desarrollo regional fue secundaria frente a los fines políticos mencionados, en realidad era una cuestión “aparente”, no “real”, era una muletilla de promoción de la línea más que un objetivo y razón de su construcción. Y en los hechos concretos revisados de la década del '70 no aparece ningún dato o referente que indique que existió algún tipo de política regional para el desarrollo del sector azucarero tucumano.

Por el contrario, toda la información recopilada confluye *sí* hacia una misma cuestión: lo que en aquél entonces primaba era la necesidad de consolidar el funcionamiento integrado de la formación capitalista nacional (sea con desarrollo regional o no, con desarrollo regional independiente o dependiente del centro hegemónico).

En su rol político y empresario, como representante de los intereses de "toda la sociedad organizada", el Estado Argentino, en formación, aparece así, ya desde sus orígenes, cumpliendo su rol de custodiar, mantener y perfeccionar la formación capitalista naciente.

Pero, para que el Estado pudiera asumir este rol de empresario debieron generarse, a través de un proceso contradictorio, las condiciones económicas y socio políticas que lo permitieran. Desde el punto de vista socio político debió reformularse, como ya se señaló la concepción derivada de la ideología dominante. Desde el punto de vista económico el problema fue menor: se limitó a la búsqueda de un nuevo sistema de obtención de capitales para la construcción de obras ferroviarias, puesto que el Estado no disponía de recursos propios: el empréstito.

Todo esto, por otra parte, no es contradictorio con el profundo impacto que la llegada del ferrocarril produjo en la economía tucumana. La realidad económica y social de Tucumán cambió profundamente: la incipiente y precaria producción azucarera anterior al ferrocarril se transformó en una creciente y avanzada producción agroindustrial, que modificó la estructura socioeconómica de la provincia y marcó su futuro hasta nuestros días. Conformándose un modelo que, desde su origen, se caracteriza por la sucesión de etapas entre el crecimiento productivo y las crisis de sobreproducción, entre la expansión de la exportaciones y las dificultades de colocación comercial.

De todos modos, cabe señalar una particularidad de esta economía regional respecto a otras del país: para la mayoría de las economías regionales de la Argentina, conformadas durante la época colonial, la llegada del ferrocarril impactó negativamente sobre sus producciones y artesanías locales y sobre su mercado y comercio con Chile y con el área andina en general. Esto fue resultado de la introducción de los artículos manufacturados ingleses y del incremento del comercio con Inglaterra. Pero esto no sucedió en el caso tucumano, dónde el ferrocarril Central Norte construido para favorecer la “unidad nacional” tuvo como consecuencia: el despegue económico de la provincia.

De aquí se deriva, precisamente, una particularidad del ferrocarril a Tucumán: con su llegada se consolidó tanto el proceso de organización nacional como la economía regional provincial (al igual que lo que sucedió con el Ferrocarril Andino en Mendoza y con la expansión de la actividad vitivinícola). A tal punto que ya en la década de 1880, pocos años después de su inauguración, el Central Norte podía justificarse también por razones económicas, y su mayor rentabilidad llevó a que fuera concesionado a los ingleses (Pucci, 2000). Del mismo modo, hacia finales de la década del '80 y principios de la del '90 se agregaron dos nuevos trazados, una que llegaba a Tucumán desde Rosario (FC Buenos Aires y Rosario, 1991-92) y otro que recorría la zona de los ingenios (FC San Cristobal, 1888) partiendo de la capital provincial (ibidem).

El primer tren que cubrió el trayecto Córdoba a Tucumán llegó el 30 de octubre de 1876 a las 5 de la tarde (habiendo salido de Córdoba el 29 a las 7:30 horas). Los festejos oficiales se hicieron en la ciudad de Tucumán al día siguiente con la presencia del presidente de la Nación, Nicolás Avellaneda (precisamente “tucumano” y recientemente asumido) y de su antecesor Domingo F. Sarmiento, cuya gestión marcó el período de mayor impulso de esta gran obra (Isetto; 1978: 15).

Bibliografía

- Alberdi, Juan B.
(1957), *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Edic.Jackson, Bs.As.
- (1962) *Historia de la Guerra del Paraguay*, Edic. de la Patria Grande, Bs.As.
- (1880) *Obras Completas*, “La vida y los trabajos industriales William Wheelwright”, Tomo VIII, Edic. La Tribuna Nacional, Bs.As.
- (1954) *Obras Escogidas*, “Cartas sobre la prensa y la política militante”, Edit.Luz del Día, Bs.As.
- Andrade, Olegario V. (1957), *Las dos políticas, consideraciones de actualidad*, Edit. Devenir, Bs.As.
- Bagú, Sergio (1961), “La estructura económica en la etapa formativa de la Argentina moderna”, *Desarrollo Económico*, Bs.As., Jul-Set.
- Bravo, María Celia
(1991) “Las leyes “machete” y la ruptura del frente azucarero tucumano”, en Campi D. (comp.) *Estudios sobre la historia de la industria azucarera Argentina -I-*, UNT-UNJu, Tucumán, p.97-138.
- (1998) “Especialización azucarera, agua y política en Tucumán (1860-1904)”, en *Travesía, Revista de Historia Económica y Social*, N° 1, 2° semestre de 1998, FCE-UNT, ISSN 0329-9449, Tucumán, p. 17-40.
- Bolsi, Alfredo (2000) “Población, azúcar e industria rural en Tucumán”, en *XXVII Jornadas de la Asociación Argentina de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Tucumán, 20 al 22 setiembre, Tucumán.
- Campi, Daniel (1991) “Captación y retención de la mano de obra por endeudamiento. El caso de Tucumán en la segunda mitad del siglo XIX”, en Campi D. (comp.) *Estudios sobre la historia de la industria azucarera Argentina -I-*, UNT-UNJu, Tucumán, p.179-212.
- Carrera, Nicolás Iñigo, “Las modalidades de la coacción en el proceso de génesis y formación del proletario para la industria azucarera del Nordeste argentino (1876-1940), en *Estudios sobre la historia de la industria azucarera Argentina -II-*, UNT-UNJu, Tucumán.
- Cortés Conde, Roberto (1974), *Hispanoamérica: La apertura al Comercio Mundial 1850-1930*, Edic. Paidós, Bs.As.
- Cuccorese, Horacio J. (1961), “El empréstito inglés para obras públicas, Contribución a la historia financiera de la presidencia de Sarmiento”, *Humanidades*, La Plata.
- Cuccorese, Horacio J. 19. Pag.33, Pfo4, renglon2, dice "esta linea," sacar la "coma" (1950), *Historia de los Ferrocarriles en Argentina*, Edic. Macchi, Bs.As.

- Ferns, H.S. (1968) *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Edic. Solar-Hachette, Bs.As.
- Girbal, Noemí de Blacha (1991), “Estado, modernización azucarera y comportamiento empresario en la Argentina (1876-1914)” en Campi D. (comp.) *Estudios sobre la historia de la industria azucarera Argentina -I-*, UNT-UNJu, Tucumán, p.19-60.
- Guy, Donna (1973) "Politics and the sugar industry in Tucuman, Argentina 1870-1900. Indiana University.
- Isetto, Juan A. (1978), *Todo es Historia*, N° 130, marzo.
- Manzanal, Mabel (1977), “Los ferrocarriles y la organización nacional. El caso del Ferrocarril Central Norte. Determinantes de su construcción (1866-1872)”, *Informe Final de Investigación*, CEUR-Di Tella, Buenos Aires
- Moneta, Pompeyo (1867), *Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy*, Bs.As.
- Ortiz, Ricardo M. (1955), *Historia Económica de la Argentina*, Edit. Raigal, Bs.As.
- Pucci, Roberto
(1991) “Azúcar y proteccionismo en la Argentina, 1870-1920” en Campi D. (comp.) *Estudios sobre la historia de la industria azucarera Argentina -I-*, UNT-UNJ, Tucumán, p.61-96.
(2000), “La revolución industrial en el azúcar: los casos de Cuba, Argentina y Brasil (1870-1930)”, en *XXVII Jornadas de la Asociación Argentina de Historia Económica*, Memorias, Asociación Argentina de Historia Económica y Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Tucumán, Tucumán 20 a 22 de setiembre
- Romero, José L. (1959), *Las ideas políticas en Argentina*, Edic. Fondo de Cultura Económica, México– Bs. As.
- Romero, Luis A., "Las economías del Interior", *Polémica N° 118*, Centro Editor de América Latina, Bs.As.
- Sánchez Román, José A (2000), “Ferrocarril e industria azucarera en Tucumán, Argentina (1876-1914)”, en *XXVII Jornadas de la Asociación Argentina de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Tucumán, 20 al 22 setiembre, Tucumán.
- Soares, Ernesto (1938), *Ferrocarriles argentinos, sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen y reseñas estadísticas*, Edic. Cía. Impresora Argentina, Bs.As.
- Zalduendo, Eduardo A. (1975), *Libras y Rieles*, Edit. El Coloquio, Bs. As.