

**“Un cuerpo sin cabeza”: el Ferrocarril Central Norte, 1890-1925. Debates y balances en torno al impulso del “progreso” en Jujuy (Argentina)**

Cecilia A. Fandos y María Teresa Bovi  
Universidad Nacional de Jujuy

[142]

**Resumen**

El Ferrocarril Central Norte (FCCN) fue una línea de suma importancia en la Argentina por servir como conexión entre varias provincias y también por su vinculación internacional con Chile y Bolivia. Con este ferrocarril el Estado nacional procuraba la unificación territorial y la consolidación de su mercado interno. Sin embargo, muchas de las expectativas sobre este sistema de transporte comenzaron a analizarse desde un plano crítico a comienzos del siglo XX, entre ellas las dificultades técnicas en el transporte de carga de la línea y sus elevados fletes.

Con la intención de adentrarse en el estudio de los efectos económicos del ferrocarril en la provincia de Jujuy, entre las décadas de 1890 y 1920, en este artículo realizamos, por un lado, un estudio cualitativo de las ideas y puntos de vistas sobre los aciertos y desaciertos de este medio de transporte para la economía provincial. Por otro lado, reconstruimos la magnitud de la carga transportada desde Jujuy, clasificándola por rubros, su origen geográfico por estaciones y su evolución hasta 1925.

**Palabras clave**

Ferrocarriles, Historia de empresas, Desarrollo regional, Transporte de mercancías, Desarrollo económico y social

**Códigos JEL**

N2, N7, O1

**Abstract**

The Central North Railway (locally known as FCCN) was quite an important line in Argentina because its services connected several provinces with each other and also connected Argentina with Chile and Bolivia as an international link. Furthermore, the National State attempted the national unification and consolidation of its internal market through this railway. Nonetheless, many of the expectations for this transport system began to be critically analyzed in the early XXth century, including technical difficulties in its freight liner and highly expensive freight costs.

Intending to delve into the study of the economical effects of the Jujuy province's railway from the 1890s to the 1920s, in this article we carry out, firstly, a qualitative study about the ideas and points of view of the pros and cons of this means of transport for the regional economy. Secondly, we reconstruct the extent of the cargo which had been delivered from Jujuy province, classifying it by categories, geographical origin (including railway stations) and its evolution until 1925.

**Key words**

Railways, Business History, Regional development, Freight transport, Social and economic development

**JEL Codes**

N2, N7, O1

## **“Un cuerpo sin cabeza”: el Ferrocarril Central Norte, 1890-1925. Debates y balances en torno al impulso del “progreso” en Jujuy (Argentina)**

*[Fecha de recepción del original: 02-08-2011 ; versión definitiva 18-11-2011]*

**Cecilia A. Fandos y María Teresa Bovi**

Universidad Nacional de Jujuy

### **1. Introducción**

La provincia de Jujuy, en el extremo noroeste de la Argentina, contó con una única línea ferroviaria, la del Ferrocarril Central Norte (FCCN), originada en un proyecto oficial gestado en la década de 1860, cuando el proceso de consolidación del Estado nacional argentino cobraba fuerza. En este marco las gestiones presidenciales que se sucedieron entre 1853 y 1880 ejecutaron políticas tendientes a lograr el “orden” y el “progreso”, convencidos de que el ferrocarril era una herramienta eficaz en ambos sentidos. Así, el Estado combinó diversas acciones, como las de promoción a la inversión en el rubro, las de regulación –dictando normas específicas– y las de empresario –poniéndose al frente del financiamiento y obra de algunas líneas<sup>1</sup>–.

Hubo consideraciones específicas de orden político y económico al momento de proyectarse los beneficios y alcances de las redes estatales. Al compás de la puesta en funcionamiento del Estado nacional “los caminos de hierro” eran “una cuestión de lata política y de conveniencia pública”, eran “cuestión de riqueza, de fraternidad, de civilización”<sup>2</sup>. En el plano político debían tender a la unificación territorial y a la pacificación, y promover la institucionalización. Desde el orden económico sus efectos debían

---

<sup>1</sup> Salerno (2003), p. 16.

<sup>2</sup> República Argentina. Congreso Nacional, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados [en adelante, CN.DS.CD], año 1868, Buenos Aires, 1876, p. 477.

apuntar a la integración del mercado interno, promoviendo actividades productivas regionales, favoreciendo el bienestar general.

[144]

Estos mandatos fueron especialmente dirigidos al FCCN, una de las líneas que inauguró la participación directa del Estado argentino en la inversión y construcción de ferrocarriles. Hubo dos proyecciones claves sobre los beneficios buscados de esta línea: la unificación territorial y política, por un lado, y la integración y promoción del mercado interno y de una diversidad de actividades productivas regionales, por otro.

No obstante, siendo un proyecto nacido en la década de 1860, que tuvo su primer impulso hacia mediados de los años setenta, el tren arribó a Jujuy recién en 1891, cuando los primeros años de experiencia ferroviaria habían decantado en aciertos y desaciertos, y cuando el peso de la situación política, social y económico hizo virar en varios sentidos el andar ferroviario previo en general, y del FCCN en particular. Así, muchas de las expectativas, de las perspectivas, de las imágenes puestas inicialmente sobre el marchar de este ferrocarril comenzaron a declinar en las primeras décadas del siglo XX. En ese momento, a tono con una crítica generalizada sobre varias aristas del sistema ferroviario argentino, en Jujuy, como así también en las restantes provincias del norte, la prensa, la dirigencia, la intelectualidad introdujeron en la opinión pública una serie de problemáticas vinculadas a este sistema de transporte.

En este sentido, esta propuesta intenta adentrarse en el estudio de los efectos económicos del ferrocarril en la provincia de Jujuy, entre las décadas de 1890 y 1920. Para ello, por un lado, se privilegia un abordaje de tipo cualitativo que reconstruye las ideas y puntos de vista sobre los éxitos y fracasos de este medio de transporte para la economía provincial en el discurso del periodismo, del Gobierno y de referentes de la élite local. Por otro lado, se procura revelar el impacto cuantitativo en la carga transportada desde Jujuy, analizando su composición, su distribución geográfica por estaciones y su evolución hasta 1925.

## 2. El arribo del Central Norte a Jujuy

La Ley nacional 280 del año 1868 dio origen al proyecto del FCCN, diseñado desde la ciudad de Córdoba a Jujuy. Por un decreto del año 1869 se ordenaron los estudios previos y la Ley 387, sancionada en el año 1870, dispuso la financiación de la obra con 14.700.000 pesos fuertes<sup>3</sup>, que eran parte de un paquete crediticio mayor destinado a obras públicas. A pesar del planeamiento geográfico originario, este empréstito cubría sólo un primer tramo de la línea, desde la ciudad de Córdoba a la de San Miguel de Tucumán. Su prolongación hacia el territorio situado más al norte se hizo a un ritmo intermitente y más lento debido a una serie de factores conjugados como la definición de las trazas, los procesos de expropiación necesarios para el recorrido de las vías, las dificultades técnicas que imponía una geografía de montaña, la falta y escasez de herramientas, materiales de construcción y mano de obra<sup>4</sup>. Una vez subsanadas las dificultades, durante la presidencia de Juárez Celman, se prosiguió su construcción, llegando a las

---

<sup>3</sup> El peso fuerte fue una de las monedas en circulación entre 1826 y 1881 en el actual territorio argentino. Era convertible en oro y, por ejemplo, en 1864 una onza de oro equivalía a 16 pesos fuertes.

<sup>4</sup> Véanse Bovi (2007), Fandos (2011).

inmediaciones de la Ciudad de San Salvador de Jujuy en 1890, y habilitándose su servicio en 1891.

**Mapa 1: Red del FFCN en la provincia de Jujuy y sus principales estaciones a comienzos del siglo XX**



[145]

Fuente: Mapa de Jujuy en *Informe de Fundación Norte Chico*. Nota: Los sectores sombreados corresponden a las distintas regiones naturales de la provincia. De norte a sur: Puna, Quebrada, Valles Subtropicales y Valles Centrales. Las regiones naturales de la provincia no corresponden exactamente a los límites departamentales; sin embargo, dado que algunas fuentes que se utilizaron para las respectivas regiones proporcionan información por departamentos, se optó por regionalizar conservando sus límites.

La totalidad de la red ferroviaria en la provincia de Jujuy se logró en 1909 al incorporarse la última estación en su territorio (la de Yuto) sobre el ramal extendido hacia la zona del valle del Río San Francisco (Valles Subtropicales, véase mapa 1). Un año antes, en 1908, la estación fundada en la ciudad de La Quiaca había completado la otra prolongación del FCCN en suelo jujeño, hacia el norte y orientado estratégicamente a alcanzar la comunicación ferroviaria internacional con Bolivia. Finalmente, la primera conexión por este rumbo con el vecino país se logró en 1924, uniendo las ciudades de La Quiaca con la de Tupiza. Así, la red ferroviaria en la provincia de Jujuy se componía en 1925 de unos 505 km, es decir el 1,3% del tendido nacional. Era una de las redes más pequeñas, sólo superaba en longitud a las de las provincias de San Juan y algunas gobernaciones. Sin embargo, en relación a su superficie –con una proporción de 1,17 km

[146]

vías por cada 100 km<sup>2</sup>–, su tendido vial era de un término medio, pues siendo el promedio general en todo el país de 1,30 km vías por cada 100 km<sup>2</sup>, sólo las provincias comprendidas en el nudo pampeano agroexportador y las de Tucumán y San Luis presentaban una mejor situación en este sentido. Incluso la longitud de las vías en Jujuy en cuanto a sus habitantes (5,90 km vías por cada 1.000 habitantes) era superior a la media nacional (3,58) y a la de varias provincias como las de Buenos Aires, Santa Fe Entre Ríos, Córdoba, por mencionar algunas<sup>5</sup>.

### **3. El ferrocarril y las expectativas de los actores sociales en cuanto a unificación político-territorial y promoción productiva regional**

En el escenario nacional revelado en el Primer Censo de la República Argentina, de 1869, la provincia de Jujuy se presentaba con una rica y diversificada producción que aún permanecía en “estado embrionario”, pero que el transporte fluvial y terrestre la aventajaría en su condición geográfica, “enclavada en el último ángulo de la república”<sup>6</sup>.

Según este primer examen todo se reducía a un problema de transporte, otorgándole al ferrocarril un rol clave para su desarrollo. Pompeyo Moneta, en el primer informe destinado a evaluar la prolongación del ferrocarril a las provincias del Norte argentino de 1865, pasa revista a las potencialidades económicas que ofrecían cada una de las provincias involucradas en la traza y que tomarían “mas desarrollo con la construcción del ferrocarril”. Así, se enumera para Jujuy: la lana de oveja, los depósitos metalíferos – principalmente cobre, también plata, oro y queroseno– y el cultivo de caña, considerado por esos tiempos como el más lucrativo. Sobre todo se enfatiza la riqueza natural y explotable de la región de los Valles Subtropicales<sup>7</sup>.

Pero, además, el ferrocarril a Jujuy era fundamental para torcer definitivamente el comercio de Bolivia hacia el Atlántico:

“La mayor parte de Bolivia ocupa un territorio montañoso, situado al naciente de la Cordillera de los Andes [...] Apenas pasada la Quebrada de Humahuaca, al Norte de Jujuy, se entra en esta región. Los bolivianos mantienen un escaso comercio con el pacífico [...], los bolivianos están sitiados. Ellos esperan en la navegación del Pilcomayo, para comunicar con el Río de La Plata, y en la navegación del Mamoré, para comunicar con el Amazonas [...] Como quiera que se resuelva en el futuro la comunicación más conveniente de Bolivia con el mar siempre será largo y costoso. Por eso, una vez construido el camino de

---

<sup>5</sup> Las cifras fueron extraídas de Dirección General de Ferrocarriles, Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, Tomo 34, año 1925, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires, 1930.

<sup>6</sup> Primer Censo de la República Argentina de 1869 (1872), Imprenta El Porvenir, Buenos Aires, p. 571.

<sup>7</sup> Pompeyo Moneta (1867), p. 67. En el siglo XIX la provincia estaba dividida en 14 departamentos que podemos agrupar en diferentes regiones ecológicas, culturales e históricas (indicados en el mapa 1 de la página anterior). La Puna comprendía los departamentos de Santa Catalina, Cochinoca, Yavi y Rinconada. La otra región es la Quebrada de Humahuaca, que abarcaba los departamentos de Humahuaca, Tumbaya y Tilcara. Estas dos regiones, Puna y Quebrada, suelen llamarse “tierras altas”, tenían como rasgo común el origen indígena andino de la mayoría de su población. En contraposición se sitúan “las tierras bajas”, constituidas por los Valles Centrales (con los departamentos de Perico del Carmen, Perico de San Antonio y Capital en el siglo XIX) y los Valles Subtropicales y/o Yungas (con los departamentos de Santa Bárbara, San Pedro, Ledesma y Valle Grandes).

fierro hasta Jujuy, él vendrá necesariamente a monopolizar todo el comercio de aquel país y se sentirá poco a poco la necesidad de prolongarlo y penetrar la región montuosa, que es no sólo la mas poblada sino también la mas rica de Bolivia, por la abundancia muy conocida de sus minas de plata”<sup>8</sup>.

Para Jujuy la comunicación ferroviaria internacional con Bolivia era clave a fin de mantener y potenciar su tradicional conexión mercantil con dicha plaza. En efecto, Jujuy durante todo el periodo colonial estuvo económicamente vinculada al espacio peruano por ser paso obligado entre la Gobernación de Tucumán y las regiones mineras de Potosí, Porco, Oruro, Chichas, Lípez y la Puna jujeña. Su economía giraba en torno al comercio de exportación hacia la zona minera altoperuana que, debido a su crecimiento productivo y demográfico, demandaba ganado para el consumo y transporte, convirtiéndose junto a Salta en zona intermediaria entre las regiones mineras del Alto Perú y las pampas. Si bien a comienzos del siglo XIX, durante las guerras de Independencia, se cortó coyunturalmente el tráfico mercantil, el mismo se reanudó desde 1825, en particular el de ganado en pie, requerido para el nuevo desarrollo minero de Bolivia y de la sierra central de Perú. Este proceso comenzó a revertirse en la década del 1880, producto, entre otros factores, del trazado de líneas férreas en Bolivia, que buscaba conectar las zonas mineras con puertos del Pacífico. La Guerra del Pacífico (1879-1883) actuó como aceleradora del proceso de conexión del Altiplano al Pacífico, consolidado por el Pacto de Tregua de 1884. Durante la guerra y hasta la firma del mencionado pacto, Tupiza pasó a ser un importante depósito de artículos en tránsito; dejando este circuito grandes beneficios al Norte argentino, en conceptos de consignaciones, seguros, fletes y depósitos, lo que tratarán de perpetuar los gobiernos de las provincias norteñas a través de la prolongación del FCCN hasta Jujuy y Tupiza<sup>9</sup>.

A la postre, el ferrocarril no había cubierto completamente las expectativas económicas de diferentes actores: productores, empresarios y el Gobierno de Jujuy. Al promediar la década de 1920, el ritmo lento en el crecimiento de la provincia y de las que componían el Norte argentino, en comparación a la celeridad de las áreas centrales y litorales, para muchos era consecuencia aún de la misma “rémora”: el transporte<sup>10</sup>. Si bien el paso del ferrocarril por las provincias interiores acortó distancias en el mercado interno nacional y multiplicó la capacidad de carga, no había potenciado suficientemente la economía como se estimaba podía hacerlo. Primero, los continuos reclamos de comerciantes, industriales y hacendados –por el retraso de la marcha de los trenes, el extravío de mercadería y la falta de vagones– eran continuamente manifestados en la prensa:

“A un comerciante se le sustrajo 180 paquetes de cigarrillos que le remitiera “La Tabacalera” [...], un industrial que tiene importantes obras de construcción no puede proseguirlas por falta de material cocido que debe traer desde Perico, donde tiene depositadas 160.000 piezas hace más de un mes, lo mismo sucede con los cortadores de leña. En algunas estaciones intermedias entre Güemes y Jujuy, como Pampa Blanca y Perico, existen

---

<sup>8</sup> Pompeyo Moneta (1867), pp. 84-85.

<sup>9</sup> Sica y Ulloa (2006), p. 55; Conti (2002) y (2006), p. 116; Langer y Conti (1991).

<sup>10</sup> Carrillo (s. e. y s. f.), p. 72. Esta obra citada corresponde a la compilación de una serie de artículos escritos por este autor para el diario porteño *La Razón*, que fueron publicados entre las décadas de 1920 y 1930.

enormes cantidades de cargas para ser transportada á esta y sus dueños reciben por respuesta “no hay wagones”. ¿Y porqué no hay wagones? Porque todos los que estaban al servicio de la línea, han sido llevados á la de San Cristóbal, recientemente adquirida por el gobierno nacional y puesta bajo la misma administración que la del Central Norte”<sup>11</sup>.

La dirigencia política sumaba su voz en términos parecidos:

[148] “Se hallaban en la estación Pampa Blanca, un punto de la línea del Central Norte, ciento sesenta carros cargados de azúcar procedentes de los ingenios de Ledesma, La Esperanza y La Mendieta, que no podían transportarse al ferrocarril Central Norte, porque este carecía completamente de wagones”<sup>12</sup>.

La falta de wagones fue una falacia recurrente y se explica por un tópico de las líneas estatales de esta época, proclives a inaugurar los servicios ferroviarios en forma provisoria, antes de que se acabaran las obras, sin un adecuado equipamiento en cantidad y calidad del material rodante<sup>13</sup>.

Segundo, además de este planteo crónico del que apenas son un reflejo selectivo las citas escogidas, hubo problemáticas de mayor relieve que se vinculan a la evolución de la red y la conexión a los mercados, y a los sistemas y ciclos tarifarios.

### 3.1. Evolución geográfica de la red y la conexión a los mercados

En cuanto al primer asunto, antes de que la línea del Central Norte se completara en su prolongación a las ciudades capitales del Norte argentino se fragmentó en un punto neurálgico. En efecto, en 1888 se vendió la línea troncal que conectaba la ciudad de Córdoba con San Miguel de Tucumán a una empresa francesa, pasando a constituir el Ferrocarril Central Córdoba (FCCC)<sup>14</sup>; el resto del ferrocarril desde Tucumán y en construcción a Jujuy y Salta persistió como la línea del Estado. Ello le interpuso al FCCN la condición de subsidiaridad con dos empresas privadas (el FCCC y el Ferrocarril Central Argentino –FCA–) para alcanzar los puertos fluviales del Litoral, condición que mantuvo por lo menos hasta 1908. Situación agravada por las diferencias de trocha que algunos ferrocarriles presentaban en relación a la de tipo angosta que tenía el FCCN. Así, Payró habla de una línea

“... incompleta, sin independencia y casi sin acción [...] Que acaba antes de llegar a las regiones más progresistas y productoras”, conformando una anatomía, por analogía, “de un cuerpo sin cabeza”<sup>15</sup>.

Una explicación clásica sobre este asunto la esgrime Scalabrini Ortiz, quien sostiene que originalmente el objetivo visible de la construcción de los ferrocarriles del Es-

---

<sup>11</sup> *El Norte*, Jujuy, 22/9/1896, N° 30, “El Central Norte. Sigue el desquicio”.

<sup>12</sup> República Argentina. Congreso Nacional. Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, [en adelante, CN.DS.CS.] 17 de julio de 1897.

<sup>13</sup> Salerno (2007), p. 413.

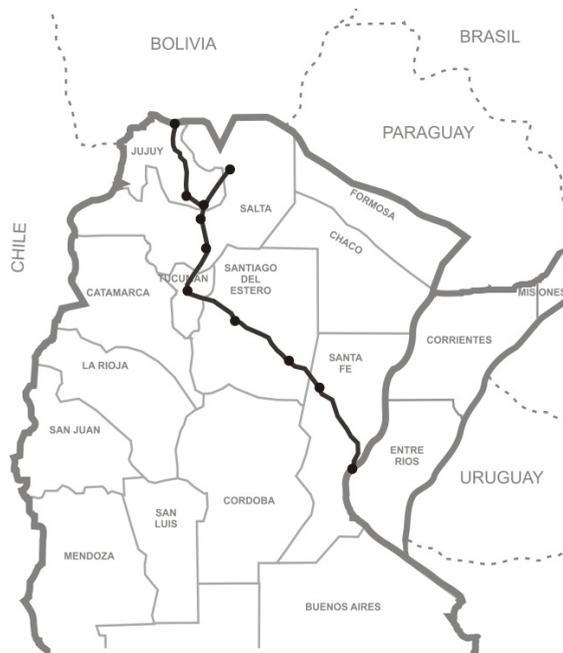
<sup>14</sup> Pasó a ser el principal intermediario entre Tucumán, Córdoba y Rosario, y en 1912 construyó su salida a Buenos Aires.

<sup>15</sup> Payró (1960), pp. 179-181.

tado fue el aporte de tráfico a una pequeña línea privada que estaba siendo construida desde Rosario a Córdoba. Es por ello que las dos primeras redes que el Estado nacional proyectó (el Ferrocarril Andino y el FCCN) no nacieron directamente de un puerto, sino que arrancaron de dos estaciones del Ferrocarril Central Argentino, quedando subordinadas y multiplicando su tráfico al convertirlo en la llave de salida al mar de todo el interior del país<sup>16</sup>.

[149]

**Mapa 2. Red de FCCN a comienzos del siglo XX**



Fuente: Elaboración propia.

Luego, seis años después de que el FCCN se extendiera hasta Jujuy, en 1896, se le anexó por compra el ferrocarril San Cristóbal a Tucumán, teniendo como estación final hacia el sur, la ciudad santafecina de San Cristóbal<sup>17</sup>, denominándose Ferrocarril Central Norte Sección Sud. La nueva geografía en la red del FCCN (véase mapa 2), sin lograr aún conexión con puerto argentino, creaba una nueva dependencia, ahora del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, para poder llegar a las riberas, como tributario de la carga y cautivo en la imposición de sus tarifas<sup>18</sup>. Según Payró, por la vía de San Cristóbal se entregaban los productos procedentes de las provincias norteñas en la carga del

<sup>16</sup> Scalabrini Ortiz (2009), p. 119.

<sup>17</sup> Ubicada a 162 km de la Capital provincial, a 330 de Rosario y 635 de Buenos Aires. Payró (1960), p. 180

<sup>18</sup> Salerno (2008), p. 662.

[150]

FCCN, y por las del FCCC, convergiendo en Tucumán, se internaban las mercancías extranjeras o nacionales destinadas a Salta y Jujuy. En uno y otro caso el FCCN debía compartir fletes con las empresas privadas y transferir su carga. Para Salerno, había clara conciencia de esta debilidad en las líneas estatales y se procuraron varios proyectos – la mayoría caducos–, orientados a lograr una salida independiente hacia los puertos. Un primer avance se logró en 1908 cuando el Estado nacional construyó su propia vía desde San Cristóbal hasta la Ciudad de Santa Fe. Finalmente, en 1938 se anexó, por compra, el FCCC y la línea del FCCN se conectó por red propia a Buenos Aires. Sin embargo, este último proceso se hizo tardíamente, cuando ya había una clara competencia del transporte automotriz<sup>19</sup>.

En cuanto a la proyección de esta línea hacia el punto norte, ya hemos subrayado la pretensión estratégica de darle carácter internacional, para conectarse a Bolivia. En esa dirección, a través de la Quebrada de Humahuaca y la Puna jujeña, en 1901 comenzaron los prolegómenos legislativos<sup>20</sup>, en 1903 se dio comienzo a las obras de construcción del ferrocarril a Bolivia y en 1908 se habilitó el servicio hasta la última estación jujeña de suelo argentino: La Quiaca. Finalmente, durante la década de 1920 (en 1925) se unieron el sistema ferroviario de la Argentina y de Bolivia con el tramo Villazón y Atocha.

En Bolivia era deseo de un gran sector de industriales, comerciantes y dirigentes políticos que se cumplieran los convenios diplomáticos para la prolongación inmediata del FCCN a Tupiza, para luego unir con Potosí, Sucre, Oruro, Cochabamba y ligar de esta manera La Paz con Buenos Aires:

“[...] porque de este modo la industria mineral del sud desarrollará grandemente independizándose de las travas (sic) y servidumbres que ofrece constantemente la línea de Antofagasta, en cuyo puerto la mercadería que viene de Europa en tránsito para Bolivia, se estaciona durante meses y años, si es que no desaparece por robos y desvíos que se consuman á diario, fuera de que la compañía de ese ferrocarril á la deficiencia del puerto, recargan derechos, fletes y comisiones, al extremo de que prefieren los comerciantes de Bolivia que la mercadería vuelva á Europa. Si esto sucede con los comerciantes, con los industriales sucede peor, porque sus exportaciones están siempre al capricho del ferrocarril y del puerto, y sus maquinarias que importan para el beneficio de metales, no aportan á sus establecimientos sino después de algunos años en que han perdido dinero. Como no hay otra salida al mar que por la línea de Antofagasta para el centro y sur de Bolivia, es natural que todo esté sujeto á los abusos y caprichos de esa línea”<sup>21</sup>.

El otro nudo geográfico clave era la región sureste, donde se ubicaba la fértil zona azucarera de Jujuy y Salta y por donde también, pronto, interesó llegar a Bolivia. Los estudios de traza hacia ese rumbo datan de 1895; en 1904 quedó habilitado el ramal desde Perico a Ledesma y en 1909 se sumó al tráfico Yuto como última estación en Jujuy, incorporando la zona productora más prometedora para vincularse al centro del consumo nacional, a través del azúcar.

---

<sup>19</sup> Salerno (2007 y 2008).

<sup>20</sup> Véase Bovi (2007).

<sup>21</sup> Carta de José Deheza a Domingo Pérez, Sucre enero 18 de 1908, [Archivo Particular Domingo T. Pérez].

En definitiva, desde 1910 y hasta 1925 (fecha hasta la que extendemos este estudio) Jujuy operó con 29 estaciones, las de conexión entre Salta y Jujuy al sur, las del tramo a Bolivia hacia el noroeste y las del Ramal hacia el sureste. Luego, el ramal para los Valles Subtropicales siguió su expansión, inaugurándose la estación de Embarcación (Salta) en 1911. La conexión ferroviaria con Bolivia por este paso, a través de Yacuiba, y proyectada hasta la Ciudad de Santa Cruz, se reactivó una vez finalizada la Guerra del Chaco, y se concretó recién en las décadas de 1940 y 1950<sup>22</sup>.

[151]

### 3.B. Los sistemas y las tarifas ferroviarias

En líneas generales, para esta segunda problemática es factible dividir dos momentos en los sistemas implementados en la Argentina, tomando la variable legislativa, cuya línea divisoria fue la Ley Mitre del año 1907. Previo a ella cada empresa fijaba libremente sus tarifas en base a una proporcionalidad de costo, distancia y valor de las mercancías, respetando los principios de razonabilidad y justicia y rigiéndose en su aplicación por la uniformidad y la publicidad de las mismas<sup>23</sup>. De esta manera, al Poder Ejecutivo, de acuerdo con las disposiciones de las leyes 2835 y 2873 de 1891, le correspondía homologar las tarifas ordinarias, conservando el Estado su facultad soberana de contralor de las tarifas<sup>24</sup>.

En los primeros años de explotación de las líneas y mientras las distancias eran relativamente cortas (menores a los 300 km) se aplicaban tarifas del tipo sencillo, kilométrica o proporcional, con o sin terminal. Luego fue rebajándose la proporción por kilómetros y estableciéndose un sistema de tarifas especial, volviéndose más comunes las tarifas diferenciales<sup>25</sup>. El Estado fomentaba la construcción de líneas en competencia a fin de lograr una autorregulación de las tarifas en el mercado.

Luego, en 1908, dos importantes empresas ferroviarias, la del Central Argentino y la de la Provincia de Buenos Aires, se fusionaron<sup>26</sup>. De esta forma, la defensa del interés público basado en las reglas de la libre competencia dio paso a la intervención del Estado en la formación de tarifas y control del servicio<sup>27</sup>. En ese clima de ideas se promulgó la Ley Mitre. En ella se estipulaba, entre otras cosas, la libre introducción de materiales y artículos de construcción hasta 1947, la imposición de un impuesto fijado en

---

<sup>22</sup> Salerno (2010).

<sup>23</sup> Sánchez de Bustamante (1922), p. 18.

<sup>24</sup> La Ley 2835 sancionada por el Congreso el 6 de octubre de 1891, reglamentaria de la liquidación de garantía, establecía en su artículo 6º: “El Poder Ejecutivo intervendrá en la formación de las tarifas de todos los ferrocarriles, teniendo presentes los intereses generales del país y las leyes contratos de concesión”. Fue considerada como texto derogado en virtud del artículo 99 de la ley 2873 del 18 de noviembre de 1891. Castello (1928), p. 7.

<sup>25</sup> Basadas en la aplicación de tarifas menores a productos provenientes de puntos lejanos. Schneidewind (1906), p. 21. Las tarifas diferenciales, en su concepto general, son aquellas que disminuyen en proporción directa con el número de kilómetros a recorrer.

<sup>26</sup> En 1902, en Londres, se celebró el contrato de compra-venta por medio del cual el F.C.N.A fue vendido a la compañía inglesa The Buenos Ayres and Rosario Railway Company Limited, fusión que el Gobierno argentino reconocerá legalmente recién en 1908. Girbal de Blacha (1991), p. 11.

<sup>27</sup> López (2007), p. 82.

un 3% sobre el producto líquido de cada línea y la facultad de intervención estatal en las tarifas en base a un piso de ingresos brutos que llegaba al 17%, limitando así a las compañías su ganancia máxima, de 6,8% sobre el capital reconocido antes de que el Estado pudiera exigir una rebaja en el precio de los fletes<sup>28</sup>.

[152]

Con el sistema de tonelada-kilómetro imperante en el país, los fletes resultaron proporcionados a los recorridos, y elevados para largas distancias, lo que obstaculizaba la expansión de la producción y el comercio, no sólo por la magnitud de los fletes que gravitaban sobre los productos, sino por su desproporción entre aquellos y los que se aplicaban a las zonas próximas a los mercados, haciendo imposible toda concurrencia comercial y reduciendo la zona productiva a un radio mínimo, además de resultar algunas excesivamente beneficiadas en perjuicio de otras más lejanas que quedaban condenadas a la esterilidad<sup>29</sup>.

Sobre la base de este sistema de tarifas paulatinamente fue generándose una serie de conflictos y un cuadro de convulsión en la opinión pública por la elevación de las mismas.

Regalsky ubica más tempranamente la tendencia alcista de las tarifas ferroviarias y liga el fenómeno a la crisis de 1890, porque al producirse una depreciación del peso argentino se elevaron los costos de las empresas y, por ende, sus tarifas. Reinando estas circunstancias las grandes compañías asimilaron mejor los deterioros que la crisis había deparado en el tráfico, mientras que las medianamente pequeñas fueron absorbidas por los grandes sistemas, desapareciendo las tarifas de competencia que habían beneficiado hasta entonces a los cargadores<sup>30</sup>.

Luego, la coyuntura general desatada durante la Primera Guerra Mundial provocó por lo menos hasta 1925 el acrecentamiento en las tarifas, como consecuencia puntual de una elevación de los costos, caída en los rendimientos y disminución del tráfico. En el marco de la Ley Mitre y contemplando esa situación fueron autorizadas sucesivas alzas: 1915, 1917, 1918 y 1922. El aumento de los gastos fue consecuencia de la conjunción de factores externos (como los precios especulativos del carbón procedente de Inglaterra, la carencia de insumos varios y material rodante) e internos (aumentos en los costos de vida y leyes laborales ferroviarias)<sup>31</sup>.

Para el FCCN algunos de estos factores pesaron más que otros en sus tarifas. Según lo hemos detallado en el punto anterior la situación de subsidiaridad del FCCN de otras empresas privadas para llegar a los principales centros de provisión y mercados de consumo afectó de lleno a sus tarifas. Pero hacia la década de 1910 y 1920, cuando el tema se recrudeció en las provincias del Norte argentino, comenzó a mediar en término de desequilibrios regionales. Es que el modelo agroexportador mostró signos de agotamiento y si bien había incluido en su desarrollo el crecimiento de algunas econo-

---

<sup>28</sup> Sánchez de Bustamante (1922), p. 21.

<sup>29</sup> Tissone (1918), p. 244.

<sup>30</sup> Regalsky (2008), p. 55.

<sup>31</sup> *Boletín de Obras Públicas e Industrias*, “El problema de las tarifas ferroviarias argentinas. El alza actual y la rebaja próxima”, enero y marzo de 1920, Argentina.

más interiores, no pudo evitarse un crecimiento muy desigual entre éstas y la zona pampeana. Así, irrumpió la “cuestión regional”, que englobaba un conjunto de intereses comunes de Tucumán, Salta y Jujuy nucleados principalmente en torno a la agroindustria azucarera<sup>32</sup>. Las tarifas comenzaron a considerarse como uno de los “enemigos principales” de la “fatalidad geográfica” de la región (en alusión a su enorme distancia con el epicentro del desarrollo Atlántico), uno de los impedimentos básicos de iniciativas comerciales y de freno al dinamismo para la explotación de las muchas y variadas materias primas que la misma producía<sup>33</sup>. En el Congreso Nacional, diputados y senadores alegaban en defensa de los intereses de las producciones del interior, solicitándose al Ejecutivo nacional que adoptase en los ferrocarriles del Estado tarifas reducidas para el transporte de frutas y demás productos de consumo de las provincias servidas por esas líneas<sup>34</sup>.

[153]

La situación económica general de las provincias del Norte, en las primeras décadas del siglo XX, se tornó crítica. Desde la crisis de sobreproducción azucarera en Tucumán en 1895 la actividad estuvo sujeta a ciclos combinados de escasez y sobreproducción que hacían fluctuar los precios de una manera impredecible, generando incertidumbres en el sector y descontento en el mercado consumidor. La expansión de la producción azucarera regional, condiciones climáticas adversas, la Primera Guerra Mundial, las coyunturas en los centros productores de azúcar de remolacha fueron, entre otros, los factores responsables de estos ciclos. El epicentro del problema fue Tucumán. En Jujuy, en cambio, si bien su producción azucarera no podía escapar a las tendencias nacionales y mundiales de los precios, tuvo en el deterioro tucumano de la década de 1910 su principal pulmón para la conquista del mercado nacional. Tanto los sectores de la dirigencia política como el empresariado, preocupados por el estancamiento de sus economías respecto del extraordinario crecimiento del litoral, buscaron desde la actuación parlamentaria, dar solución a las problemáticas que lo aquejaban: los impuestos internos; las tarifas ferroviarias; la subvención nacional para el desarrollo de obras públicas y la protección a las producciones regionales<sup>35</sup>. Cuestiones relacionadas entre sí, de las cuales nos centramos en el tema de las tarifas y el sistema ferroviario, recorriendo principalmente los discursos de diferentes actores.

Hacia la segunda década del siglo XX tomó relieve en el debate y arena política la cuestión del desarrollo regional, convirtiéndolo en tema urgente. La centralidad que cobró el asunto del desarrollo regional fue, según Bravo, una derivación ineludible del estancamiento económico de las provincias del interior, pero también del viraje dirigencial en el Ejecutivo nacional —alcanzado por el Partido Radical en 1916— y en la disminución de la representación parlamentaria sufrida por los legisladores del interior, según los resultados oficialmente aprobados del censo de 1914<sup>36</sup>. En el nudo de esta trama de desequilibrios regionales denunciados, el flamante partido gobernante, de la mano de su

---

<sup>32</sup> Sobre la conformación y actuación del bloque regional azucarero, véase Bravo, María (1993).

<sup>33</sup> Carrillo (s. e. y s. f.), p. 72.

<sup>34</sup> [CN.DS.CS] Agosto 22 de 1914.

<sup>35</sup> Fleitas (1995), p. 176.

<sup>36</sup> Bravo (1993).

[154]

primer presidente Hipólito Yrigoyen, optó principalmente por defender los intereses de quienes eran sus bases electorales: los sectores urbanos consumidores, ajetreados por el proceso inflacionario de la posguerra. Si bien el costo de vida aumentó para todos los productos de la canasta básica, el azúcar se convirtió en el principal símbolo del encarecimiento de la vida y la actividad azucarera fue paulatinamente afectada por las medidas conjugadas de menor protección arancelaria, la competencia de azúcares importados y hasta la confiscación del insumo en 1920<sup>37</sup>.

En líneas generales el radicalismo apuntó en materia ferroviaria a “democratizar el progreso” expandiendo las líneas estatales y modernizándolas<sup>38</sup>. En su lectura, de la mano del presidente Yrigoyen, el tendido ferroviario argentino había respondido a los patrones de acaparamiento privado de zonas con fines lucrativos; de trazados que tuvieron por objetivo establecer competencia a las líneas existentes y otras acordadas en detrimento del desarrollo de la red estatal. Una vía de solución radicaba en el fortalecimiento de las líneas del Estado, dotándolo de ramales productivos que los sacaran de la vida precaria, con la clara convicción de que:

“en la red del estado se encuentra el auxiliar más poderoso para regular las tarifas ferroviarias que no siempre encuentran en las leyes un regulador eficiente [...] suprimir anomalías que presenta nuestro actual sistema de tarificación, tales como la falta de un clasificador único y de tarifas de combinación”<sup>39</sup>.

La situación de desventaja para el tráfico comercial y la expansión de las provincias del norte y centro, fue motivo de preocupación del Ejecutivo nacional:

“las provincias de Salta y Jujuy, situadas a setecientos km del Pacífico se ven obligadas para exportar sus frutos, a hacerlos recorrer mil seiscientos km de ferrocarril a través de zonas de producción similar, con fletes casi prohibitivos en demanda de los mismos mercados de venta de los productos del litoral, acreciendo así en perjuicio de la producción nacional, el exceso de ofertas de los mismos productos sobre los mismo mercados”<sup>40</sup>.

La fe de Yrigoyen en la red estatal y los reclamos y necesidades del Norte argentino lo llevaron a propiciar e iniciar las obras de un ferrocarril que aproximara a las provincias con el puerto de Antofagasta en Chile a través de Huaitiquina<sup>41</sup>, es decir, la apertura de una ruta que conectara el norte y el centro del país con el Pacífico y a través de él con los mercados del mundo, “rumbo determinado por la naturaleza misma y ruta preestablecida por el tráfico histórico para el intercambio de nuestras regiones del Norte”<sup>42</sup>.

---

<sup>37</sup> Puede ampliarse esta problemática mediante la consulta de Fleitas (2003); Bravo (2008) y Barsky (2009).

<sup>38</sup> Palermo (2001).

<sup>39</sup> [CN.DS.CD] Julio 4 de 1917, Reunión N° 27.

<sup>40</sup> [CN.DS.CD] Abril 6 de 1920, Reunión n° 107. Mensaje del Presidente de la Nación al H.C.N, marzo 3 de 1920.

<sup>41</sup> Para un mayor análisis de esta línea véase Benedetti (2005), pp. 123-165.

<sup>42</sup> Benedetti (2005).

Pero también fueron aprobadas, ante el reiterado reclamo de las empresas privadas, subidas en los fletes ferroviarios y, particularmente, heridos aún más los intereses azucareros cuando el Gobierno Radical autorizó a los ferrocarriles a fijar fletes diferenciales por los cuales los azúcares importados pagaban un 40 o 50% menos que los nacionales en su transporte desde Buenos Aires a los distintos puntos del interior<sup>43</sup>.

Las filas más representativas de Jujuy y el Norte argentino celebraron los emprendimientos como el ferrocarril a Huaitiquina, por una parte, pero, por otra parte, cargaron sus tintas contra las decisiones tomadas en el área tarifaria. Tras la huelga general ferroviaria de los meses de septiembre y octubre de 1917, la prensa provincial opositora al radicalismo realizaba su campaña en contra del aumento de las tarifas ferroviarias:

[155]

“decretado por el presidente Yrigoyen como un medio fácil de solucionar a costillas del pueblo, la última huelga de los obreros del riel [...] el presidente Yrigoyen y su Ministro de obras públicas han resuelto que el aumento de las tarifas ferroviarias llegue hasta un 22% aún cuando a los obreros sólo se les aumentaba el 10% de sus salarios, y así nomás tendrá que ser, cueste lo que cueste, al comercio y a las industrias perjudicadas en sus más caros intereses”<sup>44</sup>.

En un discurso de 27 de septiembre de 1918 el Dr. Ernesto Padilla, diputado nacional por la provincia de Tucumán, recordaba:

“las líneas férreas se han tendido en el interior con el criterio lógico de la vinculación necesaria y casi recta con la capital de la República, en la dirección Norte-Sur del territorio, dejando de lado y desperdiciando medios económicos que pueden concurrir a abaratar los fletes y crear, cuando no acentuar, por rumbos transversales de Oeste a Este y en otras direcciones consecuentes, corrientes que algunas ya existen como embrionarias y las demás resultarían siempre ventajosas”<sup>45</sup>.

En la década de 1920 el gobernador jujeño, Benjamín Villafañe –opositor a la política del radicalismo yrigoyenista y defensor de las producciones regionales del Noroeste– declaraba ante la comisión del Senado encargada del estudio de la crisis azucarera, el malestar sobre el aumento del 5% de las tarifas solicitadas por las empresas ferroviarias en el año de 1921, a la cual el Gobierno nacional había dado lugar elevándolas al 15%. En junio de 1925 requería al ministro del Interior, Dr. Vicente Gallo, adoptar medidas a fin de que se modificaran las tarifas de fletes de los ferrocarriles; para ello, ilustraba su pedido con el ejemplo de lo que estaba sucediendo con la producción de la industria azucarera:

“la Nación ha venido percibiendo por concepto de impuestos al alcohol varios millones de pesos anualmente, contribución que dejará de percibir este año, porque los establecimientos industriales de la provincia han resuelto no elaborar más el artículo, pues los fletes del Ferrocarril Central Norte la gravan en tal forma, que arrebatan al productor hasta la ga-

---

<sup>43</sup> Barsky (2009), p. 3.

<sup>44</sup> *El Provincial*, Jujuy 19/12/1917, Año VIII, N°2048, “Machacando en la herradura. El aumento de las tarifas ferroviarias”.

<sup>45</sup> Villafañe (1944), p. 102.

nancia más mínima...El azúcar paga una tarifa tan crecida, que el sólo ingenio de Ledesma abona por año más de dos millones de pesos por concepto de fletes”<sup>46</sup>.

Cuatro meses después, se dirigía al presidente Alvear:

[156]

“El tráfico mediterráneo está sujeto hoy a tarifas que no conocíamos treinta años atrás. Si V.E. examina el proceso de éstas, desde 1890 hasta la fecha, comprobará que el viaje del habitante de Jujuy o de Catamarca es más caro ahora que lo que era entonces, así como que los transportes de mercaderías, que gradualmente habíanse abaratado, han vuelto a ser tan gravosos como en aquella época inicial. En el transporte de materias primas, los fletes llegan a ser hasta dos veces y media más caros que los que rigieron desde 1890 a 1914”<sup>47</sup>.

Le solicitaba tomar tres medidas a fin de salvar a la industria azucarera de la crisis que atravesaba: elevar las tarifas aduaneras a la introducción de azúcares extranjeros, establecer acciones que garanticen el trabajo nacional contra la competencia de artículos similares que se introducen del exterior, y disminuir los fletes sobre el azúcar, el alcohol y los subproductos. Pero no sólo su defensa versaba sobre ésta industria, lo hacía extensivo a otras producciones regionales como: el arroz, porotos, garbanzos, tabaco, maderas, hilados y tejidos, plomo, borato, etc.

Como para otros, también para Villafañe los fletes eran el peor enemigo del progreso provincial ya que se comportaban como “impuestos indirectos que pesan sobre la producción en forma mucho más agobiadora que los impuestos internos”<sup>48</sup>. Villafañe entendía que en la confección de las tarifas debían tener intervención directa las provincias, porque en ellas se hallaban los intereses del comercio y las industrias directamente afectadas. Como así también éstas deberían ser manejadas en forma análoga a los derechos de aduana con la finalidad de proteger las industrias locales incipientes. Combatía, en sus discursos, el empleo del ferrocarril como instrumento esclavizador y de dominio al servicio del capital extranjero y propugnaba nacionalizar el capital de las líneas férreas y la necesidad de más ferrocarriles para satisfacer necesidades propias y conectar las diferentes regiones económicas.

La mayor parte de la vida económica de las provincias del Norte dependía de la industria azucarera y, mientras su precio fue remunerador, los industriales aceptaron los sucesivos aumentos de fletes. Pero, el Centro Azucarero, debido a los aumentos introducidos durante la guerra, solicitó en la década de 1920 la reducción de las tarifas, con los siguientes fundamentos:

“los fletes actuales para el transporte de azúcar de Salta, Jujuy y Tucumán al litoral, gravan a los productores en tal forma que los colocan en situación desventajosa con relación a los productores extranjeros. En efecto, el flete de esas provincias a Buenos Aires es respectivamente de, \$50 m/n, \$45 y \$35 por tonelada de azúcar. El flete de igual cantidad de

---

<sup>46</sup> Villafañe (1926), p. 136. Benjamín Villafañe, fue diputado provincial, diputado nacional en el periodo 1920/22, gobernador desde 21/04/1924 a 21/04/1927 y senador nacional en 1932/41.

<sup>47</sup> Villafañe (1926), pp. 25-26.

<sup>48</sup> Archivo Histórico de la Legislatura de Jujuy. *Mensaje del Gobernador Benjamín Villafañe ante la H. Legislatura Provincial*, Jujuy, Talleres Gráficos del Estado, 1925, p. 38. Para un mayor análisis sobre el pensamiento de Benjamín Villafañe, véase Fleitas (1997).

azúcar cubano de Nueva York a Buenos Aires es de \$21 m/n, y el de azúcar checoslovaco de Hamburgo a Buenos Aires, es de \$17 m/n.”<sup>49</sup>.

#### 4. Estimando la importancia económica del FCCN en Jujuy: análisis de la carga despachada

Según Salerno, no hay mensuras hechas del impacto de los ferrocarriles estatales en las economías locales y regionales. En esta dirección, procurando una primera aproximación, hemos recurrido a analizar la carga despachada desde las estaciones ubicadas en la provincia de Jujuy, en cuanto a su proporción con la de toda la línea, su composición y su comportamiento en el tiempo. Nuestra base documental es la información que proporciona al respecto la estadística de ferrocarriles argentinos. Cabe acotar que con fuentes similares, Kuntz Ficker, efectúa un interesante estudio para México con el objetivo de mostrar que en la época del porfiriato los servicios ferroviarios no se concentraban en forma exclusiva en los productos de exportación. Ese estudio analiza la composición y los recorridos de la carga ferroviaria para intentar demostrar que predominó la circulación interior sobre el tráfico destinado a la exportación<sup>50</sup>.

[157]

El FCCN constituía hacia 1914 el 9,3% de la totalidad de la red ferroviaria de Argentina y el 5,4% del capital invertido en el rubro. Tenía mayor participación en la carga (5,3%) que en el pasaje (2%) en relación al resto de las empresas que operaban en el país. En esta misma relación los gastos de explotación significaban el 8,2% del total y, como se observa en el cuadro 1, se encontraban muy por encima de los productos de explotación. Como los otros ferrocarriles del Estado tuvo una rentabilidad negativa en casi todo el período analizado.

**Cuadro 1: El FCCN en el sistema ferroviario argentino, 1914**

	Red Argentina	FCCN	%
Longitud de la red (km)	34.534	3.235	9,3
Capital invertido (pesos)	1.434.724.576	78.294.360	5,4
Viajeros (nº)	75.386.228	1.536.792	2
Mercancías (toneladas)	34.274.093	1.833.626	5,3
Productos de la explotación (pesos)	115.608.121	4.410.398	3,8
Gastos de explotación (pesos)	79.255.369	6.566.439	8,2

Fuente: Elaboración propia en base a Tercer Censo Nacional, 1914, Tomo X, Buenos Aires, Talleres Gráficos de Rosso y CCia, 1917, pp. 405-419

Regalsky y Salerno consideran que las empresas ferroviarias del Estado mantuvieron una rentabilidad positiva hasta 1903, agudizándose el déficit desde 1912 por un aumento desproporcionado de los gastos, lográndose reducirlo recién en 1925-1929. Entre los factores explicativos de este comportamiento los autores mencionan la amplia-

<sup>49</sup> Castello (1928), p. 126.

<sup>50</sup> Kuntz Ficker (1995), p. 2.

ción constante de la red, la escasa producción de los territorios que cruzaban, una carga habitual de mucho volumen y poco valor unitario<sup>51</sup>.

[158]

Sobre los datos vertidos en el cuadro 2 podemos realizar niveles de lecturas alternativos y complementarios. En primer lugar, la participación de la carga despachada desde Jujuy en 1898 en el volumen global del FCCN era relativamente alta si consideramos que para ese año operaban cuatro estaciones en la provincia, circunscritas al radio más cercano a la Ciudad de San Salvador de Jujuy, y que ya el tendido de la línea se había extendido lo suficiente hacia el sur, con la anexión del Ferrocarril San Cristóbal a Tucumán. Luego, hubo oscilaciones en el porcentaje de participación de Jujuy en el movimiento del cargamento general de la línea. Podemos destacar que fueron los años de comienzos de la Primera Guerra Mundial, hasta 1916, que hubo una disminución considerable en los tonelajes transportados en la totalidad de la línea, con caídas de un 10% en 1913-1914 y el 4% en 1914-1915.

**Cuadro 2: Mercancía transportada por FCCN desde Jujuy**

*En toneladas*

<b>Años</b>	<b>Total FCCN</b>	<b>Desde Jujuy</b>	<b>%</b>
1898	297.285	25.740	8,6
1910	1.530.187	129.988	8,4
1911	1.762.805	119.887	6,8
1912	1.595.536	128.879	8
1913	2.054.698	165.682	8
1914	1.843.918	238.480	12,9
1915	1.765.167	221.130	12,5
1916	1.833.809	237.370	12,9
1917	2.964.008	204.706	6,9
1918	3.166.991	222.084	7
1919	3.024.587	222.434	7,3
1920	2.838.762	191.828	6,7
1921	2.824.501	165.788	5,8
1922	3.040.980	133.387	4,3
1923	3.589.863	216.297	6
1924	4.566.414	252.344	5,5
1925	4.154.940	305.164	7,3

Fuente: Elaboración propia en base a Dirección General de Ferrocarriles, Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, Tomo VII y Tomos XIX a XXXIV, Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires.

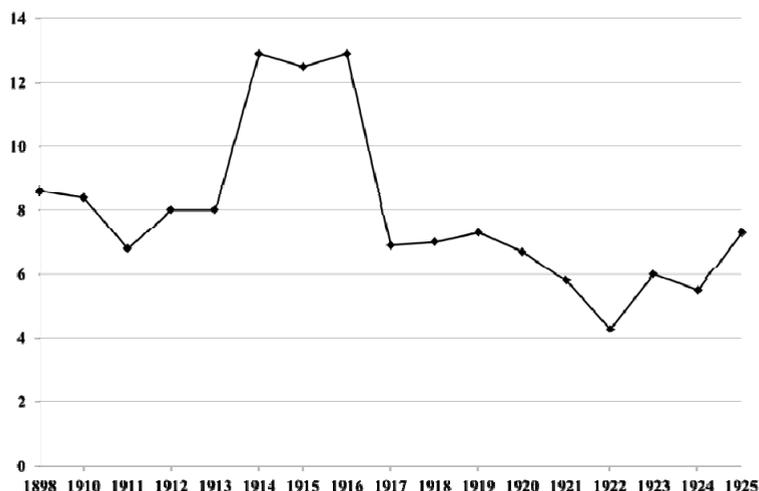
Precisamente éstos fueron los años de mayor participación porcentual en la carga total del FCCN (entre 12 y 13%, siendo su promedio en esta ponderación el 8%) (véase

<sup>51</sup> Regaslky y Salerno, s. a.

gráfico 1) y el despacho de su carga acusó crecimientos de hasta un 44% entre 1913-1914. Salerno indica que en los años que median entre 1913 y 1916 se colapsaron los servicios como consecuencia de reiterados accidentes, descarrilamientos y cortes por inclemencias climáticas en distintos tramos de la línea. Las inundaciones del primer semestre del año 1914 cortaron la comunicación entre Tucumán y Santa Fe<sup>52</sup>, pero la carga originada en Jujuy siguió efectuándose hasta Tucumán, desde donde se trasbordaba al FCC, lo que permitió la continuidad de los tonelajes procedentes de las estaciones jujeñas, pese a la caída en los ingresos y los recorridos medios de toda la línea del FCCN. El próximo altibajo considerable en el comportamiento de la totalidad de la carga del FCCN fue entre 1920 y 1921, pero las variaciones sufridas en el transporte originado en Jujuy fueron tendencialmente iguales y substancialmente mayor (entre 13 y 20%) y se mantuvo hasta 1922. Luego intentaremos arrojar algunas explicaciones al respecto analizando los rubros comprometidos en estas propensiones y las coyunturas generales.

[159]

**Gráfico 1: Jujuy, carga despachada en porcentajes de la transportada por el FCCN, 1898- 1925**



Fuente: Cuadro 2.

Como era de suponerse el tramo jujeño del FCCN fue convirtiéndose gradualmente en un tren azucarero por excelencia en cuanto a la composición de la carga despachada desde las estaciones provinciales<sup>53</sup>. El transporte de azúcar cuenta entre los rubros de mayor crecimiento entre 1910 y 1925 (un 203%) y de mayor participación

<sup>52</sup> Salerno (2003), p. 70. Agradecemos esta observación y la información brindada oportunamente por la Lic. Elena Salerno.

<sup>53</sup> Queremos dejar salvado que hablamos de volúmenes de carga y no de valores de los rubros transportados, los que no siempre eran equivalentes, incluso, por lo general, tenían mayor valor unitario los de menor volumen.

[160]

porcentual en los años considerados en el cuadro 3. Entre 1910 y 1915 aumentó su participación respecto de toda la carga provincial de 16% al 31,6%, se redujo a un 17% en 1920, para recuperarse hacia un 20% en 1925. Además, el azúcar de procedencia jujeña y canalizada por las vías del FCCN tenía una alta implicancia en la totalidad del mismo insumo que se movía a través de la empresa: llegó a superar el 50% en 1910 y 1920, siendo el 17% en 1915. Abona a esta idea la suma de los otros rubros asociados a la actividad como la caña de azúcar y el alcohol.

Por otra parte, esta rama productiva tuvo en las tendencias generales que apuntábamos arriba, en que cotejamos la carga de toda la línea y la despachada desde Jujuy, una incidencia directa. Por ejemplo, las alzas experimentadas en 1915 en los valores absolutos y relativos en los despachos de las estaciones de Jujuy en relación a la de toda la línea fueron paralelas a un importante aumento en la participación de los porcentajes de la caña de azúcar y el azúcar en la composición general de la carga despachada a nivel provincial<sup>54</sup>. Resta agregar que en octubre de ese año se implementó la primera subida general de fletes, equivalente a un 10%<sup>55</sup>. Igualmente, la caída general del tráfico a partir de 1920, mucho más agudizada en Jujuy, se refleja en una disminución de la carga de azúcares de producción jujeña. Sin embargo, la materia prima experimentó la mayor participación porcentual (45%) de toda la carga provincial en ese año considerado en el cuadro 3. No contamos con una idea precisa que explique este hecho, sí tenemos la certeza que esa mayor oferta de caña no debió destinarse en su totalidad a la menor molienda de los ingenios locales, por lo tanto un análisis de la carga de ambos insumos hacia el conjunto de las economías azucareras nortenas y de todas sus líneas podría iluminar el asunto.

En líneas generales, estas tendencias descriptas nos permiten afirmar que la crisis de la guerra en general y la ya aludida crisis azucarera comenzaron a sentirse con crudeza en la industria azucarera jujeña recién hacia la década de 1920, en los años conocidos como recesión de la posguerra. El encarecimiento general en el costo de vida, junto a la crítica baja de rendimientos en los ferrocarriles por aumento de costos y disminución del tráfico, ubicó al azúcar como el insumo de mayor alza y, si bien antes de autorizarse las subidas tarifarias de 1922 se buscó exceptuar de su influjo a las actividades productivas del país más comprometidas por la recesión de esos años, el azúcar no gozó de estas licencias. La gran acción política de la dirigencia nortena en contra de las tarifas ferroviarias sólo había logrado algunas concesiones en el transporte de leña para molienda y en el tráfico de caña de azúcar. Así, se pusieron en funcionamiento tarifas especiales rebajadas en un 50% para la materia prima, pero bajo unos condicionamientos que anulaban la posibilidad de algún efecto benéfico<sup>56</sup>.

---

<sup>54</sup> La caña pasa de ser el 10% en 1910 a constituir el 23% en 1915, y el azúcar de un 16%, sube a un 31% en los mismos años.

<sup>55</sup> Castello (1928).

<sup>56</sup> Estas rebajas sólo eran aplicables cuando se lograra un mínimo del 90% de la carga máxima del vagón, con un recorrido no menor a 55 km. Pero resulta que los centros productores de caña están ubicados en los mismos lugares que los ingenios y los transportes ferroviarios de caña no recorrían distancias mayores a los 15 km. Castello (1928), p. 124.

Otro rubro de gran participación porcentual en la composición de la carga jujeña fue el forestal, pero con una tendencia declinante en los años contemplados en el cuadro 3. Toda la línea del FCCN servía al área de mayor riqueza boscosa del país, de la cual Jujuy no fue una excepción<sup>57</sup>. Como vemos, la carga de leña decreció un 72% entre 1910 y 1925, comenzó siendo el 28% del volumen del transporte despachado desde Jujuy en ese primer año y fue descendiendo gradualmente (13% en 1915, 10% en 1920 y 3% en 1925). Por su parte, el traslado de maderas, durmientes y postes de origen jujeño sufrió una merma de un 18% entre 1910 y 1925, la mayor caída se produjo entre 1910 y 1915, para recuperarse menguadamente en 1925. El informe oficial hecho con motivo de estudiar la problemática de las tarifas ferroviarias argentinas considera que era crítica la situación de esta actividad en la década de 1920, principalmente en el consumo de leñas, disminuido notablemente por la competencia del carbón de piedra y el petróleo, sobre todo del empleado en los principales centros de consumo del país, por lo que la pérdida de valor del insumo promovió el otorgamiento de tarifas especiales para el transporte de aquellas destinadas a la molienda azucarera y la industria de la cal (fuertemente desarrollada en Córdoba)<sup>58</sup>. Pero, además, en Jujuy el transporte de leña muchas veces se veía detenido por la falta de vagones<sup>59</sup>. De modo que creemos que este rubro fue perdiendo el mercado pampeano para quedar circunscrito sólo a la demanda de los ingenios. La mejor suerte corrida por las maderas y durmientes, según lo refleja el cuadro 3 —que muestra una recuperación hacia 1925 en la participación porcentual de la carga despachada por estaciones jujeñas—, se vincula a una reactivación de la demanda para la construcción hacia mediados de la década de 1920, que fue también incentivada por la combinación de tarifas especiales entre el FCCN y los que le servían hasta el puerto de Buenos Aires y por la coordinación con el tráfico fluvial (cuyas tarifas resultaban más ventajosas)<sup>60</sup>.

[161]

Aunque a porcentajes mucho más discretos que la carga derivada de la actividad azucarera y forestal, la minera fue paulatinamente mostrando una tendencia alcista. En efecto, el transporte de minerales creció un 91% entre 1910 y 1925 y su proporción en el tonelaje de toda la carga provincial fue aumentando de 1,7% en 1910 y 1915, a 5,4 en 1920 y 8,8% en 1925. Ya dijimos que éste fue un rubro muy ponderado desde la década de 1860 como posible bastión del crecimiento económico provincial. A partir de 1884 se formaron varias compañías cateadoras y de exploración, en su mayoría de vetas aurí-

---

<sup>57</sup> En 1908, en Yuto se había montado un importante aserradero, el mismo que luego fue comprado por la sociedad Argentina Hardwoods & Land Company. En 1909, la compañía Inglesa Argentine Timber & Estates Company obtuvo concesiones provinciales para explotar en Santa Bárbara varias leguas de quebracho. Ambas empresas llegaron a construir pequeños ramales internos para el transporte de troncos. También los ingenios mantuvieron sus propios aserraderos, cuya producción se destinaba a las vías del tren de carga interno de las compañías, carretas, muebles, etc. Teruel, Lagos y Peirotti (2006), p. 453.

<sup>58</sup> Castello (1928), p. 118

<sup>59</sup> En 1919 el diario *El Día* daba cuenta de la situación al expresar que “El problema del transporte tiene colozos de innegable efecto para la vida de los pobladores del Norte [...] A causa de las demoras incomprensibles [...], además del aumento de las tarifas ferroviarias [...] En casi todas las estaciones del Ramal a Embarcación en las de Pampa Blanca y en la de Güemes, existen grandes stocks de leña para ser embarcadas [...] Los leñateros, ante las demoras, ocasionalmente por falta de vagones ven amenazados sus intereses [...]” *El Día*, Jujuy, 5/6/1919, N° 2500.

<sup>60</sup> Castello (1928), p. 120.

feras en la región de la Puna. A comienzos del siglo XX prosperaron en esa región la explotación de minerales auríferos. Asociado a este rubro fue que la región de la Puna y de la Quebrada de Humahuaca creció hacia la década de 1920 en su participación relativa en la totalidad del despacho efectuado en las estaciones de Jujuy (véase cuadro 4).

[162]

Pero la riqueza minera de los Valles Subtropicales también colmaba la carga del FCCN en su paso por Jujuy<sup>61</sup>. No obstante, el gran salto adelante de esta actividad data de épocas inmediatamente posteriores de las que abarca nuestro estudio; en una de las pocas actividades que no presentan ningún reclamo documentado sobre el servicio ferroviario que le sirvió y, además, fue favorecida con tarifas especiales de fomento en la década de 1920<sup>62</sup>.

No fue el mismo destino ni evolución la del rubro de producción más tradicional de la provincia: la ganadería. El volumen del transporte de animales a pie decreció un 10% entre 1910 y 1925; de ser el 5,6% del tonelaje de la carga despachada desde Jujuy, mermó a un 2,5% en 1915, un 2% en 1920 y un 0,9% en 1925. Una parte del mercado ganadero limítrofe con Bolivia comenzó a desarticularse hacia el último cuarto del siglo XIX. Pero tras la finalización de la Guerra del Pacífico (1884) y durante el auge salitre-ro chileno se dio un nuevo impulso a las exportaciones de hacienda vacuna hacia Atacama, pero en este tejido comercial en realidad Jujuy fue menos protagonista que Salta; su principal desempeño a fines del siglo XIX y XX fue la exportación de mulares, lanas y asnales hacia los nuevos focos mineros que se desarrollaban en Bolivia. Aunque en decadencia esta conectividad perduró hasta 1930. No obstante, el traslado de este ganado continuó haciéndose en su mayoría a pie, incluso al costado de las vías, ya que sobre ellos pesaban onerosos fletes<sup>63</sup>. Aunque las alzas tarifarias de 1922 contemplaron el establecimiento de tarifas especiales para los animales a pie, las subidas anteriores fueron importantes y dañosas para esta actividad<sup>64</sup>, además la línea del FCCN tenía inconvenientes para la carga de ganado por el tipo de trocha angosta. Por el contrario, los cueros se incrementaron en su carga en un 90% entre 1910 y 1925, pero manteniendo pobres valores relativos en los porcentajes de la composición total de la carga despachada en Jujuy. Esta industria había sido exonerada del aumento de las tarifas en 1922 y, a la vez, tuvo una evolución de precios favorables por la gran demanda mundial de esa década.

---

<sup>61</sup> Pablo Emilio Pasini Bonfati, empresario minero en la Quebrada de Humahuaca y la Puna, estableció en 1920 una empresa fundidora de minerales en el departamento de San Pedro. Asociado a la empresa Leach's Argentine State Ltda., explotó minas de asfalto, pero finalmente fue absorbida por esta empresa, por ser su acreedora. Teruel, Lagos y Peirotti (2006), p. 452.

<sup>62</sup> Por ejemplo, en la línea del FCCN se acordaron tarifas especiales en 1922 para transporte de asfalto, bórax desde sus estaciones de origen a Santa Fe, minerales de plomo desde sus estaciones hasta fundidoras, minerales en bruto a Santa Fe y en empalmes al puerto de Santa Fe. Castello (1928), p. 112.

<sup>63</sup> Conti (2002 y 2006).

<sup>64</sup> Castello (1928), p. 75.

**Cuadro 3: Composición de la carga despachada en Jujuy en el FCCN**

*En toneladas*

Sector	Mercancía	1910	1915	1920	1925
Agricultura	Cereales	4.338	5.558	7.081	7.927
	Frutales	1.188	3.075	3.395	2.317
	Forrajes	1.377	2.479	1.234	1.849
Ganadería	Ganado (por peso)	7.297	5.672	3.705	2.955
	Cueros	648	1.335	675	1.231
Minería	Minerales	2.261	3.852	10.473	26.895
Forestal	Leña	36.213	30.057	19.462	9.989
	Madera, postes, etc.	23.509	7.035	7.228	19.329
Industrial	Caña de azúcar	13.006	52.188	86.749	106.057
	Azúcar	20.532	70.087	32.533	62.233
	Alcohol	1.868	5.266	4.462	4.573
	Vino	333	302	1.030	1.436
	Harinas	484	772	752	1.683
<b>Totales</b>		<b>129.988</b>	<b>221.130</b>	<b>191.828</b>	<b>305.164</b>

Fuente: Elaboración propia en base a Dirección General de Ferrocarriles, Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, tomos XIX, XXIV, XXIX y XXXIV. Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires.

Respecto a la carga ligada a la actividad agrícola, es importante considerar que aunque progresivamente el trigo pampeano fue ganando terreno sobre el de producción local, los volúmenes despachados desde Jujuy fueron crecientes en los 15 años que van desde 1910 a 1925, y casi constantes en su participación porcentual respecto de los otros rubros, pero esa tendencia la marcó principalmente el maíz. En general, los fletes ferroviarios para los cereales habían subido considerablemente entre 1919 y 1927. Con la meta del fomento el FCCN tenía algunas tarifas especiales como las referidas a semillas, maquinarias, etcétera<sup>65</sup>. Luego, los frutales experimentaron un alza en el tamaño de su carga de un 95% (1910-25), pero no llegaron a superar la representación porcentual del 2% del despacho de los distintos insumos desde Jujuy. El florecimiento de esta actividad se vincula directamente a las facilidades que procuró el ferrocarril<sup>66</sup>, pues era imposible colmar el mercado del Litoral con los medios de transporte existentes previamente, y de hecho en la década de 1920 su producción entraba en los cuadros de mayores proveedores en todo el país. Pero también fue motivo de quejas. Del lado de los fletes según la lectura oficial del Gobierno nacional se trató de una actividad favorecida por el establecimiento de fletes especiales<sup>67</sup>. Pero desde Jujuy se decía que “el fenómeno del cultivo de hortalizas se ha iniciado en toda la provincia, con cosechas abundantes este año, pero para exportar al Litoral, sólo lo hacen Calilegua, Sauzal, Maimará y Tilcara y

<sup>65</sup> Castello (1928), p. 53.

<sup>66</sup> *El Día*, Jujuy, 20/9/1915, N° 1464.

<sup>67</sup> Castello (1928), p. 73.

[164]

todo el ramo del tomate, que es único producto hortícola que bajo su faz de “primicia” puede resistir los elevados fletes que cobran los ferrocarriles”<sup>68</sup>. Además, otro factor gravitante era el servicio de trenes que debía mejorarse “con vagones fruteros, de fácil ventilación y que vengan con más frecuencia al norte”<sup>69</sup>. Si resulta relevante, a pesar del posible efecto negativo de estos factores, que del comercio de la fruta participaban pequeños y medianos productores de la Quebrada, que contrastaban con las grandes empresas vinculadas a las industrias azucarera, forestal y minera.

Prácticamente todos los rubros de carga analizados hasta aquí fueron considerados como principales exponentes del crecimiento jujeño desde mediados del siglo XIX. Hay uno que irrumpe como sorpresa: el vino. Éste fue un insumo de los que más creció en su volumen transportado entre 1910 y 1925, un 331%, a pesar de los discretos tonELAJES porcentuales que sumaba respecto a los otros rubros transportados. Al amparo de prácticas agrícolas de inmigrantes de la zona, obras de irrigación, protección del Gobierno provincial y la fundación de instituciones cooperativistas, en la zona de los Valles Centrales fue prosperando en la década de 1920 la producción de vid y la instalación de bodegas. La actividad se mantuvo pujante hasta 1930<sup>70</sup>.

**Cuadro 4: Participación regional de Jujuy en la carga del FCCN**

	Puna		Quebrada de Humahuaca		Valles Centrales		Valles Subtropicales	
	toneladas	Δ %	toneladas	Δ %	toneladas	Δ %	toneladas	Δ %
1910	2.651		4.880		35.945		86.512	
1915	4.816	16	3.336	-6	54.895	10	158.083	16
1920	9.338	19	6.787	20	50.461	-1,6	125.242	-4
1925	40.927	67	8.493	5	52.975	1	199.946	12

Fuente: Elaboración propia en base a Dirección General de Ferrocarriles, Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, tomos XIX, XXIV, XXIX y XXXIV, Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires.

Los Valles Subtropicales tuvieron porcentajes de participación en la carga provincial por encima del 50% en todos los años reseñados en el cuadro 4. Ello se explica por el hecho de que era la región proveedora de los dos rubros de mayor protagonismo: la azucarera y la forestal. Pero, además, contribuía también con frutas, hacienda y minerales. No obstante, debe destacarse cierta estabilidad y progresiva participación de la región puneña a partir del desarrollo minero, todavía incipiente en esta etapa.

<sup>68</sup> Archivo Histórico de Jujuy, Caja 2, julio 20 de 1917.

<sup>69</sup> Archivo Histórico de Jujuy, Caja 2, julio 20 de 1917.

<sup>70</sup> López Rita (1995), p. 43.

## 5. Conclusiones

Sobre la base de imperativos como la abundante y variada riqueza natural local, el rol de intermediación en el comercio de Bolivia y su conexión al Atlántico y la potencialidad del propio mercado boliviano para la producción jujeña se gestaron las expectativas económicas de diferentes actores en torno a la construcción de un ferrocarril a esta provincia. Los poderes públicos buscaron llevar las vías férreas uniendo las capitales de provincia. Así, su arribo vino a cumplir, en el sentido de la unificación político-territorial, con los anhelos del “progreso”. Para la provincia de Jujuy, conjuntamente con las restantes del Norte, llevar sus producciones a los mercados de la zona pampeana, como así también a los países con los que colindaba –Bolivia y Chile–, requería acceder a los mismos a través de transportes que le permitieran abaratar los costos y, en ese sentido, buscaron en el Estado nacional su intervención como regulador entre las exigencias de las empresas que requerían un máximo de utilidad, y los comerciantes, agricultores e industriales, que anhelaban pagar por sus transportes tarifas accesibles.

[165]

Ahora, la forma y los ritmos de conexión a sus mercados, el tipo de vagones y de trochas adoptadas y, principalmente, los fletes, según el pensamiento y discurso que recorrimos y que quisimos reflejar, habían detenido algunos rubros productivos y sepultado otros. Nos preguntamos qué hay de ciertos en estos reclamos y denuncias efectuadas.

Por una parte, los mercados potenciales donde proyectarse y conformar los centros de demanda para la producción jujeña fueron alcanzados en un largo plazo y mayormente a destiempo de los procesos claves: hacia mediados de la década de 1920 a Bolivia por la Puna; en la década de 1930 la salida directa al puerto de Buenos Aires, y en las de 1940 y 1950 a Bolivia por los Valles Subtropicales.

Por otra parte, en el proceso de vinculación hacia el territorio nacional, por las grandes distancias que separaban a Jujuy del litoral atlántico, el tema de los fletes ferroviarios fue de principal importancia. Para el FCCN algunos de estos factores pesaron más que otros en sus tarifas. Así, la situación de subsidiaridad del FCCN de otras empresas privadas para llegar a los principales centros de provisión y mercados de consumo afectó de lleno a sus tarifas. Pero, en general, la mayoría de los bienes de producción y despacho provincial, afectadas por subidas fleteras desde 1915, durante la década de 1920 gozaron de tarifas especiales, de promoción y fomento. Éste es el caso de los minerales (que fueron sumando cada vez más en el tonelaje de la carga jujeña), los frutales (que también se expandieron por el servicio ferroviario, amén de menores falacias) y de la industria forestal. Las únicas excepciones fueron la actividad ganadera y la azucarera. Respecto a la primera, El FCCN fue pensado y valorado originalmente como promotor del transporte de ganado y potenciador del mercado tradicional hacia los países limítrofes, cuestiones ambas que no prosperaron. Es claro que el ferrocarril no abonó al viejo circuito de comercialización de animales hacia la región de los Andes Centromeridionales.

En cuanto a la principal actividad provincial, la agroindustria azucarera, resulta elocuente su predominio entre los productos transportados desde Jujuy y el protagonismo que le dio a las estaciones radicadas en el territorio azucarero. No obstante, desde 1919 la crisis azucarera también se reflejó en el comportamiento de la carga despachada en Jujuy, con un decrecimiento, entre 13% y 20% en algunos años comprendidos hasta

[166]

1922 (año de más descenso y que se alcanzaron volúmenes de carga similares a los que había 10 años antes). Prácticamente no hubo concesiones tarifarias para esta actividad en esa coyuntura adversa. Por el contrario, la problemática azucarera nutrió un frente de lucha que impuso como tema político del momento la cuestión de los desequilibrios regionales. Junto a las altas tarifas, otras medidas adoptadas desde el Gobierno nacional fueron contrarias a los intereses azucareros. La situación generada por la Primera Guerra Mundial y la recesión de la posguerra fue esencialmente una crisis azucarera en el Norte argentino. Desde nuestro análisis ello se proyecta en la caída en el movimiento de la carga provincial y también en la sectorización del impacto intrarregional, pues mientras los Valles Subtropicales experimentaron decrecimiento del 4% en el transporte ferroviario desde sus estaciones, entre 1915 y 1920, la Puna y la Quebrada de Humahuaca (regiones absolutamente lejanas a la actividad azucarera) lograron incrementos del 19% y del 20%, respectivamente, en los mismos años. A la postre, la variable política fue mayor en este proceso, dados los cambios de representatividad de la dirigencia norteña en las filas nacionales y la opción de decidida defensa al consumidor pampeano del partido gobernante desde 1916.

Adentrarnos en la cuestión de los efectos económicos del ferrocarril en la provincia de Jujuy entre las décadas de 1890 y 1920, mediante el estudio de los abundantes discursos analíticos de esa época y la composición y evolución de la carga despachada y nutrida por la producción local, ha sido nuestro principal horizonte de investigación. Sin duda, la serie de variables estudiadas arrojan resultados interesantes, pero también potencian una agenda de investigación a futuro, con problemáticas de peso propio, como los fletes ferroviarios aplicados, que requieren un mejor y detenido análisis.

### **Bibliografía**

- BARSKY, Osvaldo (2009): “Conflicto rural-urbano y políticas públicas en Argentina”, en documentos de la *Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la alimentación*, FAO, [www.rlc.fao.org/iniciativa/pdf/Barsky].
- BENEDETTI, Alejandro (2005): “El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del Territorio de Los Andes”, *Revista Historia*, N° 4, Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad de Salta, pp. 123-165.[http://www.unsa.edu.ar/histocat/revista/revista0407.htm].
- BOVI, María Teresa (2007): “El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910”, Ponencia presentada en las *XI° Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia*. San Miguel de Tucumán-Argentina 19 al 22 de septiembre.
- BRAVO, María Celia (1993): “Cuestión regional, Azúcar y crisis cañera en Tucumán durante la primera Presidencia de Yrigoyen”, *Ruralia (Revista Argentina de Estudios Agrarios)*, N° 4, FLACSO, Argentina, pp. 45-60.
- BRAVO, María Celia (2008): “Las representaciones en torno a la Agroindustria Azucarera y el Proteccionismo en la Argentina. La cuestión azucarera en la década de 1920”, *Páginas, revista digital de la escuela de historia*, año 1, N° 2, Universidad Nacional de Rosario, Rosario-Argentina, pp. 3-15.

- CARRILLO, Horacio (s. e. y s. f.): Las Riquezas del Norte Argentino, Artículos aparecidos en *La Razón* de Buenos Aires. Butazzoni, Artes Gráficas, Jujuy.
- CASTELLO, Manuel F. (1928): *Tarifas ferroviarias. Estudio de la Dirección General de Ferrocarriles sobre su revisión*, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, Compañía Impresora Argentina, Buenos Aires-Argentina.
- CONTI, Viviana E. (2002): “Entre la plata y el salitre. Los mercados de Pacífico para las producciones del Norte argentino (1830-1930)”, en CONTI, Viviana E. y LAGOS, Marcelo (comps.) *Una Tierra y Tres Naciones. El Litoral Salitrero entre 1830 y 1930*. EDIUNJu, San Salvador de Jujuy-Argentina. [167]
- CONTI, Viviana E. (2006): “De las guerras de la Independencia a la organización del Estado. 1810-1852”, en TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (dirs.) *Jujuy en la Historia, De la colonia al siglo XX*, UNIHR, Ediunju, San Salvador de Jujuy-Argentina.
- FANDOS, Cecilia (2011): “El Ferrocarril Central Norte en Argentina, sección San Miguel de Tucumán-San José de Metán (Salta), 1880-1885. Notas sobre tierras y actores sociales”, *Revista América Latina en la Historia de América*, N°35, pp. 245-269, Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, México.
- FLEITAS, María Silvia (1995): “Posturas de los sectores dirigentes del NOA ante la cuestión del “desequilibrio regional” en la Argentina. Consideración de los aspectos económicos y políticos durante el periodo 1912-1939”, en LAGOS, Marcelo (coords.), *Jujuy en la historia. Avances de Investigación II*, UNIHR-UNJu, San Salvador de Jujuy.
- FLEITAS, María Silvia (1997): *El pensamiento político y económico de Benjamín Villafañe*. UNIHR-UNJu, San Salvador de Jujuy.
- FLEITAS, María Silvia (2003): “La cuestión regional en el pensamiento político de las élites del noroeste argentino, 1912-1930”, *Travesía, Revista de Historia Económica y Social*, 3-4 “Elites, Cuestión Regional y Estado Nacional. Argentina y América Latina, Siglo XIX y primeras décadas del XX”, Marta Bonaudo y Daniel Campi (coords.), Vol. 1, Segundo Semestre de 1999-Primer Semestre de 2000, mayo de 2003.
- GIRBAL de BLACHA, Noemí (1991): “Producción agraria, tarifas y fusión ferroviaria en la Argentina. Los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires Rosario (1900-1908)”, *Revista de Historia de América*, N° 111, enero-junio, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, pp. 7-30.
- KUNTZ FICKER, Sandra (1995): “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato”, *Historia Mexicana*, vol. XLV, N° 1, El Colegio de México, México.
- LANGER, Erick y CONTI, Viviana (1991): “Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930)”, *Desarrollo Económico*, vol. 31, n° 121, Buenos Aires, abril-junio, pp. 91-111.
- LÓPEZ, Mario Justo (2007): “Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal. 1887-1916”, en LÓPEZ, Mario Justo y WADDELL, Jorge (comps.),

*Nueva Historia del Ferrocarril en Argentina. 150 años de políticas ferroviarias*, Lumiere, Argentina, pp. 55-101.

LÓPEZ RITA, Nora (1995): *Transformaciones agrarias en el valle de Jujuy, el departamento del El Carmen (1890- 1840)*, Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Nacional de Jujuy, Argentina, San Salvador de Jujuy, inédita.

[168]

PALERMO, Silvana (2001): “Democracia, Progreso y Modernidad. El Radicalismo y la expansión de los Ferrocarriles del Estado”, *Latin American Studies Association*, Washington DC, September 6-8.

PAYRÓ, Roberto J. (1960): *En las tierras del Inti*, EUDEBA, Buenos Aires-Argentina.

POMPEYO MONETA, D. (1867): *Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy*, La Tribuna, Buenos Aires-Argentina.

REGALSKY, Andrés (2008): “Entre el Estado y el mercado. Competencia y regulación ferroviaria argentina de comienzos del siglo XX”, *Revista de Historia Industrial*, Nº 38, año XVII, 3, Universidad de Barcelona, pp. 51-78.

REGALSKY, Andrés y SALERNO, Elena (s. a.): “En los comienzos de la empresa pública argentina. Una aproximación a dos casos: La Administración de Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930”, <<[www.udesa.edu.ar/files/Events/add/regalsky-salerno](http://www.udesa.edu.ar/files/Events/add/regalsky-salerno)>>.

SALERNO, Elena (2003): *Los comienzos del Estado empresario. La Administración General de Ferrocarriles (1910- 1928)*, Documento de Trabajo Nº 6, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires-Argentina.

SALERNO, Elena (2007): “La evolución y los problemas de los ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX”, en LÓPEZ, Mario Justo y WADDELL, Jorge (Compiladores) *Nueva Historia del Ferrocarril en Argentina. 150 años de políticas ferroviarias*, Lumiere, Argentina, pp. 395-437.

SALERNO, Elena (2008): *Los ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencias*, História, Ciências, Saúde –Manguinhos, Vol. 15, Nº 3. Rio de Janeiro-Brasil.

SALERNO, Elena (2010): “Los Ferrocarriles del Estado en un proyecto temprano de integración regional”, *II Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, CLADHE II, Ciudad de México, 3 al 5 de febrero.

SÁNCHEZ de BUSTAMANTE, Teodoro (1922): *La Libertad de Traficar en la Legislación ferroviaria argentina, estudio técnico económico*, Imprenta y Casa Editora Coni, Buenos Aires-Argentina.

SCHNEIDEWIND, Alberto (1906): *Teoría de las tarifas. Extracto de las conferencias dadas en la Facultad de Ingeniería*, Imprenta Biedma e Hijo, Buenos Aires-Argentina.

“Un cuerpo sin cabeza”: el Ferrocarril Central Norte, 1890 - 1925. Debates y balances...

CECILIA A. FANDOS Y MARÍA TERESA BOVI

SCLABRINI ORTÍZ, Raúl (2009): *Los ferrocarriles deben ser argentinos*. Lancelot, Buenos Aires.

SICA, Gabriela y ULLOA, Mónica (2006): “Jujuy en la colonia. De la fundación de la Ciudad a la crisis del orden colonial”, en TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores) *Jujuy en la Historia, De la colonia al siglo XX*, UNIHR, Ediunju, San Salvador de Jujuy-Argentina.

[169]

TERUEL, Ana, LAGOS, Marcelo y PEIROTTI, Leonor (2006): “Los Valles Orientales Subtropicales: frontera, modernización azucarera y crisis”, en TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (dirs.) *Jujuy en la Historia, De la colonia al siglo XX*, UNIHR, Ediunju, San Salvador de Jujuy-Argentina.

TISSONE, Ernesto (1918): *Legislación Ferroviaria. Sistemas, Revisión de nuestra legislación. Régimen legal de nuestros ferrocarriles*, J. Lajouane & Cía, Buenos Aires-Argentina.

VILLAFANE, Benjamín (1926): *El atraso del Interior. Documentos oficiales del Gobierno de Jujuy pidiendo amparo para las industrias del Norte*, Tip. B. Buttazzoni, San Salvador de Jujuy-Argentina.

VILLAFANE, Benjamín (1944): *El Destino de Sud América*, Talleres gráficos Perú, Buenos Aires-Argentina.