

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

Mesa 3b. Servicios

El Ferrocarril Central Norte a Tucumán. Actores sociales y conflictividades desatadas en la prolongación del tramo San Miguel de Tucumán – San José de Metán (Salta), 1880 – 1888.

Cecilia Alejandra Fandos (U.N.Ju.)

Esta ponencia analiza la prolongación del Ferrocarril Central Norte entre 1880 – 1888, época en que la línea se extendió desde la Ciudad de San Miguel de Tucumán hasta el límite con Salta.¹ Se trató de una obra de continuación de la línea ferroviaria que unió las provincias de Córdoba y Tucumán en 1876. Nuestro objetivo es estudiar el proceso de construcción del segundo tramo, nombrado en la documentación como el FCN Tucumán-Metán. Apuntamos a contrastarlo –en lo referente a la participación de actores sociales públicos y privados, requerimientos del Estado nacional y conflictividades desatadas- con el concretado hasta 1876.

Teórica y metodológicamente nos limitamos en gran medida a analizar el proceso de realización del ferrocarril identificando y recorriendo sus leyes regulatorias, actuaciones administrativas y los obstáculos y demoras sufridos. Sin embargo, desde la propuesta microhistórica, que contempla la participación de diferentes actores en los procesos de construcción de líneas ferroviarias, planteamos hipótesis a cerca de las conflictividades desatadas en torno a este ferrocarril y algunas reflexiones preliminares sobre la participación de las burguesías regionales en dichas obras.

Ferrocarriles y regiones en la Argentina decimonónica.

La Batalla de Caseros en el año 1851, la firma del Acuerdo de San Nicolás en 1852 y la sanción de la Constitución nacional en 1853, es decir una acción de fuerza,

¹ Esta línea se prolongó finalmente hasta Jujuy, arribando a su Ciudad Capital en 1890

una de negociación y una legislativa, marcan cronológicamente los hechos iniciales del proceso de construcción y formación del Estado nacional argentino. En este marco las gestiones presidenciales que se sucedieron entre 1853 y 1880 ejecutaron políticas tendientes a lograr el “orden” y el “progreso” económico. Sin duda, un instrumento que operó eficazmente en ambos sentidos fue el ferrocarril, pues permitió configurar el mercado y consolidar el Estado. Precisamente, pese a que durante mucho tiempo el ferrocarril fue visto en América Latina como un factor de dependencia externa, la historiografía reciente ha enfatizado su papel de integrador económico y social del espacio nacional y fortalecedor de la relación entre estado y ciudadanía.²

Entre 1857³ hasta los albores de la Primera Guerra Mundial, la construcción de ferrocarriles fue constante y creciente. En 1914 la Argentina contaba con 34.534 Km de rieles, a un valor de 1.434.724.576 pesos oro.⁴ Desde la construcción de la primera red ferroviaria el Estado promocionó su desarrollo mediante el otorgamiento de concesiones en la realización de sus trazados, cubriendo primeramente la región pampeana⁵ con capital privado, principalmente inglés. Pero durante las décadas de 1870 y 1880 el Estado nacional también participó directamente en la construcción de ferrocarriles, extendiendo este transporte por territorios económicos no vinculadas al mercado mundial agropecuario.⁶ Con el tiempo muchas de las empresas ferroviarias estatales también pasaron a manos privadas. Así, en 1895 sólo el 12% de la red ferroviaria correspondía a cuatro líneas propiedad del Estado nacional, mientras el 59% eran de 12 líneas privadas, el resto lo conformaban empresas privadas garantidas por la Nación y empresas provinciales.⁷

² Palermo, “Actores”, 2007, p.3

³ Año de creación de la primera línea ferroviaria, el Ferrocarril del Oeste en la provincia de Buenos Aires, con una longitud original de 10Km y una valuación en pesos oro de 285.108.

⁴ Archivo General de la Nación (AGN), Tercer Censo de la República Argentina (1917), 1914, Tomo X, Valores Mobiliarios y Estadísticas diversas, Taller Gráfico de L. Rosso y Cía., Buenos Aires.pp. 405-406.

⁵ Conforman una llanura, se extiende por la provincia de Entre Ríos, la mitad sur de Santa Fe, gran parte de Córdoba, La Pampa, casi toda la provincia de Buenos Aires y el sureste de San Luis. Históricamente fue la región integrada al capitalismo mundial de mediados del siglo XIX, época en que potencializaron sus condiciones naturales para la producción agro-ganadera, proveyendo al mercado mundial carnes y cereales.

⁶ Por ejemplo, el ferrocarril Andino, que unía la Ciudad de Córdoba y Mendoza, y el Central Norte, vinculaba Córdoba con Tucumán.

⁷ AGN. Segundo Censo de la República Argentina (1898), año 1895. Tomo III, Censos complementarios, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires, p. 167

En torno a la temática de los ferrocarriles una de las vetas más exploradas a nivel nacional fue la económica: tendiente a calcular el impacto económico de los mismos, evaluar su papel en el desarrollo industrial, estudiar las conexiones entre gobiernos e inversores externos. Más recientemente, dentro de los llamados estudios de empresas se ha comenzado a enfocar a los ferrocarriles como las primeras empresas modernas, deteniéndose en los agentes que las promovieron. Finalmente, los estudios sociopolíticos, vinculados a la cuestión de la formación de los estados nacionales y los programas liberales, han explorado desde el campo de la historia de las ideas o desde la perspectiva política social la conjunción de fuerzas locales y nacionales en torno a los proyectos integradores de vías férreas.⁸ Este ha sido, tal vez, el campo más fructífero de la historiografía regional. En efecto, estos análisis han hecho hincapié en el protagonismo del empresariado regional en los programas ferroviarios estatales. Se trató de un grupo de actores definidos como burguesías regionales, permeable a las innovaciones, inversores y también actores políticos de peso en sus provincias y en el gobierno nacional. Los ejemplos más claros refieren a la actividad vitivinícola en la región de Cuyo y la azucarera en el Norte de la Argentina, territorios en los que se pusieron en marcha el funcionamiento de economías agroindustriales mediterráneas abastecedoras de un mercado interno en expansión.⁹

Respecto a la provincia de Tucumán, uno de los primeros epicentros azucareros del norte argentino en el siglo XIX, prácticamente toda la producción historiográfica concibe el arribo del ferrocarril en 1876 como uno de los elementos más dinamizadores de su economía. Según el primer censo nacional, 1869, había allí más de 40 establecimientos de caña de azúcar, con altos valores por los capitales empleados en su formación y fomento.¹⁰ Sin embargo, en esta década Tucumán tenía un perfil agrario bastante diversificado, ocupaba el cuarto lugar a nivel nacional en cuanto superficie cultivada y la caña de azúcar constituía apenas el 8,5% del valor total de la producción agrícola provincial.¹¹ Entre los principales obstáculos al crecimiento del azúcar se contaban los altos fletes y la falta de maquinarias modernas, que la limitaban en su comercio regional.¹² Las expectativas para superar estos problemas se multiplicaron en la década de 1870, frente a la posibilidad transformadora que prometía el ferrocarril. Al

⁸ Palermo, "Actores", p. 8

⁹ Cf. Balán, "Una Cuestión", 1978; Campi y Richad Jorba, "Las producciones", 1999.

¹⁰ AGN. Primer Censo de la República Argentina (1872), año 1869, Imprenta El Porvenir, Buenos Aires, p. 485.

¹¹ León, *El Desarrollo*, 1999, pp. 44-45

¹² Guy, "El azúcar", 1992, p. 33

decir de Denis “Fue entonces cuando se implementa en Tucumán la gran industria, surgen los ingenios dotados de maquinaria moderna, se multiplica la superficie cultivada (2.200 hectáreas en 1876, 18.840 en 1886), la producción de azúcar se triplica en cuatro años (3.000 toneladas en 1876, 9.000 en 1880)”.¹³

Cabe notar la celeridad y la importancia relativa de la construcción de ferrocarriles en esta provincia. Siendo la más pequeña en superficie y la de mayor densidad demográfica, en 1895 ocupaba el segundo lugar compartido con la provincia de Santa Fe, luego de la Capital Federal, en cuanto a la extensión de vías férreas por cada cien kilómetros cuadrados -2,5km de longitud-.¹⁴ Al promediar el siglo XIX la provincia de Tucumán tenía consolidada su estructura ferroviaria, con cinco líneas principales: el Central Norte a Salta, el Central Córdoba, el Noroeste Argentino, el Central Córdoba a San Cristobal y Central Argentino, más varios ramales y empalmes que interconectaban todos los departamentos, recorriendo dentro de su territorio unos 800 Km. El más antiguo era el Central Córdoba, ex Central Norte tramo Córdoba – Tucumán, con servicio desde 1876.¹⁵ Luego, fue inaugurado en 1888 el Noroeste Argentino, mientras que el Central Norte a Salta y el Central Argentino fueron puestos al servicio en 1891.¹⁶

No obstante, pese a la importancia atribuida a los caminos de hierro en el progreso azucarero tucumano, son muy pocos los estudios específicos sobre ferrocarriles. Mabel Manzanal publicó un estudio sobre el primer ferrocarril a Tucumán (es decir, la línea del Central Norte, sección Córdoba – Tucumán). Su área de indagación son las causales o motivaciones que influyeron en la planificación hacia 1868 de este ferrocarril. Allí la autora cuestiona la hipótesis de que esta obra surgió para favorecer los intereses económicos regionales azucareros. Por el contrario, desestima la presión de dichos industriales en esta época y la concibe como un plan prioritariamente político. Pasando revista a la ideología de la época entiende que los primeros ferrocarriles construidos, en las décadas de 1850 y 1860, que recorrían la zona pampeana respondían a causas económicas, pero los ferrocarriles Andino y Central Norte, tendidos en las zonas que no estaban directamente vinculadas al mercado

¹³ Denis, 1992, “Tucumán”, 1992, p. 14

¹⁴ AGN. Segundo Censo de la República Argentina (1898), año 1895. Tomo III, Censos complementarios, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires, p. 469

¹⁵ Construido por el Estado nacional fue vendido en 1888 a la Compañía Británica Central Córdoba. En adelante FCN.

¹⁶ Correa, *Geografía*, 1925, p. 123

mundial, empresas estatales, tenían fines políticos, de “unificación”, “institucionalización”, “pacificación”, “conciliación”.¹⁷

Bravo formula idénticos argumentos a los de Manzanal al considerar que la visión del ferrocarril como resultado de una alianza interoligárquica –según la concepción de Giménez Zapiola- reduce los términos del problema. En efecto, dicha explicación “minimiza la importancia política que el Estado adjudicaba a las vías ferroviarias como “herramientas de centralización”, aunque en el ámbito regional la élite tucumana fuera la principal beneficiaria de su construcción”.¹⁸

Luego, contamos con los estudios de Sánchez Román, quien se propone establecer la relación entre ferrocarriles y crecimiento azucarero desde la perspectiva de la influencia de las finanzas y el Estado en el proceso. Para ello analiza cómo se financió y planificó el tramo FCN Córdoba–Tucumán, los beneficios vertidos por el ferrocarril en la actividad azucarera, el rol que le cupo al Estado como empresario o como regulador de compañías privadas. Sus conclusiones aportan al debate propuesto por Manzanal, porque si bien el autor atribuye la necesidad de construcción de la línea del FCN “a las demandas de los empresarios y autoridades para obtener una conexión con el puerto y el mercado”, también considera que “la propia urgencia del gobierno central por hacer sentir su autoridad en todos los rincones del país” fue una variable importante.¹⁹ Destaca que el proyecto nacional iba más allá de Tucumán, hasta la frontera con Bolivia, y que junto a las razones económicas había razones políticas, la necesidad de combatir las rebeliones y afirmar la autoridad en todo el país. Además, al evaluar los efectos económicos del FCN sobre la actividad azucarera, Sánchez Román concluye que sus beneficios no fueron inmediatos, pues el trazado no se adaptaba a la distribución de los ingenios y tenía el inconveniente de que en Córdoba debía cambiar la carga, por ser de diferente trocha que el Ferrocarril Central Argentino, con quien empalmaba. Fue la voluntad política provincial, y no la nacional, la que construyó un ferrocarril azucarero por antonomasia, creando en 1888 el ferrocarril Noroeste Argentino, haciendo un recorrido paralelo al FCN pero por zonas de ingenios.

En síntesis, el centro de atención ha sido una única línea ferroviaria (el FCN Córdoba- Tucumán) y el eje de análisis la vinculación entre Estado nacional, ferrocarril y actividad e intereses regionales azucareros. El FCN Tucumán-Metán que abordamos en esta oportunidad, menos conocido que el primero que unió Tucumán a Córdoba, se

¹⁷ Manzanal, “El Primer”, 2000-2001, p. 18

¹⁸ Bravo, “El poder”, 2003, p. 169.

¹⁹ Sánchez Román, “La dulce”, 2001, p.72

extendió por territorios de la provincia que tenían perfiles productivos diferentes al pedemonte agrícola y azucarero, como los departamentos ganaderos de Trancas y Burruyacu. No obstante, como veremos, la participación de determinados actores invita a retomar la cuestión del ferrocarril en clave nacional–regional, repensando categorías de análisis.

La construcción del FCN (1868 – 1888).

A. Tramo Córdoba - Tucumán

La ley nacional N° 280 del año 1868 da origen al proyecto del FCN, planeado desde Córdoba a Jujuy. Esta línea de comunicación interprovincial, junto al Ferrocarril Andino, inauguraron la participación directa del Estado argentino en la inversión y construcción de ferrocarriles. Ambas constituyeron en su momento los más grandes sistemas ferroviarios de América Latina (el Andino midió 767 Km y el FCN 1.110 Km), partían desde un empalme con el Central Argentino, hacia la región del Norte y Cuyo de la Argentina, sin que se ligaran directamente a un puerto.²⁰

Por un decreto del año 1869 se ordenaron los estudios respectivos y la Ley 387 del año 1870 dispuso la financiación de la obra con 14.700 millones de pesos fuertes, descontado de un empréstito para un paquete mayor de obras públicas.²¹ A pesar del planeamiento original que alcanzaba la frontera con Bolivia, este empréstito cubría sólo el primer tramo de la línea: Córdoba – San Miguel de Tucumán. La construcción fue concesionada, previa licitación a cargo del Ministerio del Interior, a la empresa Telfener y Cia., bajo la expresa inspección de la oficina de Ingenieros del gobierno. De modo que los actores partícipes de esta obra fueron: el Poder Ejecutivo y Legislativo de la Nación, el Ministerio del Interior, la Oficina de Ingenieros del gobierno Nacional y una compañía privada.

Lo primero que se presentó fue la elección de la trocha angosta, diferente a la ancha del Central Argentino, lo que implicaba el trasbordo en Córdoba para llegar hasta Rosario, resultando de ello un encarecimiento de los fletes. Se justificaba porque técnicamente se creía más apta a la topografía del lugar (menos plana que en el territorio pampeano), y económicamente permitía ahorros frente a una restricción presupuestaria.²² Desde el año 1873 y hasta 1875 se avanzó rápidamente, hasta el Km 400 desde Córdoba. A partir de allí se sucedieron una serie de dificultades ligadas a los

²⁰ Scalabrini Ortíz, *Historia*, 2006, p. 205

²¹ Rebuelto, “Historia”, 1994, p. 177

²² Sánchez Román, “La dulce”, 2001, p.75

conflictos entre la Compañía concesionaria y los organismos de control del gobierno. Así, Telfener y Cía. fue denunciada por negligencia. Por ejemplo, se decía que los puentes traídos desde Inglaterra no eran aptos para el régimen y caudal de los ríos que debían atravesar, que había habido una mala distribución de los durmientes, etc. En fin, la negligencia se asociaba a la defraudación, pues la empresa constructora había ahorrado al máximo los costos, dejando la infraestructura en estado lamentable.²³ Para la concesionaria, por el contrario, todos los problemas formaban parte de una verdadera campaña en su contra, alimentada por la prensa, el Departamento de Ingenieros y diputados y senadores.²⁴ Si originalmente entre los planes del gobierno existía la posibilidad de venta del ferrocarril a Telfener, frente a tamaños hechos, finalmente, el Estado se hizo cargo de su administración directa en 1879.

B. Tramo Tucumán Metán.

El proyecto, como vimos, data de 1868, cuando se programa la totalidad del Central Norte, desde Córdoba a Jujuy. No obstante, las obras se paralizaron en 1876, al desatarse los problemas antes señaladas. Tomó nuevamente impulso en 1880, cuando a instancias de la propia administración del ferrocarril se propiciaron los estudios de la traza para prolongarla hasta la ciudad de Metán, en Salta. Estos estudios preliminares fueron rechazados por incompletos y erróneos por el Departamento de Ingenieros. Fue entonces esa repartición, según resolución del Poder Ejecutivo de la nación, la encargada de definir la traza definitiva de la prolongación a Metán. Según esta actuación, en 1881 el gobierno aprobó el recorrido sugerido por la Comisión de la Oficina de Ingenieros.²⁵ La modalidad de construcción, dado las experiencias vividas entre el poder político y la empresa Telfener a cargo del tramo Córdoba Tucumán, fue diferente. Se instrumentó una forma más centralizada en el Estado, a cargo de una comisión de cinco ciudadanos de responsabilidad, residentes en San Miguel de Tucumán, nombrada por el Poder Ejecutivo, en calidad de empleados públicos a sueldo. La misma era presidida por un Director General, nombrado por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado, que tenía a su cargo la dirección técnica de los trabajos, confección de planos y presupuestos y la inspección de las obras contratadas y los materiales de

²³ Ibid.

²⁴ Biblioteca del Museo Casa Histórica de la Independencia (MCHI), Ferrocarril Central Norte de Córdoba a Tucumán. Exposición de Hechos y Recopilación de Leyes, Decretos y varios datos referentes a su construcción, Buenos Aires, La República Imprenta, 1879.

²⁵ A.G.N. Memorias del Ministerio del Interior (en adelante MMI), Bernardo de Irigoyen, 1881, Establecimientos Topográficos de La Pampa, 1882, p. 26.

construcción. Esta comisión dependía directamente del Ministerio del Interior, ante quién se debía rendir cuentas de la administración en forma anual. Este último debía, finalmente, rendir cuentas en el Congreso de la Nación. A su vez, la inspección general de los trabajos quedaba a cargo de la Oficina de Ingenieros.²⁶ Con esta ley se modificaban las primeras disposiciones, del año 1879, que delegaba la construcción del tramo a la administración con Directorio en la Ciudad de Córdoba, alegándose la ventaja de contar con gente de Tucumán con conocimientos de precios y costos de materiales en el mercado local.²⁷ En relación a esto es importante comenzar a retener un nombre propio, el de Federico Stavelius. Se desempeñaba como ingeniero en la Oficina de Ingenieros del gobierno nacional, bajo cuya función se dictó el fallo decisivo respecto el trazado de la red ferroviaria en cuestión. En 1882, con retención de este cargo en el departamento de ingenieros, fue designado Director en las obras de prolongación del FCN hasta el año 1885 en que renunció.²⁸

Demoras, Obstáculos y Conflictos

Hubo factores de índole circunstanciales que afectaron la construcción del ferrocarril. En este plano podemos destacar que apenas inaugurada la prolongación en abril de 1880 debieron ser suspendidas “por las perturbaciones políticas de ese año”.²⁹ Además, se mencionan inconvenientes de salud, producto de la enfermedad que sufrió el Director de la obra y “las fiebres dominantes en ciertas estaciones en Tucumán”, que paralizaron cualquier actividad y redujo su personal a 400 hombres. Recién tomaron nuevo impulso en el año 1883, contando con 3000 hombres y los recursos necesarios.³⁰ Pero hubo, paralelamente, otros motivos originados directamente en las decisiones que se tomaban respecto a la construcción del ferrocarril.

A. La definición de la traza del FCN Tucumán – Metán.

²⁶ La Oficina de Ingenieros se derivó de la reconversión, en 1868, de la Oficina Topográfica y Obras Públicas. En 1874, fue reemplazada por el Departamento de ingenieros civiles.

²⁷ Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores (DSCS en adelante), Sesión del 24/08/1880, pp. 270., Imprenta El Comercio, 1912.

²⁸ A.G.N. MMI, Bernardo de Irigoyen, año 1882, Establecimiento Topográfico La Pampa, 1883, pp. 85.

²⁹ A.G.N. Memorias del Ministerio del Interior, Bernardo de Irigoyen, Año 1883. Imprenta Universidad, Buenos Aires, 1884. pp. 58. Se alude concretamente al problema de la capitalización de la ciudad de Buenos Aires que llevó al enfrentamiento armado del Ejército nacional, bajo la Presidencia de Nicolás Avellaneda, y las milicias de la provincia de Buenos Aires, con Carlos Tejedor como su gobernador. Su desenlace fue la declaración de Buenos Aires como capital de la República.

³⁰ Ibid.

La problemática inicial fue la definición de su recorrido desde Tucumán a Metán. Originalmente, en el año 1880, fue el Directorio del ferrocarril Central Norte el que presentó estudios para la prolongación hacia el norte delineando dos trazas denominadas Este y Oeste (ver mapa adjunto). La línea del Este recorría el departamento Burruyacu. Por su parte, la línea del Oeste atravesaba el departamento Trancas.³¹

La administración aconsejó la del Este, principalmente porque la otra requería un túnel en el Saladillo de una longitud aproximada de 3000 metros. Luego, el Consejo Nacional de Obras Públicas los desestimó por considerarlos incompletos y erróneos. Mientras tanto, en el Senado de la Nación, el 24 de agosto de 1880 se presentaba un proyecto de ley aprobando la traza Este, por el departamento Burruyacu.³² A su vez, la Cámara Baja se informaba por un escrito del Poder Ejecutivo, en la sesión ordinaria del 6 de septiembre del mismo año, que los trabajos de prolongación de los ferrocarriles Central Norte y Andino se habían continuado aunque los de Tucumán a Salta estaban “paralizados por un momento [...] porque los trabajos han llegado a un punto en que hay que decidir si se acepta la traza del Este o la del Oeste”.³³

El Departamento de Ingenieros comenzó a tomar cartas en el asunto al ordenársele, por decreto nacional del 23 de octubre de 1880, que verificase el trazado Oeste y que en caso de no poder evitarse el túnel procediera al estudio definitivo del recorrido Este.³⁴ Finalmente, el 4 de noviembre de 1880 el Poder Ejecutivo encargó al Departamento de ingenieros los estudios de prolongación del ferrocarril Norte, Andino y a Santiago del Estero. Fue Stavelius el que resuelve la traza oeste en el trecho Tucumán-Tapia. Propuso como solución, en vez del túnel de gran longitud que señalaba el primer estudio provisto por la administración del Central Norte, un túnel con una longitud de 200 metros. No obstante, se le ordenó a Stavelius, desde el Departamento de Ingenieros, que reverificara ambas líneas no sólo desde el punto de vista del costo sino de la explotación económica y de su influencia en el desarrollo de las industrias y población de los territorios que el tren cruzaría. El 14 de abril de 1881 Stavelius eleva dicho informe aconsejando la aprobación de la línea del oeste. Señalaba como ventajas

³¹ MCHI, Ferrocarril Central Norte, Sección de Tucumán a Metán. Informe general del proyecto con las especificaciones, análisis de precios, 1885, Buenos Aires, Imprenta Biedma, pp. 1.

³² DSCS, Sesión del 24/08/1880, pp. 270., Imprenta El Comercio, 1912. pp 270

³³ Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados (en adelante DSCD), Imprenta La República, Buenos Aires, 1881, sesión ordinaria de 6/06/1880, pp. 136.

³⁴ A.G.N. MMI, Bernardo de Irigoyen, año 1881, Establecimiento Topográficos La Pampa, Buenos Aires, 1882, pp. 26.

que era menos costoso en las vías permanentes al ahorrarse 16 km de longitud y que tenía terrenos con pendientes más favorables. Era una zona más productiva que la de Burruyacu, contaba con mejor provisión de agua y permitiría “atraer con más facilidad el comercio con Bolivia debido a su menor longitud, que, como consecuencia procurará fletes más baratos”.³⁵ El gobierno decretó su aprobación en el mismo mes y año.

En el cuadro económico provincial tanto Burruyacu como Trancas, es decir las dos jurisdicciones que se disputaban el trazado del ferrocarril, eran las regiones ganaderas por excelencia, en 1875 concentraban el 45% del stock vacuno de Tucumán. Esta actividad se desarrollaba de una manera más extensiva en el primer departamento mencionado –predominando la ganadería de monte–, mientras en Trancas había prácticas más racionales de producción.³⁶ De hecho, en Trancas se produjo un proceso de transformación productiva durante la segunda mitad del siglo XIX a través del refinamiento del ganado. Según el Censo Nacional de 1895 en ese departamento había el 67% de los bovinos mestizos y el 55% de los puros de toda la provincia. Además, tenía liderazgo en la producción de alfalfa, prácticamente se triplicaron las extensiones de este cultivo entre 1875 y 1895, lo que resulta un signo de avance de integración agroganadero, siendo su principal utilidad la dotación de pastos para la internada del ganado. Finalmente, las unidades productivas mixtas –alfalferas y vacunas– desarrollaron en forma creciente un proceso de cercamiento de las propiedades, lo que implicaba considerables sumas de inversión. Así, en 1914 la ganadería vacuna tranqueña ocupaba el primer lugar en los capitales estipulados para dicha actividad a nivel provincial, con un total de 2.612.640 pesos m/n, es decir, un 14% del total invertidos en el sector.³⁷

Sin embargo, nos consta que al momento de la planificación del ferrocarril hacia Metán las estadísticas mostraban una situación más ventajosa para Burruyacu. Por ejemplo, los valores estipulados para el pago de la contribución territorial y agrícola en 1875 eran de 392.211 pesos bolivianos en Burruyacu y de 222.445 pesos bolivianos en Trancas. En cuanto a la producción ganadera la valuación de las especies sujetas al pago de la contribución directa también muestra estas diferencias: 730.506 pesos bolivianos en Burruyacu, contra 440.703 pesos bolivianos en Trancas.³⁸ Incluso en 1888, cuando las vías del Central Norte ya recorrían Trancas el valor de la hectárea de tierra seguía

³⁵ A.G.N. MMI, Bernardo de Irigoyen, año 1881, Establecimiento Topográficos La Pampa, Buenos Aires, 1882, pp. 27.

³⁶ León, *El Desarrollo*, 1999, p. 51

³⁷ Fandos, “La ruralidad”, 2007.

³⁸ Terán, J. M.: Informe del Departamento Nacional de Agricultura, 1875.

siendo 80 centavos más cara en Burruyacu (3,80 pesos m/n).³⁹ Resta señalar que Stavleius se basó en fuentes similares para medir la actividad económica de ambos departamentos.⁴⁰

De la cuestión de la traza se derivaron, además, dos problemas centrales, completamente vinculados al primero, que se explicarían por negociaciones concretas de los actores involucrados. Una de ellas surge como consecuencia de la construcción de un viaducto y un túnel. La otra nos introduce en el problemático asunto de las expropiaciones para la construcción del ferrocarril.

B. Gastos y presupuesto, túnel y viaducto El Saladillo.

Los estudios de las trazas veían con mucha dificultad un contrafuerte natural en el camino del oeste, que parte de la sierra principal de Tucumán, pasa por el arroyo del Saladillo y Tapia, hasta el río Salí. Los informes técnicos proporcionados primeramente por la Administración del FCN entendían que la única manera de salvarse era con la construcción de un túnel de casi tres mil metros de longitud. Los posteriores análisis proponían tres modos alternativos para sobrellevar esa topografía: a. Despuntar haciendo pasar la línea por la margen del río, b. Atravesarla con un túnel de gran longitud, c. Pasar la línea por encima de la estribación. Se adoptó la última alternativa, mediante un túnel de una longitud de 200 m que cruzaba dicha altura, seguido por un viaducto (de 356 metros de largo, midió 30 m de alto de tal modo que el ferrocarril pasaba a una altura de 27 m del arroyo El Saladillo).⁴¹

Toda la infraestructura compuesta por el túnel y el viaducto fue denunciada como innecesaria dentro de las propias filas del Departamento de Ingenieros, antes de tomar estado público y pasar por la crítica de la prensa y las objeciones del congreso.

Según consta en la sesión del 18 de mayo de 1883 de diputados, el ingeniero Von Almen, miembro del Departamento de Ingenieros de la nación y ayudante de Staveluis, observó que era inconveniente la construcción del túnel, que podía evitarse

³⁹ Latzina, *L'Agriculture*, 1889.

⁴⁰ En efecto, en 1881 solicitó al Ministro de Gobierno de Tucumán le remita “el extracto del último padrón de contribución territorial y mobiliaria de Burruyacu y Trancas [...] ya que se encuentra haciendo estudios de traza más conveniente para el país, desde el punto de vista técnico y económico”. Archivo Histórico de Tucumán -A.H.T.-, Sección Administrativa, Tomo , fs 472 /473.

⁴¹ Para tener una idea aproximada de su magnitud consignamos algunos datos de otros puentes de fierro de este tramo del FCN: el más alto con 11 metros y un largo de 208m se construyó en el río Rosario, el del río Vipos tenía 9 m de alto y 127 de largo. (MCHI, Sección de Tucumán a Metán. Informe general del proyecto con las especificaciones, análisis de precios, 1885, Buenos Aires, Imprenta Biedma, pp. 4 y pp. 23).

ese gasto haciendo la traza al costado mismo del proyecto de Stavelius. Sus ideas fueron desoídas y le habrían constado su función en el departamento.⁴²

Cuando el asunto pasó a ser temática de discusión en la Cámara de diputados ya estaba difundido en la prensa nacional y del interior y formaba parte de un paquete de supuestas irregularidades cometidas por el Departamento de Ingenieros en varias obras públicas, pero principalmente en la construcción de ferrocarriles. El diputado Ortíz puso en conocimiento de la cámara que una obra provisoria de Stavelius era la misma que Von Almen había sugerido para evitar el túnel. Frente a ello, sin suspenderse ambas construcciones, desde el Departamento de Ingenieros se comisionó al Ing. Pelleschi para saber si era o no necesario el túnel. Ese informe declaraba que “que no solo se trataba de obras perfectamente evitables, sino que hubiera resultado una gran economía y conveniencia en trazar la vía por el otro camino porque se habría ahorrado una suma que variaría entre 250 y 300 mil pesos fuertes, y se habría tenido una línea con mejores pendientes”.⁴³ Además, según el alegato del mismo diputado, Stavelius había hecho un cálculo de costos para el túnel y el viaducto de medio millón de pesos, “mientras, que en la traza adoptada por el Sr. Pelleschi todo el costo del trabajo a hacer es calculado en psts 265.000”.⁴⁴

Como decíamos recién, el tema del Saladillo era una de una serie de “irregularidades” que afectaba “los esfuerzos que hace el país, para proporcionarse vías fáciles y barata [...] la mala calidad de los materiales empleados, el alto precio que se ha pagado por las máquinas, la diferencia que existe entre la vía primitiva y la nueva que se proyecta, y entonces se verá que en pérdidas efectivas, en pérdidas netas, se ha ido por lo menos más de medio millón de duros”. En el Congreso toda la responsabilidad recayó sobre el Departamento de Ingenieros por su mala organización, por la falta de disciplina entre los miembros o porque la repartición no contaba con los elementos necesarios para servir al país.⁴⁵

Frente a estas novedades la Cámara de Diputados propuso, primeramente, la formación de una comisión para investigar los hechos denunciados y aconsejar medidas paliativas. Más adelante este malestar manifiesto entre los legisladores llevó a debatir una ley de planeamiento general de ferrocarriles, cuyo objetivo era “metodizar y reducir a un régimen concienzudo la concesión, el estudio y la construcción de los ferrocarriles,

⁴² DSCD, Sesión del 10/05/1883, pp. 63., Tomo I del año 1883 Imprenta La Universidad, 1884.

⁴³ Ibid

⁴⁴ Ibid., p. 64

⁴⁵ Ibid., p. 65

que en lo sucesivo han de hacerse en la República argentina”.⁴⁶ Este proyecto, finalmente, no fue aprobado.

Estos hechos revelan las dificultades técnicas y de organización de la política ferroviaria del Estado argentino entre 1870 y 1880. A ello se le sumaron restricciones económicas. En efecto, la falta de terminación de obras produjo un déficit recurrente, y un retraso en las tarifas por depreciación de la moneda. Vino a fines de la década de 1880 una política privatizadora, con la transferencia del Andino (1887) y del FCN (1889). La década del 90 marcará la etapa de profesionalización de la administración de los ferrocarriles, restándole protagonismo al Congreso nacional, a partir de la creación del Ministerio de Obras Públicas (Palermo, 2007).

C. El Ferrocarril y las expropiaciones

Finalmente, el análisis de un tercer asunto ligado al eje propiedad territorial y ferrocarril cierra el círculo de las problemáticas desatadas en la construcción de este tramo del FCN y deja puntas interesantes para comenzar a explicar la elección de recorrido del tren por el departamento Trancas, que llevó también a la construcción del cuestionado viaducto y túnel del Saladillo.

La cuestión es por demás interesante y, en honor a la verdad, fue la que despertó mi interés personal por el tema de los ferrocarriles. En efecto, siguiendo un línea de investigación que estudia cuestiones vinculadas con la propiedad en Tucumán durante el siglo XIX (transferencias, procesos de acumulación, valorización), entendemos que el efecto de la multiplicación de vías férreas no puede desestimarse en esta temática. En una memoria provincial del año 1888 hay interesantes indicios de esta situación:

En Tucumán no ha alcanzado la propiedad su verdadero valor, ni aún en la época en que el furor de las especulaciones se apoderó de todos. Hay algunos que sostienen que ha alcanzado precios excesivos, pero con datos recogidos de fuentes seguras y tomados

⁴⁶ Ibid., p. 928. En líneas generales el proyecto apuntaba a una planificación general donde “la designación de las líneas que integrarían el plan debía fundarse en estudios sobre topografía, estadísticas de población y producción, y recursos naturales. El plan presentaría las líneas en tres categorías: a) comunicaciones internacionales; estratégicas; entre la capital federal y las provincias; y entre grandes centros productores y puertos internacionales; b) líneas que vinculen dos provincias; sirvan distritos mineros o se vinculen con la categoría anterior; c) líneas que afectando un interés nacional tengan por fin principal intereses locales de una provincia. El plan debía armonizar el trazado de las líneas de ferrocarriles con las de tramways, y cuidar que todas se complementasen fomentando recíprocamente su tráfico. En forma paralela a la preparación del plan el Poder ejecutivo debía estudiar la situación económica y legal de los ferrocarriles existentes, determinar el producto anual medio histórico, el costo de construcción y la naturaleza de las concesiones privadas” (García Basalo, “La Planificación”, 2006, p. 13).

prolijamente del movimiento diario de compra ventas, puede asegurarse que si bien en la ciudad se han pagado precios elevados han sido muy pocos [...] y siempre llevando al hacer la compra, la facilidad de un buen negocio, en la creencia de valorizarlo más por la proximidad de los ferrocarriles, o las plazas o algún edificio público. Fuera del radio de los boulevares que circundan la ciudad, hanse efectuado ventas a grandes precios para ser vendidas luego las propiedades a las empresas ferrocarrileras para la ubicación de las estaciones [...] Hanse efectuado ventas a precios excesivos debido a que algunos viéndose con capitales y deseando duplicarlos se aventuraron en especulaciones de compra y venta de tierars sin tener los más mínimos conocimientos del valor de ellos”.⁴⁷

Pero el asunto por sí mismo trasciende las fronteras tucumanas,⁴⁸ más aún si tenemos en cuenta que no hubo un modelo uniforme en cuanto a la política de tierras cercanas a las distintas empresas de ferrocarriles. Veamos, a través de un repaso bibliográfico, algunas de estas modalidades y sus consecuencias.

Uno de los antecedentes encontrados corresponde a la primera línea ferroviaria de la Argentina, la del Ferrocarril del Oeste, en la provincia de Buenos Aires, cuyo Poder Legislativo sancionó en 1854 una ley que establecía la cesión por parte del Poder Ejecutivo a la Sociedad Anónima del camino-ferrocarril al Oeste la porción de tierras públicas suficientes para asientos necesarios y para los depósitos de la mercadería transportadas. Agregaba, además, que si para las obras del ferrocarril fuese necesario ocupar terrenos de propiedad particular, el gobierno usaría el derecho de expropiación, quedando a cargo de la sociedad constructora la indemnización correspondiente.⁴⁹ En los hechos, cuando se trató de terrenos privados, la ola especulativa que ocasionó esta obra, provocando un importante proceso de valorización de las tierras cercanas, motivó que muchos propietarios los donaran por decisión propia.⁵⁰

Un caso diametralmente opuesto, más conocido, se vincula a la normativa que reguló en la materia la construcción del ferrocarril Central Argentino desde Rosario a Córdoba. Se trata del Decreto de la Confederación Argentina de 1855, de Justo José de Urquiza, que señala que “los terrenos necesarios para el camino, muelle, estaciones, desembocaduras, etc., serán entregados libres de todo gravamen a la empresa por el gobierno, y los que no se hallasen de propiedad pública serán expropiados por su cuenta

⁴⁷ Rodríguez Marquina, *Memoria*, 1888, p. 147

⁴⁸ Cf. Schvarzer, J y Gómez, T, *La primera*, 2006.

⁴⁹ Rebuelto, “Historia”, 1994, p. 71

⁵⁰ Schvarzer, J y Gómez, T, *La primera*, 2006, pp. 150- 158.

y pagados por él”.⁵¹ Pero el gobierno también concedía a partir de dos leguas de la Ciudad de Córdoba y una de cada pueblo de tránsito, 20 cuadras de fondo en cada lado del camino, aclarando que si entre estos hubiese privados el gobierno se comprometía a expropiarlos por su cuenta y cargo. Según Rebuelto, “la entrega de tierras ofrecidas por el gobierno a la empresa tenía numerosos inconvenientes, pues había gran cantidad de ellas que no eran fiscales y el gobierno carecía de fondos para comprarlas”.⁵² A raíz de ello el gobierno de Córdoba autorizó la venta de tierras fiscales y/o solicitó créditos para afrontar el pago por expropiaciones. De hecho, esta provincia sólo pudo salvar las dificultades que se le presentaron dando a la Nación los terrenos fiscales de su propiedad a cambio de su auxilio financiero. Posteriormente la Ley 286 del año 1861 adjudica en propiedad una legua de terreno a cada lado de la vía de las tierras cedidas a la empresa constructora con la condición de poblarlas mediante colonias.⁵³

Semejante concesión de tierras generó conflictos cuando se trato de terrenos particulares. Según Scalabrini Ortiz “la extirpación de los propietarios argentinos fue una operación dolosa”.⁵⁴ El proceso de expropiación de las tierras cedidas a la Compañía del Central Argentino contó con sendos delegados en la provincia de Santa Fe y de Córdoba y se cumplimentó acompañado de varios pleitos judiciales.

A diferencia del Central Argentino, en el proceso de tratamiento de las leyes para construir el FNC, en su primer tramo, Córdoba–Tucumán, se puso a consideración que las cesiones de terrenos privados o fiscales para la construcción de la vía, estaciones, depósitos, etc., se hiciera por el mecanismo de indemnización y que no se expropiara terrenos laterales privados o fiscales para un plan de colonización. Parte de la fundamentación nacía del hecho de que en la región no había suficientes tierras fiscales disponibles.⁵⁵ Para Manzanal las diferencias de políticas tierras instrumentadas en torno al ferrocarril Central Argentino y al Central Norte se debió a que se desarrollaron en momentos diferentes de la etapa de organización nacional, porque el primero estuvo a cargo de una empresa privada a la que había que estimular mientras el segundo tren era del Estado; por la diferente disponibilidad de tierras fiscales, lo que permitió en el primer caso que se negociara directamente con los gobiernos provinciales y en menor medida con particulares.⁵⁶

⁵¹ Rebuelto, “Historia”, 1994, p. 83

⁵² Ibid., p. 90

⁵³ La empresa creo en 1876 una compañía de colonización (Sánchez Román, “La dulce”, 2001, p 73)

⁵⁴ Scalabrini Ortiz, *Historia*, 2006, p. 136

⁵⁵ Manzanal, “El Primer”, 2000-2001, p. 25

⁵⁶ Ibid., p. 26

De hecho, en el contrato de construcción celebrado con la empresa Telfener en 1872, se dejaba claramente explicitado que las expropiaciones, con indemnización, eran responsabilidad exclusiva de los contratistas.⁵⁷ Algunos indicios de las dificultades generadas por las expropiaciones practicadas por la empresa concesionaria se advierten del descargo efectuado por esta (en una exposición de los hechos relativos a la construcción del tramo Córdoba - Tucumán, de 1879). En él se da cuenta de la totalidad de las expropiaciones practicadas según el contrato, los títulos entregados oportunamente, “no sin muchas idas y venidas que no queremos citar aquí, y habiendo surgido una dificultad de formas, fue sometida la cuestión al tribunal de arbitrios”.⁵⁸ También deja expresa constancia la petición efectuada en 1874 para un cambio en el trazado de la línea en las últimas 18 cuadras de la sección cuarta, pues “dicha prolongación tendría que atravesar forzosamente quintas de mucho precio, que exigirían la inversión de sumas importantes en la expropiación, y para evitar estas se llevó la estación unas tres cuadras más adelante”.⁵⁹

Pasando ahora al tramo Tucumán- Metán del Central Norte, también construido por el Estado nacional y sin la existencia de propiedades fiscales en su radio de extensión, en principio se adoptó una forma similar a la línea Córdoba-Tucumán, es decir, expropiación e indemnización, efectuada por el directorio a cargo. De hecho, en 1885, su Director, Stavelius, informaba que “la cantidad total invertida en las expropiaciones de los terrenos destinado a la construcción de la vía y estaciones y además las indemnizaciones a las propiedades atravesadas por este ferrocarril son de 20.685 pesos mn.”⁶⁰ Sin embargo, ello no parece haber sido una tarea fácil, pues en 1882 la Cámara de Diputados advertía “los inconvenientes graves con que tropiezan las obras por la no expropiación de los terrenos necesarios para la fábrica de ladrillos, estaciones, habitaciones, etc.”⁶¹

Esta situación obligó a las cámaras a debatir y aprobar una nueva ley de expropiación, ya que la que estaba en vigencia (de 1872) permitía al Poder Ejecutivo expropiar terrenos accesorios a las vías y estaciones de ferrocarriles cuando no fuera posible obtener su concesión gratuita por parte de los gobiernos provinciales, pero no

⁵⁷ Rebuelto, “Historia”, 1994, p. 179

⁵⁸ MCHI, Ferrocarril Central Norte de Córdoba a Tucumán. Exposición de Hechos y Recopilación de Leyes, Decretos y varios datos referentes a su construcción, Buenos Aires, La República Imprenta, 1879, p. 160

⁵⁹ MCHI, Ferrocarril Central Norte, Sección de Tucumán a Metán. Informe general del proyecto con las especificaciones, análisis de precios, 1885, Buenos Aires, Imprenta Biedma, p.161

⁶⁰ Ibid, p. 16.

⁶¹ DSCD, sesión del 7/11/1882, pp. 762,

contemplaba los terrenos para fabrica de ladrillos, hornos de cal y otros.⁶² El proyecto autorizaba al Poder Ejecutivo a expropiar terrenos de utilidad pública para la construcción de ferrocarriles según los siguientes usos: 20 hectáreas para fábrica de ladrillos, dos hectáreas para extracción de cal y horno, una hectárea para corte de material, 9 hectáreas para estaciones y 50 metros a cada lado de las vías.⁶³

La dificultad nacía de las exigencias de los dueños de las tierras adyacentes que pretendían cobrar a la empresa “cantidades asombrosas por el hecho de pasar por los terrenos de su propiedad”, sumas que no eran equivalentes ni siquiera al valor de los terrenos, “apenas unos mil pesos bolivianos la legua”.⁶⁴

En el debate se usaron duros calificativos –“antiprogresistas”, “retrógrados”, “faltos de patriotismo”- contra estos propietarios tucumanos que negaban el derecho de tránsito y que incluso contaban con fallo favorable del juzgado federal de Tucumán. Se hizo notar que ello contrastaba con las vicisitudes de la construcción paralela que se hacía del Ferrocarril Andino, donde no se había desatado ninguna dificultad de este género “por parte de aquellos propietarios cuyo patriotismo y espíritu de progreso” se reconocía.⁶⁵

Aunque el proyecto de expropiaciones se aprobó en general, el principal cuestionamiento provino del senador por Jujuy, Carrillo, ya que según él había antecedentes que podían contradecir la nueva ley. En efecto, para emprender la prolongación de este ferrocarril el Poder Ejecutivo nacional había hecho contratos particulares con propietarios de terrenos adyacentes para explotar bosques y conducir materiales, arrendándolos. Obviamente, en ese momento éstos no fueron encuadrados en la figura de utilidad pública, lo que generó la duda de porqué antes no hubo necesidad de expropiación y entonces sí la había. Como respuesta, si bien se reconoció la existencia de estos contratos, se aclaró que los contratos podían rescindirse y los terrenos ser afectados por la expropiación.⁶⁶ En gran parte las demoras ocasionadas en las obras se debieron a esta cuestión.

Pero hubo otro asunto más en este caso, en torno al tema tierras y la construcción de ferrocarriles, que pone en relieve una modalidad inédita, pues apunta a

⁶² Se discutió en el senado el 12/10/1882 y en diputados el 7/11/1882. Esta ley encuadraba en el marco regulatorio de la Constitución nacional que en el artículo 67 inciso 16 reconoce las expropiaciones por utilidad pública y promueve la construcción de ferrocarriles por leyes protectoras y recompensas de estímulos.

⁶³ DSCS, sesión del 12/10/1882, p. 852

⁶⁴ DSCS, sesión del 12/10/1882, pp. 853

⁶⁵ Ibid., pp. 853

⁶⁶ Ibid.

la colaboración directa de los propietarios del lugar en el financiamiento y ejecución de esta obra estatal, por el mecanismo de donación de tierras. Paralelamente a la oscilante toma de decisión en los poderes del gobierno nacional para definir la traza Este-Oeste, en la documentación provincial aparecen datos reveladores que otorgan un rol central a la cuestión de la propiedad en la construcción de este ferrocarril. Recordemos que los primeros estudios del trazado datan de 1880. En fechas casi coincidentes se recibe una comunicación nacional en Tucumán, del Ministro del Interior, diciendo “no se aún cual será la línea que se acepte definitivamente, pero seguramente *será aquella en que no encontremos las dificultades de la expropiación de terrenos*” (cursiva nuestra). Frente a ello la respuesta local fue la de nombrar dos comisiones de “vecinos propietarios” de la línea que se ha estudiado, una por Burreyacu y la otra por Trancas, para que cada una se entienda con los propietarios de los terrenos por donde pasaría la línea en estudio, y eleven un acta expresando las facilidades que cada alternativa presenta para la explotación. Dichas comisiones se integraban del siguiente modo: José María Mariño, Octavio Terán e Isidoro González por Burreyacu y Leocadio Paz, Santiago Colombres y Florencio Sal, por Trancas.⁶⁷

En otra correspondencia posterior se convocaba abiertamente, para darle celeridad a la obra, a “la cooperación de los gobiernos y de los vecinos sin cuyo concurso eficaz no ha de poder realizarse pronto y convenientemente”, y se solicitaba “concurso material y moral para ayudar a la ejecución de la prolongación [...] provocar por parte de los vecinos y de la legislatura provincial la cesión gratuita de los terrenos necesarios para las vías y sus dependencias, contribuir cuando eso no sea posible a la pronta adquisición para el gobierno de aquellos cuyos dueños no quieran desprenderse gratuitamente, obviar en una palabra todos los inconvenientes que puedan anteponerse a la pronta ejecución”.⁶⁸

De modo que, además de las expropiaciones e indemnizaciones que se constata en los montos destinados por Stavelius para tal fin, también se habría operado con el mecanismo de la donación, incitado y bajo presión del gobierno nacional. Los estudios de Schvarzer y Gómez para el Ferrocarril del Oeste recorren la puja de intereses desatada por la valorización de las tierras cercanas a la línea, lo que explica la práctica de la donación de los terrenos necesarios por parte de sus propietarios, motivados por los beneficios que podrían obtener a futuro. Además, entienden que la confluencia de

⁶⁷ AHT 22/03/1880 Sección administrativa, fs 427, Vol. 142.

⁶⁸ AHT 5/05/1881, Sección Administrativa Tomo 3, Vol. 147 fs 236

expectativas tanto de los donantes como de la empresa ferroviaria definió el recorrido final de las vías y de las estaciones.⁶⁹

En nuestro caso, también nos preguntamos si la mejor predisposición de los vecinos de Trancas, respecto de los de Burruyacu, habría sido determinante para conducir el tren por su territorio, a pesar que algunos informes técnicos aconsejaban la ruta del Este y de la impresionante inversión que significaría la construcción de infraestructura a la altura del Saladillo. Aquí la acción de los actores en cuestión y el juego político que se desató fueron centrales.

La comisión de Burruyacu presentó un informe de una sola vez, el 14 de abril de 1880. Por su parte, las elevaciones de los vecinos de Trancas, si bien antecedieron a las de sus pares, se dieron en fechas sucesivas –la primera el 8 de abril, luego el 17 y 18 de abril de 1880-, evidenciando la intención de redoblar la apuesta en sus ofrecimientos. La propuesta de Burruyacu comprometía a 28 propietarios a “ceder gratis en beneficio de la nación el terreno para la vía como para estación, y más la madera útil que se encuentre dentro de sus propiedades”.⁷⁰ Pero había un propietario que se negaba a la cesión gratuita, exigiendo se le pagase por sus tierras. En el informe se explicita que ese único caso correspondía a un terreno con valores insignificantes.

Por su parte, la comisión que actuaba en Trancas informaba que la totalidad de los propietarios (52 en total) comprendidos en la traza cedían sus tierras, pero solo para vías y estaciones –sin la madera que indicaban los de Burruyacu-. La ventaja aparente estaba en que ninguno de los propietarios de Trancas exigía el mecanismo de la expropiación y en que, de escogerse ese camino para el ferrocarril, la cesión de los terrenos abarcaba también a un vecino de Salta (Martín Guemes), por sus propiedades desde El Tala hasta Rosario de la Frontera.⁷¹ Sin embargo, pese a haberse oficializado esta opción para el recorrido del ferrocarril a comienzos de 1881,⁷² pronto surgieron los problemas porque los terrenos comprendidos entre los ejidos de la ciudad y Vipos no habían sido cedidos como los demás lo habían hecho –provocando la paralización de las obras.⁷³

⁶⁹ Schvarzer, J y Gómez, T, *La primera*, 2006, pp. 150-158

⁷⁰ AHT 14/04/1880, Sección Administrativa, Vol. 142, fs 496

⁷¹ A.H.T. Sección Administrativa, Vol 142, 8/04/1880 fs. 500, 17/04/1880 fs. 501 y 18/01/1880 fs. 502.

⁷² Cabe nota que tras esta decisión Burruyacu fue uno de los departamentos tucumanos más desatendidos en materia ferroviaria, hasta 1891 cuando fue servido por un ramal provincial de 40 Km (Sánchez Román, 2001, p. 112).

⁷³ A.H.T. Sección Administrativa, Vol. 148, fs 20, 3/06/1880,

Respecto de los contratos de arriendos a las que aludía el senador jujeño entre el gobierno nacional e individuos de Trancas conocemos que Miguel Alurralde había sido propietario de la cortada de ladrillos para proveer los materiales necesarios para la construcción del ferrocarril, principalmente el viaducto.⁷⁴

Tanto los integrantes de la comisión por Trancas nombrada por el gobierno de Tucumán para entender en el tema de cesión de terrenos, como los donantes efectivos de tierras y Miguel Alurralde eran los más grandes propietarios y principales productores de bovinos y de alfalfares de la zona. Se trataba de los Paz, Sal, Colombres y Alurralde, entre quienes había, a su vez, un nutrido parentesco político. Sus perfiles pueden asociarse a los de la típica “burguesía” regional, que combinó las actividades mercantiles, con la producción primaria y la manufactura, principalmente a través de la industria azucarera. No obstante la organización de sus empresas ganaderas evidenciaba la voluntad de reconvertir también este negocio en la década de 1880.⁷⁵

Hay en torno a estos actores un dato central, que no hemos mencionado aún. Mientras se consideraba el trazado de la línea del central Norte a Metán en el Congreso de la Nación, uno de los senadores por Tucumán era Benjamín Paz, hermano, cuñado y primo de los individuos que anteriormente hemos citado, también propietario y donante de tierras en Trancas. Botana señala a Benjamín Paz como “el político tucumano de mayor rango, al ser el único que en el período de 1880 a 1916 se desempeñó como gobernador, ministro y senador nacional”.⁷⁶ Efectivamente, fue Senador nacional entre 1876 y 1882, Gobernador del provincia entre 1882 y 1884, a partir de entonces y durante 1885 fue nombrado por el presidente Julio Argentino Roca, como ministro del interior, llegando incluso a ser Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, desde 1892 hasta 1902.

Fue durante su mandato como senador cuando se desechó la traza este del FCN, tema tratado en sesiones en que nos consta su presencia aunque no su participación directa. No puede afirmarse categóricamente que en estas circunstancias haya tenido influencia en una decisión favorable a sus intereses y los de sus parientes terratenientes de Trancas. Sin embargo, alimentamos esta hipótesis en la serie de aportes teóricos que

⁷⁴ Efectivamente, en el año 1886 Miguel Alurralde donó una porción de tierras a Florencio Sal en el paraje de Alurralde y en inmediaciones del Río Zárate o Acequión, en “recompensa al Sr. Sal del servicio que le había prestado facilitando el agua de una acequia de su propiedad para establecimiento de material, que le produjeron grande utilidades, cuando se trabajaba en ese lugar la vía del Ferrocarril a Salta”. A.H.T. Sección Judicial Civil, Serie A, Caja 240, Expte. 9, fs. 69v

⁷⁵ Fandos, “La ruralidad”, 2007

⁷⁶ Citado por Folquer, “La élite”, 2007, p. 443

la historiografía ha procurado en cuanto a la participación de las provincias del Interior, a partir de alianzas estratégicas para la construcción de la unidad política en la Argentina del último cuarto del siglo XIX, principalmente con la actuación de la llamada “generación del 80”.

Durante la etapa formativa del empresariado azucarero tucumano (1860 – 1874), había emergido un centro único de autoridad dispuesto a ampliar su soberanía en todo el país. Si bien este proceso de centralización del Estado generó originalmente conflictos interprovinciales, durante las presidencias de Sarmiento y Avellaneda se delimitó la influencia de las élites de provincias “integrándolas a un sistema de poder nacional dirigido y arbitrado por el presidente”.⁷⁷ Ello se canalizó por medio del Partido Autonomista Nacional, constituyéndose un bloque nacional de poder que absorbió intereses de las élites del Interior. De este modo, estas últimas consolidaron bajo el liderazgo de Roca el protagonismo que habían tenido en la administración y diseño de las políticas estatales durante las presidencias de Sarmiento y de Avellaneda.⁷⁸ Los estudios para el caso tucumano consideran que su élite política tuvo un desempeño primario en este proceso, sobre todo en el paso de muchos de ellos en el Ministerio del Interior –repartición clave por ser agencia de desarrollo en obras públicas, agricultura y ganadería- y el Senado de la Nación– “instrumento de control al servicio de la elite”⁷⁹

Además, en un plano geográfico más amplio que el de Tucumán pero más específico del tema ferrocarriles las conclusiones de Palermo también ayudan a sustentar nuestras hipótesis. En efecto, la autora reconoce en la etapa de 1860 a 1880 un gran protagonismo a los legisladores nacionales en el programa de construcción ferroviaria, pues una vez consensuadas las leyes el avance en la construcción de cada línea dependía de la capacidad de presión de las élites provinciales, al punto que la realización de los ferrocarriles “fue una pieza clave en el intercambio de favores entre notables, sobre el que se basó la formación del Partido Autonomista Nacional, pero estimuló al mismo tiempo, las disputas intraoligárquicas por la redistribución de los ingresos públicos”.⁸⁰

Por último, la serie de denuncias que se suceden contra contratistas, ingenieros directores, como el caso de Stavelius, pueden interpretarse como producto de negligencias, falta de conocimientos, etc., pero también como de corrupción, pues

⁷⁷ Bravo, “Poder provincial”, 2003, p. 79

⁷⁸ Campi, “Las provincias”, 2000.

⁷⁹ Folquer, “La elite”, 2007, p. Cf. también con Herrera 2002.

⁸⁰ Palermo, “Actores”, 2007, pp. 13 y 14.

siempre implican sumas sustanciosas de dinero. Es factible que también entre las filas de los actores ligados a la construcción de obras, fueran contratistas o funcionarios del Estado, hayan surgido negocios con sectores privados directamente interesados en los prometedores servicios del ferrocarril. Nuevamente la referencia a Stavelius es indirecta pero ilustrativa del circuito clientelar del que sin duda participó. En una carta emitida por Benjamín Posse y remitida al entonces presidente Roca, de 1882, el Director del FCN a Metán resulta claramente citado:

En cuanto a una carta que presenté a Stavelius, referente a la colocación de mi hermano Francisco, me ha dicho que en los campamentos no hay colocación para él, pero que en la dirección establecida en la ciudad, podría ser nombrado ayudante del contador, o 2° de contaduría con 60 pesos fuertes mensuales. Está bueno. El decreto de su referencia queda confiado a la buena voluntad de Ud. y a la amabilidad del Dr. Irigoyen.

Consideraciones finales

La prolongación del FCN desde Tucumán al Norte del país asumió modalidades propias tras la experiencia dejada por la construcción del tramo Córdoba – Tucumán. Así, se instrumentó una forma más centralizada en el Estado que se hizo cargo no solo de su financiación sino que a través de funcionarios salidos del Departamento de Ingenieros se definió la obra en lo referente a la dirección técnica, presupuestos, inspección y compra de materiales.

No obstante, la modalidad adoptada no estuvo carente de conflictos. La imprecisión en el recorrido de las vías férreas, la innecesaria infraestructura montada a la altura de Saladillo y la política seguida de donación de tierras necesarias, inducida por el Estado nacional y , a su vez, obstaculizada por algunos propietarios de la zona, fueron los principales problemas que debieron resolverse. En todos ellos la variable política fue mayor.

Palermo advierte sobre una relación de fuerzas entre el Poder Legislativo nacional y el Departamento de Ingenieros para liderar y decidir en la construcción de ferrocarriles estatales, en la etapa que media entre 1860 y 1890. En líneas generales, considera que fueron los legisladores provinciales, a través de sus diputados y senadores del Congreso nacional, los que influyeron decididamente en el plan de obras públicas del período. El caso aquí analizado se inclina a favor de los cuadros técnicos. Así, pese a la activa participación del Congreso para entender en los problemas que la obra del

FCN Tucumán – Metán generó, ellas, en definitiva, se hicieron bajo las directrices de su Director. Fue éste con el aval del Departamento de Ingenieros y el Poder Ejecutivo quiénes decidieron su trazado e idearon las controvertidas obras del Saladillo.

No obstante, la capacidad de negociación y ejecución de Stavelius habría tenido suficiente fuerza al contar con el consenso y el apoyo de los sectores privados, a su vez vinculados a las fuerzas políticas. El tema de las expropiaciones, pero también el de los negocios paralelos que gestaron los ferrocarriles para proveerlos de insumos –ladrillos, maderas, cal, etc.- abre una puerta interesante a profundizar en este sentido.

Además, coincidimos con los estudios más recientes que sostienen que la gestión y negociación de las élites locales en cuanto a la construcción del primer tramo del FCN no puede restringirse al perfil ni a los intereses azucareros de los mismos, sino que fue parte de un plan de mayor alcance. Pero creemos que ello no privó a la burguesía local, aún en la década de 1860 no decididamente volcada al azúcar, de influir a sus intereses y de secundar proyectos modernizadores en los transportes

En cuanto al segmento del ferrocarril Tucumán-Metán analizado quedó claro que las posibilidades reales de expansión del azúcar no eran fundamentales dado el esquema productivo del territorio por donde se extendía el ferrocarril. Sin embargo, fue evidente la incidencia de los intereses particulares, en este caso de empresarios ganaderos, a tal punto de forjar decisiones que seguramente coincidían con la lógica del beneficio con el que habitualmente actuaban estos sectores burgueses.

Archivos consultados

AGN	Archivo General de la Nación (Ciudad de Buenos Aires)
AHT	Archivo Histórico de Tucumán (Ciudad de Tucumán)
MCHI	Biblioteca del Museo Casa Histórica de la Independencia (Ciudad de Tucumán)

Bibliografía

- Balán, Jorge, “Una cuestión regional en la Argentina: burguesías provinciales y mercado nacional en el desarrollo agroexportador”, *Desarrollo Económico*, Buenos Aires, N° 69, 1978.
- Bravo, María Celia, “Poder provincial, dinámica regional y Estado nacional. El norte argentino entre 1852 – 1880”. *Travesía, Revista de Historia Económica y Social*,

Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, N° 3/4, Segundo semestre de 1999 y primer semestre del 2000, año 2003.

- Campi, Daniel, “Las provincias del Norte. Economía y sociedad”. Lobato, M (Directora): *La Argentina Conservadora, 1880- 1916. Nueva Historia Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, Tomo 5, 2000, pp. 73 a 118.
- Campi, Daniel y Richard Jorba, Rodolfo, “Las producciones regionales extrapampeanas”. Bonaudo, Marta (Directora): *Liberalismo, Estado y Orden burgués (1852 – 1880. Nueva Historia Argentina)*, Buenos Aires, Sudamericana, Tomo IV, 1999, p. 362- 422.
- Correa, Antonio, *Geografía General de la Provincia de Tucumán*. Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, Editora Coni, Buenos Aires, 1925
- Denis, Pierre, “Tucumán y el azúcar”. Campi, Daniel (Comp): *Estudios sobre la historia de la industria azucarera*. Jujuy, UNHIR – Ediciones del Gabinete, UNT, Vol. II, 1992, pp. 13- 29.
- Fandos, Cecilia, “La ruralidad tucumana en la segunda mitad del siglo XIX. Actores sociales, propiedad y población en Trancas. Provincia de Tucumán”, Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Tucumán, Tucumán, inédita, 2007.
- Folquer, Cyntia, “La Elite de Tucumán en la construcción del Estado nación argentino. El caso de Benjamín Paz y Elmira Paz de Gallo. Fines del siglo XIX y comienzos del XX”, *Revista de Indias*, España, CSIC, Vol. LXVII, N°. 240, 2007, pp. 433 - 458
- García Basalo, Javier, “La planificación ferroviaria argentina en el siglo XIX. Un problema historiográfico pendiente”, *XX Jornadas de Historia Económica*, Mar Del Plata, Asociación Argentina de Historia Económica, 2006.
- Guy, Donna, El azúcar y la política de recursos naturales: el estado argentino y las provincias del noroeste, 1870 – 1930. Campi, Daniel (Comp): *Estudios sobre la historia de la industria azucarera*, Jujuy, UNHIR – Ediciones del Gabinete, UNT, Vol. II, 1992, pp. 31- 49.
- Herrera, Claudia, “Elites y poder en Argentina y España, en la segunda mitad del siglo XIX”. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, España, inédita, 2003.
- León, Carlos, *El desarrollo agrario de Tucumán en el periodo de transición de la agricultura diversificada al monocultivo cañero*, Buenos Aires, Cuadernos P.I.E.A. Universidad Nacional de Buenos Aires, 1999

- Manzanal, Mabel, “El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción”. *Población y Sociedad*, Tucumán, Fundación Yocabil, N° 8/9, 2000/2001, pp. 1 - 45
- Palermo, Silvana, “Actores e instituciones en la construcción de los ferrocarriles del Estado (1862 – 1916)”. *Vº Coloquio de Historia de Empresas “Investigaciones en curso en la historiografía argentina”*, Buenos Aires, Universidad de San Andrés, 2007.
- Rebuelto, Emilio, “Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos”. Shickendantz, E y Rebuelto, E: *Los ferrocarriles en Argentina*, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1994
- Richard Jorba, Rodolfo y Bragoni, Beatriz, “Empresarios políticos y el control del Estado. De la producción mercantil a la producción capitalista. Mendoza, Argentina (1850- 1890)”. *49 Congreso Internacional de Americanistas*, Quito, Ecuador, 1997.
- Rodríguez Marquina, Paulino, *Memoria Descriptiva de Tucumán, Año 1888*. Manuscrito, 1888.
- Sánchez Román, José, “La dulce crisis. Finanzas, Estado e industria azucarera en Tucumán, Argentina (1853 – 1914)”. Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, Fac. de Geografía e Historia, España, inédita, 2001.
- Scalabrini Ortiz, Raúl, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires, Editorial Lancelot, 2006 .
- Schvarzer, Jorge y Gómez, Teresita, *La primera gran empresa de los argentinos. El ferrocarril del Oeste (1854 – 1862)*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2006.

Mapa 1: Provincia de Tucumán. Ferrocarril Central Norte (Córdoba – Tucumán / Tucumán Metán)

