

Democracia, Progreso y Modernidad:
El Radicalismo y la Expansión de los Ferrocarriles del Estado

Silvana A. Palermo
(State University of New York at Stony Brook)
sil-palermo@prodigy.net

Paper prepared for delivery at the 2001 meeting of the
Latin American Studies Association, Washington DC, September 6-8, 2001.

I. Introducción

A diferencia de los gobernantes liberales, el Radicalismo contó, al llegar al poder, con un aparato estatal relativamente desarrollado, cuyas instituciones estaban orientadas a afianzar el poder del gobierno central y promover la construcción de la identidad nacional. Así, por ejemplo, desde fines de 1890, bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas, se había organizado la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, encargada de la operación del servicio de los ferrocarriles de propiedad del estado nacional. Desde 1909, esta entidad gozó de un mínimo de autonomía financiera, estaba dirigida por un administrador, nombrado por el poder ejecutivo con acuerdo del senado, y dependía del Ministerio de Obras Públicas. Dichos ferrocarriles, cuya extensión rondaba los 6.000 kilómetros en 1915, vinculaban las provincias del norte y noroeste con el litoral y cruzaban los territorios nacionales del norte chaqueño y sur patagónicos. La construcción de estas líneas hizo posible la expansión del mercado interno y consolidó la autoridad del estado nacional en las provincias del interior y en los territorios de frontera. Si el boom agro-exportador era impensable sin la presencia de los ferrocarriles extranjeros, los ferrocarriles del estado resultaron igualmente esenciales para la formación de la Argentina moderna.

Concebidos como un instrumento privilegiado para el desarrollo regional y la integración nacional, el radicalismo le otorgó a los ferrocarriles del estado un lugar central en su política de gobierno. Las líneas del estado alcanzaron los 7.850 kilómetros en 1930, y en gran medida debido a las obras iniciadas durante los años veinte, llegaron a sobrepasar los 9.000 kilómetros en 1935. Es decir bajo el radicalismo se sumaron a la red aproximadamente 3.300 kilómetros. Esta expansión permitió profundizar la integración espacial de las provincias del norte entre sí con el centro y este del país. Asimismo, la red incluyó las provincias de Entre Ríos y Corrientes, y se extendieron las líneas en los territorios patagónicos. En 1935, los ferrocarriles del estado representaban un 23% del total de la red de ferrocarriles del país, y alcanzaban casi a todo el territorio nacional con excepción de Buenos Aires.¹

En este trabajo se examina cómo los gobiernos radicales administraron el ferrocarril estatal y que orientación le imprimieron a su obra de gobierno. En particular, nos detenemos en la construcción del ferrocarril trasandino del norte para demostrar como el radicalismo buscó asociarse a un programa destinado a promover el desarrollo económico regional. En la segunda parte, se discuten algunas innovaciones que el radicalismo inició en la organización de la compañía, el trabajo, y el servicio ferroviario a fin de identificarse con las tendencias de racionalización y modernización

empresarial predominantes en los años veinte tanto en los países industrializados como en América Latina.² Con este estudio, se trata de repensar cuales fueron los contenidos específicos del programa de gobierno y el discurso público radical, y el rol que este partido jugó en la transformación del estado y la sociedad argentinas entre 1916 y 1930.

Si bien la llamada "nueva historia política" ha comenzado a revisar las prácticas electorales, el funcionamiento del sistema político y la identidad del radicalismo, sus políticas de gobierno aún siguen siendo una de las áreas menos renovadas.³ Hasta cierto punto, continúa vigente la interpretación que sobre esta temática ofreciera la historiografía de los años setenta. Digamos, aún a riesgo de esquematizar demasiado importantes trabajos sobre la composición y las políticas del radicalismo, que se ha sostenido que el radicalismo continuó en vez de cambiar la fórmula de progreso económico dominante durante el régimen oligárquico. Su característica distintiva debe entonces encontrarse en su defensa del sufragio libre y las elecciones limpias. Una vez en el gobierno, el radicalismo se habría caracterizado por su habilidad para usar el aparato estatal con fines electoralistas. El clientelismo político aparece como uno de los mecanismo fundamentales utilizado por dicho partido para garantizarse la adhesión de los sectores medios y populares urbanos. Mas allá de esto, el radicalismo no pareció innovar en materia de política económica y social, en tanto buscaba representar a esos sectores medios y mantenía alianzas con la elite económica tradicional.⁴

Recientemente, algunos historiadores han llamado la atención sobre la necesidad de revisar algunos aspectos de esta interpretación. Se propone, por ejemplo, ir mas allá del clientelismo político para explicar el éxito electoral del partido radical, indagando en algunos elementos de su programa y discurso político como el "obrerismo" o el "nacionalismo".⁵ Símbolo del progreso por excelencia, los ferrocarriles del estado constituyen un excelente caso de estudio para explorar como imaginó el radicalismo el desarrollo económico y la modernidad de la Argentina.⁶ En las páginas que siguen, intentamos demostrar que el radicalismo se adueñó del discurso del progreso y de un programa de modernización del estado nacional con el fin de presentarse como una alternativa real a sus opositores políticos. Asimismo, la historia de estos ferrocarriles ofrece evidencias que sugieren algunos cambios importantes en la relación entre estado y sociedad tras la experiencia del radicalismo en el poder.

2- Radicalismo y progreso: el Huaytiquina, la "ruta del porvenir"

Cuando Hipólito Yrigoyen asumió la presidencia, el problema del desarrollo económico de la Argentina se encontraba en el centro del debate público. No se trataba tan sólo de una reflexión sobre la vulnerabilidad de la economía agroexportadora, que las interrupciones causadas por la Primera Guerra Mundial pusieron en evidencia, sino que preocupaba además, el profundo desequilibrio económico regional. Este problema era el resultado del vertiginoso desarrollo de la economía pampeana en contraste con el mas lento crecimiento o en algunos casos deterioro de las economías del interior. La clase de medidas que tomaría el gobierno nacional para encaminar a todas las regiones en el camino del progreso constituía el eje de la reflexión de las elites políticas del interior y de los más notables economistas de los años veinte.⁷

La centralidad que la cuestión del desarrollo regional asumía en el debate político no era un mero reflejo del estancamiento relativo de las economías de las provincias del norte frente al litoral. La pérdida del ejecutivo nacional en manos del radicalismo, y la disminución de la representación parlamentaria sufrida por los legisladores del interior, convirtieron a la cuestión del desarrollo económico del interior en un tema aún mas urgente. Por un lado, el triunfo del radicalismo, cuya base política se encontraba en las áreas más dinámicas de la pampa y el litoral, exacerbó los temores de los conservadores del interior en cuanto a la futura ayuda que el estado nacional ofrecería a las provincias del norte. Por otro, el tercer censo nacional de 1914 había permitido cuantificar el descenso que sobre el porcentaje de población total cabía a las provincias del noroeste. Mientras que en 1869, éstas representaban un 29% de la población del país en 1914 sólo alcanzaban un 13%. Como consecuencia de estos cambios demográficos, el número de representantes del interior en la cámara de diputados disminuyó mientras se incrementaba el de los diputados del litoral. Por supuesto, bajo el nuevo sistema electoral, todos los políticos estaban fuertemente motivados para incorporar en su agenda, al menos retóricamente, temas relacionados con el bienestar económico y los derechos de sus votantes. Esto ya se había tornado una cuestión de sobrevivencia política para los representantes del interior. En resumen, no fue sólo la existencia real del estancamiento económico de las provincias del interior, sino la presencia de estos nuevos incentivos políticos lo que explica la vertiginosa politización del tema del desarrollo regional en los años veinte. No resulta sorprendente, pues, que los ferrocarriles del estado, vistos como un instrumento clave para el desarrollo económico del norte argentino, se encontraran en el centro de las disputas entre el gobierno nacional y la oposición.

En octubre de 1920, Yrigoyen haciendo uso de sus prerrogativas constitucionales, veta la ley que proponía la creación de una sociedad mixta por acciones, formada por las líneas de trocha angosta del ferrocarril del estado en el norte y la compañía británica del Ferrocarril Central Córdoba, también de trocha angosta. El estado cedía las líneas y también la operación del servicio, siendo los ferrocarriles extranjeros los que controlarían a la nueva compañía. Conciente de su incapacidad para influenciar la política del gobierno nacional, la oposición conservadora, que todavía gozaba del control de casi la totalidad de los gobiernos provinciales y de su mayoría en el parlamento nacional, promovió esta medida para limitar la capacidad política del presidente. Por supuesto, el poder ejecutivo no estaba dispuesto a ceder la propiedad estatal sin compensación, ni a perder la capacidad de decidir sobre las inversiones y la operación del servicio de las líneas al norte. Lógicamente, en su mensaje al Congreso el presidente justificaba esta decisión en una cuestión de principios, el derecho del estado nacional de contar con la propiedad de un ferrocarril que promoviera el desarrollo social, económico y político de la nación.⁸

Este episodio ilustra claramente como la competencia electoral había exacerbado la lucha sobre el control de instituciones estatales que, como en el caso de los ferrocarriles, no sólo servían para estimular el desarrollo económico sino asimismo para ganar elecciones. Resulta, pues, erróneo interpretar esta disputa entre el gobierno nacional y los legisladores conservadores como un conflicto entre dos visiones antagónicas sobre el rol del estado, una intervencionista y la otra liberal.⁹ La creación de estos ferrocarriles y su organización fue obra de los gobiernos liberales, que los legisladores provinciales estimularon. Durante el régimen oligárquico, los ferrocarriles del estado habían sido claves para la consolidación de alianzas políticas entre el gobierno nacional y las elites del interior. Si la posición conservadora abandonaba su intervencionismo de antaño era simplemente porque había perdido el control del gobierno nacional. Igualmente, si el gobierno radical defendía fuertemente el derecho de intervención no era exclusivamente por una defensa de principios ideológicos, sino porque era conciente de la importancia de los ferrocarriles del estado como herramienta para construir alianzas y dispensar favores. El radicalismo no podía renunciar a ellos en un momento en que se encontraba disputando los gobiernos provinciales a los conservadores y construyendo una base de apoyo en las provincias del noroeste. De hecho, tras las intervenciones federales llevadas adelante entre 1918 y 1921, el radicalismo logró acceder al gobierno en La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Salta y Jujuy.¹⁰ En suma, cada uno a su turno, liberales y radicales, promovieron la expansión de los ferrocarriles estatales acorde con sus intereses partidarios. Cabe preguntarse, entonces, cuál fue el rasgo que distinguió al radicalismo de sus antecesores.

Quizás más que ninguna otra obra, la construcción del ferrocarril trasandino del norte, ejemplifica el modo en que el radicalismo se apropió de la noción de progreso, la redefinió e inclusive logró desligarla del programa de sus oponentes. Algunos meses antes de vetar dicha ley, en marzo de 1920, Yrigoyen anunció al Congreso su decisión de llevar adelante la construcción del ferrocarril de Salta hacia el puerto chileno de Antofagasta. La obra demandaba el tendido de aproximadamente 546 kilómetros de vía del lado argentino y 329 kilómetros del lado chileno.

El presidente respondía así a las fuertes presiones que las fuerzas del radicalismo local venían ejerciendo para imponer un proyecto largamente postergado. En efecto, a fines de 1890 se hicieron los primeros estudios para la construcción del trasandino. En 1907 se había aprobado la primera concesión a una compañía privada, que sin embargo no pudo iniciar los trabajos.¹¹ En 1919, el gobernador radical de Salta, Joaquín Castellanos, organizó una campaña en favor de este proyecto, celebrando actos públicos dirigidos a interesar a las autoridades nacionales. En 1921, ya funcionaba en Salta un "Comité Pro-Ferrocarril al Pacífico", donde participaban funcionarios, empresarios, comerciantes, periodistas de diarios locales y profesionales de la provincia. De hecho, dicha comisión se amplió y retomó la campaña por el ferrocarril a comienzos de 1930, cuando la crisis económica y los cambios políticos llevaron a suspender las obras.¹²

Si a los ojos provinciales, la relevancia del trasandino era obvia, a nivel nacional debía justificarse. En su mensaje al Congreso, el Presidente afirmó que la nueva política ferroviaria de los ferrocarriles del estado estaba destinada a reparar los "hondos males" causados por el "régimen". Refiriéndose a la situación de las provincias del interior, el presidente sostenía que,

Las provincias referidas son las que más sintieron los agravios de esa larga prepotencia, por encontrarse más distantes del intercambio de las corrientes civilizadoras y con los medios de comunicación. En el estancamiento y retroceso comprobado en que hoy se encuentran, esta evidentemente demostrado, como una triste reminiscencia de la psicología del régimen, su propensión esquilmadora y la turpitud de su incapacidad.¹³

A comienzos de 1921, la administración general de los ferrocarriles del estado comenzó las obras. El primer tramo se inició con una suma por decreto autorizada por el ejecutivo a la Administración General de los Ferrocarriles del Estado. Los primeros proyectos del trazado establecían el cruce por el abra de Huaytiquina, de allí el nombre original del ferrocarril, pero en 1929 se decidió la variante por Socompa, que ofrecía ventajas técnicas sobre todo para simplificar la construcción de lado chileno. La premura del gobierno radical quedaba demostrada en el hecho de iniciar las obras, aún antes de que el gobierno chileno se hubiera comprometido oficialmente a realizar la extensión de las obras en su propio territorio. La firma del acuerdo entre los gobiernos de ambos países llegaría recién en Abril de 1922. Al concluir la primera presidencia de Yrigoyen, el

trasandino del norte ya no era un proyecto sino una realidad. Por sobre todo, la obra en si misma se iba a convertir en un poderoso instrumento de propaganda política.

El gobierno radical presentó a esta obra como un acto de "liberación económica."¹⁴ Para el radicalismo, el "régimen" era culpable por haber otorgado a la red de los ferrocarriles nacionales una orientación exclusivamente atlántica. Por cierto, el primer plan sistemático de expansión de los ferrocarriles nacionales realizado por el Ministerio de Obras Públicas en 1900 no incluía ninguna conexión al Pacífico. De hecho, pasajeros y mercancías de Jujuy o Salta debían viajar aproximadamente 1.600 kilómetros para alcanzar el puerto de Buenos Aires, cuando sólo 700 kilómetros los separaban de los puertos del Pacífico. Si por un lado, el puerto de Santa Fe, era definido como el "gran puerto del norte," es decir la salida mas lógica y económica al Atlántico para los provincias del interior --único puerto al que accedían por entonces los ferrocarriles estatales--, idéntica misión cabía al transandino del norte para beneficiar a los productores con una vía mas rápida y económica para sus productos a través de los puertos del Pacífico.¹⁵

Las autoridades del gobierno radical subrayaban que la línea de Salta-Antofagasta serviría para que los productores del norte vencieran su dependencia de los puertos del litoral. Esta iniciativa no sólo apuntaba a restablecer las rutas comerciales del período colonial y de la primera mitad del siglo XIX cuando gran parte de la producción agrícola y ganadera de las provincias del norte se destinaba a principalmente Bolivia, y a Chile. Como se sabe, el dinamismo de este intercambio comercial se recuperó gracias al boom de la minería chilena de principio del siglo XX.¹⁶ Así, por ejemplo, por el paso del Huaytiquina se exportaban anualmente más de 30.000 novillos, pero se demoraba alrededor de 20 días de acarreo para llegar a Antofagasta mientras que con el tren sólo se iba a tardar 14 horas. A comienzos de 1920, las ventajas de este ferrocarril para la ganadería y agricultura salteñas y de las provincias vecinas eran mas que evidentes. Asimismo, se esperaba que esta líneas permitiesen la explotación de los recursos minerales de la propia provincia, en particular del borax. Por supuesto, el gobierno también confiaba que el ferrocarril al Pacífico iba a permitirle a la Argentina contar con una ruta que lo acercara a los mercados de Estados Unidos y Asia. En fin, confiados en que este ferrocarril era el camino al futuro, los radicales bautizaron al Huaytiquina, la "puerta del norte para salir al mundo" o mas sencillamente la "ruta del porvenir".¹⁷

Desde la perspectiva gubernamental, el trasandino del norte, y la expansión de las líneas a Bolivia, auguraban un cambio radical para la geografía económica del país, pues se argumentaba que las provincias del norte "se encontrarían de improviso con idénticos y aun, tal vez, con mejores probabilidades que el litoral Argentino". A tal punto que, el trasandino se comparaba con el evento

que mas dramáticamente habia cambiado el espacio nacional. En uno de sus mensajes al Congreso, el presidente Yrigoyen afirmaba que,

La construcción de aquellas líneas férreas y la apertura de estas grandes rutas, tendrán para la cultura y el desarrollo económico de las provincias del norte, la misma importancia decisiva que tuvo en su época para la civilización de las provincias del sud, la conquista del desierto.¹⁸

Símbolo de una nueva era de progreso, el trasandino del norte, fue calificado asimismo como un acto de "justa reparación histórica", palabras, como se sabe, predilectas en el vocabulario político del radicalismo. Por cierto, las autoridades nacionales no pierden ocasión de recalcar que la "nueva política ferroviaria del gobierno" apuntaba a revertir la tendencia centralista de los gobiernos nacionales anteriores. Al inaugurarse las obras de las nuevas oficinas para la Administración de los Ferrocarriles del Estado en Buenos Aires a fines de 1922, el administrador Domingo Fernández Beschtedt destacaba que se trataba de aquí en mas de "despertar a las provincias mediterráneas de su injustificado confinamiento, por la negligencia del gobierno central que fue en desmedro del equilibrio nacional". Como símbolo de esta nueva concepción del gobierno nacional, la piedra fundamental de los ferrocarriles del estado había sido traída de la Quebrada del Toro, Salta, para demostrar la "perfecta solidaridad y unión de los estados argentinos."¹⁹

En ocasión de inaugurarse la primera sección del Huaytiquina en julio de 1924, el Ministro de Obras Públicas de Alvear, Eufrazio Loza, argumentaba que el trasandino representaba el pago del gobierno nacional a una provincia que había sacrificado su población y recursos por la independencia del país. El hecho de que el gobernador radical Adolfo Güemes fuera descendiente directo del caudillo salteño fue un detalle resaltado en el discurso ministerial. De esta manera, el gobierno nacional no sólo se preciaba de estar contribuyendo a recuperar el equilibrio económico entre las provincias del norte y del litoral, sino que mas específicamente se enorgullecía de saldar una deuda histórica que los gobiernos del "régimen" habían dejado impaga.

El gobierno radical publicitaba también el ferrocarril a Antofagasta como una obra de "sano americanismo".²⁰ Destacaba así su determinación de promover la unidad económica y cultural entre las naciones sudamericanas, principalmente con Chile. Al incorporar este elemento de solidaridad con aquel país, la retórica nacionalista del gobierno radical buscaba diferenciarse del nacionalismo unificador y militarista de la era roquista. Vale recordar que mientras que entre 1880-1900 los gobiernos liberales promovieron la conexión directa de las líneas del norte con los ferrocarriles bolivianos, no ocurrió lo mismo con Chile, con el cual la Argentina mantenía fricciones por las

disputas limítrofes. De hecho, el diseño de la red estatal elaborado por las autoridades nacionales durante aquel período apuntaba a reforzar la autoridad del gobierno nacional en las zonas de frontera, particularmente a "argentinar la Patagonia" como afirmara el Ministro de Obras Públicas de Roca, Ezequiel Ramos Mexía. Al llegar el radicalismo al poder, la única vía de comunicación existente con Chile, era el transandino por Mendoza, en manos de una compañía privada. Como prueba de su compromiso por revertir esta tendencia, el ministro de Obras Públicas Loza en el acuerdo con el gobierno chileno de 1924, comprometió a la administración de los ferrocarriles del estado a completar la construcción del trasandino del Sur, por Zapala, Neuquén. En síntesis, durante los años veinte el radicalismo logró reorientar la red de los ferrocarriles del estado hacia el Pacífico, y en su retórica oficial enfatizó este aspecto de su obra de gobierno a fin de distinguirse de las políticas de la era liberal.

Así como las autoridades del gobierno nacional lograban combinar en la promoción de la construcción del Huaytiquina la promesa del progreso económico con la reparación, las autoridades de los ferrocarriles del estado publicitaban esta obra como el ejemplo más acabado de la capacidad técnica de estado nacional, un "triunfo de la ingeniería Argentina". Este ferrocarril debía cruzar una alta meseta desierta y ascendiendo en círculos atravesaba los pasos fronterizos a una altura de alrededor 4.000 metros sobre el nivel del mar. Al realizarse la inauguración de la primera sección del Huaytiquina, el administrador Fernández Beschtedt, afirmaba que,

Ha sido con probidad profesional, con celo nacionalista nunca desmentido e inquebrantable fe en la grandeza de la obra que nuestros ingenieros y cabe aquí nombrarlos (menciona a todo el plantel) y demás profesionales, hasta los más jóvenes ayudantes, han realizado una labor técnica que honra al país, a los universitarios argentinos y a la ingeniería moderna.²¹

Igualmente, para resaltar la modernidad de la construcción del trasandino se la comparaba con la obra de ingeniería más prestigiosa de comienzos del siglo veinte, el Canal de Panamá.²² Equipar la obra pública argentina con la realizada por los Estados Unidos, cuyo liderazgo comenzaba a evidenciarse en América Latina en la década del veinte, suponía sin duda reivindicar para la Argentina un lugar similar, como nación moderna, al menos en Sudamérica. Por supuesto, las autoridades nacionales se encargaban de recalcar que este tipo de apreciaciones ni era sesgada, ni fruto de un exagerado nacionalismo, o fanatismo oficial. En abril de 1923, la administración de los ferrocarriles del estado informaba sobre los elogios recibidos por ingenieros, autoridades y políticos chilenos que cumplían con un programa de estudio y gira por la red de los ferrocarriles argentinos. Su visita servía para corroborar la importancia de las innovaciones tecnológicas llevadas adelante por la

administración de los ferrocarriles del estado. Lógicamente se subrayaba que la comitiva chilena había centrado su atención en el ferrocarril a Antofagasta el cual había merecido "el mas franco y entusiasta aplauso."²³

Ya fuera en los mensajes presidenciales al Congreso, en los discursos en la inauguración de las obras, o a través de las páginas de la nueva revista de los ferrocarriles del Estado, el ferrocarril trasandino le permitía al gobierno radical presentarse a la vanguardia de la modernización y la búsqueda de nuevas alternativas para el desarrollo económico. Por cierto, la construcción del trasandino fue prioritaria durante todos los gobiernos radicales, y de hecho una de las obras más costosas dentro del plan de construcción de los ferrocarriles estatales. Por ejemplo, en 1922 y 1923, los fondos recibidos para la línea de Rosario de Lerma a Socompa representaban un 44% del total de la partida utilizada para las construcciones de los ferrocarriles del estado. Y en los años siguientes el transandino del norte pasó a absorber gran parte de los recursos invertidos en la construcción de líneas en el norte del país. A fines de 1930, al caer el gobierno de Yrigoyen, se habían concluido 167 kilómetros, alrededor de un tercio de lo planeado del lado argentino. Las obras se retomarían a fines de 1930 y recién en 1948, la línea a Antofagasta estaba completa.²⁴

En suma, con esta obra, el radicalismo se identificaba con un programa y una retórica en donde el progreso económico ocupaba un lugar fundamental, un mensaje que se avivaría con la discusión de la nacionalización petrolera. En cierta medida, éste le permitió obtener ciertos réditos electorales. El radicalismo ganó la gobernación de Salta en 1928 y transformó la provincia en el teatro de lanzamiento de la reelección de Yrigoyen.²⁵

2- Radicalismo y modernidad: La empresa estatal entre el clientelismo y la eficiencia

Explorar de que manera el gobierno radical administró los Ferrocarriles del Estado permite evaluar cómo la democracia política afectó la capacidad empresarial del estado nacional. Si la técnica del patronazgo parece haber sido relevante para explicar el éxito electoral del radicalismo, cabe preguntarse si fueron los ferrocarriles del estado un típico ejemplo de dicho clientelismo político.

No es sencillo responder este interrogante. La primer dificultad que encuentra el historiador radica en que las fuentes, por supuesto, nunca son neutrales. En las publicaciones oficiales, en este caso las memorias anuales de la empresa, cada partido de gobierno se presentó a su turno como campeón de la causa de la profesionalización y moralización del personal de los ferrocarriles del

estado. Asimismo, todos en su momento acusaron a su opositor de falta de capacidad y eficiencia en la administración de la compañía, lo que hace pensar que la "empleomanía" difícilmente fue monopolio del radicalismo. Tras la crisis de 1890, las autoridades nacionales llevaron adelante una campaña de racionalización empresarial, que culminó con la creación de la administración de los ferrocarriles del estado como ente semi-autónomo liderado por un cuerpo técnico de carrera. Sin embargo, al asumir la administración el radicalismo, el presidente Yrigoyen, el Ministro de Obras Públicas Pablo Torello, y sucesivos administradores de la empresa acusaban a los gobiernos liberales por la desorganización, desquicio y aun irregularidades cometidas en el manejo de los ferrocarriles, a punto tal de intervenir la empresa por orden presidencial para llevar adelante una profunda reestructuración administrativa entre 1917-19, e inclusive una investigación sobre la gestión anterior.²⁶

En un par de años, el radicalismo sería víctima de la misma serie de acusaciones que había lanzado al "régimen." Las dificultades financieras desataron profundas críticas.²⁷ Y las complicaciones operativas de la compañía no pasaron desapercibidas por los políticos y la prensa opositora. En 1923, se organizó una comisión legislativa liderada por el diputado socialista Andreis y el conservador Alejandro Gancedo (hijo) a fin de indagar sobre las irregularidades en los Ferrocarriles del Estado. El episodio no parecía un caso aislado, pues otras áreas de la administración pública, como el correo, eran objeto de críticas similares.²⁸

Para evaluar en que medida el ferrocarril del estado se convirtió en una fuente de patronazgo, pueden utilizarse algunos de los indicadores que el historiador Steven Topik propuso en su análisis del desempeño de los ferrocarriles federales en Brazil. Estos incluyen las variaciones en el nivel del empleo, el criterio para elegir los directivos y una evaluación de la eficiencia empresarial que vaya mas allá de la sólo rentabilidad operativa.²⁹

En primer lugar, la evidencia indica que no existió sobre-empleo en los ferrocarriles estatales ni durante el período liberal ni bajo los gobiernos radicales. Tanto durante 1890-1915 como entre 1916-1930, el número de empleados por kilometro de vía en los ferrocarriles del estado tendió a ser menor que en los ferrocarriles privados. Esto puede observarse mas puntualmente, si se comparara el Central Norte y los Ferrocarriles del Este, ambos del estado, con las compañías privadas que tienen la misma trocha y recorren regiones similares (cuadros 1 y 2). Tanto los ferrocarriles privados Central Córdoba como el Ferrocarril de Entre Ríos tienen mas empleados por kilometro de vía que los estatales durante casi todos los años del período radical.

Merece recordarse que en las compañías ferroviarias, el número de empleados no se hallaba sólo en función de la extensión de la red sino de la intensidad del tráfico. Una segunda manera de medir el nivel de empleo es calcular el número de empleados por unidad de tráfico, es decir, dividir

la cantidad total de empleados por el total de pasajeros y carga transportada por kilómetro de vía (ver cuadros 1 y 2). Sobre esta base, los resultados son menos favorables para las líneas estatales del Central Norte, que evidentemente empleaba muchos más trabajadores por carga y pasajeros transportados que el Central Córdoba. De todas formas, esta no es la característica distintiva de los ferrocarriles estatales, pues no sucede lo mismo en el Ferrocarril del Este, que podría decirse, en este sentido, es más eficiente que el ferrocarril de Entre Ríos. Puede afirmarse que el problema del ferrocarril estatal Central Norte, no era tanto su exceso de personal, sino más bien su escaso tráfico. Por cierto, la administración así lo entendía dado que durante los años veinte emprendió una serie de campañas destinadas a incrementar al tráfico de pasajeros y cargas en las líneas del norte.

Hay algunos detalles sobre las variaciones en el nivel de empleo que conviene destacar. Al mirar los cambios en el número de trabajadores del Central Norte Argentino, podemos encontrar un dramático incremento en el número de empleados en la dirección entre 1917 y 1919, que prácticamente se triplica respecto de los años anteriores (cuadro 3). Es probable que este mayor número de empleados responda a las necesidades creadas por la intervención y la total reorganización de las líneas. Igualmente, puede también indicar el uso de la administración para formar clientelas políticas. Al parecer, una vez concluida la intervención, el plantel de la dirección vuelve a alcanzar las cifras promedio es decir alrededor de 540 empleados por año.

Para concluir, es evidente que la expansión de la red y de los servicios de los ferrocarriles estatales generaron nuevas oportunidades de empleo para profesionales, empleados y trabajadores, pero este crecimiento del empleo público respondió a una crecimiento real. Es difícil saber si muchos o pocos de los nuevos empleados ingresaron al ferrocarril sólo por el hecho de ser radicales. Lo que sí puede afirmarse es que clientelismo político no puede asociarse en este caso con un notorio y sostenido exceso de empleados innecesarios.

A nivel de los cargos más altos de la administración de los Ferrocarriles del Estado, el gobierno radical tendió a privilegiar la filiación partidaria a los antecedentes técnicos. El administrador de los Ferrocarriles del Estado era nombrado por el presidente de la Nación y debía ser aprobado por el Senado. El radicalismo revirtió la tradición de nombrar como administradores a ingenieros de carrera en los ferrocarriles del estado. Esta transición fue, sin embargo, gradual. Entre 1916 y 1920, la administración experimentó una profunda inestabilidad. En 1917 el antiguo administrador ingeniero Luis Rapelli se jubiló y el gobierno eligió al ingeniero Carlos Uttinger, radical, pero este no llegó a asumir pues falleció repentinamente. Se sucedieron entonces cuatro administradores en forma provisional, tres de ellos ingenieros y un contador todos ellos ex miembros del Consejo de la Administración de los ferrocarriles. De todas formas, desintelencias internas, las

turbulencias de una nueva situación política, el impacto de la crisis de la guerra y una endémica conflictividad laboral hicieron que el presidente Yrigoyen decidiera la intervención administrativa.³⁰

Al fines de 1920, el presidente eligió un hombre de su confianza, el abogado Domingo Fernández Beschtedt para el cargo de administrador. Dueño de tierras en Luján, su pueblo natal, Fernández Beschtedt había participado en los levantamientos radicales de 1890 y 1893. Tras ser seriamente herido en este último, se retiró de la política por unos años, aunque continuó combinando sus actividades privadas con una activa vida pública. Tras fundar la primera cabaña en el territorio de Chubut, se involucró en la organización de la primera escuela de mecánica agrícola en Bahía Blanca, un experimento que fracasó pero que replicaría años mas tarde en el principal taller de los ferrocarriles del estado.³¹ Si por su lealtad partidaria era para el presidente el candidato ideal, su total falta de experiencia en el sector ferroviario lo transformaba en blanco perfecto de las críticas de la oposición. A pesar de esto, Fernández Beschtedt fue el administrador que mas duró en este cargo --4 años-- convirtiéndose en el símbolo mas acabado de la era radical en los ferrocarriles del estado. No obstante, el "affair de los ferrocarriles del estado" acabó con su carrera administrativa. En 1924, Fernández Beschtedt se vió obligado a renunciar. Sin embargo, la labor realizada como administrador y su militancia sostenida en el partido le permitieron convertirse en una figura central en la organización de las fuerzas personalistas en la provincia de Salta.³²

Tras este episodio, el presidente Alvear, sin embargo, no modificó el curso iniciado por el Yrigoyenismo sino tardiamente. El perfil de nuevo administrador, Enrique Pérez no era muy diferente. Era abogado, hacendado en Mercedes, y había participado en el levantamiento de 1893 en su ciudad natal. Algunos detalles que lo distinguían de su antecesor eran, no obstante, significativos. Pérez contaba con una experiencia administrativa previa, pues había sido Ministro de Hacienda del Presidente Roque Sáenz Peña y era miembro de la Sociedad Rural. Recién en 1926, tras su renuncia, el gobierno decidió volver a nombrar un ingeniero como administrador.³³ El cargo recayó en Krause Arnin, quien había sido miembro del consejo de administración de la compañía desde 1922.

Puede concluirse que durante el período radical, los ferrocarriles del estado experimentaron una inestabilidad administrativa inusitada. Ni durante los gobiernos liberales, y mucho menos durante el período conservador --en el cual el ingeniero Pablo Nogués se perpetúa como administrador por más de diez años--, los ferrocarriles del estado cambiaron con tanta asiduidad de administrador. Evidentemente la lealtad partidaria pasó a ser un elemento decisivo para ocupar el principal puesto de la compañía. Durante casi la mitad de los quince años de gobiernos radicales, los ferrocarriles del estado estuvieron conducidos por profesionales fuera del campo de la ingeniería. Estos cambios en la cúpula hicieron a los ferrocarriles del estado más facilmente susceptibles a las

críticas de clientelismo político o falta de profesionalismo, que se lanzaban desde la oposición. Cabe preguntarse en que medida éstos cambios en el liderazgo de la compañía afectaron la organización de la empresa y los servicios de los ferrocarriles del estado.

En primer lugar, si la rentabilidad de estas líneas es tomada como medida de eficiencia, es preciso observar que no todas las líneas bajo la administración radical generaron déficits operativos. Excepto algunos años excepcionales, entre 1916-1930, los ferrocarriles del Este, Chaqueños y Patagónicos dieron beneficios, es decir los gastos representaban entre el 60 al 90 % de los ingresos (ver cuadro 4) . Más problemático es el caso del Central Norte Argentino, cuyos gastos siempre sobrepasaron los ingresos, arrojando déficits durante todo el período radical. Es difícil desbrozar si se trata de ineficiencia debido a la política electoralista o porque sus tarifas seguían subsidiando a los productores del interior. De hecho, esta causa, al igual que la falta de tráfico regular es la que argumentaba la administración para explicar los continuos déficits operativos aún después del reordenamiento administrativo del gobierno de Alvear. Más allá del agravante del clientelismo político, lo cierto es que como lo habían hecho los liberales el ferrocarril estatal, mas que sólo beneficiar a empleados o trabajadores vía clientelismo político, continuaba apoyando a los productores con bajas tarifas. De este modo, no podía mas que enfrentar año tras año déficits operativos. Para paliar esta dificultad, la administración buscó implementar programas de racionalización en voga en las empresas industriales a nivel mundial durante el período de entreguerras y nuevas estrategias que le permitieran ampliar y diversificar el tráfico de sus líneas.

En efecto, el gobierno se atribuyó el mérito de poner a los ferrocarriles nacionales en el camino de la modernidad. Es bien sabido que durante dicho período, las grandes compañías e industrias llevaron adelante cambios importantes en los procesos de producción y comercialización. La introducción de nuevas tecnologías, el avance de la organización científica del trabajo y el fordismo, así como la difusión de nuevas estrategias de propaganda comercial para la formación de un mercado de masas transformaron substancialmente la organización empresaria. Ya fuera en el contexto de regimenes autoritarios o democráticos, la relación de los industriales con el estado, los trabajadores y los consumidores se sometió a nuevas reglas. Si bien las compañías ferroviarias adquirieron su perfil de grandes empresas en la segunda mitad del siglo XIX, estas nuevas tendencias no le fueron ajenas. Por cierto, en la revista de la empresa, Riel y Fomento, se discutían mensualmente los adelantos que se introducían en material rodante, técnicas de reparación, sistemas de señalización y mejoras en el servicio al cliente en las empresas ferroviarias de Estados Unidos, Canadá, Europa y algunos países latinoamericanos.³⁴ La administración buscó adecuar los ferrocarriles estatales a estos nuevos parámetros.

Entre 1917-1920, todas las áreas claves de la gestión ferroviaria, la oficina de contabilidad y compras fueron reorganizadas. El gobierno encomendó a un especialista en contabilidad, un antiguo inspector de la Dirección General de Ferrocarriles, la tarea de sistematizar todas las prácticas contables de la compañía. Asimismo, el administrador Fernández Beschtedt solicitó al ingeniero Krause Arnin, futuro administrador de la empresa, la tarea de reorganizar la oficina de compras en 1922. La carestía y la escasez de materiales y herramientas generadas durante la primera guerra mundial obligaron a modernizar la oficina de provisión de materiales y almacenes. Una mayor atención se puso en la formación de stocks para evitar las frecuentes disrupciones y los pagos a precios mas caros a los que generalmente obligaban las compras en pequeñas escalas. Merece notarse que la administración buscaba subrayar con esta reforma que cualquier casa comercial, sin importar sus contactos con personas de la empresa, podía de ahora en mas convertirse en proveedor de los ferrocarriles estatales. Este nuevo estilo era celebrado en las revistas especializadas. Para publicitar estas innovaciones, se ofrecían fotografías que mostraban los pizarrones donde se exhibían al público las listas de contrataciones y compras y los salones donde se abrían públicamente las ofertas. La administración de los ferrocarriles del estado reconciliaba los principios de eficiencia de las grandes compañías modernas con su nuevo estilo democrático. En síntesis, apuntaba a demostrar su compromiso y capacidad para modernizar y democratizar el estado nacional.³⁵

Idéntico objetivo se persiguió con la rápida reorganización de la oficina de tráfico. Para supervisar mejor y poder planificar las necesidades del tráfico en cada región, la antigua División comercial localizada en Buenos Aires fue ascendida a Superintendencia de Tráfico con sede en Santa Fe donde se encontraba el principal puerto de salida de las líneas del norte. Ya en 1921, la administración anunciaba que las quejas por retrasos y falta de vagones habían mermado notablemente, lo cual atribuía a los méritos de su nueva organización. Asimismo enfatizaba que había llevado adelante una renovación del personal a cargo de la superintendencia reemplazando con expertos "a personas que carecían de la independencia necesaria para la responsabilidad de este servicio."³⁶ De todas formas, las autoridades recomendaban al departamento legal que solucionara con equidad y justicia las quejas de los litigantes. Esto lo aconsejaba tanto el buen criterio económico como el nuevo estilo democrático. La demora en la resolución de estas demandas solía terminar, según afirmaba la administración, con serios juicios que además de costar dinero a la compañía, minaban el prestigio y buen nombre de los ferrocarriles estatales. Si bien es muy improbable que las prácticas sociales hayan cambiado de un día para otro, es interesante subrayar que en principio, como regla de la compañía, la nueva Superintendencia de Tráfico reclamaba dejar atrás la era del favoritismo y tratar a todo el público por igual.

Por supuesto, una empresa mas moderna y eficiente tambien requería de importantes cambios en los procesos de trabajo. La administración radical promovió la compra de nuevas maquinarias y materiales, la modernización de la infraestructura e implantó los principios de organización científica del trabajo en los talleres de las líneas. La empresa pasó a contar con un moderno laboratorio químico.³⁷ El gobierno nacional adquirió locomotoras y material ferroviario nuevo en Estados Unidos en 1919 y 1920, lo que generó una importante deuda y en consecuencia una fuerte crítica de la oposición. Sin embargo, la administración publicitó esta iniciativa como parte del equipamiento imprescindible para satisfacer el creciente tráfico de las líneas. Tras serios conflictos con los trabajadores de las líneas, que se prolongaron de 1917 a 1920, la administración logró imponer el sistema de división de tareas en los talleres y el pago de salarios de acuerdo a la productividad. Junto a los incentivos salariales, la administración expandió los programas de beneficios sociales para sus empleados y trabajadores. Aumentó el número de médicos de la Sociedad de Socorros Mutuos, realizó mejoras en el barrio obrero de Tañí Viejo, donde se encontraba el principal taller de las líneas del norte, creó la escuela de aprendices y la Cooperativa de Consumo para todos los empleados.³⁸ Por cierto, para la oposición estas medidas eran claramente ejemplos del clientelismo político del radicalismo. No cabe duda que la administración buscaba sembrar entre sus trabajadores no solo la adhesión a la gerencia de la empresa sino al gobierno nacional. Dado el profundo malestar laboral y la tenacidad de la resistencia de la población obrera en los principales talleres de la línea resulta dudoso que el gobierno haya obtenido los frutos esperados.³⁹ Lo que merece subrayarse aqui es que este tipo de programas era moneda corriente en todas las grandes compañías modernas del período. Prueba de esa modernidad, era la publicación de un Boletín interno para mejorar la comunicación con los empleados y por supuesto la aparición de una revista de la empresa, Riel y Fomento, que se convirtió en el principal instrumento de propaganda de las innovaciones implementadas por el gobierno radical.⁴⁰

Por ejemplo, la revista discutió las diferentes técnicas de propaganda para la difusión del turismo en las empresas ferroviarias. De hecho prácticamente desde su primer número emprendió una campaña sistemática por difundir las zonas de turismo en el norte y sur del país. En este sentido la administración buscaba expandir el número de pasajeros en sus líneas. Asimismo, la revista publicaba la correspondencia de productores a la Oficina de Fomento y Colonización Agrícola y las respuestas que los ingenieros agrónomos daban a sus inquietudes. Dicha Oficina, había sido creada bajo la administración radical, a fin de promover la colonización en todas las tierras fiscales disponibles alrededor de las líneas. Los ferrocarriles del estado se ponían así, como gustaba publicitarlo la administración radical, al servicio de la "democracia rural".⁴¹

Las demandas de la sociedad moderna exigían de las empresas no sólo un servicio eficiente y seguro, sino también cómodo para todos, no sólo para los turistas. No es casual que una de las primeras medidas fuera la colocar luz eléctrica en todos los coches de pasajeros y las estaciones, previamente iluminadas a gas.⁴² La comodidad del público podía inclusive coincidir con los principios de eficiencia, los beneficios de los empleados y el prestigio de la propia administración. Bajo la administración radical se decidió iniciar la construcción de un nuevo edificio para las oficinas de la administración, cercano a Puerto Nuevo. Se trataba de concentrar las diversas dependencias para reducir los gastos de alquiler y evitar que el público tuviera que trasladarse de uno a otro lado de la ciudad para realizar sus trámites. Además se apuntaba a ofrecer mejores condiciones de trabajo a los administrativos superiores, que alcanzaban ya las 150 personas a mediados de 1920. Por supuesto, el diseño del edificio no era un detalle menor puesto que debía reflejar el status de la administración. Se eligió un modelo tipo rascacielos a fin similar al estilo que los organismos oficiales adoptaban en la ciudad de Nueva York. Por cierto como sucedió con el ferrocarril al Pacífico, la promesa de la modernidad demoró en cumplirse y no alcanzó las proporciones imaginadas. No obstante esto, lo cierto es que el radicalismo había hecho suyo ese programa de progreso y modernidad, vinculándolo a la suerte de la democracia política.⁴³

4- Conclusión

Aunque los radicales continuaron la tarea de construir y expandir ciertas instituciones del estado nacional con el objeto de crear una nación moderna, tal como lo proponían los liberales a mediados del siglo XIX, lo hicieron con un sentido totalmente diferente. Más aún, las obras emprendidas y la modernización de la compañía se definían en oposición a las que habían realizado los gobiernos del "régimen." Por qué el gobierno radical se comprometía a expandir los ferrocarriles estatales y modernizarlos?.

A esta altura la respuesta es evidente: para democratizar el progreso. De esta manera, los radicales se apropiaron de un programa y discurso que en teoría sólo los liberales controlaban. Como sostiene el historiador Daniel James, el desafío que el radicalismo lanzó a las elites políticas tradicionales no se limitó sólo a la competencia electoral, sino también a una disputa por el control del "poder público."⁴⁴ El radicalismo además de acceder al gobierno, y los recursos del estado, podía llegar a controlar la producción de representaciones simbólicas sobre el orden social deseable, o más

concretamente sobre cómo debía ser la Argentina moderna, y proponer imágenes alternativas a las elaboradas hasta entonces. Por cierto, la gestión de los gobiernos radicales en los ferrocarriles del estado da cuenta de este hecho. Con su obra de gobierno, el radicalismo construyó líneas nuevas y amplió los servicios sin duda de acuerdo a sus propios intereses electorales. Pero a su vez, vino a cuestionar la legitimidad de la fórmula liberal que asociaba progreso a orden, en el cual, como se sabe, este último era la precondition del primero. El gobierno radical proponía una fórmula nueva, que asociaba progreso con democracia. Mas aún, el radicalismo invertía la lógica liberal al sostener que sólo un gobierno legítimo podía modernizar las instituciones del estado de modo tal de asegurar el progreso para todos. Afanosamente, afirmaba que el "régimen" no habían expandido la red ferroviaria en la dirección adecuada, ni había logrado introducir las técnicas más modernas para mejorar el servicio ferroviario. Sólo el radicalismo se presentaba con la voluntad política y la capacidad para hacerlo.

Así, la expansión de los ferrocarriles del estado ofrecía al radicalismo la oportunidad para asociar progreso con democracia, nacionalismo con modernidad. Es posible especular entonces que más allá de los beneficios materiales concretos que el radicalismo haya otorgado a los sectores medios, su adhesión a dicho partido pueda encontrarse en la credibilidad de este discurso, o en el hecho de que congeniara con sus valores y hábitos. Particularmente, como ilustra este caso, el radicalismo le otorgaba a muchos hombres la oportunidad de identificarse con el cumplimiento de una misión patriótica. La realización de una profesión, el ascenso económico, cierto status social se combinaban además con la posibilidad de cumplir con una tarea cívica juzgada encomiable. Más aún es evidente que el fuerte componente nacionalista de este discurso modernizador servía para diferenciar a los sectores medios de la elite tradicional -que no se había comprometido con esta misión cívica, así como de las tendencias internacionalistas de muchos de los trabajadores.⁴⁵ Por cierto, poco se sabe sobre la cosmovisión, valores y cultura de estos sectores medios emergentes, pero algunos trabajos parecen sugerir que la fascinación con la tecnología y el progreso constituyó por ejemplo una temática central en la cultura urbana de los años de entreguerra.⁴⁶

Por último, caba preguntarse en que otros sentidos el radicalismo se diferenciaba de la tradición liberal, o más bien la reformulaba. Como se sabe, de acuerdo al programa liberal, expresado en la constitución, el gobierno nacional tendería a promover las obras públicas, la inmigración, la colonización y la educación. Al parecer, la experiencia democrática posibilitó un pequeño deslizamiento en este principio liberal, que el radicalismo en cierto modo expresó. Más allá de pensar a las instituciones estatales, como promotoras del progreso, parece surgir la noción de que éstas debían garantizarlo. No era tan sólo que el gobierno nacional tendería a construir ferrocarriles,

sino que era prácticamente su obligación, máxime cuando el capital privado no se aventuraba en estas inversiones. No se trataba ya de que todas las localidades del país pudieran eventualmente contar con un medio de transporte moderno, sino que era su derecho. Merece mencionarse que entre 1920-21, el Ministerio de Obras Públicas recibió proyectos reclamando la construcción de ferrocarriles en la mayoría de las provincias. Es muy probable que esta efervescencia parlamentaria reflejase una sociedad civil cada vez más agresiva en sus reclamos. Pero es evidente que el activismo del gobierno radical los había potenciado. Si el gobierno nacional garantizaba a Salta el trasandino, otras regiones podían reclamar lo mismo. Por supuesto, no se construyeron todos los ferrocarriles esperados, ni siquiera algunos de los prometidos. La democratización del progreso continuó siendo una promesa. No obstante esto, la historia de los ferrocarriles del estado bajo el radicalismo parece indicar que existió una transformación importante en la relación entre estado y sociedad, particularmente en torno a los derechos que el estado debía garantizar a los ciudadanos de una democracia moderna.

Cuadro 1
Empleados por Kilómetro de Vía y por Unidad de Tráfico
Entre Ríos (privado) y Del Este (estatal), 1924-1934

	Entre Ríos			Del Este		
	Total Empleados Empleados/ Km	Empleados/ Pasajeros/ Km	Empleados/ Ton/Km	Total Empleados/ Empleados/ Km	Empleados/ Pasajeros/ Km	Empleados/ Ton/Km
1924	2,902 2.56	.07	.01	457 2.73	.05	.01
1925	3,018 2.76	.07	.01	462 2.76	.04	.01
1926	3,108 2.85	.07	.01	564 3.38	.05	.01
1927	3,307 3.03	.08	.01	506 3.03	.05	.01
1928	3,428 3.16	.07	.01	614 3.85	.05	.01
1929	3,535 3.55	.08	.01	862 2.11	.15	.01
1930	3,387 3.27	.07	.01	1,277 3.12	.13	.01
1931	3,330 3.19	.09	.02	1,057 2.07	.15	.01
1932	3,242 3.10	.10	.02	1,043 1.86	.15	.02
1933	3,076 2.94	.11	.02	1,155 2.07	.36	.04
1934	3,053 2.92	.10	.02	1,224 2.18	.31	.03

Fuentes: RA, MOP, Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación (1924-1934).

Cuadro 2
Empleados por Kilómetro de Vía y por Unidad de Tráfico
Central Norte Argentino (estatal) y Central Córdoba (privado), 1916-1930

	Central Norte Argentino			Central Córdoba		
	Empleados Totales Empleados/ Km	Empleados/ Pasajeros/ Km	Empleados/ Ton/Km	Empleados Totales Empleados/ Km	Empleados/ Pasajeros/ Km	Empleados Ton/Km
1916	16,827 4.24	.90	.11	6,849 3.53	.12	.02
1917	14,569 2.97	.81	.09	6,898 3.55	.15	.02
1918	13,313 2.71	.72	.08	8,574 4.62	.18	.02
1919	17,655 3.59	.95	.11	10,057 5.16	.18	.02
1920	18,539 3.77	.78	.12	9,422 4.86	.15	.02
1921	18,707 3.81	.76	.12	8,718 4.49	.14	.02
1922	16,977 3.45	.60	.10	9,567 4.93	.14	.03
1923	16,359 3.33	.51	.08	9,589 4.95	.14	.02
1924	17,165 3.32	.37	.08	9,526 4.92	.13	.02
1925	18,156 3.50	.55	.08	9,967 5.13	.14	.02
1926	18,378 3.50	.53	.08	10,300 5.28	.14	.02
1927	21,092 4.02	.61	.08	10,334 5.26	.14	.02
1928	22,439 4.23	.61	.08	10,766 5.49	.14	.02
1929	23,219 4.32	.63	.08	10,334 5.26	.14	.02
1930	24,403 4.23	.68	.10	10,047 5.12	.14	.02

Fuente: RA, MOP, Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación,(1916-1935).

Cuadro 2 (cont.)**Empleados por Kilómetro de Vía y por Unidad de Tráfico
Central Norte Argentino (estatal) y Central Córdoba (privado), 1916-1930**

	Central Norte			Central Córdoba		
	Total empleados Empleados/ Km	Empleados/ Pasajeros/ Km	Empleados/ Ton/Km	Total Empleados Empleados/ Km	Empleados Pasajeros/ Km	Empleados/ Ton/Km
1931	23,676 3.41	.94	.11	9,261 4.72	.15	.02
1932	25,570 3.63	1.30	.14	9,076 4.63	.16	.02
1933	23,970 3.40	1.27	.12	8,856 4.51	.16	.02
1934	22,357 3.17	1.18	.10	8,749 4.45	.15	.02
1935	22,522 2.46	.91	.10	8,638 4.41	.14	.02

Fuentes: RA, MOP, Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación,(1916-1935).

Cuadro 3
Número de Empleados y Trabajadores
Central Norte Argentino 1916-1930

Año	Dirección	Vía y Obras	Tráfico	Tracción y Talleres	Totales
1916	552	7,178	3,582	5,515	16,827
1917	1,446	4,185	3,342	5,596	14,569
1918	1,519	3,743	2,917	5,134	13,313
1919	1,415	4,132	4,490	7,618	17,655
1920	665	5,751	4,360	7,763	18,539
1921	840	5,782	4,284	7,801	18,707
1922	544	4,921	5,781	5,731	16,977
1923	399	4,339	5,249	6,372	16,359
1924	561	4,605	5,485	6,514	17,165
1925	549	4,942	5,946	6,719	18,156
1926	536	4,942	6,063	6,837	18,378
1927	614	6,674	6,500	7,304	21,092
1928	614	7,109	6,942	7,774	22,439
1929	563	7,370	7,604	7,677	23,219
1930	617	8,085	6,358	9,343	24,403

Fuente: RA, MOP, Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación (1916-1930).

Cuadro 4

Ferrocarriles del Estado- Resultados Operativos (1915-1930)

	Central Norte Argentino	Formosa	Este	San Antonio	Puerto Deseado	Comodoro Rivadavia
1915	113				135	122
1916	107	113		133	96	95
1917	109	87		93	106	102
1918	109	80		104	85	109
1919	104	91	107	78	95	98
1920	108	95	62	81	85	114
1921	131	131	75	105	94	94
1922	129	115	99	74	102	71
1923	100	105	106	60	97	77
1924	99	103	97	60	76	70
1925	106	89	79	53	72	73
1926	102	75	83	62	90	78
1927	102	82	76	60	93	86
1928	109	75	76	77	89	70
1929	99	50	86	82	121	95
1930	111	(a)	77	116	127	155

(a): Incorporado al Central Norte Argentino.

Fuentes: RA, MOP, Memorias (1915-1920) and Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, (Anexo-1935).

 NOTAS

¹ Datos tomados de las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación (1935), del Ministerio de Obras Públicas.

² Al respecto, ver por ejemplo, Thomas, O'Brien The Revolutionary Mission. American Enterprise in Latin America, 1900-1945 (Cambridge: Cambridge University Press, 1996); Weinstein, Barbara, For Social Peace in Brazil. Industrialist and the Remaking of the Working Class in São Paulo, 1920-1964 (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1996).

³ Entre otros trabajos sobre la nueva historia política, véase Hilda Sabato, "Citizenship, Political Participation and the Formation of the Public Sphere in Buenos Aires, 1850-1880," Past and Present, 136, August 1992 y La Política en las Calles. Entre el Voto y la Movilización, Buenos Aires, 1862-1880 (Buenos Aires: Sudamericana, 1998). Sobre esta literatura, cf. Paula Alonso, "La Reciente Historia Política de la Argentina del Ochenta al Centenario," Anuario IEHS, 13, 1998, pp. 393-418. Sobre el radicalismo, en particular, ver Paula Alonso, Between Revolution and the Ballot Box: The Origins of the Argentine Radical Party (NY: Cambridge, 2000); Ana María Mustapic, "Conflictos institucionales durante el primer gobierno Radical: 1916-1922," Desarrollo Económico, 24, 93, Abril-Junio, 1984, 85-108; Ana Virginia Persello, "Los Gobiernos Radicales: Debate institucional y práctica política," en Ricardo Falcón ed. Nueva Historia Argentina, Democracia, Conflictos Social y Renovación de Ideas (1916-1930) (Buenos Aires: Sudamericana, 2000). Ver, además nota 5.

⁴ David Rock, Politics in Argentina 1890-1930 (Cambridge: Cambridge University Press, 1975); Ezequiel Gallo and Silvia Sigal, "La Formación de los Partidos Políticos Contemporáneos --la UCR (1891-1916)," en Torcuato S. Di Tella et alia, Argentina Sociedad de Masas, (Buenos Aires: Eudeba, 1965) pp. 124-76; Luis A. Romero ed., El Radicalismo (Buenos Aires: Carlos Pérez, 1969); Carl Solberg, "Descontento Rural y Política Agraria en la Argentina 1912-1930," y Peter Smith, "Los Radicales Argentinos y la Defensa de los Intereses Ganaderos, 1916-1930," en Marcos Giménez Zapiola, ed., El Régimen Oligárquico (Buenos Aires: Amorrortu, 1975); Peter Smith Carne y Política (Buenos Aires: Paidós, 1969).

⁵ Véase Joel Horowitz, "Bosses and Clients: Municipal Employment in the Buenos Aires of the Radicals, 1916-1930," Journal of Latin American Studies, 31, 3, October 1999, 617-644; Matthew Karush, "La democracia y el movimiento obrero: El Impacto político de las huelgas de 1917-1922 en Rosario," Avances del CESOR, II, 2, 1999, 65-94; Nicholas Biddle, "Hipólito Yrigoyen, Salta and the 1928 Presidential Campaign," en James Brennan and Ofelia Pianetto, eds., Region and Nation: Politics, Economics and Society in Twentieth-Century Argentina (New York: St. Martin's Press, 2000). Sobre la necesidad de repensar la legitimidad del sistema electoral y la crisis de la democracia política, cf. Daniel James, "Uncertain Legitimacy: The Social and Political Restraints Underlying the Emergence of Democracy in Argentina, 1890-1930," in George R. Andrews and Herrick Chapman, eds., The Social Construction of Democracy, 1870-1990 (New York: New York University Press, 1995).

⁶ Con respecto a la necesidad de indagar las múltiples visiones de desarrollo económico durante la era liberal, ver por ejemplo, Gootenberg, Paul, Imagining Development: Economic Ideas in Peru's "Fictitious Prosperity" of Guano, 1840-1880 (Berkeley: University of California Press, 1993); Kim Clark, The Redemptive Work: Railways and Nation in Ecuador, 1895-1930 (Wilmington: DE: SR Books, 1998).

⁷ Cf. María Silvia Fleitas, "Posturas de los Sectores Dirigentes del NOA ante la Cuestión del 'Desequilibrio Regional' en la Argentina," in Jujuy en la Historia, Avances de Investigación (UNJU 1995), pp. 173-196; Mark Falcoff, "Economic Dependency in a Conservative Mirror: Alejandro Bunge and the Argentine Frustration, 1919-1943," Inter-American Economic Affairs, XXXV, Spring 1982, n.4, pp. 57-76. Sobre los problemas económicos de la Argentina en la década del veinte, véase Guido di Tella "Economic Controversies in

Argentina from the 1920s to the 1940s"; A. O'Connell "Free Trade in One (Primary Producing) Country: the Case of Argentina in 1920s"; Tulio Halperín Dongui, "The Argentine Export Economy: Intimations of Mortality, 1894-1930," en Guido di Tella and D.C.Platt, eds., The Political Economy of Argentina 1880-1946 (Oxford: MacMillan, 1986).

⁸ Senado de la Nación, Documentos de Hipólito Yrigoyen (Buenos Aires, 1986), pp. 178. RA, MOP, Ferrocarriles del Estado. Formación y Desarrollo de la Red, pp.79-87.

⁹ Por cierto, algunos historiadores interpretan que el radicalismo revirtió el tradicional laissez faire de la era liberal, cf. Gabriel del Mazo, El Radicalismo, pp. 192-202; Juan Carlos Grosso, "Los problemas económicos y sociales y la respuesta radical en el gobierno (1916-1930)," en Luis A.Romero ed., El Radicalismo, pp. 159-163; Winthrop Wright, British-Owned Railways in Argentina (Austin: University of Texas Press, 1974).

¹⁰ Sobre las intervenciones federales, cf. Ana María Mustapic "Conflictos institucionales durante el primer gobierno Radical: 1916-1922," Desarrollo Económico, 24, 93, Abril-Junio, 1984; Armando Raúl Bazán, El Noroeste y la Argentina Contemporánea (1853-1992) (Buenos Aires: Plus Ultra, 1992), pp. 320-31.

¹¹ Sobre los antecedentes de esta obra, cf. RA, MOP, Memoria (1921), pp 15-24; RA, MOP, Ferrocarriles del Estado. Formación y Desarrollo de la Red, pp. 65-75; RA, MOP, Ferrocarriles del Estado. Formación y Desarrollo de la Red., pp. 65-79; y "Los Futuros Ferrocarriles Trasandinos en el Norte de la República," en Boletín de Obras Públicas e Industrias, VI, Febrero 1920, pp. 95-113.

¹² Comité Pro-Ferrocarril al Pacífico, Salta. Su Riqueza, Producción y Medios de Transporte (1934); Armando R. Bazán, El Noroeste y la Argentina Contemporánea (1853-1992), pp. 350-55; Gabriel del Mazo, La Primera Presidencia de Yrigoyen (Buenos Aires: CEAL, 1983), p. 78-84; y Alicia Barber de Gutierrez, "Comunicaciones y Desarrollo Regional en la Provincia de Salta (1922-1930)," en Noveno Congreso de Historia Nacional y Regional, 1996 (Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1996).

¹³ Cf. Gabriel del Mazo, El Radicalismo, p. 195.

¹⁴ "Acto Inaugural de la Casa Central", Riel y Fomento, I, 6, Octubre 1922.

¹⁵ "Santa Fe, Gran Puerto del Norte", Riel y Fomento, II, 9, Noviembre 1923.

¹⁶ Eric Langer, "Espacios Coloniales y Economías Nacionales: Bolivia y el Norte Argentino (1810-1930)," Siglo XIX, Julio-Diciembre 1987, pp.135-160.

¹⁷ "Huaytiquina-Antofagasta, Puerta del Norte para Salir al Mundo," en Riel y Fomento, I, n.10, Febrero 1923; "Ferrocarril de Salta a Antofagasta" y "La nueva política ferroviaria nacional y la obra constructiva de los Ferrocarriles del Estado en el gobierno del Dr. Hipólito Yrigoyen," en Riel y Fomento, I, n. 7, Noviembre 1922 and Octubre 1922. "Líneas Nuevas. Huaytiquina-Tartagal-Metán al Este, en Riel y Fomento, III, n. 28, Agosto, 1924.

¹⁸ Gabriel Del Mazo, El Radicalismo, p. 197.

¹⁹ "Acto Inaugural de la Casa Central," Riel y Fomento, I, 6, Octubre 1922.

²⁰ Plan de Expansión de los Ferrocarriles del Estado," in Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, n. 17, 1er. Semester, 1924, p. 47.

²¹ Líneas Nuevas. Huaytiquina-Tartagal-Metán al Este, en Riel y Fomento, III, n. 28, Agosto, 1924.

-
- ²² "El Huaytiquina", Riel y Fomento, I, 8, Diciembre 1922.
- ²³ "Visita Ferrovianos Chilenos", Riel y Fomento, I, 12, Abril 1923.
- ²⁴ Francisco Barres, "Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales Antecedentes Legales y Estadísticos 1857-1944," en Boletín de la Asociación Internacional Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, (Buenos Aires, 1945).
- ²⁵ Al respecto, cf. Nicholas Biddle, "Hipólito Yrigoyen, Salta and the 1928 Presidential Campaign," en James Brennan and Ofelia Pianetto, eds., Region and Nation: Politics, Economics and Society in Twentieth-Century Argentina (New York: St. Martin's Press, 2000).
- ²⁶ Sobre esta investigación, cf. RA, MOP, Apéndice a la Memoria Presentada al Congreso, (June 1921-May 1922).
- ²⁷ Sobre la crisis financiera, cf. Elena Salerno, "Política y Finanzas en los Ferrocarriles del Estado en los Años Veinte," Universidad Nacional de Luján. Agradezco a esta autora por haberme facilitado sus trabajos.
- ²⁸ Cf. Cámara de Diputados de la Nación, Comprobación de las Irregularidades de los Ferrocarriles del Estado (1920-1924), (Buenos Aires 1924). Sobre los problemas en el correo, cf. Ana Virginia Persello, "Los Gobiernos Radicales: Debate institucional y práctica política," en Ricardo Falcón ed. Nueva Historia Argentina, Democracia, Conflictos Social y Renovación de Ideas (1916-1930), pp. 90-4.
- ²⁹ Steven Topik, The Political Economy of the Brazilian State, 1889-1930 (Austin: University of Texas Press, 1987), pp. 109-27.
- ³⁰ Para la lista de Administradores, cf. Ernesto Soares, Ferrocarriles Argentinos, (Buenos Aires, 1937), pp. 9-10. Véase también, Elena Salerno, "La Administración General de los Ferrocarriles del Estado en la Transición Política de 1916 y durante la Primera Presidencia de Yrigoyen," Jornadas Inter-Escuelas de Historia, Universidad Nacional del Comahue, September 1999.
- ³¹ Ricardo Piccirilli, F. Romay and L. Gianello, Diccionario Histórico Argentino, (Buenos Aires, Ediciones Históricas Argentinas), II, p. 617.
- ³² La Gaceta, Septiembre 6, and 17-10, 1924. Merece recordarse tras la renuncia administrador, en enero de 1925, el Ministro de Obras Públicas Loza también renunció argumentando problemas de salud. Se sospechaba, sin embargo, que el "affaire de los *Ferrocarriles del Estado*" había pesado en su decisión. De hecho, las disidencias internas entre personalistas y anti-personalistas habían debilitado la posición de Loza, único ministro Yrigoyenista del gabinete de Alvear. Tras su renuncia asumió como Ministro de Obras Públicas Roberto Ortiz, cf. La Gaceta, Enero 14-15 1925, Febrero 3-10, 1925. Sobre la nominación de Fernandez Beschedt como presidente de la Comisión Directiva del radicalismo personalista en Salta, cf. La Gaceta, Enero 14, 1926.
- ³³ Ricardo Piccirilli, F. Romay and L. Gianello, Diccionario Histórico Argentino, (Buenos Aires: Ediciones Históricas Argentinas), V, p. 740.
- ³⁴ Cf. Riel y Fomento, setiembre-diciembre 1922 y enero-marzo 1923.
- ³⁵ Sobre estas reformas, cf. Boletín Sudamericano de Ferrocarriles, n. 6, III, 1918, pp. 131-271; RA, MOP, Memoria (Junio 1918-Mayo 1919), pp.67-70; RA, MOP, Memoria (Junio 1919-Mayo 1920), pp. 90-92 y 95-100; "Reseña sobre la Organización que existe en los Ferrocarriles Particulares y en los Ferrocarriles del

Estado Argentino para la Adquisición de Materiales," en Boletín de Obras Públicas e Industrias, VII, Junio 1925, pp.177-184.

³⁶ RA, MOP, Memoria (Junio 1918-Mayo 1919), p. 46; RA, MOP, Memoria (1921), p. 64; RA, MOP, Memoria (Junio 1919-Mayo 1920), pp. 73-4 y 77-84.

³⁷ RA, MOP, Memoria (1916), pp. 23-25; RA, MOP, Memoria (Junio 1918-Mayo 1919), pp. 64-66.

³⁸ Memoria MOP, June 1919-May 1920, p. 83; Memoria del Departamento de Material y Tracción, 1920; "La Vida Obrera en Tafí Viejo," Riel y Fomento, I, n. 8, Diciembre 1922; "Cooperación", Riel y Fomento, I, 2, Junio 1922; "Cooperativismo", Riel y Fomento, I, 3, Julio 1922; Francisco Roldán, Tafí Viejo y su Taller (Biblos, Tucumán, 1984).

³⁹ He analizado en detalle el conflicto laboral en mi tesis, cf. "The Nation Building Mission: The State-Owned Railways in Modern Argentina (1870-1930)," (Ph. Diss, State University of New York at Stony Brook, Agosto 2001).

⁴⁰ Boletín de la Administración de los Ferrocarriles del Estado, I, N. 1, Noviembre 1926.

⁴¹ "Democracia Rural" Riel y Fomento, I, 2, Junio 1922; "Colonización Ferroviaria", Riel y Fomento, I, 8, Diciembre 1922. Sobre el turismo, cf. por ejemplo, Riel y Fomento, II, marzo-octubre 1923. Para la visión oficial de la modernización de los ferrocarriles, cf. también, S. de Navasques (eds.), Patria y Libertad. Libro de Oro de la Unión Cívica Radical en su Primer Gobierno (1916-1922), (Vargas Cñía. Editora, s/f).

⁴² RA, MOP, Memoria (1916) pp.23-24; Memoria (Junio 1918-Mayo 1919) p. 63-4; Memoria (Junio 1920-Mayo 1921) p. 11.

⁴³ "El Palacio para las Oficinas del Estado," Boletín de Obras Públicas e Industrias, Junio 1925. pp.1-3; "Edificio para las Oficinas de los Ferrocarriles del Estado" Boletín de Obras Públicas e Industrias, September 130, p. 316.

⁴⁴ Daniel James "Uncertain Legitimacy: The Social and Political Restraints Underlying the Emergence of Democracy in Argentina, 1890-1930," p. 67.

⁴⁵ Sobre el nacionalismo de los sectores medios y su intención de diferenciarse del internacionalismo de los trabajadores, cf. Eric Hobsbawm, Nations and Nationalism Since 1780, p. 122.

⁴⁶ Cf. por ejemplo, Beatriz Sarlo, La Imaginación Técnica. Sueños Modernos de la Cultura Argentina (Buenos Aires: Nueva Visión, 1992); Jorge Liernur y Graciela Sivestri, El Umbral de la Metrópolis, (Buenos Aires, Sudamericana, 1993).