

Licenciada y doctora en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Tucumán. Es profesora adjunta en la cátedra de Historia Económica y Social de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Jujuy, desde 2007, e investigadora adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Entre sus publicaciones más recientes, “El desarrollo capitalista en el campo tucumano del siglo XIX. Transformación productiva ganadera en Trancas”, *Historia Regional*, Instituto Superior del Profesorado núm. 3 Eduardo Lafferriere, núm. 26, 2008, Santa Fe, y en colaboración con A. Teruel, “Procesos de privatización y desarticulación de tierras indígenas en el norte de la Argentina en el siglo XIX”, *Revista Complutense de Historia de América*, Universidad Complutense, núm. 35, 2009, Madrid. En capítulos de libros, en colaboración con L. Bergesio, “Neoliberalismo: ideología y práctica. Su influencia en América Latina de los noventa” en M. Lagos (dir.), *Jujuy bajo el signo neoliberal*, Jujuy, Universidad Nacional de Jujuy, 2009.

Resumen

Este artículo analiza la prolongación del Ferrocarril Central Norte entre 1880-1885, época en que la línea se extendió desde la ciudad de San Miguel de Tucumán hasta el límite con Salta. Propone, a partir del análisis del caso tucumano, problematizar algunos aspectos del eje vincular entre el ferrocarril y la tierra. En este sentido, la provincia de Tucumán mostraba un proceso singular de apropiación del recurso tierra en relación con muchas otras regiones de Argentina en el siglo XIX, lo que habría pautado también las políticas diseñadas para la obtención de tierras necesarias para la construcción de ferrocarriles. Finalmente, en torno a la cuestión ferrocarriles e intereses económicos empresariales sostiene que, pese a que en los balances finales las inversiones de capitales privados y públicos hayan resultado favorables a determinados sectores, fueron secundadas por actores ligados a una diversidad de actividades económicas.

Palabras clave: Ferrocarriles estatales, economía regional, políticas de tierras.

Abstract

This article reviews the expansion of the “Central Norte” railway between 1880 and 1885. During this period of time, it stretched from the city of San Miguel de Tucumán up to the border of the Province of Salta. We intend to discuss the linking core between railway and land by analyzing this case. In this way, the Province of Tucumán shows a particular process of appropriation of the land with regard to many other regions of the country during the XIXth century. This should have lined the designed politics for the obtention of the necessary lands for the railway construction. Finally, and according to railway and economic business interests, we uphold that, despite the final positive balances of some private and public investments, they have been supported by agents related to a variety of economic activities.

Key words: State railways, regional economy, land policies.

Fecha de recepción: junio de 2009

Fecha de aceptación: septiembre de 2009

EL FERROCARRIL CENTRAL NORTE EN ARGENTINA,
SECCIÓN SAN MIGUEL DE TUCUMÁN-SAN JOSÉ
DE METÁN (SALTA), 1880-1885.
NOTAS SOBRE TIERRAS Y ACTORES SOCIALES

Cecilia Alejandra Fandos*

INTRODUCCIÓN

Este artículo analiza la prolongación del Ferrocarril Central Norte (en adelante FCCN) entre 1880-1885, época en que la línea se extendió desde la ciudad de San Miguel de Tucumán hasta el límite con Salta. En el proceso del tendido ferroviario argentino esta línea marcó un punto de inflexión en varios sentidos. En primer lugar, junto al Ferrocarril Andino, inauguraron la participación directa del Estado argentino en la inversión y construcción de ferrocarriles. Ambos constituyeron en su momento los más grandes sistemas ferroviarios de América Latina (el Andino midió 767 km y el FCCN 1 110 km), partían desde un empalme con el Central Argentino (que unía la ciudad de Córdoba con el puerto de Rosario) hacia la región del Norte y Cuyo de Argentina.¹ En segundo lugar, constituyó una red interprovincial. Es por ello que en su concepción y en la percepción de sus contemporáneos el FCCN era el “ferrocarril nacional” que contemplaba intereses de varias provincias,² era una “gran arteria central” que unía a varias ciudades capitales interiores,³ fue visto también como una red “troncal” que debía comunicar la porción noroeste de Argentina y servir de vinculación internacional a Chile y a Bolivia.

* Universidad Nacional de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional (UNHIR). Investigaciones Socio-Históricas Regionales (ISHIR), CONICET. Agradezco las sugerencias y observaciones del arbitraje anónimo de esta revista.

¹ Scalabrini, *Historia*, 2006, p. 205.

² *Diario*, 5 de octubre de 1868, 1876, p. 473.

³ Gálvez, “Recuerdos”, 1884, p. 464.

Nos proponemos, en primer lugar, problematizar algunos aspectos del eje vincular entre ferrocarril y tierra. Como desarrollaremos luego, la provincia de Tucumán mostraba un proceso singular de apropiación del recurso tierra en relación con la realidad de muchas otras regiones de Argentina en el siglo XIX, lo que habría pautado también las políticas diseñadas para la obtención de los terrenos necesarios para la construcción de los ferrocarriles. En este sentido, partiendo de esta hipótesis central recorremos a través de la consulta bibliográfica las variantes de estas políticas de expropiación, indemnización, colonización, adoptadas en diferentes líneas ferroviarias del país, para compararlas con las que pudimos determinar para el FCCN en Tucumán, a partir de la consulta de fuentes primarias.

En segundo lugar, entre las diversas vetas abordadas en los estudios de ferrocarriles,⁴ el campo más fructífero de la historia regional ha sido el de los enfoques sociopolíticos, vinculados a la cuestión de la formación de los Estados nacionales y los programas liberales. Ellos 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.⁵ Los ejemplos más claros refieren a la actividad vitivinícola en la región de Cuyo y la azucarera en el Norte de Argentina, territorios en los que se pusieron en marcha el funcionamiento de economías agroindustriales mediterráneas abastecedoras de un mercado interno en expansión. En este sentido, mucho se ha dicho sobre la conexión entre los ferrocarriles y los intereses económicos de los actores empresariales vinculados a dichas actividades. Los aportes más recientes no reducen ya la construcción de las primeras líneas ferroviarias del Estado a una alianza interoligárquica, sino que subrayan la importancia política del ferrocarril –para unificar, pacificar, institucionalizar, centralizar–, en los momentos preliminares de la puesta en funcionamiento del Estado nacional argentino.⁶ El centro de atención, para el caso tucumano, ha sido una única línea ferroviaria (el FCCN Córdoba-Tucumán), y el eje de análisis la vinculación entre Estado nacional, ferrocarril y actividad e intereses regionales azucareros. Para los fines de este artículo, debemos saber que

⁴ Por ejemplo, los estudios que evalúan el impacto económico de estas obras, su papel en el desarrollo industrial del país, el origen y comportamiento de las inversiones externas en el rubro, el análisis de los ferrocarriles como empresas modernas. Véase Silvana Palermo, “Actores e instituciones en la construcción de los ferrocarriles del Estado (1862-1916)”, *V Coloquio Anual de Historia de Empresas*, [documento en línea], Universidad de San Andrés, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, jueves 27 de mayo de 2007, <[http://www.udesa.edu.ar/Unidades-Academicas/.../Eventos?...>](http://www.udesa.edu.ar/Unidades-Academicas/.../Eventos?...). [Consulta: 23 de junio de 2008.]

⁵ *Ibid.*

⁶ Los más recientes aportes circunscritos a Tucumán son los de Manzanal, “Primer”, 2000-2001; Bravo, “Poder”, 2003, y Sánchez, “Dulce”, 2001.

el FCCN Tucumán-Metán, menos estudiado, se extendió por territorios de la provincia, los departamentos ganaderos de Trancas y Burruyacu, que tenían perfiles productivos diferentes al piedemonte agrícola y azucarero. Su abordaje resulta así un buen laboratorio para analizar la participación de los actores sociales, más allá de los industriales azucareros, y nos invita a retomar la cuestión del ferrocarril en clave nacional-regional. En este sentido sostenemos que los proyectos ferroviarios fueron secundados por actores ligados a una diversidad de actividades económicas, pese a que en los balances finales las inversiones ferroviarias hayan resultado favorables sólo para determinados sectores, como de hecho resultó con la actividad azucarera del Norte argentino.

FERROCARRILES EN LA ARGENTINA DECIMONÓNICA

La Batalla de Caseros en 1852, la firma del Acuerdo de San Nicolás en 1852 y la sanción de la Constitución nacional en 1853, es decir, una acción de fuerza, una de negociación y una normativa, 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 tendentes a lograr el “orden” y el “progreso” económico. Sin duda, un instrumento eficaz en ambos sentidos fue el ferrocarril, pues permitió configurar el mercado interno y consolidar la presencia del 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.⁷

En efecto, el estereotipo de un modelo de exclusivo crecimiento hacia afuera de las economías primarias exportadoras del siglo XIX latinoamericanas hizo del ferrocarril un recurso productivo puramente funcional a los intereses externos. Entre las principales variables que sustentan estas interpretaciones cuentan el predominio de la propiedad extranjera de las principales redes ferroviarias, la fuerte dependencia del financiamiento externo y de la importación de los equipos necesarios.⁸ En este sentido, siendo esto válido para el conjunto de países de América Latina, Argentina

⁷ Silvana Palermo, documento en línea citado, p. 3.

⁸ Sandra Kuntz Ficker, “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato”, *Historia Mexicana*, [documento en línea], 177, vol. XLV, núm. 1, julio-septiembre de 1995, pp. 39-40, <http://historiamexicana.colmex.mx/pdf/13/art_13_1936_16317.pdf>. [Consulta: 19 de diciembre de 2009.]

se presenta como un caso extremo, por sus fuertes vinculaciones con Gran Bretaña.

No obstante, las revisiones efectuadas a estas ideas arrojan ciertos matices que ponen en evidencia el papel de promotor productivo y comercial regional de los ferrocarriles, ya que a fin de cuentas fue también un recurso central en el desarrollo del mercado interno.⁹ En la historiografía sobre los ferrocarriles argentinos hay varios tópicos de revisión. Lewis, por ejemplo, destaca al ferrocarril como uno de los primeros y más importantes –cuantitativamente hablando– “bienes públicos” provistos por el Estado de la Confederación.¹⁰ Por otra parte, la dependencia de los fondos externos para financiar los ferrocarriles se evalúa ahora como una acción lógica, derivada de la incapacidad de ahorro local para este tipo y tamaño de inversión y de la gran liquidez internacional.¹¹

Además, en los ritmos y en la dirección geográfica de la construcción de ferrocarriles en Argentina, si bien influyeron los intereses de los sectores exportadores, también se consideraron, y en algunas circunstancias prevalecieron, las prioridades de políticas internas. Según Lewis hay pruebas suficientes de la voluntad y capacidad de acción de las fuerzas locales capaces de movilizar al Estado en función de sus intereses.¹²

Finalmente, la configuración de la red ferroviaria tampoco resulta una determinación absoluta del capital inglés, según las más recientes investigaciones. Los actores productivos provinciales pusieron en juego sus propios intereses ejerciendo algún efecto en el diseño de las redes. Según Benedetti la intención de vincular económicamente la región del Norte argentino con Buenos Aires convivía con poderosos intereses provinciales proclives a fortalecer las conexiones con los mercados ubicados en países limítrofes, como Chile y Bolivia.¹³ Resulta atinado pensar que esta línea de los ferrocarriles argentinos era percibida como un importante corredor que uniría el puerto con los mercados andinos, y que se trazó casi en forma paralela al tradicional camino carretero colonial que había articulado la actividad minera del Potosí con zonas productivas proveedoras, integradas en el “espacio mercantil andino”.¹⁴

⁹ *Ibid.*, p. 40.

¹⁰ Lewis, “Transporte”, 2002, p. 154.

¹¹ Colin Lewis, “Britain, the Argentine and informal Empire: rethinking the role of railway companies”, The London School of Economics and Political Science [document en línea], Londres, 2007, <www.lse.ac.uk/.../Rethinking%20the%20role%20of%20railways%20-Sept-2007.pdf>. [Consulta: 23 de diciembre de 2009.]

¹² *Ibid.*

¹³ Benedetti, “Ferrocarril”, 2005.

¹⁴ Es interesante introducir aquí la postura de Goodwin, quien señala que el tendido de vías en Argentina, más que un plan imperialista inglés, respondía a los patrones de la actividad

Entre 1857¹⁵ y los albores de la primera guerra mundial, la construcción de ferrocarriles en Argentina fue constante y creciente. Entre 1896 y 1914 la longitud de la red creció 91%. Según el censo nacional de 1914, Argentina era en materia ferroviaria el más destacado de los Estados americanos, sin contar Estados Unidos. Así, “con los 34 000 kilómetros que ella tenía al 31 de diciembre de 1916, sobrepasa a México (25 492 kilómetros) y a Brasil (22 287 kilómetros), los dos Estados americanos que, siendo los más ricos y poblados, poseen una red más extensa de ferrocarriles”.¹⁶

Desde la gestación de la primera red ferroviaria y durante el régimen liberal (por lo menos hasta 1930) el Estado participó de diversos modos en este rubro. La bibliografía distingue dos momentos en las políticas, la organización y la injerencia del Estado en materia ferroviaria en esta etapa.

López agrupa los 30 años que median entre 1857 y 1886 como un primer periodo caracterizado por una amplia participación del Estado, bajo un esquema de concurrencia armónica entre nación y provincias, dado el desarrollo simultáneo de líneas a cargo de ambas jurisdicciones y la ausencia de dogmatismos en la participación y el concurso del capital privado y público en ferrocarriles. Para este autor, el segundo momento se inició con la presidencia de Juárez Celman en 1886. Los aspectos básicos de este periodo fueron la enajenación de las líneas estatales y una amplia política de concesiones a particulares inaugurando un “frenesí por los ferrocarriles”. Ello obedeció tanto a convicciones ideológicas como a la situación financiera de la década de 1890, que puso al descubierto los problemas del endeudamiento externo.¹⁷

También Salerno propone cortes semejantes en el tiempo. El punto de inflexión para dividir las etapas según esta autora es la crisis económica y política de 1890. Respecto al primer momento, 1853-1890, es interesante cómo clasifica la relación del Estado con los ferrocarriles. Habla así de un “Estado operador”, desplegado sobre todo en la década de 1860, cuando alentó las inversiones privadas, generando estrategias para atraerlos. También reconoce la faceta de “Estado regulador”, pues el Estado no descuidó la sanción de normas y reglas de juego para el sector. Finalmente, tuvo su actuación como “Estado empresario”. Así, financió directamente obras cuya construcción quedó a cargo de contratistas particulares, pero además

económica de fines del siglo XVIII, resultando así un sustituto de las formas premodernas de comunicación y no tanto un mecanismo de promoción de nuevas actividades, véase Colin Lewis, documento en línea citado. (Agradezco la interlocución de Andrés Regalsky en este tema.)

¹⁵ Año de creación de la primera línea ferroviaria, el Ferrocarril del Oeste en la provincia de Buenos Aires, con una longitud original de 10 km.

¹⁶ *Tercer*, 1917, t. X, p. 18.

¹⁷ López, *Ferrocarriles*, 2000.

hubo momentos y situaciones en las que estuvo a cargo de la explotación y, también, emprendió la construcción de algunas líneas, sin intermediarios particulares, organizando sus propios equipos técnicos gubernamentales.¹⁸

Lo que resulta insoslayable es la activa participación del Estado y el crecimiento vertiginoso de la red ferroviaria antes del siglo XX.

EL FERROCARRIL CENTRAL NORTE EN TUCUMÁN

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. Cabe notar la celeridad y la importancia relativa de la construcción de ferrocarriles en esta provincia. Siendo la más pequeña en superficie y una de las de mayor densidad demográfica, hacia comienzos del siglo XX ocupaba el tercer lugar, luego de la provincia de Santa Fe y de la Capital Federal, en cuanto a la extensión de vías férreas por cada 100 kilómetros cuadrados (2.5 km de longitud). Al promediar el siglo XIX la provincia de Tucumán tenía consolidada su estructura ferroviaria, con cinco líneas principales más varios ramales y empalmes que interconectaban todos los departamentos, recorriendo dentro de su territorio unos 800 km (véase mapa 1).¹⁹

El más antiguo fue el Central Norte sección Córdoba-Tucumán con servicio desde 1876.²⁰ Por su parte, el tramo Tucumán-Metán se concretó entre 1880-1885 y formaba parte de la prolongación de la línea, programada en su recorrido completo en 1868 desde Córdoba a Jujuy.²¹ La extensión de este tramo puso en escena al “Estado empresario constructor” que “prescindió de los contratos particulares y emprendió las obras con los equipos técnicos gubernamentales”.²²

¹⁸ Salerno, *Comienzos*, 2003, p. 16.

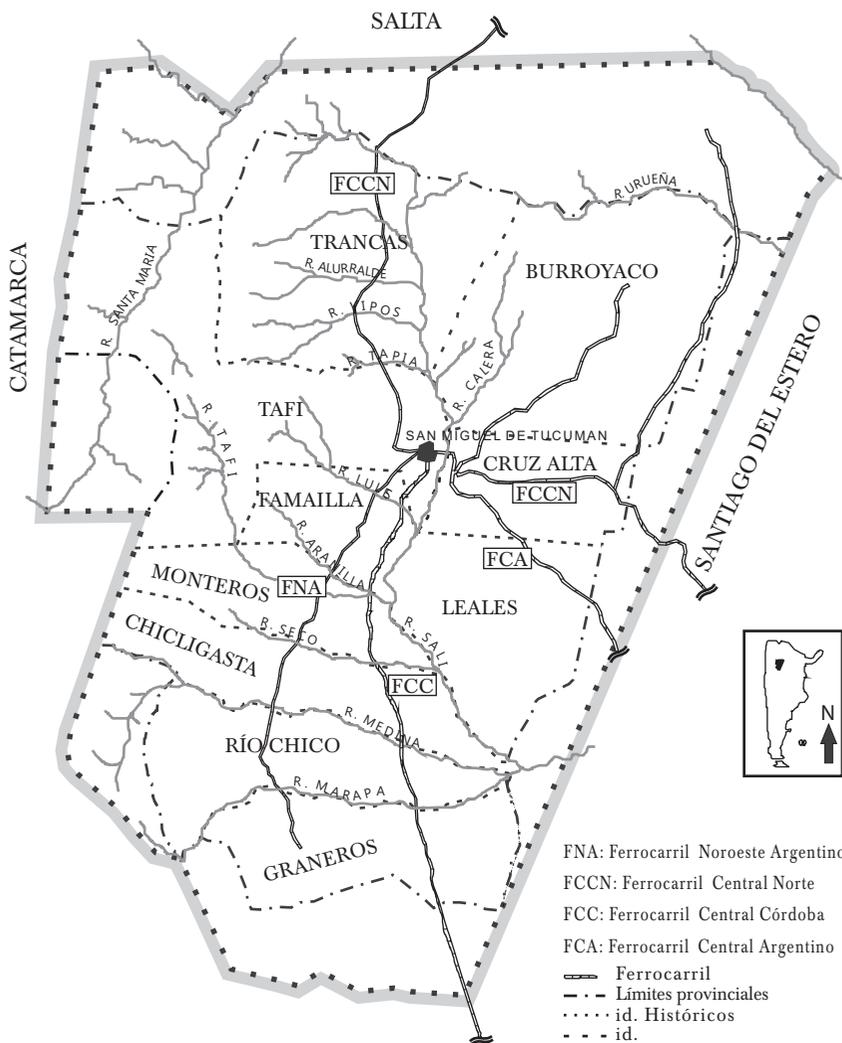
¹⁹ Correa, *Geografía*, 1925, p. 123.

²⁰ Con el tiempo la línea llegó a unir las ciudades de Rosario y Buenos Aires.

²¹ En 1885 quedaron habilitadas las secciones hasta Metán, en 1886 se habilitó el servicio hasta Chilcas, quedando definitivamente abierto en 1887. En ese punto se demoró por muchos años la prolongación a Jujuy. López, *Historia*, 1994, p. 224. La sección Córdoba-Tucumán del FCCN se transfirió en 1888 al Ferrocarril Central Córdoba.

²² Salerno, *Comienzos*, 2003, p. 16. Se instrumentó una comisión de cinco ciudadanos, 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, véase *Diario*, 24 de agosto de 1880, 1912, p. 270.

MAPA 1. FERROCARRILES DE TUCUMÁN^a



^a Se reproduce el trazado de las líneas ferroviarias de la provincia de Tucumán para el año 1910 según el mapa provincial elaborado por Antonio Correa.
 Fuente: elaboración propia con base en *Album*, 1916, p. 180.

Hubo factores de índole circunstancial que demoraron su construcción, pero una de las cuestiones más problemáticas fue la definición del trazado vial desde Tucumán hasta el límite con la provincia de Salta. La situación se retrotrae al año 1867 cuando se elevó el primer informe al respecto, a cargo de Pompeyo Moneta. Allí se plantearon dos posibilidades a adoptar, la denominada traza este y la traza oeste. La línea primera recorría el departamento Burreyacu. Por su parte, la línea del oeste atravesaba el departamento Trancas (véase mapa 1). Para esta última, Pompeyo Moneta destaca una menor longitud hasta el límite con Salta y el hecho de que “sobre este camino los terrenos son más valiosos, que llueve más y que hay más oportunidad de riego, más población, y, en fin, en Tala se acerca a los valles del Molino y San Carlos, que por la agricultura y, principalmente por la producción de vinos, deben tomar mucho incremento e importancia”.²³

Su principal desventaja respecto al camino del este era su topografía de montaña, pues hasta allí se prolongaba el sistema montañoso del Aconquija, siendo su punto más complicado la loma del Saladillo, pero, pese a ello, recomendaba la construcción por el oeste recorriendo el departamento de Trancas.

El tema se retomó en junio de 1880 cuando el directorio del Ferrocarril Central Norte presentó un nuevo informe.²⁴ En él se aconsejó la traza del este. Posteriormente, 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, que atravesaba el departamento Burreyacu.²⁵ 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”.²⁶

El Departamento de Ingenieros comenzó a tomar cartas en el asunto en octubre de 1880, cuando se le ordenó la verificación de la traza. Finalmente, el 4 de noviembre de 1880 el poder ejecutivo encargó a esa repartición los estudios de prolongación del ferrocarril Central Norte, Andino y a Santiago del Estero. Para ello actuó Federico Stavelius, quien resolvió la

²³ Pompeyo, *Informe*, 1867, p. 13.

²⁴ *Ferrocarril*, 1885, p. 1.

²⁵ *Diario*, 24 de agosto de 1880, 1912, p. 270.

²⁶ *Diario*, 6 de junio de 1880, 1912, p. 136.

traza oeste en el trecho Tucumán-Tapia. Señalaba como ventajas que este trayecto era menos costoso en las vías permanentes al ahorrarse 16 km de longitud y que tenía terrenos con pendientes más favorables. Además, 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”.²⁷ 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 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.²⁸ De hecho, en Trancas se produjo un proceso de transformación productiva durante la segunda mitad del siglo XIX a través del refinamiento del ganado, y tenía liderazgo en la producción de alfalfa. Así, en 1914 la ganadería vacuna departamental ocupaba el primer lugar en los capitales estipulados para dicha actividad en el ámbito provincial, con 14% del total invertido en el sector.²⁹

Sin embargo, nos consta que al momento de la planificación del ferrocarril hasta 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.³⁰ Incluso en 1888, cuando las vías del Central Norte ya recorrían Trancas, el valor de la hectárea de tierra seguía siendo 80 centavos más cara en Burruyacu (3.80 pesos m. n.).³¹ Resta señalar que Stavelius se basó en fuentes similares para medir la actividad económica de ambos departamentos.

De la misma decisión adoptada en el asunto de la traza se derivó otro problema que complicó el avance de las obras. Se trata de la construcción de un viaducto y un túnel en la ya referida loma del Saladillo. Sin duda, a esta altura de la construcción del FCCN la geografía de montaña que se presentaba más regularmente comenzó a complicar el diseño de la obra.

²⁷ *Memorias*, 1881, p. 27.

²⁸ León, *Desarrollo*, 1999, p. 51.

²⁹ Fandos, “Ruralidad”, 2007.

³⁰ Terán, *Informe*, 1875.

³¹ Latzina, *Agriculture*, 1889.

En efecto, 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. Se decidió pasar la línea por encima de la estribación, mediante un túnel de una longitud de 200 m que cruzaba dicha altura, seguido por un viaducto.³²

FERROCARRIL Y TIERRAS: POLÍTICAS ADOPTADAS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL FCCN EN TUCUMÁN

En rasgos generales, la incorporación exitosa de Argentina al creciente mercado internacional desplegado desde mediados del siglo XIX partía del reconocimiento de la siguiente premisa: “Sobradnos tierras, fáltanos trabajo y capitales.”³³ Era el recurso tierra el que abundaba, era la principal ventaja comparativa con la que contaba como para perfilarse como un país exitoso en la provisión de alimentos al mundo. A pesar de esa riqueza potencial uno de los fenómenos adversos era “el desierto”, en alusión a un extenso territorio despoblado (aunque en él habitaban poblaciones indígenas) e improductivo. La ecuación básica para “el progreso” fue, entonces, la incorporación productiva de la tierra, el poblamiento por inmigración y la comunicación a través de los ferrocarriles.

La política de construcción de ferrocarriles no podía prescindir en absoluto de considerar las estructuras agrarias circundantes a las redes planificadas ya que, en primer lugar, era preciso instrumentar los mecanismos por los cuales se adquirirían las porciones de tierra necesarias para el recorrido de las vías y demás infraestructura necesaria (depósitos, talleres, estaciones, etc.). De ello se derivaba, en segundo lugar, diagramar los costos de tal adquisición, los cuales dependían mucho de la existencia de tierras fiscales o no y de las valuaciones y la claridad de los títulos de las propiedades en caso de ser privadas. Por otro lado, la determinación de las líneas, de sus recorridos, de sus ramales, de sus estaciones, terminaba siendo una apuesta a futuro para potencializar productivamente una región, cuya lógica consecuencia era un proceso de valorización de las tierras más cercanas a estas redes ferroviarias.

³² *Ferrocarril*, 1885, pp. 4, 23.

³³ Avellaneda, *Estudio*, 1865, p. 5. Entre las décadas de 1820 y 1840 se produjo la expansión de la frontera bonaerense hacia el sur, cuya política de distribución –enfiteusis y ventas y donaciones de Rosas– era cuestionado por Avellaneda en la década de 1860. Era ese universo de tierras, más las que se incorporarían en la década de 1880 en la frontera sur pampeana y patagónica y norte chaqueña, de las que hablaba este autor.

Respecto al primer asunto hubo un marco legal general plasmado en el artículo 17 de la Constitución nacional de 1853 que, reconociendo la propiedad como inviolable para el individuo, también contemplaba el mecanismo de la expropiación por utilidad pública, calificada por ley y previamente indemnizada. No obstante ello, el repaso bibliográfico sobre las distintas líneas muestra que no hubo un modelo uniforme en cuanto a la política de tierras cercanas a las distintas empresas de ferrocarriles.

Por ejemplo, la primera línea ferroviaria de Argentina, la del Ferrocarril del Oeste, en la provincia de Buenos Aires, reglamentó por ley en el año 1854 la cesión de tierras públicas necesarias para la obra por parte del gobierno provincial a la Sociedad Anónima del Camino-Ferrocarril al Oeste. Y convino, además, el mecanismo de la expropiación para la ocupación de terrenos de propiedad particular, dejando los gastos de indemnización a la empresa constructora. En los hechos, cuando se trató de terrenos privados, la ola especulativa que ocasionó esta obra motivó que muchos propietarios los donaran por decisión propia.³⁴

Distinta fue la política de tierras seguida en torno al Ferrocarril Central Argentino (FCA) –el primero promovido desde el gobierno nacional, que unió las ciudades de Rosario de Santa Fe y Córdoba y fue ejecutada por una empresa privada–, en el que se optó por los subsidios de tierras para atraer y asegurar la inversión de capitales extranjeros. En efecto, según Míguez, el Ferrocarril del Oeste de la Provincia de Buenos Aires se pensó para un espacio social y económico caracterizado por su alta densidad poblacional, un tráfico comercial preexistente y una promisorio región agrícola. En cambio, el FCA atravesaba una zona que literalmente correspondía a la categoría de desierto, cuya rentabilidad no era inmediata.³⁵ Por ello, entre las muchas garantías o beneficios otorgados a la empresa constructora de esta línea, una fue la cesión gratuita, a perpetuidad, de los terrenos para vías, estaciones y demás, y otra fue el otorgamiento de una legua de tierras a cada lado del camino en toda su extensión, para crear planes de colonización.³⁶ Esta decisión implicó al Estado la donación de tierras fiscales y el compromiso de la expropiación de las tierras particulares que involucraba la traza y el recorrido de la línea. Sobre esto último, resta decir que el Estado nacional transfirió la responsabilidad a los gobiernos de Córdoba y Santa Fe, quienes debieron comprometerse por ley a donar las tierras públicas de su jurisdicción afectadas a los fines de la obra y a asumir la operación y los gastos de las expropiaciones. Estas operaciones

³⁴ Schvarzer y Gómez, *Primera*, 2006, pp. 150-158.

³⁵ Míguez, *Historia*, 2008, p. 191.

³⁶ López, *Historia*, 1994, pp. 40-42.

se vieron dificultadas por la negativa de varios de sus propietarios, sujetos a la defensa de sus derechos de propiedad por la ola especulativa que generaba el proceso de valorización de la tierra. Las provincias involucradas, finalmente declararon su imposibilidad de afrontar las expropiaciones y acordaron que el Estado nacional asumiera las difíciles expropiaciones de las tierras particulares.³⁷ Según López, la entrega de tierras como estímulo para la construcción de esta línea, que tenía antecedentes coetáneos en Estados Unidos y Canadá, fue excepcional.³⁸ Comparativamente al Canadian Pacific Railway, el FCA entregó menos superficie de tierra y en forma de lotes consecutivos –no alternados.³⁹

En cuanto al Ferrocarril Central Norte Córdoba a Tucumán, se adoptó la modalidad de expropiación de tierras privadas pero dando responsabilidad exclusiva en el tema a la empresa concesionaria de la construcción. Su paso por Tucumán impuso otras condiciones resultantes de su estructura agraria. En efecto, en este aspecto, la situación de Tucumán, al promediar el siglo XIX, era la de una estructura agraria con ausencia de tierras públicas y una importante fragmentación y división de la propiedad. A ello se suman condiciones como la alta densidad poblacional y la ausencia de fronteras abiertas.⁴⁰ Además, imperaba la tenencia de la tierra sin títulos definidos y en un elevado estado de indivisión.⁴¹ En síntesis, en Tucumán no cabía la posibilidad de cesión de tierras públicas y cualquier programa de expropiación debía partir del hecho, seguramente dificultoso, de la existencia de muchos propietarios con los cuales acordar y, en ocasiones, considerar las complicaciones que pudieran derivarse de la poca claridad en los títulos de propiedad.

Así, en el proceso de tratamiento de las leyes para construir el FCCN, 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 hicieran por el mecanismo de indemnización y que no se expropiaran 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.⁴² Para Manzanal las diferencias de las políticas de tierras instrumentadas en torno al Ferrocarril Central Argentino y al Central Norte se debió a que se desarrollaron en

³⁷ *Ibid.*, p. 68.

³⁸ *Ibid.*, p. 66.

³⁹ En promedio, la donación de tierras en el FCA fue de 1 403 ha por milla y en el caso del Canadian Pacific el promedio fue de 5 060 ha por milla. *Ibid.*, p. 67.

⁴⁰ Bousquet, *Memoria*, 1882, y Correa, *Geografía*, 1925.

⁴¹ Correa, *Geografía*, 1925.

⁴² Manzanal, “Primer”, 2000-2001, p. 25.

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 que el segundo tren era del Estado; la diferente disponibilidad de tierras fiscales permitió en el primer caso que se negociara directamente con los gobiernos provinciales y, en menor medida, con particulares.⁴³

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. Sin embargo, ello no parece haber sido una tarea fácil, pues en 1882 la Cámara de Diputados advertía que la obra estaba paralizada al no efectuarse las expropiaciones necesarias para la fábrica de ladrillos, estaciones, habitaciones, etc.⁴⁴ 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.⁴⁵ Pero hubo otro asunto más en este caso que pone de relieve una modalidad inédita, pues apunta a 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 papel central a la cuestión de la propiedad en la construcción de este ferrocarril. Recordemos que los estudios del trazado se reactivaron en 1880. En fechas casi coincidentes se recibió en Tucumán una comunicación nacional, diciendo “no sé aún cuál será la línea que se acepte definitivamente, pero seguramente *será aquella en que no encontremos las dificultades de la expropiación de terrenos*”. Frente a ello la respuesta local fue la de nombrar dos comisiones de “vecinos propietarios”, una por Burruyacu y la otra por Trancas, para que eleven un acta expresando las facilidades que cada alternativa presentaba para la explotación.⁴⁶

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

⁴³ *Ibid.*, p. 26.

⁴⁴ *Diario*, 10 de octubre de 1882, 1883, p. 762.

⁴⁵ *Diario*, 12 de octubre de 1882, 1882, p. 853.

⁴⁶ Decreto provincial, Tucumán, 22 de marzo de 1880, en Archivo Histórico de Tucumán (en adelante AHT), sección Administrativa, vol. 142, f. 427. *Cursivas mías.*

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.⁴⁷

De modo que, además de las expropiaciones e indemnizaciones también se habría operado con el mecanismo de la donación, incitado y bajo presión del gobierno nacional. Nos preguntamos si en materia de tierras 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 de que algunos informes técnicos aconsejaban la ruta del este y de la inversión que significaba la construcción de infraestructura a la altura del Saladillo.

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, y luego el 17 y el 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”.⁴⁸ Pero había un propietario que se negaba a la cesión gratuita, exigiendo se le pagase por sus tierras.

Por su parte, la comisión que actuaba en Trancas informaba que la totalidad de los propietarios (52) comprendidos en la traza cedían sus tierras, pero sólo 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 Güemes) por sus propiedades, desde El Tala hasta Rosario de la Frontera.⁴⁹ Tras haberse oficializado esta opción para el recorrido del ferrocarril, cabe notar que Burruyacu fue unos de los departamentos tucumanos más desatendidos en materia ferroviaria hasta 1891,

⁴⁷ Ministerio del Interior al Gobierno de Tucumán, Buenos Aires, 25 de mayo de 1881, en *ibid.*, vol. 147, f. 236.

⁴⁸ Comisión vecinos de Burruyacu, Tucumán, 14 de marzo de 1880, en *ibid.*, vol. 142, f. 496.

⁴⁹ Comisión vecinos Trancas, Tucumán, 8 de marzo y 17 de marzo de 1880, en *ibid.*, vol. 142, fs. 501, 505.

cuando fue servido por un ramal provincial de 40 km a comienzos de 1881.⁵⁰

LOS ACTORES SOCIALES Y LOS FERROCARRILES

Hacia el final del apartado anterior nos preguntábamos si frente a la política incitada desde el gobierno nacional para obtener las tierras a través de la donación de los propietarios para prolongar el FCCN desde Tucumán, no habría sido decisiva la oferta de los vecinos de Trancas, forzando, de esta manera, la elección de la traza por aquella dirección. De la exposición de los hechos se desprende que la acción de los actores en cuestión y el juego político que se desató fueron centrales.

Sin lugar a dudas los primeros emprendimientos ferroviarios del Estado nacional como empresario financista, concretamente el Andino y el FCCN, tenían como propósitos la unificación política y la promoción de las economías del interior del país. Pero si el Estado era un gran interesado en las obras ferroviarias para estos fines, también había actores sociales provinciales, locales, que apoyaban su construcción por intereses económicos. De hecho, desde mediados del siglo XIX se desató en los espacios regionales argentinos un creciente proceso de acumulación, secundado por una burguesía muy diversificada en sus inversiones y actividades, para quienes un transporte rápido, de mayor carga y menos costoso, era una de las condiciones deseadas.⁵¹

Tucumán, todavía hasta la década de 1880, tenía un perfil agrario bastante diversificado, con muchas promesas para el crecimiento. Ocupaba el cuarto lugar en el ámbito nacional en cuanto a superficie cultivada, y la caña de azúcar constituía apenas 8.5% del valor total de la producción agrícola provincial.⁵² Campi y Richard Jorba han definido la etapa que media entre 1850 y 1880, fechas en que se programa y concreta gran parte del FCCN en territorio tucumano, como un modelo mercantil-manufacturero. Refieren con esta categoría a un alto grado de mercantilización de las actividades productivas, muchas de ellas volcadas a la exportación. De ellas participaban ganaderos, agricultores, curtidores, tabacaleros, azucareros. La provincia, hacia mediados del siglo XIX, había logrado estructurar un flujo comercial orientado a varios mercados de exportación-importación: el Litoral argentino, el mercado regional de las provincias vecinas y el co-

⁵⁰ Sánchez, "Dulce", 2001, p. 112.

⁵¹ Fernández, Pons y Videla, "Burguesías", 1999, pp. 425-426.

⁵² León, *Desarrollo*, 1999, pp. 44-45.

mercio con Chile y Bolivia. Eso le otorgaba ventajas para saldar su balanza comercial con el Litoral.⁵³

Si bien este perfil productivo y variados circuitos comerciales sirvieron para un importante proceso de acumulación de capitales de algunos sectores, las utilidades se veían frenadas principalmente por el sistema de transporte. Las tropas de carretas eran lentas, estacionales, caras, insuficientes para el nivel de cargas del momento.⁵⁴ Creemos que, detrás de los proyectos de construcción de ferrocarriles había una diversidad de empresarios, no exclusivamente azucareros, que sabían de su importancia para los negocios, como por ejemplo el sector más concentrado de los ganaderos vacunos.

La ganadería fue desde tiempos coloniales la principal actividad económica de la provincia de Tucumán. Su importancia en el cuadro económico provincial suele destacarse hasta comienzos de la década de 1870, pues se supone que desde esa fecha un proceso de reorientación hacia el Atlántico, sellado por el avance azucarero, y la conexión ferroviaria a los puertos litoraleños, desdibujaron los vínculos con el espacio económico peruano y los productos de comercialización implicados en el mismo.⁵⁵ Sin embargo, hasta avanzado la segunda mitad del siglo XIX los productos ganaderos participaban de un amplio mercado regional, cuyas principales plazas de comercialización eran las provincias limítrofes, Bolivia y Chile. Para la década de 1850 constituía el principal rubro de exportación de la provincia, pues en el conjunto de las exportaciones tucumanas 34% estaba representado por el ganado y 36% por sus derivados.⁵⁶

En este contexto económico el FCCN también fue pensado y valorado como promotor del transporte de ganado y conexión directa con los tradicionales mercados de los países limítrofes andinos. No obstante, la carga de ganado presentó sus inconvenientes, sobre todo por “no presentarse los vehículos de trocha angosta al acomodo de ganado”.⁵⁷ En la década de 1880, el gobierno argentino inició acuerdos diplomáticos con su par de la república de Bolivia para que, de común acuerdo, se practicaran los estudios de prolongación del FCCN.⁵⁸ Había una clara convicción de que “si el comercio de una parte de Bolivia tenía esta vía, el transporte va a crecer en colosales proporciones, beneficiando a todas las ciudades y enriqueciendo los mercados”.⁵⁹

⁵³ Campi y Richard, “Producciones”, 1999, p. 373.

⁵⁴ Pompeyo, *Informe*, 1867, p. 59.

⁵⁵ Campi, “Provincias”, 2000, p. 110.

⁵⁶ Campi y Richard, “Producciones”, 1999, p. 417.

⁵⁷ *Memorias*, 1881, pp. 689, 690.

⁵⁸ Bovi, “Ferrocarril”, 2007.

⁵⁹ Gálvez, “Recuerdos”, 1884, t. x, p. 455.

¿Quiénes eran los propietarios comprometidos en el tramo del FCCN Tucumán-Metán? Al centrar la mirada en los nombres propios se observa que tanto los integrantes de la comisión por Trancas nombrada por el gobierno de Tucumán para entender el tema de cesión de terrenos, como los donantes efectivos de tierras de ese departamento, eran los más grandes propietarios y principales productores de bovinos y de alfalfares de la zona. Sus perfiles pueden asociarse a los de la típica “burguesía” regional, que combinó las actividades mercantiles con la producción primaria y la manufactura, incluida la azucarera. La organización de sus empresas ganaderas evidenciaba la voluntad de reconvertir también este negocio en la década de 1880.⁶⁰ El ferrocarril era, junto al mestizaje y los alfalfares, un factor más del desarrollo de sus empresas. Lógicamente no es esta la ocasión para profundizar la cuestión de los efectos del ferrocarril en la actividad ganadera. Pero introducimos algunos datos preliminares analizando la evolución, el tamaño y la composición de la carga en el Ferrocarril Central Norte entre 1905 y 1915. Según se observa en el cuadro 1, cabe notar el peso considerable del rubro leñas y maderas y los azúcares y caña de azúcar en el Ferrocarril Central Norte. En cuanto al transporte de ganado, este tuvo un ritmo ascendente, creciendo 65% entre ambos periodos comparados. La participación del departamento de Trancas en este rubro, por el contrario, fue decreciente, pues en 1905 las estaciones radicadas en Trancas representaban 18% del ganado transportado en la línea, mientras que en 1915 esta relación era de 6.2 por ciento.

Siguiendo con el análisis de los actores que secundaron el ferrocarril por Trancas hay un dato 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 como los principales actores económicos de Trancas, también era propietario y donante de tierras involucradas para la construcción del ferrocarril en ese departamento. Botana señala a Benjamín Paz como “el político tucumano de mayor rango, al ser el único que en el periodo de 1880 a 1916 se desempeñó como gobernador, ministro y senador nacional”.⁶¹

Fue durante su mandato como senador cuando se desechó la traza este del FCCN, tema tratado en sesiones en que nos consta su presencia aunque no su participación directa. No puede afirmarse categóricamente que en

⁶⁰ Fandos, “Ruralidad”, 2007.

⁶¹ Citado por Folquer, “Elite”, 2007, p. 443. Efectivamente, fue senador nacional entre 1876 y 1882, gobernador de la 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.

CUADRO 1. CARGA POR ESTACIONES DEL FCCN, 1905 Y 1915

	1905		1915	
	FCCN	Estaciones de Trancas	FCCN	Estaciones de Trancas
Cereales	10 620	955	40 268	2 728
Leñas y maderas	384 603	17 966	577 999	3 476
Azúcar y caña de azúcar	139 695	8	472 517	–
Cueros y lanas	2 530	145	7470	186
Total carga (x ton)	810 128	45 503	1 765 167	21 003
Cabezas de ganado	78 989	14 032	210 665	13 224

Fuente: Elaboración propia con base en *Ministerio*, [1906], pp. 106-111, y [1920], pp. 206-211.

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 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 Argentina del último cuarto del siglo XIX, principalmente con la actuación de la llamada “generación del 80”. Los estudios para el caso tucumano consideran que su elite política tuvo un desempeño primario durante el proceso de centralización del Estado,⁶² sobre todo en el paso de muchos de ellos por 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.⁶³

CONSIDERACIONES FINALES

La construcción del FCCN desde Tucumán hasta Metán fue una obra de continuación de la línea ferroviaria de dimensión nacional que unió las provincias de Córdoba y Tucumán en 1876, originalmente gestada en 1868, con el principal objetivo de unificar y centralizar políticamente el incipiente Estado nacional. Pasaron más de diez años entre su concepción y

⁶² Bravo, “Poder”, 2003, p. 79.

⁶³ Folquer, “Elite”, 2007, p. 436.

su concreción, y con ellos varias experiencias del Estado –como promotor, regulador y financista– en las obras que precedieron a esta.

Un punto central de nuestro estudio fue la indagación de las políticas de tierras para obras ferroviarias. En este aspecto sobresale la heterogeneidad de estrategias desarrolladas: expropiaciones financiadas y ejecutadas por las empresas privadas constructoras, donaciones de los propietarios por decisión propia, cesión gratuita de tierras fiscales tanto para líneas de construcción privada como para las propias del Estado, destinadas a planes de colonización. En Tucumán, en el primer tramo del FCCN Córdoba-Tucumán, se estableció el mecanismo de indemnización por expropiación y se desestimó la colonización. En el segundo tramo, Tucumán-Metán, hubo trayectos en los que también se recurrió a la expropiación e indemnización. La otra forma adoptada fue el recurso de la donación de tierras privadas, incitado por el gobierno nacional y bajo su presión. Ello llevó a que las autoridades provinciales efectuaran una especie de concurso de propietarios poniendo en competencia a los vecinos de los departamentos de Trancas y de Burruyacu justamente cuando debía definirse por cual de estos dos rumbos se trazaría el recorrido del ferrocarril. Finalmente, la propuesta de los propietarios de Trancas debió parecer la más conveniente.

Según se desprende del análisis efectuado en este tema, más allá de las distintas modalidades adoptadas para obtener los terrenos necesarios para las obras de ferrocarriles, por lo general había en las líneas de jurisdicción nacional una concepción del espacio como “desierto” a poblar y explotar productivamente, y una realidad marcada por la existencia de tierras públicas disponibles. No obstante, los hechos revelan que en ocasiones las tierras fiscales involucradas en estas obras eran menores a las previstas, por lo que hubo que acudir más de lo pensado al mecanismo de las expropiaciones, generando con ello algunas complicaciones. Pero de la comparación de situaciones, el FCCN en su trayecto por Tucumán ofrecía una diferencia producto de su estructura agraria: carente de tierras públicas, con alto grado de fragmentación y división de la propiedad, con la presencia de ocupantes inmemorables, además de la alta densidad poblacional y la ausencia de fronteras abiertas.

Finalmente, partíamos del hecho de que el FCCN Tucumán-Metán podía ampliarnos el horizonte de los sectores empresarios más allá de los industriales azucareros, interesados en secundar los proyectos ferroviarios del Estado para potencializar sus actividades productivas. En este punto consideramos la importancia que aún tenía en esa época la actividad ganadera, ligada a los tradicionales mercados coloniales andinos, rubro que se desarrollaba paralelamente en Trancas y Burruyacu, territorios originalmente comprometidos en la traza del ferrocarril hacia el Norte. Vimos que

objetivamente había más riqueza ganadera e inmobiliaria en Burruyacu, según los registros estadísticos previos a 1880. Sin embargo, tanto los estudios efectuados por Pompeyo Moneta en la década de los sesenta como los de Stavelius en 1880 vieron a Trancas como potencialmente más productiva. La acción de fuerzas para definir decisivamente el recorrido del tren conjugó, seguramente, la opinión de estos técnicos, la propuesta de los propietarios tranqueños respecto a la donación de las tierras y el momento político de uno de los actores sociales de mayor peso en este departamento, Benjamín Paz, por cierto exitoso y estrechamente vinculado al bloque nacional de poder. Lo cierto es que en Trancas, junto con el tren, se inició un proceso de reconversión productiva ganadera, con inversiones en el mestizaje y el pastaje artificial, que lo ubicaron como el departamento con producción vacuna más valorizada de la provincia en 1914.

Creemos, entonces, que en torno a los ferrocarriles hubo un entusiasta protagonismo de diversos empresarios, quienes conformaban un grupo de actores definido como burguesías regionales, permeables a las innovaciones y a las inversiones y que también se desempeñaban como actores políticos de peso en sus provincias y en el gobierno nacional.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

AGN Archivo General de la Nación, ciudad de Buenos Aires.

AHT Archivo Histórico de Tucumán, ciudad de Tucumán.

Bibliografía

Álbum general de la provincia de Tucumán en el primer centenario de la independencia Argentina, Buenos Aires, Publicación Oficial del Centenario, Establecimientos Gráficos Rodríguez Giles, 1916.

AVELLANEDA, NICOLÁS, *Estudio sobre las leyes de las tierras públicas*, Buenos Aires, Imprenta del Siglo, 1865.

BENEDETTI, ALEJANDRO, “El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de Los Andes”, *Revista Escuela de Historia*, Universidad Nacional de Salta, núm. 4, vol. 1, año 4, 2005, Salta.

BOUSQUET, ALFREDO *et al.*, *Memoria histórica y descriptiva de la provincia de Tucumán*, Buenos Aires, Ediciones Biedma, 1882.

- BOVI, MARÍA TERESA, "El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910", *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, [CD], vers. 1, Universidad Nacional de Tucumán, 2007, Tucumán.
- BRAVO, MARÍA CELIA, "Poder provincial, dinámica regional y Estado nacional. El norte argentino entre 1852-1880", *Travesía, Revista de Historia Económica y Social*, Universidad Nacional de Tucumán, t. I, núms. 3 y 4, segundo semestre de 1999 y primer semestre de 2000, 2003, Tucumán, pp. 149-175.
- CAMPI, DANIEL, "Las provincias del Norte. Economía y sociedad" en M. LOBATO (dir.), *La Argentina conservadora, 1880-1916. Nueva historia argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, 2000, t. 5, pp. 73-118.
- y RODOLFO RICHARD JORBA, "Las producciones regionales extrapampeanas" en Marta Bonaudo (dir.), *Liberalismo, Estado y orden burgués (1852-1880. Nueva historia argentina)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1999, t. IV, pp. 362-422.
- CORREA, ANTONIO, *Geografía general de la provincia de Tucumán*, Tucumán y Buenos Aires, Universidad Nacional de Tucumán/Editora Coni, 1925.
- Diario de sesiones de la Cámara de Diputados, año 1868*, Buenos Aires, Imprenta La República, 1876.
- Diario de sesiones de la Cámara de Diputados, año 1881*, Buenos Aires, Imprenta La República, 1882.
- Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, año 1882*, Buenos Aires, Establecimiento Tipográfico de El Nacional, 1882.
- Diario de sesiones de la Cámara de Diputados, año 1882*, Buenos Aires, Imprenta y Estereotipia del "Courrier de La Plata", 1883.
- Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, año 1880*, Buenos Aires, Imprenta El Comercio, 1912.
- FANDOS, CECILIA A., "La ruralidad tucumana en la segunda mitad del siglo XIX. Actores sociales, propiedad y población en Trancas. Provincia de Tucumán", tesis doctoral, Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, 2007.
- FERNÁNDEZ, SANDRA, ADRIANA PONS y ÓSCAR VIDELA, "Las burguesías regionales" en MARTA BONAUDO (dir.), *Liberalismo, Estado y orden burgués (1852-1880. Nueva historia argentina)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1999, t. IV.
- Ferrocarril Central Norte de Córdoba a Tucumán. Exposición de hechos y recopilación de leyes, decretos y varios datos referentes a su construcción*, Buenos Aires, Imprenta La República, 1879.
- Ferrocarril Central Norte, sección de Tucumán a Metán. Informe general del proyecto con las especificaciones, análisis de precios*, Buenos Aires, Imprenta Biedma, 1885.
- FOLQUER, CYNTHIA, "La elite local 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*, CSIC, vol. LXVII, núm. 240, 2007, Madrid, pp. 433-458.

- GÁLVEZ, VÍCTOR, “Recuerdos de Tucumán y Salta. Mi tierra”, *La Nueva Revista de Buenos Aires*, t. X, año IV, 1884, Buenos Aires.
- LATZINA, F., *L'agriculture et l'élevage dans la république Argentine*, París, Imprimerie Typographique P. Mouillot, 1889.
- LEÓN, CARLOS, *El desarrollo agrario de Tucumán en el periodo de transición de la agricultura diversificada al monocultivo cañero*, Buenos Aires, Cuadernos PIEA/Universidad Nacional de Buenos Aires, 1999.
- LEWIS, COLIN, “Transporte y comunicaciones” en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Nueva historia argentina*, Buenos Aires, Planeta, 2002, t. IX.
- LÓPEZ, MARIO JUSTO, *Historia de los ferrocarriles nacionales, 1866-1886*, Buenos Aires, Lumiere, 1994.
- , *Ferrocarriles, deuda y crisis. Historia de los ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 2000.
- MANZANAL, MABEL, “El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción)”, *Población y Sociedad*, Fundación Yocabil, núms. 8 y 9, 2000 y 2001, Tucumán, pp. 1-45.
- Memorias del Ministerio del Interior, año 1880*, Buenos Aires, Imprenta Especial de Obras, 1881.
- Memorias del Ministerio del Interior, Bernardo de Irigoyen, año 1881*, Buenos Aires, Establecimiento Tipográfico La Pampa, 1882.
- Memorias del Ministerio del Interior, Bernardo de Irigoyen, año 1883*, Buenos Aires, Imprenta Universidad, 1884.
- MÍGUEZ, EDUARDO, *Historia económica de la Argentina, de la conquista a la crisis de 1930*, Buenos Aires, Sudamericana, 2008.
- Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vías de Comunicación. Estadística de ferrocarriles en explotación, año 1905*, Buenos Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, [1906], t. XIV.
- Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vías de Comunicación. Estadística de ferrocarriles en explotación, año 1915*, Buenos Aires, Talleres Tipográficos del Ministerio de Obras Públicas, [1920], t. XXIV.
- POMPEYO MONETA, D., *Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy*, Buenos Aires, La Tribuna, 1867.
- SALERNO, ELENA, *Los comienzos del Estado empresario. La administración general de ferrocarriles (1910-1928)*, Buenos Aires, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo-Universidad de Buenos Aires, 2003 (Documento de trabajo núm. 6).
- SÁNCHEZ ROMÁN, JOSÉ, “La dulce crisis. Finanzas, Estado e industria azucarera en Tucumán, Argentina (1853-1914)”, tesis doctoral, España, Facultad de Geografía e Historia-Universidad Complutense de Madrid, 2001.
- SCALABRINI ORTIZ, RAÚL, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires, Editorial Lancelot, 2006.

- SCHVARZER, JORGE y TERESITA GÓMEZ, *La primera gran empresa de los argentinos. El ferrocarril del Oeste (1854-1862)*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2006.
- TERÁN, JUAN, *Informe del Departamento Nacional de Agricultura*, Buenos Aires, Publicación Oficial, 1875.
- Tercer censo de la república argentina, 1914*, Buenos Aires, Talleres Gráficos del Rosso y Cía., [1917], t. X, p. 18.