

ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO  
XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA  
Caseros (Pcia. de Buenos Aires)  
23–26 de septiembre de 2008  
ISBN: 978-950-34-0492-8

**Los talleres de Tafi Viejo del ferrocarril Central Norte en Tucumán.  
Los orígenes de su construcción 1900-1910**

MARÍA BEATRIZ BLANCO  
*Facultad de Ciencias Económicas,  
Universidad Nacional de Tucumán. Argentina*  
E-mail: [bblanco@herrera.unt.edu.ar](mailto:bblanco@herrera.unt.edu.ar)

**1. Introducción**

La crisis económica de 1890 detuvo a las obras públicas por algunos años durante esa década. Desde el punto de vista de su rol de empresario, esta crisis encontró al Estado, en una situación de desventaja con ramales dispersos, deficitarios y con obras en curso de realización. Superada la misma, se proyectó una nueva política en materia ferroviaria. Se planificaron una serie de obras sin fines de defensa nacional y con una base financiera fundada en la rehabilitación del crédito público.

Una de estas obras fue la prolongación del Ferrocarril Central Norte a Bolivia, cumpliendo con la Convención Ferroviaria de 1894 entre la República Argentina y la de Bolivia, ratificada por los respectivos Congresos en 1895.

Fue en el marco de este importante proyecto que se contempló la necesidad de contar con un taller independiente y de mayor envergadura de los que ya existían.

El objetivo general de este trabajo es indagar acerca de los orígenes de los talleres generales independientes localizados en Tafi Viejo cuyo principal fin era la reparación del tren rodante de la línea más importante de los Ferrocarriles del Estado que era el Ferrocarril Central Norte.

A tal efecto organizamos el trabajo en tres partes; en primer lugar destacamos los antecedentes económicos y políticos que llevaron a la ampliación de las líneas del Central Norte y la actividad que desarrollan los talleres en la reparación, armado y también construcción del material rodante y tractivo como apoyo al servicio ferroviario. En segundo lugar analizamos el marco legal que permitió la creación de esos talleres. Por último estudiamos los inicios de su construcción hasta 1910.

## **2. Antecedentes**

Para la actividad ferroviaria, de gran importancia para la economía y la unidad política del país, la crisis de 1890 significó el fin de una etapa. A partir de entonces y una vez superadas las principales consecuencias de la misma, se comenzó a trazar los lineamientos de una nueva política en materia de ferrocarriles, que continuaría casi sin alteraciones por cincuenta años hasta la nacionalización de las empresas extranjeras en 1947<sup>1</sup>.

Al precipitarse la crisis económica en 1890, el Estado se encontraba, desde el punto de vista de su rol de empresario, en una situación de desventaja, con ramales dispersos, deficitarios y con obras en curso de realización. Hasta ese momento, los ferrocarriles bajo administración estatal se habían desprendido de aproximadamente la mitad de su extensión. Al año siguiente se incrementó considerablemente como resultado de la finalización de los ramales en construcción, después de la etapa de venta, arrendamientos masivos y de los devueltos, como parte del Ferrocarril Andino y del Central Norte de Tucumán a Chilcas<sup>2</sup>.

El inicio de la década del 1890 fue un punto de inflexión, el cierre de una etapa histórica marcada por la crisis política y económica desatada en dicho año. A partir de entonces, los gobiernos buscaron modificar las políticas implementadas por la administración de Juárez Celman. En lo que respecta al sistema ferroviario, coincidieron que era necesario un mayor control tanto a nivel estatal como privado. Esta preocupación llevó en 1892 al presidente Pellegrini, que implementó un programa de sacrificio y austeridad, a designar a una Comisión Investigadora de los Ferrocarriles

<sup>1</sup> Ley General de Ferrocarriles N° 2.873 de 1891.

<sup>2</sup> Salerno, Elena. (2002). Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928). *Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*. Buenos Aires, pág. 22.

Nacionales. A la cabeza de la misma se encontraban los ingenieros Arturo Castaño y Carlos Stegman, quienes tenían como misión reducir el presupuesto asignado a las líneas estatales. Los resultados a los que llegaron fueron volcados en un informe que superaba las cien páginas y cuyas conclusiones eran muy difíciles de apelar: los ferrocarriles del Estado carecían de una estructura moderna y su funcionamiento no era eficiente. Ante esto, la Comisión no sólo aconsejó sobre el tema para lo cual fue convocada, sino que también sugirió un conjunto de normas que ayudarían a modernizar la estructura organizativa de la administración y profesionalizar sus cuerpos directivos. Organización y capacidad de funcionamiento eran los principios utilizados por las empresas privadas radicadas en el país y en el extranjero y con ellos era menester dotarlos a los Ferrocarriles del Estado. Los ingenieros proponían eficiencia y rentabilidad, los dos pilares sobre los que se construiría el crecimiento de la empresa<sup>3</sup>.

El ritmo de la construcción ferroviaria se fue retomando a medida que se iba superando la crisis económica. A mediados de la década de 1890 se inició un nuevo período en el cual el Estado procuró mejorar la funcionalidad de las líneas a su cargo y planteó nuevas metas. En el caso del Ferrocarril Central Norte, una de estas metas tenía un claro sentido estratégico que era poder acceder a las regiones de reciente ocupación y lograr la conexión ferroviaria con Bolivia. Sobre todo, tomando en cuenta el valor económico de las regiones que atravesaba el Central Norte, con un amplio abanico de productos que comprendían, ganado, maderas, azúcar, fruticultura, horticultura entre otros. A lo que también debemos agregar la tradicional relación comercial entre el noroeste y Bolivia, que data del período colonial, siendo muy importante el volumen del mismo; por ejemplo, si tomamos los datos del Censo Nacional de 1914 observamos que las importaciones fueron de 252.024 pesos oro mientras que las exportaciones ascendían a 1.131.594 pesos oro. El objetivo del Estado era el interés general por sobre la búsqueda del beneficio económico que perseguían las empresas extranjeras. Consecuente con este objetivo y a pesar de lo reducido del valor de las tarifas que este ramal cobraba, para el Ing. Carlos Maschwitz, presidente de la Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales, “no debería en momento alguno salir de las manos del Gobierno”<sup>4</sup>.

La otra meta era de carácter competitivo; se pretendía tener una salida propia a un puerto fluvial. Dos eran las posibilidades Santa Fe o Colastiné. Esta salida directa al

---

<sup>3</sup> Palermo, Silvana A. (2006). Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: La Construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916. *Desarrollo Económico*, N° 182, pág. 228.

<sup>4</sup> Salerno, Elena. Op. cit., pág. 24.

Paraná pondría fin a la dependencia que se tenía con la compañía francesa del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, permitiría abaratar los fletes favoreciendo a los sectores productivos y presionaría con esto a las compañías privadas.

En 1898, la reforma constitucional, amplió el número de ministerios y permitió la creación del Ministerio de Obras Públicas, quedando los ferrocarriles bajo su dependencia. Sin duda, la creación del Ministerio de Obras Públicas en 1898 significó un importante avance en la organización administrativa de los ferrocarriles nacionales. Sus integrantes tenían la convicción de que era una tarea pendiente el desarrollo de la infraestructura y la promoción de las obras públicas y que para concretarlas era necesario contar con la cooperación y la experiencia de profesionales y técnicos. Durante el período que nos ocupa, los ministros que permanecieron por mas tiempo en sus cargos fueron el Dr. Emilio Civit (1898-1904) y el Dr. Ezequiel Ramos Mexía (1907-1913). Mientras que los ingenieros Miguel Tedín y Carlos Maschwitz estuvieron por períodos mas cortos. Salvo Contaduría, el resto de las reparticiones del Ministerio de Obras Públicas, estuvieron dirigidas por ingenieros diplomados en nuestro país o en el exterior<sup>5</sup>. Además y de acuerdo a la ley 3727 que creaba los nuevos ministerios en octubre de 1898, establecía que cada uno de ellos debía defender los proyectos de ley propuestos al parlamento e informar en memorias anuales al Congreso sobre sus tareas y presupuestos.

La llegada, a finales del siglo XIX, por segunda vez a la presidencia del General Roca, inaugura un período de ambiciosos proyectos. El nuevo presidente nombró al frente del mismo al Dr. Emilio Civit, quien permaneció en su cargo hasta la finalización del período presidencial. Mejorar el servicio con el fin de generar confianza para poder aumentar el tráfico, y abaratar el transporte de las materias primas de las zonas que cubría el ferrocarril bajo su dependencia, fue una de sus principales preocupaciones. Resultó que los fletes se redujeron con el consiguiente beneficio del abaratamiento de los artículos de consumo, siendo esto un elemento de presión para que las compañías particulares tendieran en esa dirección. Pero el Central Norte no estaba completo para la administración Roca que no se conformaba con que sea sólo una empresa transportadora de productos. Aspiraba ha que sea un “elemento de progreso para las zonas aisladas que atraviesa y un factor importante de protección a las industrias que sirve”<sup>6</sup>. Para hacer esto posible era necesario, como se lo señaló anteriormente,

---

<sup>5</sup> Palermo, Silvana A. Op. cit., pág. 230.

<sup>6</sup> Memorias de los Ferrocarriles del Estado, Enero de 1898 a Junio de 1904, pág. 205.

prolongarlo hasta un puerto en el Paraná. Dos eran las opciones de esta prolongación, comprar la línea del Ferrocarril Provincial de Santa Fe y en el caso de que no sea posible, la construcción de una línea paralela con el mismo propósito. A Buenos Aires, destino final, se llegaría por vía fluvial.

En realidad, como consignamos anteriormente, el gobierno tenía un ambicioso plan de construcciones que buscaba la conformación de una red de ferrocarriles estatales, accediendo por vías propias a los puertos, a los centros de consumo y a los países vecinos. En los mismos se proponía también, la conexión terrestre con Bolivia. La base argumental de este proyecto era reivindicar el papel protector del Estado mediante obras que busquen el desarrollo del país y la atracción del capital privado. Este era el espíritu de los mensajes y proyectos de leyes elevados por el poder ejecutivo al Congreso y que éste aprobó con modificaciones pero sin alterarlo.

Durante muchos años los ferrocarriles del Estado, sirvieron a las regiones periféricas del país, regiones en donde el ferrocarril no daba utilidades. Lentamente fue cambiando su postura y comenzó a extenderse hacia donde podían competir con las empresas de capital privado.

Cuando el gobierno de Roca finalizaba su segundo mandato, los ferrocarriles del Estado tenían una extensión de alrededor 2.400 kilómetros y estaban construyéndose más de 1.600 kilómetros, en su mayoría en áreas periféricas del sistema ferroviario.

### **3. Los talleres ferroviarios**

Las principales actividades que un ferrocarril desarrolla para su funcionamiento son: transporte y tráfico; mantenimiento de vías y conservación de las locomotoras y del material móvil. Los talleres ferroviarios surgieron como un lugar de reparación y conservación de locomotoras y vagones. Cuando estos se encuentran bien reparados y en buen funcionamiento la circulación es más segura, el desgaste del material rodante es menor, se reducen o anulan los accidentes y se economizan en gran medida los gastos de explotación. En caso contrario la cancelación de trenes se haría más frecuente, las cargas se demorarían y la estructura organizativa se convertiría en un caos. Seguridad y economía son dos componentes fundamentales para el buen desempeño de un servicio de transporte.

Desde un comienzo en la Argentina cada compañía, sea grande o chica, tenía uno o dos talleres, aunque había algunas que tenían más. Por ejemplo, el Central Argentino y el Buenos Aires al Pacífico, tenían tres cada uno, el Oeste Santafeño, cinco y el Central Córdoba siete<sup>7</sup>. El conjunto de talleres que existían en 1896 arregló un total de 316 locomotoras, 648 coches y 5.920 vagones. De entre ellos los más activos fueron los talleres de Buenos Aires y Rosario con alrededor de 67 locomotoras, 294 coches y 1.098 vagones cada uno, seguido por el Central Argentino con cifras menores pero igualmente significativas<sup>8</sup>. La principal actividad de los talleres era la reparación del tren rodante, sin embargo y de acuerdo a las necesidades y la época, se armaron vehículos e incluso máquinas a vapor, convirtiéndose en verdaderas industrias.

Entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, las compañías ferroviarias más importantes del país, comenzaron a construir grandes talleres dedicados a la reparación en serie de locomotoras y material rodante. Fue el caso del Ferrocarril del Oeste y el Ferrocarril Sud que a mediados de la década de 1880 levantaron este tipo de plantas en Tolosa, La Plata y en Remedios de Escalada.

En los Ferrocarriles del Estado esta tendencia de adelantos y mejoras no pasaba inadvertida. En las primeras memorias anuales, los ingenieros del Departamento de Talleres elevaban sus quejas por la falta de espacio, la antigüedad de las instalaciones y la falta de herramientas, que entorpecían la tarea de armado del material rodante proveniente del extranjero. Por ello, este tipo de trabajo era realizado en los talleres del Ferrocarril Central Córdoba lo que encarecía los costos<sup>9</sup>.

En el caso del ferrocarril Central Norte, los talleres propiamente dicho, eran los de Tucumán, en los terrenos del ferrocarril Central Norte y los de San Cristóbal, provincia de Santa Fe. Además había depósitos de locomotoras y pequeños talleres de reparación que estaban ubicados en Metán, General Güemes, Añatuya y Tostado, los cuales eran insuficientes para el constante aumento del tráfico y del recorrido. De allí la necesidad, expresadas por el Dr. Civit en las Memorias anuales, de construir un nuevo taller que subsanara los continuos inconvenientes y demoras provocados por el permanente retiro del material rodante, que al no tener descanso sufría constantes averías<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Justo López, Mario. (2000). *Ferrocarriles deuda y crisis. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*. Editorial de Belgrano. Buenos Aires, pág. 661.

<sup>8</sup> Justo López, Mario. Op. cit. Estadísticas de 1896.

<sup>9</sup> Palermo, Silvana A. (2006). Elite técnica y estado liberal: la creación de una administración moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-1910). *Estudios sociales*, N° 30, págs. 33 y 34.

<sup>10</sup> Memorias del Ministerio de Obras Publicas, Julio de 1901 a Octubre de 1904, pág. 213.

#### **4. El ferrocarril a Bolivia**

A fines del siglo XIX y comienzos del XX, el ferrocarril Central Norte se encontraba en un continuo desarrollo. Hasta ese fecha estaba formado por las líneas de Tucumán a Salta y Jujuy aumentando su extensión con la incorporación de la línea de San Cristóbal a Tucumán. De acuerdo con la política del gobierno nacional, que pretendía extender vías de comunicación longitudinales de norte a sur y transversales de este a oeste, se encontraba el proyectado ferrocarril a Bolivia. Su realización cumpliría con lo acordado en la Convención Ferroviaria de 1894 entre la República de Bolivia y nuestro país y ratificada por los respectivos Congresos al año siguiente. Las comisiones que realizaron los estudios para la prolongación del Central Norte a Bolivia llegaron a la conclusión que los posibles caminos eran, la quebrada de Humahuaca o la del Toro. La primera era la preferida por sus condiciones técnicas y económicas. El Congreso a su vez, aprobó la ley N° 4064 con la cual se resolvía la prolongación a Bolivia desde Jujuy por Humahuaca y La Quiaca<sup>11</sup>.

De esta manera se puso la piedra fundamental de un proyecto que había despertado el interés de gran parte de la población de aquellas regiones por las que atravesaban las líneas del Central Norte. Al respecto el diario El Orden de Tucumán, decía en enero de 1902, cuando el poder Ejecutivo solicitaba al Senado de la Nación autorización para construir esta prolongación, “En estos momentos, el asunto reviste una trascendental importancia y todos los sacrificios que se hagan para coronar la obra serán pocos. Es necesario que el período de prórroga de 1901 no se cierre sin que la ley del Ferrocarril a Bolivia haya sido sancionada, a fin de que los trabajos puedan comenzar cuanto antes”<sup>12</sup>.

#### **5. La ley N° 4064 y la concreción de un esperado proyecto**

La ley N° 4064 fue aprobada el 24 de enero de 1902 y consta de siete artículos. El primero de ellos autorizaba, de acuerdo con los planos y presupuestos realizados

---

<sup>11</sup> *Ibidem*, pág. 42.

<sup>12</sup> Diario El Orden de Tucumán, 9 de enero de 1902.

oportunamente por el Ministerio de Obras Públicas, las siguientes líneas férreas: de Jujuy a Bolivia; de Serrezuela a San Juan; de Perico a Ledesma debiendo completarse los estudios definitivos hasta Orán y la prolongación del ferrocarril Central Norte de San Cristóbal a Colastiné y Santa Fe, en éste último caso contemplaba la posibilidad de adquirir los ya existentes. El monto previsto para la totalidad de la construcción de la obra anteriormente pormenorizada se encontraba en el segundo artículo y era de 15.233.924,47 pesos moneda nacional oro.

El artículo tercero autorizaba al poder Ejecutivo a emitir obligaciones (debentures) sobre el valor de los ferrocarriles de propiedad de la nación fijando intereses y amortizaciones. De ser necesario, también quedaba contemplado invertir el producto de la venta del ferrocarril Andino. Así mismo, en el artículo quinto, el poder Ejecutivo estaba autorizado para contratar con particulares la construcción de los ramales industriales o complementarios del ferrocarril Central Norte, el costo que demandare se pagaría de un porcentaje previamente acordado, del producto de los fletes y pasajes que producirían esos ramales y que cubrirían la amortización del capital y sus intereses<sup>13</sup>.

Una vez que la ley 4064 fue sancionada y promulgada, el Ministerio de Obras Públicas preparó los pliegos de condiciones y el resto de la documentación necesarios para la construcción de la prolongación a Bolivia. El 30 de abril de 1902, por Decreto del Poder Ejecutivo se llamó a licitación, los plazos fueron bastante amplios, para que pudieran ser estudiados con detenimiento planos y presupuestos, que serían la base para la construcción de la obra.

La licitación fue todo un acontecimiento económico. Las obras públicas nacionales habían estado paralizadas por un largo período y estas eran las primeras de importancia sin fines de defensa y con una base financiera que rehabilitaba el crédito público.

## **6. Antecedentes de la creación de los nuevos talleres generales**

Si bien es cierto que en la ley 4064 no está explícitamente contemplada la construcción de talleres en algún lugar de conveniencia, en los Pliegos de Condiciones

---

<sup>13</sup> Ley N° 4064, en Honorable Cámara de Senadores de la Nación; Leyes Nacionales, año 1902; Publicación oficial de la Honorable Cámara de Senadores de la Nación, págs. 984-985.



de la licitación del Ferrocarril Central Norte Prolongación a Bolivia, se estableció que formaba parte del contrato la construcción de los talleres necesarios para los ferrocarriles<sup>14</sup>. Estos se construirían en las inmediaciones de Tafi Viejo (Tucumán) o en otro punto que designaría el Ministerio.

La prolongación a Bolivia, había cobrado proporciones mayores a las planificadas. En los inicios del proyecto, cuando se habían realizados los presupuestos por los dos posibles caminos, la quebrada del Toro y la de Humahuaca, figuraba una partida de 500.000 pesos moneda nacional para talleres del ferrocarril a construirse. Sin embargo, no se estudiaron en detalle, porque no estaba aún decidido el lugar en donde se los ubicaría.

Cuando se aprobó la ley N° 4064, se autorizó también la construcción de los talleres y se asignaron los fondos.

De acuerdo a la citada ley, en su segundo artículo había estipulado la suma de 15.233.924,47 pesos moneda nacional oro para la concreción de lo proyectado en el artículo primero. De esa suma 8.331.630,47 pesos moneda nacional oro, fue lo presupuestado por la traza del Toro que era la cifra más alta que se propuso ya que todavía no se había decidido el camino a seguir. Finalmente, la licitación fue acordada por contrato con la Empresa Luis Stremiz y Compañía, de la cual formaban parte solidariamente los señores Ingeniero Francisco Lavalle, Luis Stremiz y Gabriel Martínez. El mismo se firmó el 2 de diciembre de 1902 por la suma de 6.884.659,50 pesos moneda nacional oro, cifra menor a la estipulada, con lo cual el gobierno se ahorrraba 1.446.970,97 pesos moneda nacional oro, lo que equivalía a más del 9% del presupuesto total aprobado por la ley. Las obras se inauguraron el 6 de enero de 1903 y a partir de ese momento se trabajó sin interrupción.

La Empresa Luis Stremiz y Compañía era una empresa de origen italiano y no alemana como usualmente se cree. El señor Luis Stremiz, fue un constructor nacido en el Friul, Italia. A fines del siglo XIX, construyó numerosas casas en Buenos Aires. En 1902, se le confió a su empresa la construcción del Ferrocarril Internacional Argentino-Boliviano. La dirección técnica de esta obra estuvo a cargo del ingeniero Eduardo Roversi, en la elaboración del proyecto intervino el ingeniero Emilio Candiani y en la construcción el ingeniero Alejandro Pasqualini entre otros ingenieros italianos<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Pliegos de Condiciones del Ferrocarril Central Norte, Prolongación a Bolivia, año 1902, pág. 395, t II; art. 66 y en Memorias del Ministerio de Obras Publicas, Julio de 1901 a Octubre de 1904, pág. 47.

<sup>15</sup> Petriella, Dionisio y Sosa Miatello, Sara. (1976). *Diccionario Biográfico Italo-Argentino*. Asociación Dante Alighieri. Buenos Aires, págs. 1181 y 1182.

Para la construcción de los talleres, se convino en el contrato parcial del 5 de mayo de 1904, la cantidad de 931.243,38 pesos moneda nacional oro<sup>16</sup>.

Las razones que llevaron a tomar la decisión de establecer en un solo punto talleres generales independientes, fueron de índole económicas, técnicas y administrativas. La prolongación de la línea ferroviaria a Bolivia y la conexión con el puerto de Santa Fe, tornarían insuficiente las instalaciones existentes por la época. El aumento de tráfico demandaba la construcción de un nuevo taller, cuyo emplazamiento estuviera en el centro de la red, y pudiera hacer frente a la reparación del material rodante, tanto de las líneas del Norte como del Sur. El lugar elegido fue Tafi Viejo a 17 kilómetros de San Miguel de Tucumán, lo que posibilitaba concentrar las reparaciones que se realizaban en los talleres de Güemes y los de la capital de la provincia de Tucumán.

**Tabla 1.** Transporte de carga del Ferrocarril Central Norte para los años 1898 a 1904

| Años  | Kilogramos transportados |
|-------|--------------------------|
| 1898  | 331.509.000              |
| 1899  | 374.379.000              |
| 1900  | 438.155.000              |
| 1901  | 564.561.000              |
| 1902  | 535.361.000              |
| 1903  | 573.879.000              |
| 1904* | 254.454.000              |

\* Los kilogramos transportados corresponden al primer semestre de ese año<sup>17</sup>.

Fuente: Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Julio de 1901 a Octubre de 1904, página 212.

Ya existían otros en San Cristóbal y Tucumán, este último ubicado dentro de los muros del ferrocarril Central Córdoba, en terrenos de la Nación. Había además, depósitos de locomotoras y talleres destinados a pequeñas reparaciones como los ya citados en Metán, General Güemes, Añatuya y Tostado. Estos tan sólo podían atender las necesidades de las líneas de Tucumán a Salta y de Güemes a Jujuy, en total una extensión de 398 kilómetros. Los de San Cristóbal eran pequeños y más tarde pasaron a

<sup>16</sup> Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Julio de 1901 a Octubre de 1904, pág. 48.

<sup>17</sup> En las Memorias del Ministerio de Obras Públicas consultadas se hace notar que el tráfico es mayor durante los últimos seis meses de cada año que en los seis primeros. En efecto, para 1903 se transportaron 218.549.000 kg en el primer semestre y 355.330.000 kg en el segundo.

depender de los de Tafi Viejo. Sin duda estos talleres eran insuficientes para el constante aumento del tráfico y la extensión de la línea.

A fines del siglo XIX y comienzos del XX, el tráfico del Central Norte, se había resentido por el aumento, sobre todo del transporte de carga, como lo demuestran las cifras de la Tabla 1.

La merma en los kilogramos transportados producida en el año 1902 se debe a que la producción de azúcar fue limitada por el Gobierno de la provincia (Leyes Machete).

**Tabla 2.** Tren rodante para transporte de mercaderías del Ferrocarril Central Norte en el año 1904

| Tipos de vagones | Cantidad     | Capacidad total en toneladas |
|------------------|--------------|------------------------------|
| Cerrados         | 504          | 6.948                        |
| Para hacienda    | 100          | 1.200                        |
| Plataformas      | 240          | 3.360                        |
| Cañeros          | 527          | 5.543                        |
| De medio cajón   | 33           | 462                          |
| <b>Totales</b>   | <b>1.404</b> | <b>17.513</b>                |

Fuente: Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Julio de 1901 a Octubre de 1904, página 213.

La carencia de material rodante era una constante preocupación para las autoridades, sobre todo si tomamos en cuenta que, una parte del mismo era usado y el nuevo se había reducido a la mitad de lo esperado. El Ministro decía, al respecto que “desde 1898 a la fecha sólo se han recibido 204 vagones de toda clase procedente del ferrocarril Argentino del Norte y 54 bastidores en malas condiciones algunos de los cuales se han utilizado. Además se han recibido 150 vagones cerrados, comprados en Estados Unidos, en vez de 300 que había pedido esta Administración”<sup>18</sup>.

La relación entre las toneladas transportadas y la capacidad de los vagones, sólo permitía realizar una cierta cantidad de viajes al año, que eran insuficientes para cubrir la demanda del mercado. A su vez, el desgaste del material rodante por el continuo uso hacía que este ingrese a los talleres para ser reparados con suma frecuencia.

<sup>18</sup> Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Julio de 1901 a Octubre de 1904, pág. 213.

Estas deficiencias en el transporte esperaban solucionarse con la adquisición de una mayor cantidad de material rodante, pero también con la instalación de un nuevo taller varias veces reclamado y que agilizaran las reparaciones.

El Ferrocarril Central Norte atendía sus necesidades mecánicas hasta que se construyeron los talleres de Tafi Viejo en galpones alquilados al Ferrocarril Central Córdoba y que se encuentran ubicados en la actualidad en la estación Central Córdoba, en la ciudad de San Miguel de Tucumán.

## **7. Instalación de los talleres en Tafi Viejo. Su importancia**

Muchas fueron las razones para que el gobierno se decidiera a elegir a Tafi Viejo<sup>19</sup> para la instalación de los nuevos talleres generales. Entre ellas la proximidad (17 kilómetros) a San Miguel de Tucumán, centro de la administración.

Otra de las razones fue el clima benigno que facilitaba el trabajo y la posibilidad de viviendas para los obreros.

Desde la perspectiva técnica, en Tucumán convergen las líneas de llanura, de la sección sur (San Cristóbal, Tucumán, Añatuya al Chaco, etc.) y por el norte las de montaña, línea principal a La Quiaca y ramales a Salta, Ledesma y Guachipas. En lo que respecta a los terrenos a donde se instalarían los talleres y que contaban con una superficie de 17,1 hectáreas, gran parte de ellos fueron donados por el señor Antonio Méndez, otra porción por personas anónimas y el resto fue adquirido por el gobierno de la Nación. En lo que respecta a la porción de terrenos donados por personas anónimas, en su libro “Sintetizando Recuerdos”, el señor Faustino Velloso no relata que la Dirección Nacional de los Ferrocarriles del Estado exigía que los terrenos fueran donados para que los talleres se localizaran en Tafi Viejo, ya que existía la posibilidad que los mismos se instalaran en Muñecas, un lugar más cercano a la capital tucumana. Velloso cuenta que *junto con Lucas M. Zabaleta y Paulino Rodríguez Marquina, sin pensar ni medir las consecuencias que para nuestro peculio tendría la “patriada”, nos dedicamos con todo empeño a buscar los terrenos que sin más fueron adquiridos y entregados en donación a la empresa.* Para alcanzar este objetivo el Señor Velloso

<sup>19</sup> Los orígenes de ésta comarca se remontan a fines del siglo XVII, por documentos coloniales sabemos que las tierras de Tafi, eran encomiendas entregadas a Melián de Leguizamón, las que con el tiempo fueron subdivididas, lográndose la formación de núcleos de población que fueron evolucionando primero, en villa veraniega y más tarde, cuando se terminaron de construir los talleres, en ciudad de Tafi Viejo.

facilitaba su casa de veraneo, en la Villa Mitre de Tañí Viejo, en la cual un grupo de damas presididas por su esposa, doña Tránsito Colombres de Velloso, se encargaron de organizar una serie de fiestas benéficas, con el fin de reunir los fondos para la compra de los terrenos. Estas fiestas *alcanzaron lucidos contornos y tuvieron la suerte de hacer época en los comienzos del siglo*. En esta empresa también contaron con la colaboración del administrador del ferrocarril Ingeniero Luis Rapelli, quien puso a disposición de las organizadoras trenes especiales para facilitar la mayor concurrencia de los invitados<sup>20</sup>.

Los nuevos talleres, localizados en Tañí Viejo, estaban llamados a cubrir en el futuro, una extensión mayor a la planificada. Cuando las líneas programadas se terminaran de construir, se agregarían 621 kilómetros a los y 1.102 que ya existían, lo que totalizarían 1.723 kilómetros. Si a ello se le suman las líneas que estaban en estudio, se le agregarían 429 kilómetros más.

Esto significaba que en pocos años los nuevos talleres servirían para una extensión de vías superior a 2.200 kilómetros. El número de vehículos a atender rondaría los 2.618, ya que las autoridades de la época pensaban contar con: 122 locomotoras, 146 coches y furgones y 2.350 vagones de carga. Cifra que sin duda se duplicará en poco tiempo para responder a la creciente demanda de la línea. A su vez, el costo de construcción era menor al de los modernos talleres de algunos ferrocarriles como el del Sur o el Oeste de Buenos Aires, líneas más importantes pero con un tráfico de llanura<sup>21</sup>.

Estos talleres eran fundamentales para la marcha regular de la línea más valiosa de los ferrocarriles del Estado. Por ello era necesario que los plazos fijados en el contrato parcial, que contaba con todos los requisitos legales, se cumplieran como estaban estipulados. La finalización de la obra estaba acordada para el 1º de julio de 1906; en caso de no cumplirse se aplicarían las cláusulas penales del contrato general, que eran: pérdida del depósito de garantía de 100.000 pesos moneda nacional en efectivo, igualmente se perdería el 5% de garantía que se descontaba del importe de cada certificado, más responsabilidades civiles de la Empresa por los perjuicios que ocasiona la demora.

Para 1904 cuando estaba culminando el período presidencial del Gral. Roca, la construcción de los talleres se encontraba en el siguiente estado: se había realizado, la limpieza del terreno de 17 hectáreas, movimiento de tierra de 103.913 metros

---

<sup>20</sup> Páez de la Torre (h), Carlos. (2008). Diario La Gaceta de Tucumán, sábado 5 de Abril de 2008.

<sup>21</sup> Memorias del Ministerio de Obras Públicas, op. cit., pág. 49.

cuadrados, albañilería para cimientos y elevación de 3.392 metros cuadrados y un replanteo del terreno y de los edificios del taller.

El siguiente período presidencial de 1904 a 1910, fue ocupado por los presidentes Manuel Quintana quien falleció en 1906, sucediéndole su vicepresidente, José Figueroa Alcorta. La política seguida por estos presidentes tuvo cambios con respecto a las del período anterior. En líneas generales, se volvió al criterio anterior del desarrollo ferroviario estatal, en donde estaban claramente separadas las áreas de influencias entre aquellas dominadas por el capital privado y las del Estado. A su vez, se finalizaron parte de las obras planeadas en el período anterior. En 1908 los ferrocarriles del Estado alcanzaron el Puerto de Santa Fe por vías propias y se llegó a La Quiaca a pocos kilómetros de la frontera con Bolivia y la conexión con su sistema ferroviario.

En lo que respecta a los talleres, se tenían grandes esperanzas una vez que estuvieran funcionando, ya que la demanda de los ferrocarriles por material rodante en condiciones era muy apremiante. Los motivos eran el aumento del transporte sobre todo de carga pero también de pasajeros. Se esperaba que una vez en funcionamiento, en los mismos “ha de poderse construir toda clase de vehículos, trayéndose del extranjero solamente los herrajes”<sup>22</sup>.

Las necesidades del ferrocarril Central Norte hicieron que los talleres de Tafi Viejo, proyectados a comienzos de la primera década del siglo XX, resultaran insuficientes antes de que terminara su construcción. Por lo tanto fue necesario realizar varias modificaciones no previstas, autorizadas por decreto del 16 de septiembre de 1909.

La situación por falta de material rodante y dada la intensidad del tráfico de la línea, estaba agravada por las malas condiciones de las vías. Se había llegado a un punto tal que el ingeniero Ramallo de visita en Tucumán, en un reportaje concedido al diario El Orden, calificó, al Central Norte a comienzos de 1910 de “enfermo crónico que ha empezado a curarse”<sup>23</sup>. De acuerdo a su opinión, reflejada en el citado artículo, realizado por el periódico ante las continuas quejas de los usuarios, parte de la enfermedad se debía a la insuficiencia de talleres para atender a tiempo la reparación del material rodante. En ese año, la línea contaba con 200 locomotoras de las cuales 50 estaban paradas por falta de reparación. No obstante, se buscaba la ayuda de otras líneas que estaban en condiciones de prestar auxilio ante las emergencias. Por ejemplo, los

---

<sup>22</sup> Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Junio de 1905 a Marzo de 1906, pág. 25.

<sup>23</sup> Diario El Orden de Tucumán, 9 de Mayo de 1910.

talleres del ferrocarril Argentino del Norte que podía entregarles una locomotora reparada por mes. Esta situación llevó a intensificar los trabajos en los propios talleres y sobre todo en los de Tañ Viejo, que esperaban poner en funcionamiento, aunque sea parcialmente antes de que finalizara la primera década del nuevo siglo.

Los talleres estaban conformados por 26 pabellones, muchos de los cuales estaban terminados, faltándoles a algunos de ellos la instalación de las maquinarias que tardaban en llegar del extranjero y las instalaciones eléctricas. Hasta ese momento se habían invertido 1.690.543,56 pesos oro sellado, cifra mayor a la calculada en un comienzo<sup>24</sup>.

Sin embargo, cuando aún faltaban una serie de elementos para ponerlos en condiciones de prestar los servicios que eran tan necesarios, el presidente Figueroa Alcorta anunciaba en su discurso inaugural de las sesiones en el Congreso en 1910 que “se han terminado los talleres eléctricos de Tañ, capaces de reparar a las 35 locomotoras y 200 vagones. Pero si con todo eso, la clientela parece tan descontenta como antes, es porque el aumento del tráfico anda más aprisa que la provisión de las fábricas, y ha de resultar que cuando acaban de llegar las 140 locomotoras y los 2.000 coches y vagones más que están contratados, habrá que hacer otro pedido aún mayor”<sup>25</sup>.

Recién a fines de 1910 se comenzó el traslado de maquinarias y personal desde los galpones alquilados al Ferrocarril Central Córdoba en la ciudad de San Miguel de Tucumán. Operación que dada su magnitud se hizo de manera paulatina para no afectar el normal desempeño del servicio, quedando normalizada con la radicación definitiva para su funcionamiento total en 1912. A mediados de 1911, y a pesar que la mayor parte de los talleres del Central Norte aun funcionaban en su primitivo emplazamiento, en dependencias del Central Córdoba, en Tañ Viejo se atendía en forma parcial las necesidades del servicio, destacando que ya, funcionando de esta manera, su primera producción mensual se extendió a cuatro locomotoras reparadas. El primer jefe que dirigió los talleres de Tañ Viejo en el comienzo de sus actividades fue el Ingeniero Elías Thomas<sup>26</sup>.

Las necesidades eran muchas y las expectativas también, en torno a los talleres de Tañ Viejo, faltaba aún para que funcionaran de acuerdo a lo planificado.

---

<sup>24</sup> Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Marzo de 1908 a Marzo de 1910, pág. 15.

<sup>25</sup> Discurso del Presidente de la Nación ante la Asamblea Legislativa, Mayo de 1910, en Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores de la Nación, año 1910, pág. 101.

<sup>26</sup> Morales, Estela Raquel. (2000). *Tañ Viejo en sus 100 Años. Homenaje a Monseñor David Dip*. Ediciones Fundación del Centenario Taficeño. Tañ Viejo, Tucumán, pág. 29.

## **8. A modo de conclusión**

Las principales actividades que un ferrocarril desarrolla para su funcionamiento son: transporte y tráfico; mantenimiento de vías y conservación de las locomotoras y del material móvil. Los talleres ferroviarios surgieron como un lugar de reparación y conservación de locomotoras y vagones. Seguridad y economía son dos componentes fundamentales para el buen desempeño de un servicio de transporte.

En la Argentina los talleres no solamente reparaban el tren rodante, sino que también de acuerdo a las necesidades y la época, se armaron vehículos e incluso máquinas a vapor, convirtiéndose de este modo en verdaderas industrias.

La creación de los talleres de Tafi Viejo respondió a la necesidad de servir a una línea de los Ferrocarriles del Estado, el Central Norte, que acrecentaba su extensión y su tráfico en forma continua en el transcurso de finales del siglo XIX y comienzos del XX, pasando a convertirse en línea internacional con su prolongación a Bolivia. Fueron proyectados para cubrir requerimientos que al poco tiempo estaban superados, por lo que antes de la finalización del proyecto original ya debieron ser ampliados mediante decretos especiales con partidas presupuestarias adicionales.

Las necesidades se incrementaban de tal manera que a la finalización del período bajo estudio los talleres de Tafi Viejo debieron entrar en funcionamiento con una capacidad superior a la proyectada originariamente pero sin que, a pesar de ello, pudiera cubrir los requerimientos de la línea a la cual atendía.

Los Talleres de Tafi Viejo eran fundamentales para el funcionamiento de los ferrocarriles, y con el pasar del tiempo se convirtieron en el emblema de la pujanza de una empresa del Estado.

## **Bibliografía**

Cuccorese, Horacio. (1984). *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires, Ed. Macchi.

Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores de la Nación, año 1910. Publicación oficial de la Honorable Cámara de Senadores de la Nación.



- Diario El Orden de Tucumán, 1902 y 1910.
- Honorable Cámara de Senadores de la Nación; Leyes Nacionales, año 1902; Publicación oficial de la Honorable Cámara de Senadores de la Nación.
- Justo López, Mario. (2000). *Ferrocarriles Deuda y Crisis. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano.
- Memorias de los Ferrocarriles del Estado, Enero de 1898 a Junio de 1904.
- Memorias del Ministerio de Obras Publicas, Julio de 1901 a Octubre de 1904.
- Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Junio de 1905 a Marzo de 1906.
- Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Marzo de 1908 a Marzo de 1910.
- Morales, Estela Raquel (2000). *Tafl Viejo en sus 100 Años. Homenaje a Monseñor David Dip*. Ediciones Fundación del Centenario Taficeño. Tafl Viejo, Tucumán,
- Ortiz, Ricardo M. (1946). *El Ferrocarril en la Economía Argentina*. Buenos Aires, Editorial Problemas.
- Ortiz, Ricardo M. (1971). *Historia Económica de la Argentina*. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra.
- Páez de la Torre (h), Carlos. (2008). Diario La Gaceta de Tucumán, sábado 5 de Abril de 2008.
- Palermo, Silvana A. (2006). Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: La Construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916. *Desarrollo Económico*, N° 182.
- Palermo, Silvana A. (2006). Elite técnica y estado liberal: la creación de una administración moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-1910). *Estudios sociales*, N° 30,
- Petriella, Dionisio y Sosa Miatello, Sara. (1976). *Diccionario Biográfico Italo-Argentino*. Asociación Dante Alighieri. Buenos Aires.
- Pliegos de Condiciones del Ferrocarril Central Norte, Prolongación a Bolivia, año 1902.
- Salerno, Elena. (2002). Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928). *Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*. Buenos Aires.