

Los desafíos de la democratización del progreso: el radicalismo y la expansión de los ferrocarriles del Estado, 1916-1930

Silvana Alejandra Palermo

CONICET - UNIVERSIDAD NACIONAL DE GENERAL SARMIENTO¹

ARGENTINA

palermosil@yahoo.com

Resumen:

Este artículo analiza la administración de los Ferrocarriles del Estado por parte de la Unión Cívica Radical durante sus casi quince años de permanencia ininterrumpida en el poder, 1916-1930. Se explora la construcción del Ferrocarril Trasandino del Norte como iniciativa de fomento económico regional, las innovaciones en la organización de la compañía, del trabajo y del servicio ferroviario. La investigación, basada esencialmente en documentación oficial, se plantea desde la perspectiva de la historia socio-cultural, interesada en comprender el perfil y las estrategias de quienes conducían la agencia estatal y el significado que intentaban asignarle a la expansión de la red y su gestión administrativa. Se intenta explicar el programa de gobierno y su discurso político.

Palabras clave: ferrocarril, UCR, historia socio cultural

Abstract:

This article analyzes the administration of the Ferrocarriles del Estado by the Unión Cívica Radical during its fifteen years of uninterrupted administration from 1916-1930. The construction of the Ferrocarril Trasandino del Norte is explored as an initiative of regional economic development, of the innovations in the organization of the company, of work, and of the railway service. The research, based essentially on official documentation, is focused on the socio-cultural historical perspective, interested in understanding the profile and the strategies of those who led the state agency and the importance that they tried to give to the expansion of the network and of their administration. The government program is explained, and the singularity of their political discourse.

Keywords: railroad, UCR, sociocultural history

Al asumir el poder ejecutivo en 1916, la Unión Cívica Radical (UCR), a diferencia de su antecesor el Partido Autonomista Nacional (PAN), se encontró con un aparato estatal relativamente desarrollado, con instituciones capaces de afianzar la autoridad del gobierno nacional y fomentar una identidad común. Tal fue el caso de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), responsable de la expansión y gestión de los ferrocarriles de propiedad estatal. Desde 1909, esta entidad gozó de un mínimo de autonomía financiera, estaba dirigida por un Administrador General nombrado por el poder ejecutivo con acuerdo del senado y dependía del Ministerio de Obras Públicas. La AGFE operaba una red cuya extensión alcanzó los 6.000 kilómetros en 1915, la cual vinculaba a las provincias del norte y noroeste con el litoral y se adentraba en los territorios nacionales del norte chaqueño y sur patagónico. La construcción de estas líneas hizo posible la expansión del mercado interno a la par que consolidó la presencia del estado nacional en las provincias del interior y los territorios de frontera. Si los ferrocarriles extranjeros resultaron cruciales para el despegue agro-exportador, los Ferrocarriles del Estado contribuyeron de manera sustantiva a la conformación de la nación argentina.

Tratándose de un instrumento privilegiado para el desarrollo regional y la integración territorial, los gobiernos radicales le otorgaron a los Ferrocarriles del Estado un lugar prioritario en su política de gobierno. En 1930, sus líneas ya alcanzaban los 7.850 kilómetros de vías y, en buena medida, debido a las obras llevadas adelante durante los años veinte, la red sobrepasó los 9.000 kilómetros en 1935. Es decir, durante las presidencias radicales se sumaron a las líneas férreas de propiedad estatal aproximadamente 3.300 kilómetros. Esta expansión afianzó la integración espacial de las provincias del norte entre sí, con el centro y este del país. La red estatal se adentró en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, gracias a la construcción de los Ferrocarriles del Este, y se extendieron sus líneas en los territorios patagónicos. En 1935, los Ferrocarriles del Estado representaban un 23% del total de la red ferroviaria del país y alcanzaban casi todo el territorio nacional con excepción de Buenos Aires.²

Este artículo indaga la orientación que los gobiernos de la UCR le imprimieron a la administración de los Ferrocarriles del Estado a partir del examen de algunos aspectos vinculados a la expansión de la red y a la gestión de dichas líneas férreas. La primera sección explora la construcción del Ferrocarril Trasandino del Norte para ilustrar cómo el radicalismo se identificó con un programa destinado al fomento económico regional. La segunda parte de este estudio analiza algunas de las innovaciones que los gobiernos radicales promovieron en la organización de la compañía, el trabajo, y el servicio ferroviario haciéndose eco de las tendencias de racionalización y modernización empresarial, predominantes en el período de entreguerras tanto en los países industrializados como en América Latina. (O'Brien, 1996; Weinstein, 1996).

Esta investigación se basa en documentación oficial de la AGFE, fundamentalmente las Memorias del Ministerio de Obras Públicas presentadas al Congreso Nacional, las cuales incluyen la labor constructiva y de explotación de los Ferrocarriles del Estado, las memorias de algunas oficinas específicas de dicha administración —la del Departamento de Material y Tracción (1920), por ejemplo— la revista de la AGFE *Riel y Fomento*, publicada a partir de mayo de 1922 y definida como la “expresión gráfica de la acción constructiva de los Ferrocarriles del Estado”, estadísticas oficiales e información de revistas especializadas como el Boletín de Obras Públicas e Industrias o del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Se trata de una aproximación al desarrollo de los Ferrocarriles del Estado desde una perspectiva de historia socio-cultural, interesada en comprender el perfil y las estrategias de los actores que conducían esta agencia estatal y el significado que intentaban asignarle a la orientación de la expansión de la red y la gestión administrativa. De este modo, este estudio intenta aportar a la comprensión de la especificidad del programa de gobierno de la UCR así como a esclarecer la singularidad de su discurso político a fin de ponderar el papel de este partido en la transformación del estado y la sociedad argentinas durante sus casi quince años de permanencia ininterrumpida en el poder (Neiburg y Plotkin, 2004; Bohoslavsky y Soprano, 2010).³

Puede afirmarse que la orientación de las políticas de la UCR una vez que ocupara el gobierno nacional continúa siendo una de las áreas menos renovadas en la historiografía reciente, aún cuando la “nueva historia política” ha revisado las prácticas electorales, el funcionamiento del sistema político y los orígenes e identidad de dicho partido (Sabato, 1998; Alonso, 1998a; Alonso, 2000b; Mustapic, 1984; Persello, 2000; Persello, 2004a; Rock, 1977; Gallo y Sigal, 1965; Romero, 1969; Solberg, 1975; Smith, 1975). Respecto a aquella cuestión, en consecuencia, prima todavía la interpretación elaborada por la literatura histórica a partir de los años setenta. Digamos, aun a riesgo de simplificar importantes trabajos sobre la composición y las políticas del radicalismo, que algunas investigaciones sostienen que éste profundizó la estrategia de crecimiento económico dominante durante el llamado régimen oligárquico, por lo cual su característica distintiva se reduce a la defensa del sufragio libre y las elecciones limpias. Mas allá de esto suele afirmarse que la UCR no innovó en materia de política económica y social, en tanto mantenía alianzas con la elite tradicional y representaba a sectores medios, cuyo ascenso social dependía de la prosperidad generada por el modelo agro-exportador. Se ha sostenido, además, que cuando la UCR llegó al gobierno tendió a utilizar el aparato estatal con fines electoralistas, en particular durante las presidencias de Hipólito Yrigoyen. Así, el clientelismo político aparecería como uno de los principales mecanismos utilizados por dicho partido para garantizarse la adhesión de los sectores medios y populares urbanos (Rock, 1977; Gallo y Sigal, 1965; Romero, 1969; Solberg, 1975; Smith, 1975).

Recientemente, algunos historiadores han llamado la atención sobre la necesidad de reconsiderar esta interpretación. Han propuesto ir más allá del clientelismo para explicar el éxito electoral del Partido Radical, indagando algunos aspectos de su programa y discurso político, como por ejemplo el “obrerismo” o el “nacionalismo” (Horowitz, 1999; Karush, 1999; Biddle, 2000; James, 1995).⁴ Símbolo del progreso por excelencia, los Ferrocarriles del Estado constituyen un caso de estudio privilegiado para explorar como imaginó la UCR el desarrollo económico regional, la integración del espacio nacional y la propia modernidad del estado en la Argentina de principios del siglo XX (Gootenberg, 1993; Clark, 1998).⁵ En las páginas que siguen, se intentará demostrar que el radicalismo se apropió y redefinió el discurso del progreso característico del PAN e hizo suyo un programa de modernización del estado nacional a fin de presentarse como una alternativa real a sus oponentes políticos. Asimismo, la historia de la expansión y gestión de los ferrocarriles de propiedad estatal bajo el radicalismo sugiere algunos cambios relevantes en la relación entre estado y sociedad en el período de la llamada República Democrática (1916-1930).

RADICALISMO Y PROGRESO: EL TRASANDINO DEL NORTE, LA “RUTA DEL PORVENIR”

En 1916, cuando H. Yrigoyen asumió su primera presidencia, el problema del desarrollo económico de la Argentina se encontraba en el centro del debate público. No se trataba sólo de una reflexión sobre la vulnerabilidad de la economía agro-exportadora, evidenciada por las disrupciones causadas por la Primera Guerra Mundial, sino que preocupaba además el profundo desequilibrio económico regional. Este último había sido provocado por el vertiginoso desarrollo de la economía pampeana en contraste con el más lento crecimiento o en algunos casos inclusive el deterioro de las economías del interior. De qué manera el nuevo gobierno nacional iba a encaminar a todas las regiones en el camino del progreso constituiría uno de los ejes de reflexión y preocupación tanto de las elites políticas del interior como de los más notables economistas de los años veinte (Fleitas, 1995; Falcoff, 1982; Di Tella, 1986; O’Connell, 1986; Halperin Dongui, 1986).⁶

La centralidad que la cuestión del desarrollo regional asumía en el debate político no constituía un mero reflejo del estancamiento relativo de las economías de algunas regiones del norte frente al litoral. La pérdida del ejecutivo nacional en manos de la UCR y la disminución de la representación parlamentaria sufrida por los legisladores del interior convirtieron a la cuestión del desarrollo económico regional en un tema aún más urgente. Por un lado, el triunfo del radicalismo —cuya principal base política se encontraba en las zo-

nas de la pampa y del litoral— exacerbó los temores de los conservadores en cuanto a la futura ayuda que el estado nacional ofrecería a las provincias del norte. Por otro lado, el tercer censo nacional de 1914 había permitido cuantificar el descenso que sufrían las provincias del noroeste sobre el porcentaje del total de la población nacional. Mientras que en 1869 éstas representaban un 29% de la población del país, en 1914 sólo alcanzaban un 13%. Como consecuencia de esta transformación demográfica, el número de representantes de dichas provincias del país en la Cámara de Diputados disminuyó a la par que se incrementaba el de los legisladores del litoral. Si la vigencia de un sistema electoral competitivo estimulaba a los políticos de diferentes partidos a incorporar en su agenda —al menos retóricamente— temas relacionados con el bienestar económico y los derechos de sus votantes, este hecho devenía en una cuestión de supervivencia política para los representantes del interior. Es decir, sin desestimar la posibilidad de un estancamiento relativo real de algunas economías provinciales, cabe advertir que la existencia de los nuevos incentivos políticos, generados por la competencia electoral, contribuyó a la vertiginosa politización del tema del desarrollo regional en los años veinte. No resulta sorprendente pues que los Ferrocarriles del Estado, juzgados como un instrumento privilegiado para el desarrollo económico regional, se encontraran en el centro de las disputas entre el gobierno nacional y la oposición.

En efecto, en octubre de 1920 el presidente Yrigoyen, haciendo uso de sus prerrogativas constitucionales, vetó la ley que proponía la creación de una sociedad mixta por acciones conformada por las líneas de trocha angosta de los ferrocarriles de propiedad estatal en las provincias del norte con la compañía británica del Ferrocarril Central Córdoba, también de trocha angosta. Por esta ley, el gobierno nacional cedía las líneas y la operación del servicio a esta última, la cual se encargaba de controlar la nueva compañía. Conciente de las nuevas dificultades 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. El poder ejecutivo, por su parte, 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 justificó esta decisión en una cuestión de principios: el derecho del estado nacional a contar con la propiedad de un ferrocarril que promoviera el desarrollo económico y político de la nación.⁷

Este episodio ilustra bien el modo en que competencia electoral había exacerbado la disputa sobre el control de instituciones estatales que, como en el caso de los ferrocarriles, no sólo servían para estimular el desarrollo económico sino a la vez para buscar adhesiones políticas y sumar eventuales votantes. Resulta pues erróneo interpretar esta controversia 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 (Del Mazo, 1955; Grosso, 1968; Wright, 1980; López, 2010; Salerno, 2007).⁸ La creación de los Ferrocarriles del Estado y su organización tuvo lugar durante los gobiernos del PAN y contó con el apoyo de los legisladores provinciales. Durante el régimen oligárquico, los Ferrocarriles del Estado habían sido claves para la consolidación de alianzas políticas entre el gobierno nacional y las élites del interior. Si la oposición al radicalismo abandonaba su intervencionismo de antaño, esto obedecía a que había perdido el control del gobierno nacional. Igualmente, si el gobierno radical defendía fuertemente el derecho de intervención estatal no lo hacía exclusivamente por convicción ideológica, sino porque era consciente 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 sus opositores políticos y construyendo una base de apoyo en las provincias del noroeste. Como se sabe, tras las intervenciones federales llevadas adelante entre 1918 y 1921, la UCR logró acceder al gobierno en La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Salta y Jujuy (Mustapic, 1984; Bazán, 1992).⁹ En suma, si cada uno a su turno, liberales y radicales, promovieron la expansión de los Ferrocarriles del Estado conforme a sus intereses partidarios, conviene especificar, entonces, qué rasgos distinguieron al radicalismo de sus antecesores al responsabilizarse de la orientación de la política ferroviaria en las líneas de propiedad estatal y de legitimarla.

Quizás la construcción del Trasandino del Norte —también conocido como Ferrocarril Huaytiquina (por el paso cordillerano del mismo nombre)— se destaca como la obra que más claramente ejemplifica el modo en que la UCR se apropió de la noción de progreso, la redefinió e inclusive logró desligarla del programa de sus oponentes (Benedetti, 2005).¹⁰ Algunos meses antes de vetar la ley que establecía la creación de una sociedad mixta, en marzo de 1920, H. Yrigoyen anunció al Congreso su decisión de llevar adelante la construcción de un ferrocarril desde la ciudad de Salta hacia el puerto chileno de Antofagasta, una obra que demandaba el tendido de aproximadamente 546 kilómetros de vía del territorio argentino y 329 kilómetros del chileno.

El Presidente respondía así a las demandas del radicalismo local, el cual venía presionando para que el triunfo a nivel nacional de este partido redundara en priorizar esta obra, un proyecto ansiado a nivel regional pero largamente postergado. En efecto, ya desde fines de la década de 1880 se habían emprendido estudios para la construcción de un ferrocarril que conectara el norte argentino con el puerto de Antofagasta. En 1907, el proyecto pareció ponerse en marcha al aprobarse la primera concesión a una compañía privada, la cual no logró avanzar con las obras, por lo que se le rescindió la licencia en 1914.¹¹ En 1919, el gobernador radical de Salta, Joaquín Castellanos, retomaba este

proyecto, organizando una campaña en favor del ferrocarril y celebrando actos públicos dirigidos a interesar a las autoridades nacionales. Para 1921, ya funcionaba en Salta un “Comité Pro-Ferrocarril al Pacífico”, integrado por funcionarios, empresarios, comerciantes, periodistas de diarios locales y profesionales de la provincia. De hecho, dicha comisión se amplió y retomó su campaña en favor de esta obra a comienzos de 1930, cuando la crisis económica y los cambios políticos habían provocado su suspensión (Bazán, 1992; del Mazo, 1983; Barber de Gutiérrez, 1996).¹²

Si a los ojos provinciales la relevancia del Trasandino del Norte resultaba obvia, a nivel nacional debía justificarse. En su mensaje al Congreso Nacional, el presidente Yrigoyen afirmó que la nueva política de los Ferrocarriles del Estado estaba orientada a reparar los “hondos males” causados por el “régimen”. Refiriéndose a la situación de las provincias del interior, el Presidente sostuvo 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 (del Mazo, 1955:195).

A comienzos de 1921, la AGFE comenzó las obras, cuyo primer tramo se inició con una suma autorizada por un decreto del ejecutivo a dicha administración. Los primeros proyectos del trazado establecían el cruce por el abra de Huaytiquina, de allí el nombre que originalmente adoptara el ferrocarril, pero en 1929 se decidió la variante por el paso internacional de Socompa pues ofrecía ventajas técnicas para acelerar y simplificar la construcción en el territorio chileno. La premura del gobierno de la UCR quedaba demostrada en el hecho de iniciar las obras, aún antes de que su par chileno se comprometiera oficialmente con este proyecto. De todas formas, el acuerdo entre las cancillerías de ambos países llegaría en abril de 1922 al firmarse un protocolo conocido como Convenio de los Trasandinos. Al concluir la primera presidencia de Yrigoyen, el Trasandino del Norte había dejado de ser un proyecto para convertirse en una realidad, aún cuando no se había avanzado demasiado en su concreción. No obstante, la obra en sí misma se convertiría en un poderoso instrumento de propaganda política.

Los gobiernos de la UCR presentaron esta obra como un acto de “liberación económica”.¹³ El radicalismo acusaba al “régimen” de haber otorgado a la red de los Ferrocarriles del Estado una orientación exclusivamente atlántica. Este argumento tenía cierto asidero, pues tras crearse el Ministerio de Obras Públicas en 1898, el primer intento de planificación sistemática de expansión

de la red ferroviaria estatal propuesto por los funcionarios técnicos durante la gestión del Ministro Emilio Civit —bajo la segunda presidencia de Julio A. Roca— no priorizaba la conexión al Pacífico por el norte del país.¹⁴ Por este motivo, los pasajeros y las 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, se presentaba en la revista de la AGFE como el “gran puerto del norte,” es decir la salida más lógica y económica al Atlántico para los provincias del interior —único puerto al que accedían por entonces los ferrocarriles estatales—, el radicalismo le asignó idéntica misión al Trasandino del Norte, la vía más rápida y menos costosa para que los productores del norte alcanzaran los puertos del Pacífico.¹⁵

Para las autoridades del gobierno radical, el Trasandino del Norte liberaría a los productores del norte de su dependencia de los puertos del litoral. Con esta iniciativa, se apuntaba a restablecer las rutas comerciales del período colonial y de la primera mitad del siglo XIX, cuando buena parte de la producción agrícola y ganadera de las provincias del norte se destinaba principalmente a Bolivia y a Chile. Asimismo, se esperaba aprovechar el dinamismo de este intercambio comercial generado por el despegue de la minería chilena de principio del siglo XX (Langer, 1987). 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 se calculaba que el tiempo se reduciría a tan sólo 14 horas. A comienzos de 1920, las ventajas de este ferrocarril para la ganadería y agricultura salteñas así como para las provincias vecinas resultaban evidentes. Asimismo, se esperaba que estas líneas fomentaran la explotación de los recursos minerales en la provincia y el territorio nacional de Los Andes, en particular del bórax. Por último, el gobierno también anhelaba que esta conexión con el Pacífico, vía el Trasandino del Norte, acercara la producción nacional a los mercados de Estados Unidos y Asia. Confiados en que este ferrocarril inauguraba un camino al futuro, los radicales bautizaron a este ferrocarril como la “puerta del norte para salir al mundo” o más sencillamente la “ruta del porvenir”.¹⁶

Desde la perspectiva gubernamental, el Trasandino del Norte, quizás mucho más que la expansión de las líneas de los Ferrocarriles del Estado al occidente y oriente boliviano auguraban un cambio radical para la geografía económica del país al posibilitar que las provincias del norte “se encontrarían de improviso con idénticos y aún, tal vez, con mejores probabilidades que el litoral argentino”. No sorprende que el Trasandino del Norte se equiparara, en la retórica gubernamental, con el acontecimiento que más dramáticamente había cambiado la configuración del espacio nacional: la ocupación territorial de la frontera sur pampeana y patagónica. En uno de sus mensajes al Congreso, el presidente Yrigoyen indicó:

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 del las provincias del sud, la conquista del desierto (del Mazo, 1955:197).

Símbolo de una nueva era de progreso, el Trasandino del Norte, fue calificado asimismo como un acto de “justa reparación histórica” palabras predilectas, como es sabido, en el vocabulario político del radicalismo. Por cierto, las autoridades nacionales no perdieron 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 Beschtadt destacaba que se trataba a partir de entonces 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 fue traída desde la Quebrada del Toro, Salta, para demostrar la “perfecta solidaridad y unión de los estados argentinos”.¹⁷

En ocasión de inaugurarse la primera sección del Trasandino del Norte en julio de 1924, el Ministro de Obras Públicas de Alvear, Eufasio S. Loza, argumentó que esta línea representaba el reconocimiento del gobierno nacional para con una provincia que había sacrificado su población y recursos por la independencia de todo el país. El hecho de que el gobernador radical Adolfo Güemes fuera descendiente directo del caudillo salteño constituyó un dato que no paso desapercibido en el discurso ministerial. 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 inclusive podía enorgullecerse de saldar una deuda histórica que los gobiernos del “régimen” habían dejado impaga.

El radicalismo entendía que la construcción del Trasandino del Norte constituía una obra de “sano americanismo”.¹⁸ 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 partido de gobierno buscaba diferenciarse del nacionalismo unificador y militarista de la era roquista. Vale recordar que mientras que entre 1880-1900 los gobiernos del Partido Autonomista Nacional 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, par-

tualmente a “argentinizar la Patagonia”, como lo afirmara Ezequiel Ramos Mejía, quien fuera por esos años una influyente figura del elenco ministerial. Recuérdate que se desempeñó como Ministro de Agricultura en la presidencia de Roca y luego en la cartera de Obras Públicas en las presidencias de Figueroa Alcorta y Roque Sáenz Peña (Piccirilli, Romay y Gianello, 1953:45; Ramos Mexía, 1936:205).¹⁹ Al llegar la UCR al gobierno, la única vía de comunicación existente con Chile era el Trasandino por Mendoza, en manos de una compañía privada. Como prueba de su compromiso por revertir esta tendencia, el ministro de Obras Públicas E. Loza en el acuerdo con el gobierno chileno se comprometió a considerar completar la construcción del Trasandino del Sur, por Zapala, Neuquén. En síntesis, durante los años veinte el radicalismo buscó 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 (Trasandino del Norte) 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 “triumfo de la ingeniería Argentina.” Por cierto, esta afirmación no se ajustaba totalmente a la realidad, puesto que el ingeniero a cargo de la obra, Richard Maury, había nacido y estudiado en Estados Unidos, aunque había trabajado en la Argentina ya desde mediados de 1906 y se había incorporado a los Ferrocarriles del Estado a fines de 1907 (Crisorio, 1983). Aún así, muchos de sus colaboradores se habían recibido en el país y, sin duda, se trataba de una obra de incuestionable magnitud. Este ferrocarril cruzaba 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, afirmó:

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.²⁰

Para resaltar la modernidad de la construcción de este Trasandino se la comparaba con la obra de ingeniería más prestigiosa de comienzos del siglo veinte: el Canal de Panamá.²¹ Equipar la obra pública argentina con la realizada por los Estados Unidos, cuyo liderazgo se había hecho evidente en toda América Latina tras la Gran Guerra, suponía sin duda reivindicar para la Argentina una posición similar, al menos en Sudamérica. Por supuesto, las au-

toridades nacionales se encargaban de recalcar que este tipo de apreciaciones no era sesgado ni fruto de un exagerado nacionalismo o fanatismo oficial. En abril de 1923, la AGFE 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 ferrarriles argentinos. Su visita servía para corroborar la importancia de las innovaciones tecnológicas llevadas adelante por la AGFE. Lógicamente se subrayaba que la comitiva chilena había centrado su atención en el ferrocarril de Salta a Antofagasta el cual había merecido “el más franco y entusiasta aplauso”.²²

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 Trasandino del Norte 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 de dicha línea constituyó una prioridad de 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 Trasandino 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, tras ser derrocado el Presidente Yrigoyen, se habían concluido 167 kilómetros, alrededor de un tercio de lo planeado del lado argentino. Las obras se retomarán a fines de 1930 y recién en 1948, la línea a Antofagasta lograba concluirse (Barres, 1945)

En síntesis, con esta obra, el gobierno Radical se identificaba con un programa y una retórica en la cual el progreso económico representaba un tópico fundamental, que volvería a agitarse en el debate sobre la nacionalización petrolera. Sin duda, esta identificación no era ajena a expectativas electorales que no parecen haber resultado defraudadas. El radicalismo ganó la gobernación de Salta en 1928 y transformó esta provincia en el escenario de lanzamiento de la reelección de Yrigoyen (Biddle, 2000).

RADICALISMO Y MODERNIDAD: LA GESTIÓN DE LA AGFE MÁS ALLÁ DEL CLIENTELISMO

Explorar de qué manera los gobiernos de la UCR administraron los Ferrocarriles del Estado permite evaluar cómo la capacidad empresarial del estado nacional se vio afectada por la vigencia de un sistema electoral competitivo hecho posible por la sanción de la ley Sáenz Peña (Persello, 2004a; Persello, 2000).²³ Si, como ha sido señalado en la literatura histórica, la técnica del

patronazgo parece haber constituido un factor relevante para dar cuenta del éxito electoral del radicalismo, cabe preguntarse en qué medida los Ferrocarriles del Estado se utilizaron con dicho propósito.

No es sencillo responder este interrogante. La primera 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, oportunamente todos 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 AGFE como ente semi-autónomo liderado por un cuerpo técnico de carrera. Sin embargo, al asumir la presidencia H. Yrigoyen, el Ministro de Obras Públicas, Pablo Torello y los sucesivos administradores de los Ferrocarriles del Estado señalaron a los gobiernos anteriores por la desorganización, desquicio e inclusive irregularidades cometidas en la gestión empresarial, a punto tal de decidirse la intervención de la administración, en agosto de 1918, con el fin de llevar adelante una profunda reestructuración organizativa.²⁴

En un par de años, el radicalismo padeció la misma serie de acusaciones que había lanzado al “régimen”. Las dificultades financieras de la AGFE desataron profundas críticas, mientras que las complicaciones operativas de la compañía no pasaron desapercibidas para los políticos y la prensa opositora (Salerno, 2001)²⁵. En 1923, se organizó una comisión legislativa liderada por el diputado socialista Fernando de Andréis y el conservador Alejandro Gancedo (hijo) para indagar las irregularidades en los Ferrocarriles del Estado. No se trataba de un caso aislado ya que otras áreas de la administración pública, como por ejemplo el correo, suscitaban idénticas críticas.²⁶

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 Brasil. Estos incluyen las variaciones en el nivel del empleo, el criterio para elegir los directivos y una evaluación de la eficiencia empresarial que vaya más allá de la rentabilidad operativa (Topik, 1987).

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. Más que ponderar el aumento de empleados en términos absolutos conviene comparar el número de empleados por kilómetro de vía en los Ferrocarriles del Estado con los de los ferrocarriles pertenecientes a empresas privadas. Para el período radical, esto puede hacerse contrastando el promedio de trabajadores por kilómetro de vía empleados en el Central Norte y los Ferroca-

riles del Este —ambas líneas de la AGFE— con las compañías privadas que tienen la misma trocha y recorren regiones similares. Como lo advierten las cifras de los cuadros 1 y 2, tanto los ferrocarriles privados Central Córdoba como el Ferrocarril de Entre Ríos contaban con más empleados por kilómetro de vía que los estatales durante casi todos los años del período radical.

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/Toni/Km	Empleados Totales Empleados/Km	Empleados/ Pasajeros/Km	Empleados Empleados/ Toni/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).

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 consiste en 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, también, cuadros 1 y 2). Así ponderados, los resultados son menos favorables para las líneas de los Ferrocarriles del Estado. El Ferrocarril Central Norte evidentemente empleaba muchos más trabajadores por carga y pasajeros transportados que el Central Córdoba. De todas formas, esta no parece haber sido una característica distintiva de los ferrocarriles estatales pues no sucede lo mismo en el Ferrocarril del Este que, en este sentido, podría decirse fue más eficiente que el ferrocarril de Entre Ríos, aunque éste era una línea más extensa que aquel. Puede especularse que el problema del Ferrocarril Central Norte no consistía tanto en su exceso de personal, sino en 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.

Conviene reflexionar, además, sobre algunas de las variaciones en el nivel de empleo del Ferrocarril Central Norte (cf. cuadro 3). Al observar los cambios en el número de trabajadores empleados se encuentra un dramático incremento en el total de ocupados en la dirección entre 1917 y 1919, una cifra que prácticamente triplicó la de los años anteriores. Puede pensarse que este mayor número de empleados respondió a las necesidades creadas por la intervención y la total reorganización de estas líneas, sobre todo debido a que una vez concluida la intervención el plantel retornó a las cifras promedio de años anteriores, es decir alrededor de 540 empleados. Claro que la hipótesis de una utilización de la administración al servicio del clientelismo político no puede descartarse totalmente, teniendo en cuenta que se trata de aquellos años en que esta estrategia fue más intensamente utilizada por el gobierno de Yrigoyen, según lo entiende el historiador D. Rock en su ya clásico estudio sobre el radicalismo.

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)*

En su conjunto, las evidencias aquí presentadas en torno a la expansión de la red y la ampliación de los servicios sugieren que los Ferrocarriles del Estado, bajo las presidencias radicales, generaron nuevas oportunidades de empleo para profesionales, empleados y trabajadores, expandiendo la demanda de trabajo, en buena medida, en respuesta a un crecimiento real. Es difícil saber si muchos o pocos de esos nuevos empleados ingresaron al ferrocarril sólo por el hecho de ser radicales. Lo que sí puede concluirse es que, en este caso específico, de haber existido clientelismo político no necesariamente se tradujo en un notorio y sostenido exceso de empleados innecesarios.

A nivel de los cargos más altos de la AGFE, puede afirmarse que el gobierno radical tendió a privilegiar la filiación partidaria a los antecedentes técnicos. El Administrador General 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, aunque lo hizo de manera gradual. Entre 1916 y 1920, la administración experimentó una profunda inestabilidad. En 1917 el antiguo administrador ingeniero Luís Rapelli se jubiló y el gobierno eligió al ingeniero Carlos Uttinger, radical, pero este no llegó a asumir, y luego falleció repentinamente (Salerno, 2002:85).²⁷ Se sucedieron entonces cuatro administradores en forma provisional, tres de ellos ingenieros y un contador, todos ellos ex miembros del Consejo de la AGFE. De todas formas, desinteligencias 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 (Soares, 1937: 9-10; Salerno 1999).²⁸

A fines de 1920, el Presidente eligió como Administrador General a un correligionario de su confianza: Domingo Fernández Beschtedt. Dueño de tierras en Luján, su pueblo natal, Fernández Beschtedt participó en los levantamientos radicales de 1890 y 1893, siendo herido en este último por lo cual se retiró de la política por unos años, si bien 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 más tarde en el principal taller de los Ferrocarriles del Estado (Piccirilli, Romay y Gianello, 1953:617). Si su lealtad partidaria lo convertía en un candidato ideal a los ojos del presidente de la nación, su total falta de experiencia en el sector ferroviario lo transformaba en blanco perfecto de las críticas de la oposición. Aún así, Fernández Beschtedt fue el administrador que más duró en este cargo —4 años— convirtiéndose en el símbolo más acabado de la era radical en los Ferrocarriles del Estado. No obstante, el denominado “affaire de los Ferrocarriles del Estado” cuestionó de tal modo su gestión, que se vio obligado a renunciar en 1924. No obstante esto, la labor realizada como administrador y su militancia sostenida en el partido seguramente afianzaron la

figura de Fernández Beschtedt como organizador de las fuerzas personalistas en la provincia de Salta.²⁹

El presidente Marcelo T. de Alvear no modificó el curso iniciado por el Yriгойenismo, sino tardíamente. El perfil del nuevo administrador, Enrique Pérez, no se distanciaba demasiado del anterior. Era un abogado dedicado a la ganadería en Mercedes y también había participado en la revolución de 1893. Algunos antecedentes que distinguían a Pérez de su antecesor resultaban, no obstante, significativos: se había desempeñado como ministro de Hacienda del presidente Roque Sáenz Peña y pertenecía a la Sociedad Rural. Tras su renuncia, en 1926, el presidente Alvear volvió a confiarle a un ingeniero el cargo de Administrador General (Piccirilli, Romay y Gianello, 1953:740). El nombramiento recayó en Krause Arnim, quien contaba con experiencia y trayectoria en la gestión, por haberse desempeñado como miembro del consejo de administración de los Ferrocarriles del Estado desde 1922.

Como puede observarse, durante las presidencias radicales, la AGFE experimentó una inestabilidad administrativa relativamente inusitada. Ni durante los gobiernos liberales, y mucho menos durante el período conservador —en el cual el ingeniero Pablo Nogués se desempeñó como Administrador General por más de diez años—, se produjeron cambios tan asiduos en el cargo directivo más importante de los Ferrocarriles del Estado. Como lo sugieren las biografías de los Administradores Generales, para los gobiernos radicales la lealtad partidaria se convirtió en un requisito atendible a la hora de ocupar el principal puesto de la compañía. Así fue posible que durante casi la mitad de los quince años de gobiernos radicales, los Ferrocarriles del Estado pudieran contar con un Administrador General que no perteneciera al campo de la ingeniería. Tanto el perfil profesional de estos funcionarios como los frecuentes cambios en la dirección convirtieron a los Ferrocarriles del Estado en un blanco más fácilmente susceptible a las críticas de clientelismo político o falta de profesionalismo lanzados desde la oposición.

Estos constantes cambios en la dirección de la compañía pudieron haber afectado la organización de la empresa y los servicios de los Ferrocarriles del Estado. En este sentido, cabe atender a dos cuestiones. 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 operaron con déficit. Entre 1916 y 1930, experto en algunos años, los Ferrocarriles del Este, Chaqueños y Patagónicos tendieron a dar beneficios, es decir los gastos representaron entre el 60 al 90 % de los ingresos (ver cuadro 4). Más problemático, en cambio, fue el caso del Central Norte Argentino, cuyos gastos siempre sobrepasaron los ingresos durante todo el período radical. Es difícil distinguir si se trata de ineficiencia debido a la política electoralista o al hecho de que sus tarifas continuaban estando retrasadas respecto a los gastos operativos, aún a pesar de los aumentos tarifarios que siguieron a la gran huelga ferroviaria

de 1917 para compensar el aumento de los costos laborales, generado por la implementación del reglamento de trabajo y el aumento salarial. Para las autoridades de la compañía, junto a la falta de tráfico regular, la estructura tarifaria del Ferrocarril Central Norte reducía las probabilidades de aumentar los ingresos para afrontar los costos operativos. Estimaban que las cargas que mayor porcentaje representaban sobre el total transportado —por lo general, el azúcar, la leña y los productos forestales— correspondían a mercaderías de baja tarificación, mientras aquellas que tenían altos valores medios se transportaban en cantidades reducidas (Bovi y Fandos, 2010).³⁰ Para paliar esta dificultad, la administración buscó implementar programas de racionalización en boga en las empresas industriales a nivel mundial durante el período de entreguerras, con el fin de incrementar la productividad y adoptar estrategias que le permitieran ampliar y diversificar el tráfico de sus líneas.

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)* y *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, (Anexo-1935)*.

Debido a su preocupación por la renovación de la infraestructura y organización empresarial, el radicalismo se atribuyó el mérito de poner a los Ferrocarriles del Estado en el camino de la modernidad. Es bien sabido que durante dicho período, las grandes compañías e industrias a nivel mundial 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. Independientemente del contexto político, la relación de los industriales con el estado, los trabajadores y los consumidores se sometió a nuevas reglas en el período de entreguerras. 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 los Ferrocarriles del Estado, *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.³¹ La AGFE se mostró receptiva a los cambios en la cultura empresarial de la época y buscó adecuar la gestión de las líneas a esos nuevos parámetros en boga a nivel internacional.

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 Arnim, 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 interrupciones y los pagos a precios más caros a los que generalmente obligaban las compras en pequeñas escalas. Merece notarse que la AGFE buscaba subrayar que con esta reforma cualquier casa comercial, independientemente de sus contactos con personas de la empresa, podía a partir de entonces convertirse en proveedor de los ferrocarriles estatales. Este nuevo estilo se celebraba en las revistas especializadas y para publicitar estas innovaciones se ofrecían fotografías que mostraban los pizarrones donde se exhibían al público las listas de contrataciones y compras así como los salones donde se abrían públicamente las ofertas.³² La AGFE parecía reconciliar los principios de eficiencia de las grandes compañías modernas con su nuevo estilo democrático, con el afán de persuadir sobre su compromiso y capacidad para modernizar la administración a la par que democratizar el estado nacional.

Idéntico objetivo se persiguió con la rápida reorganización de la Oficina de Tráfico. Para mejorar la supervisión y planificación de las necesidades de la circulación de pasajeros y de cargas en cada región, la antigua División comercial localizada en Buenos Aires fue promovida 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 AGFE anunciaba que las quejas por retrasos y falta de vagones habían mermado notablemente, lo cual se atribuía a las ventajas de estas disposiciones. Asimismo, enfatizaba que había llevado adelante una renovación del personal a cargo de la Superintendencia reemplazando con expertos a aquel personal que no contaba con la autonomía necesaria para ejercer con independencia e idoneidad el servicio.³³ 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 del Estado. Si bien es muy improbable que las prácticas sociales cambiaran súbitamente, es interesante subrayar que, al menos retóricamente y como nueva regla de la compañía, la nueva Superintendencia de Tráfico reclamaba haber dejado atrás la era del favoritismo y tratar de modo más igualitario a todo el público usuario.

Por supuesto, una empresa más moderna y eficiente también 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. Además, la empresa pasó a contar con un moderno laboratorio químico.³⁴ 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 crónicos 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 Taft 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 (Roldán, 1984).³⁵ Por cierto, la oposición veía en estas medidas ejemplos claros del clientelismo político del radicalismo. No cabe duda que la administración buscaba sembrar entre sus trabajadores no sólo la adhe-

sión 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.³⁶ Lo que merece subrayarse aquí 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 la publicación de la revista de la empresa, *Riel y Fomento*, que se convirtió en el principal instrumento para publicitar las innovaciones implementadas en la AGFE durante los gobiernos radicales.³⁷

Dicha revista discutió, por ejemplo, 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 para difundir las zonas de turismo en el norte y sur del país, esperando poder ampliar el número de pasajeros en sus líneas. Asimismo, la revista publicaba la correspondencia de productores a la Oficina o Sección de Fomento y Colonización Agrícola y las respuestas que los ingenieros agrónomos daban a sus inquietudes. Dicha Oficina, había sido creada por la AGFE durante la gestión radical y dependía de ésta, anunciaba que contaba con personal técnico competente para asistir a agricultores e industriales ante dudas por nuevos cultivos, semillas o maquinarias, intentando fomentar el desarrollo en la zona de influencia de las líneas estatales y de estimular la colonización en las tierras fiscales disponibles. Los Ferrocarriles del Estado se ponían así, como gustaba publicitarlo la retórica del partido oficial, al servicio de la “democracia rural.” (de Navasques, s/f).³⁸

Las demandas de la sociedad moderna exigían de las empresas no sólo un servicio eficiente y seguro, sino también confortable para todos, no sólo para los turistas. No es casual que uno de las primeras medidas fuera la de colocar luz eléctrica en todos los coches de pasajeros y las estaciones, previamente iluminadas a gas.³⁹ 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 gestión de Fernandez Beschtedt, se decidió iniciar la construcción de un nuevo edificio para las oficinas de la AGFE, pues se juzgaba inadecuada la propiedad en la calle 25 de mayo en la ciudad de Buenos Aires y oneroso el gasto en alquileres que se realizaba en otras dependencias. Con el nuevo edificio se espera centralizar las actividades administrativas para mayor conveniencia del público, que evitaría trasladarse de uno a otro lado de la ciudad para realizar sus trámites. Además se apuntaba a ofrecer mejores condiciones de trabajo al personal administrativo y jerárquico, que alcanzaban ya las 150 personas a mediados de 1920. El diseño del edificio no constituía un detalle menor puesto que debía reflejar el status de la administración, motivo por el cual, aún habiendo convocado a un limitado número de arquitectos

argentinos para la presentación de proyectos, se sugería adoptar el modelo rascacielos a semejanza del estilo de los organismos oficiales de otras grandes ciudades del mundo, en particular Nueva York (Ferández Beschtedt, 1921)⁴⁰. Por cierto como sucedió con el Trasandino del Norte, 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.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Tal como lo habían realizado los gobiernos del PAN, una vez en el poder la UCR continuó la tarea de construir y expandir las instituciones del estado nacional con el objeto de crear una nación moderna. Así sucedió con los Ferrocarriles del Estado. No obstante ello, el radicalismo le imprimió a su gestión de gobierno una orientación propia y redefinió el significado atribuido a la obra pública, en este caso a la expansión de la red y la modernización de la administración de las líneas férreas estatales. Como se ha visto, esa resignificación se hizo precisamente en función de la oposición a las políticas de lo que la UCR denominó el “regimen”.

¿A qué aspiraron las presidencias radicales al expandir los Ferrocarriles del Estado y modernizarlos? Sin duda, la UCR apeló a ellos a fin de promover el desarrollo regional a la par que afianzaba su posición política a nivel nacional. Claro que más que aludir a la consolidación de su propia hegemonía gubernamental, la retórica oficial fundó su interés en los Ferrocarriles del Estado en una idea tan relevante como original: su afán por democratizar el progreso. Al asumir el poder ejecutivo y disponer de algunas agencias sumamente útiles para el fomento regional, la UCR logró apropiarse de un programa de gobierno y un discurso que, en teoría, sólo el PAN había controlado. Como sostiene el historiador Daniel James, el desafío que el radicalismo lanzó a las elites políticas tradicionales no se limitó a su capacidad para la competencia electoral sino a la disputa por el control del “poder público” (James, 1995:67). El radicalismo además de acceder al ejecutivo y a los recursos del estado —aunque no de manera absoluta— disputó con éxito la producción de representaciones simbólicas sobre el orden social deseable o más concretamente sobre cómo debía ser la Argentina moderna, logrando proponer imágenes alternativas a las elaboradas hasta entonces. Estimamos que la gestión de los Ferrocarriles del Estado bajo las presidencias de la UCR ilustra este hecho. Durante sus gobiernos, el radicalismo auspició la construcción de nuevas líneas y amplió los servicios sin desatender, por supuesto, sus propios intereses electorales. No menos importante fue que —a la vez— la implementación de estas políticas de estado le sirvieron para cuestionar la legitimidad de la fórmula del PAN

que asociaba progreso a orden en el cual, como se sabe, este último era la precondition del primero. Los gobiernos de la UCR propusieron una fórmula nueva que asociaba progreso con democracia, invirtiendo la lógica de sus oponentes políticos al sostener que sólo un gobierno legítimo podía modernizar las instituciones del estado y asegurar así el progreso para todos. Ese era, precisamente, el mensaje que transmitía toda su obra constructiva y de gestión en los Ferrocarriles del Estado. 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 gobiernos nacidos de la voluntad popular, como lo eran los de la UCR, se presentaban con la decisión y la capacidad política para realizarlo.

En suma, la expansión de los Ferrocarriles del Estado le ofreció al radicalismo la oportunidad para asociar progreso con democracia, nacionalismo con modernidad. Puede especularse, entonces, que más allá de los beneficios materiales concretos que la UCR 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 creencias, valores y hábitos. Particularmente, como lo ilustra este caso, la expansión de las agencias estatales 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 combinaba 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 —a la cual no se consideraba comprometida con esta misión cívica— así como de las tendencias internacionalistas de muchos de los trabajadores.⁴¹ Por cierto, poco se sabe sobre la cosmovisión de estos sectores medios emergentes, pero algunos estudios sugieren que la fascinación con la tecnología y el progreso constituyó un rasgo significativo de la cultura urbana durante el período de entreguerras (Sarlo, 1992; Liernur y Silvestri, 1993).

Por último, el radicalismo buscaba diferenciarse de la tradición liberal, o más bien la reformulaba, en otros importantes sentidos. Siguiendo el programa expresado en la constitución nacional, el estado debía promover las obras públicas, la inmigración, la colonización y la educación. Durante la llamada República Democrática pareció producirse un pequeño deslizamiento en esta concepción que el radicalismo una vez en el gobierno articuló. Más allá de concebir a las instituciones estatales como promotoras del progreso parecía instalarse la noción de que debían garantizarlo. No era 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 bastaba con que las remotas 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, lejos de operar en el vacío, reflejara una sociedad civil cada vez más agresiva en sus reclamos. Lo que sí puede afirmarse es que el activismo estatal de la UCR seguramente los había potenciado. Si —no con pocas estridencias— el gobierno nacional garantizaba a Salta y al territorio de los Andes el Trasandino del Norte, otras regiones podían reclamar lo mismo. Por supuesto, bajo los gobiernos radicales 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 la sociedad y el estado, particularmente en torno a los derechos que este último debía supuestamente garantizar a todos los habitantes del territorio en una democracia moderna.

NOTAS

- ¹ La investigación para este estudio ha sido posible gracias a una beca del CONICET y de la Fundación Antorchas para doctorados externos.
- ² Datos tomados del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, Año 1930 y 1935* (Tabla N° 3: Estado comparativo de los ferrocarriles por provincias y gobernaciones), pp. 74-75 y 68-9 respectivamente.
- ³ Este estudio se inscribe y dialoga con investigaciones recientes sobre el estado nacional interesadas en recuperar los actores que construyeron sus agencias y orientaban sus instituciones, las características de las prácticas y trayectorias de la burocracia, la relación entre funcionarios técnicos y planteles políticos, entre saberes profesionales e ideologías políticas.
- ⁴ Sobre la problemática de la legitimidad política y su crisis ver: James, 1995.
- ⁵ Sobre la necesidad de indagar las múltiples visiones de desarrollo económico durante la era liberal y de la formación del estado en América Latina, véase: Gootenberg, 1993; Clark, 1998.
- ⁶ Sobre los problemas económicos de la Argentina en la década del veinte, véase: Di Tella, 1986; O'Connell, 1986; Halperin Dongui, 1986.
- ⁷ Senado de la Nación, Secretaría Parlamentaria, *Documentos de Hipólito Yrigoyen. Apostolado cívico, obra de gobierno, defensa ante la corte* (Buenos Aires: Secretaría Parlamentaria, 1986), pp. 178. RA, MOP, *Ferrocarriles del Estado. Formación y Desarrollo de la Red*, pp.79-87.
- ⁸ Algunos historiadores interpretan que el radicalismo revirtió el tradicional *laissez faire* de la era liberal, Cf. del Mazo, 1955; Grosso, 1968; Wright, 1980. Para una crítica a esta perspectiva, en el caso específico de la política ferroviaria, ver: López, 2010. Sobre la situación de los Ferrocarriles del Estado, ver: Salerno, 2007.
- ⁹ Sobre las intervenciones federales Cf. Mustapic, 1984; Bazán, 1992.
- ¹⁰ Para un sofisticado análisis de los vaivenes experimentados en la construcción de este ferrocarril, su impacto territorial y económico para las provincias del norte argentino y el territorio de Los Andes, ver: Benedetti, 2005.
- ¹¹ Con respecto a los antecedentes de esta obra, cf. RA, MOP, *Memoria presentada al H. Congreso (1921)* [a partir de aquí Memoria], 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)*.
- ¹³ “La nueva política ferroviaria nacional y la obra constructiva de los FF.CC. del Estado en el gobierno del Dr. Hipólito Yrigoyen”, *Riel y Fomento*, [a partir de aquí RyF] I, 6, Octubre 1922, p. 15.

- ¹⁴ Tras la creación del Ministerio de Obras Públicas (MOP, 1898), el Ing. Alberto Schneidewind, Director General de Vías y Comunicaciones, alentó la expansión de la red de los Ferrocarriles del Estado de manera sistemática y planificada, coordinando el avance de las obras en las líneas del Andino, del Ferrocarril Central Norte y del Argentino del Norte. Este alto funcionario del MOP aspiraba a conformar verdaderos sistemas ferroviarios que fomentaran la integración territorial, aseguraran a la vez el incremento del tráfico en las líneas troncales y aproximaran las líneas del estado a los puertos del Atlántico. Durante la segunda presidencia de J. A. Roca, bajo la gestión del Ministro de Obras Públicas, Emilio Civit, se enviaron una serie de leyes al parlamento referidas a la prolongación de los Ferrocarriles del Estado de acuerdo a este “plan científico” como lo calificara el Ing. Schneidewind. Conviene destacar que este plan de expansión no privilegiaba la construcción del Trasandino del Norte. Cf. RA, MOP, *Memoria* (1898-1901) y (1901-04). He analizado más puntualmente esta cuestión en: “Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: La construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916”, *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*, Buenos Aires, vol. 46, N° 182, julio-septiembre 2006, pp. 215-243.
- ¹⁵ “Santa Fe, Gran Puerto del Norte”, *RyF*, II, 9, Noviembre 1923.
- ¹⁶ “Huaytiquina-Antofagasta, Puerta del Norte para Salir al Mundo,” *RyF*, 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,” *RyF*, I, N° 7, Noviembre 1922 y Octubre 1922. “Líneas Nuevas. Huaytiquina-Tartagal-Metán al Este, *RyF*, III, N° 28, Agosto, 1924.
- ¹⁷ “La nueva política ferroviaria nacional y la obra constructiva de los FF.CC. del Estado en el gobierno del Dr. Hipólito Yrigoyen” Cita del discurso del Administrador General D. Fernández Beschtadt en el acto inaugural de la obra para la casa central de los Ferrocarriles del Estado. La piedra fundamental del edificio había sido traída de la Quebrada del Toro, Salta, como símbolo de la integración territorial hecha posible por los Ferrocarriles del Estado, *RyF*, I, 6, Octubre 1922. pp. 13-16.
- ¹⁸ “Plan de Expansión de los Ferrocarriles del Estado. Proyecto del P. E. y despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes en el mismo asunto,” en Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, *Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, Año IX, N° 17, 1er. Semestre 1924, p. 47. El plan consta de un mensaje del PE al Congreso explicando los desarrollos de la red estatal y un proyecto de ley adjunto con la solicitud de autorización de los montos a invertir en la construcción de las líneas. Esta firmado por el presidente Marcelo T. de Alvear y el ministro de Obras Públicas Eufasio S. Loza.
- ¹⁹ Ezequiel Ramos Mejía o Mexía (figura escrito de ambas maneras en la bibliografía) ejerció la cartera de Agricultura bajo la presidencia de Roca, la cual ocupó hasta 1904. El presidente Figueroa Alcorta lo convocó para el mismo cargo y luego lo nombró Ministro de Obras Públicas. Tras asumir el presidente Roque Sáenz Peña, continuó al frente de dicho ministerio hasta 1913. Cf. R. Piccirilli, F. Romay y L. Gianello, 1953: 45 y los homenajes a la memoria de Ramos Mejía a raíz de su fallecimiento, en Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, *Boletín de la Asociación*

Internacional Permanente (1934-35), Año XIX, n. 37-38, 192-95 y Año XX, n. 39, pp. 128-29. Sobre su primera asunción al cargo de Ministro de Obras Públicas, véase *El País* 13/10/1917 al 06/11/1907, sobre su renovación bajo la presidencia del Sáenz Peña, cf. *El País* 05/10/1910 al 11/10/1910 y *La Nación*, 11/10/1910. Sobre su renuncia, *La Nación* 03/07/1913 al 19/07/1913. En sus memorias, refiriéndose a una conversación con el Presidente J. A. Roca, sostiene: “expuse al presidente mi plan [de ferrocarriles de fomento] y agregué ‘la conquista del desierto por las armas que Usted ha realizado, no esta completa; falta agregarle la conquista por el riel, para argentinizar la Patagonia y utilizar el Chaco. No me costó mucho convencerlo; esas eran las cosas que más le atraían.”, Ramos Mexía, 1936: 205.

²⁰ “Líneas Nuevas. Huaytiquina-Tartagal-Metán al Este”, *RyF*, III, N° 28, Agosto, 1924.

²¹ “El Huaytiquina”, *RyF*, I, 8, Diciembre 1922.

²² “Visita Ferrovianos Chilenos”, *RyF*, I, 12, Abril 1923.

²³ Sobre la relación entre partido, gobierno y aparato burocrático tras la sanción de la ley Sáenz Peña, Persello, 2004a y Persello, 2000.

²⁴ RA, MOP, *Memoria, Anexo Segundo*, pp.45-50. Sobre la investigación de irregularidades alcanzada por la intervención ver también RA, MOP, *Apéndice a la Memoria (June 1921-May 1922)*.

²⁵ En cuanto a la crisis financiera véase Salerno, 2001. Agradezco a esta autora por haberme facilitado sus trabajos.

²⁶ Cf. Alejandro Gancedo (h), Cámara de Diputados de la Nación, *Comprobación de las Irregularidades de los Ferrocarriles del Estado, años 1920 a 1924*, (Buenos Aires, 1924).

²⁷ El Ing. Alberto Uttinger fue señalado como el sucesor del Administrador Luis Rapelli, pero al parecer su candidatura fue abandonada por la falta de tratamiento en el Senado. Se integró a la Cámara de Diputados, aunque por muy poco tiempo, pues falleció en julio de 1918. (Salerno, 2002:85).

²⁸ Para la lista de Administradores, cf. Soares, 1937: 9-10 y Salerno, 1999.

²⁹ *La Gaceta*, Septiembre 6 y 17-10, 1924. Merece recordarse que tras la renuncia de Fernández Beschtedt, también en enero de 1925, el Ministro de Obras Públicas Eufasio Loza renunció a su cargo, 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 Fernández Beschtedt como presidente de la Comisión Directiva del radicalismo personalista en Salta, cf. *La Gaceta*, Enero 14, 1926.

³⁰ RA, MOP, *Memoria (Junio 1926-mayo 1927)*, pp. 388-90. Sobre las tensiones suscitadas a propósito de las tarifas entre los productores del norte argentino, cf. Bovi y Fandos, 2010.

- ³¹ *RyF*, setiembre-diciembre 1922 y enero-marzo 1923.
- ³² 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”, *Boletín de Obras Públicas e Industrias*, VII, Junio 1925, pp.177-184.
- ³³ 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.
- ³⁴ RA, MOP, *Memoria (1916)*, pp. 23-25; RA, MOP, *Memoria (Junio 1918-Mayo 1919)*, pp. 64-66.
- ³⁵ RA, MOP, *Memoria Junio 1919-Mayo 1920*, p. 83; *Memoria del Departamento de Material y Tracción, 1920*; “La Vida Obrera en Taaf Viejo”, *RyF*, I, N° 8, Diciembre 1922; “Cooperación”, *RyF*, I, 2, Junio 1922; “Cooperativismo”, *RyF*, I, 3, Julio 1922.
- ³⁶ He analizado el conflicto laboral en la empresa en “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).
- ³⁷ *Boletín de la Administración de los Ferrocarriles del Estado*, I, N° 1, Noviembre 1926.
- ³⁸ “Democracia Rural” *RyF*, I, 2, Junio 1922; “Colonización Ferroviaria”, *RyF*, I, 8, Diciembre 1922. Sobre el turismo, cf., por ejemplo, *RyF*, II, marzo-octubre 1923. Para la visión oficial sobre la modernización de los ferrocarriles, cf. también, de Navasques, s/f.
- ³⁹ RA, MOP, *Memoria (1916)* pp.23-24; *Memoria (Junio 1918-Mayo 1919)* p. 63-4; *Memoria (Junio 1920-Mayo 1921)* p. 11.
- ⁴⁰ “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*, Septiembre 1930, p. 316. También, Fernández Beschtedt, 1921. Este fue el informe presentado por dicho Administrador General al Ministro de Obras Públicas, Pablo Torello, el 9 de septiembre de 1921, prácticamente al año de su gestión.
- ⁴¹ Sobre el nacionalismo y los sectores medios, véase Hobsbawm, 1990.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, Paula (1998): "La Reciente Historia Política de la Argentina del Ochenta al Centenario," *Anuario IEHS*, 13, pp. 393-418.
- ALONSO, Paula (2000): *Entre la revolución y las urnas. Los orígenes de la Unión Cívica Radical y la política argentina en los años 90*, Buenos Aires, Sudamericana.
- BARBER DE GUTIÉRREZ, Alicia (1996): "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.
- BARRES, Francisco (1945): "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.
- BAZÁN, Armando R. (1992): *El Noroeste y la Argentina Contemporánea (1853-1992)*, Buenos Aires, Plus Ultra.
- BENEDETTI, Alejandro (2005): "El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes", *Revista Escuela de Historia*, Facultad de Humanidades Universidad de Salta, Año 4, 1, 4.
- BIDDLE, Nicholas (2000): "Hipólito Yrigoyen, Salta and the 1928 Presidential Campaign", en BRENNAN, James y PIANETTO, Ofelia, Eds.: *Region and Nation: Politics, Economics and Society in Twentieth-Century Argentina*, New York, St. Martin's Press.
- BIDDLE, Nicholas (2000): "Hipólito Yrigoyen, Salta and the 1928 Presidential Campaign," en BRENNAN, James y PIANETTO, Ofelia, Eds.: *Region and Nation: Politics, Economics and Society in Twentieth-Century Argentina*, New York, St. Martin's Press.
- BOBBI, M. y FANDOS, Cecilia (2010): "'Un cuerpo sin cabeza': el ferrocarril Central Norte, 1890-1925. Debates y balances en torno al impulso del 'progreso' en Jujuy", Ponencia presentada en las *XXII Jornadas de Historia Económica*, Río Cuarto, 21-24 de septiembre.
- BOHOSLAVSKY, Ernesto y SOPRANO, Germán (2010), (Ed.): *Un estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 a la actualidad)*, Buenos Aires, Prometeo.
- CLARK, Kim (1998): *The Redemptive Work: Railways and Nation in Ecuador, 1895-1930*, Wilmington, DE: SR Books.
- CRISORIO, Dante (1983): "Maury, el hombre que construyó el Huaytiquina" *Todo es Historia*, 194, Buenos Aires, pp. 82-97.
- DEL MAZO, Gabriel (1955): *El Radicalismo*, Buenos Aires, Raigal, pp. 192-202;
- DEL MAZO, Gabriel (1983): *La Primera Presidencia de Yrigoyen*, Buenos Aires, CEAL, p. 78-84.

- DI TELLA, Guido (1986): "Economic Controversies in Argentina from the 1920s to the 1940s"; en DI TELLA, Guido y D.C.PLATT, Eds.: *The Political Economy of Argentina 1880-1946*, Oxford, MacMillan.
- FALCOFF, Mark (1982): "Economic Dependency in a Conservative Mirror: Alejandro Bunge and the Argentine Frustration, 1919-1943", *Inter-American Economic Affairs*, XXXV, Spring, 4, pp. 57-76.
- FERNÁNDEZ BESCHTEDT, Domingo (1921): *Ferrocarriles del Estado. Su pasado, su momento actual y su futuro inmediato*, Buenos Aires, Imp. Rodriguez Giles.
- FLEITAS, María Silvia (1995): "Posturas de los sectores dirigentes del NOA ante la cuestión del 'desequilibrio regional' en la Argentina," en *Jujuy en la Historia, Avances de Investigación*, UNJU, pp. 173-196.
- GALLO, Ezequiel y SIGAL, Silvia (1965): "La Formación de los Partidos Políticos Contemporáneos: la UCR (1891-1916)", en DI TELLA, Torcuato y otros: *Argentina sociedad de masas*, Buenos Aires, Eudeba, pp. 124-76.
- GOOTENBERG, Paul (1993): *Imagining Development: Economic Ideas in Peru's "Fictitious Prosperity" of Guano, 1840-1880*, Berkeley, University of California Press.
- GROSSO, Juan C. (1968): "Los problemas económicos y sociales y la respuesta radical en el gobierno (1916-1930)", en ROMERO, Luis A. Ed.: *El Radicalismo*, pp. 159-163.
- HALPERÍN DONGUI, Tulio (1986): "The Argentine Export Economy: Intimations of Mortality, 1894-1930", en DI TELLA, Guido y D.C.PLATT, Eds.: *The Political Economy of Argentina 1880-1946*, Oxford, MacMillan.
- HOBBSBAWM, Eric (1990): *Nations and Nationalism Since 1780. Programme, Myth, Reality*, Cambridge, Cambridge University Press.
- HOROWITZ, Joel (1999): "Bosses and Clients: Municipal Employment in the Buenos Aires of the Radicals, 1916-1930", *Journal of Latin American Studies*, 31, 3, Octubre, pp. 617-644.
- JAMES, Daniel (1995): "Uncertain Legitimacy: The Social and Political Restraints Underlying the Emergence of Democracy in Argentina, 1890-1930," en ANDREWS, George R. y CHAPMAN, Herrick, Eds.: *The Social Construction of Democracy, 1870-1990*, New York, New York University Press.
- KARUSH, Matthew (1999): "La democracia y el movimiento obrero: El impacto político de las huelgas de 1917-1922 en Rosario", *Avances del CESOR*, II, 2, pp. 65-94.
- LANGER, Eric (1987): "Espacios Coloniales y Economías Nacionales: Bolivia y el Norte Argentino (1810-1930)," *Siglo XIX*, pp.135-160.
- LIERNUR, Jorge y SILVESTRI, Graciela (1993): *El Umbral de la Metrópolis*, Buenos Aires, Sudamericana.
- LÓPEZ, Mario J. (2010): "La política ferroviaria del primer gobierno radical, 1916-1922", *Revista H-industri@*, 4, 7.

- MUSTAPIC, Ana María (1984): "Conflictos institucionales durante el primer gobierno Radical: 1916-1922," *Desarrollo Económico*, 24, 93, Abril-Junio, pp. 85-108.
- MUSTAPIC, Ana María (1984): "Conflictos institucionales durante el primer gobierno Radical: 1916-1922", *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*, 24, 93, Abril-Junio.
- NEIBURG, Federico y PLOTKIN, Mariano, (2004), (Comps.): *Intelectuales y expertos. La constitución del conocimiento social en la Argentina*, Buenos Aires, Paidós.
- O' CONNELL (1986): "Free Trade in One (Primary Producing) Country: the Case of Argentina in 1920s", en DI TELLA, Guido y D.C.PLATT, Eds.: *The Political Economy of Argentina 1880-1946*, Oxford, MacMillan.
- O'BRIEN, Thomas (1996): *The Revolutionary Mission. American Enterprise in Latin America, 1900-1945*, Cambridge, Cambridge University Press.
- PERSELLO, Ana V. (2004b): "Administración pública y partido gobernante" en Biblioteca Electrónica de Historia Política (<http://historiapolitica.com>)
- PERSELLO, Ana V. (2000): "Los gobiernos radicales: debate institucional y práctica política", en FALCÓN, Ricardo (Ed.): *Nueva Historia Argentina, Democracia, Conflictos Social y Renovación de Ideas (1916-1930)*, Buenos Aires, Sudamericana.
- PERSELLO, Ana V. (2004a): *El Partido Radical. Gobierno y oposición, 1916-1943*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- PICCIRILLI, R., Romay, F. y GIANELLO, L. (1953): *Diccionario biográfico Argentino. Tomo II- VI-V*, Buenos Aires, Ediciones Históricas Argentinas.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel (1936): *Mis Memorias 1853-1935*, Buenos Aires, Librería y Editorial La Facultad, p. 205.
- ROCK, David (1977): *El radicalismo argentino, 1890-1930*, Buenos Aires, Amorrortu.
- ROLDÁN, Francisco (1984): *Tafí Viejo y su Taller*, Tucumán, Biblos.
- ROMERO, Luis A. (1969) (Ed.): *El Radicalismo*, Buenos Aires, Cárlos Perez.
- SABATO, Hilda (1998): *La Política en las Calles. Entre el voto y la movilización, Buenos Aires, 1862-1880*, Buenos Aires, Sudamericana.
- SALERNO, Elena (1999): "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.
- SALERNO, Elena (2001): "Política y Finanzas en los Ferrocarriles del Estado en los Años Veinte", Universidad Nacional de Luján.
- SALERNO, Elena (2002): *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*, Buenos Aires, CEEED-FCE.
- SALERNO, Elena (2007): "La evolución y los problemas de los Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX", en López, Mario Justo (2007): *Nueva his-*

- toria del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Lumiere.
- SARLO, Beatriz (1992): *La Imaginación Técnica. Sueños Modernos de la Cultura Argentina*, Buenos Aires, Nueva Visión.
- SMITH, Peter (1975): “Los Radicales Argentinos y la Defensa de los Intereses Ganaderos, 1916-1930”, en GIMÉNEZ ZAPIOLA, Marcos Ed.: *El régimen oligárquico*, Buenos Aires, Amorrortu.
- SOARES, Ernesto (1937): *Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires.
- SOLBERG, Carl (1975): “Descontento Rural y Política Agraria en la Argentina 1912-1930”, en GIMÉNEZ ZAPIOLA, Marcos, Ed.: *El régimen oligárquico*, Buenos Aires, Amorrortu.
- TOPIK, Steven (1987): *The Political Economy of the Brazilian State, 1889-1930*, Austin, University of Texas Press, pp. 109-27.
- WEINSTEIN, Barbara (1996): *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.
- WRIGHT, Winthrop (1980): *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Buenos Aires, Emecé.

