

EL FERROCARRIL NOROESTE ARGENTINO Y SU ROL EN LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN (1885-1895)

The Northwestern Argentine Railway and its role in the economic integration of Tucumán (1885-1895)

DOI: <http://doi.org/10.33255/25914669/61019>

Daniel Moyano

<http://orcid.org/0000-0003-2269-6750>

Instituto Superior de Estudios Sociales
CONICET-Universidad Nacional de Tucumán

moyano79@gmail.com

Tucumán, Argentina

Recibido: 17 de marzo de 2022

Aceptado: 13 de junio 2022

Resumen

La conexión ferroviaria entre Tucumán y la región central del país afianzó la autoridad nacional en el norte y fue clave para el impulso de la industria azucarera. La historiografía cuenta con destacados avances. Empero, se atendió casi exclusivamente a su relación con la modernización y salida de la producción de esta agroindustria, y la conexión entre ingenios y plantaciones. Se buscará aportar nueva evidencia al tema, a través del estudio del Ferrocarril Noroeste Argentino, una línea clave para integrar económicamente la provincia. Se analizará su rol en el desarrollo de la "nueva" región azucarera de la llanura centro-sur. Además, se abordarán otras facetas, ya que este tendido reorganizó las comunicaciones y el transporte de personas al unir a la capital tucumana con centros poblacionales ubicados en antiguas rutas comerciales, y propició la expansión de diferentes ramas de la economía durante este período de transformaciones.

Palabras clave: ferrocarril – integración – Tucumán

The railway connection between Tucumán and the central region of Argentina strengthened the national authority (State presence) in the northern regions and played a key role for the sugar industry development. Although this transitional process has been widely studied in the literature, the analysis has been focused mostly on its overall effects on the sugar industry. This paper offers new insights on this subject, through the study of the Northwestern Argentine Railroad, a key line for the economic integration. We will analyze the emergence of the "new" sugar region among the central-southern plains of the province. In addition, other issues will be addressed, since this railway reorganized communications and people's transportation by linking the capital of Tucumán with several towns located along the old commercial roads, and boosted the expansion of different economic activities during this period.

Keywords: railroad – integration - Tucumán

Introducción

Durante las últimas décadas del siglo XIX, el modelo de crecimiento económico argentino basado en la producción agropecuaria orientada a la exportación generó profundos cambios en su estructura productiva. Dentro de sus manifestaciones más relevantes, se puede mencionar el desarrollo de importantes agroindustrias en diversas regiones del interior del territorio. En este proceso jugó un rol central el parque de infraestructuras comunicacionales que, mediante el ferrocarril y el telégrafo, conectó gradualmente a los principales centros productivos del interior argentino con las mayores plazas de consumo del litoral pampeano. Entre estas actividades sobresalió la producción de azúcar y aguardiente a partir del procesamiento de la caña, que convirtió al norte argentino y, sobre todo, a la provincia de Tucumán, en el principal centro productor y en una de las agroindustrias más importantes del país en cuanto a la magnitud de las inversiones y empleo de mano de obra.

Entre diversos elementos que permitieron el "despegue azucarero" del último cuarto del siglo XIX, jugó un rol central la línea ferroviaria entre las provincias de Córdoba y Tucumán –inaugurada en 1876– que terminó de unir con medios de transporte modernos al área septentrional del país con los principales puertos fluviales y plazas comerciales de Córdoba, Rosario y Buenos Aires. Esta obra, financiada y administrada por el Estado central, formó parte de un proyecto mayor orientado a vincular políticamente a las diferentes regiones del territorio nacional y fortalecer su autoridad en el norte del país (Manzanal, 2000–2001; Bravo, 2008), transformó la organización de las comunicaciones y el transporte al otorgar mayor fluidez y volumen de carga a menor costo de flete, y, además, representó una pieza clave dentro de un paquete de medidas estatales para impulsar el desarrollo de la actividad azucarera, al proporcionar el corredor de salida para sus productos (Balán, 1978, Guy, 1981, Campi, 2000, Pucci, 2001, Sánchez Román, 2005). Al respecto, la versión "canónica" de la historiografía azucarera también le otorgó al tendido del ferrocarril un lugar clave en la conformación del Tucumán agroindustrial, por la posibilidad de importar maquinaria y transportar rápidamente y en gran volumen a los azúcares y aguardientes (Schleh, 1910, 1921). Sin discutir la importancia de la línea Córdoba-Tucumán, estudios posteriores reconsideraron sus efectos, al observar que la modernización intensiva de los ingenios demoró un cierto tiempo hasta que se reunieron las condiciones adecuadas (Campi, 2000, Sánchez Román, 2005). Más allá de estas observaciones, resulta innegable el rol que tuvieron las vías férreas al brindar una salida fluida y a menor costo de las crecientes producciones regionales y, a la inversa, al allanar el camino para la colocación en masa de insumos, mercaderías y bienes de consumo procedentes de la región litoral pampeana y del extranjero.

En general, los análisis históricos sobre el parque ferroviario fueron reducidos al F.C. Central Norte y abordados en clave azucarera, lo que, sin embargo, permitió importantes avances en la comprensión del papel de los tendidos de acero en la colocación de los productos en mercados distantes, en la importación de maquinarias

e insumos y en la vinculación entre ingenios y plantaciones mediante trazados privados.¹ Bajo este enfoque se observaron los tres tendidos férreos que conectaron a la provincia con el litoral pampeano: el F.C. Central Norte (FCCN), que arribó en 1876; el F.C. Buenos Aires y Rosario (FCBAyR), en 1891; y el F.C. San Cristóbal (FCSC), en 1892 (Lahitte y Correa, 1898: 108-109).

A estas líneas interregionales, se le sumó un trazado interno que partió de la capital tucumana, recorrió los departamentos de la rica llanura central y la zona pedemontana, y conectó –en el sur provincial– con el trazado a Córdoba. Se trató del Ferrocarril Noroeste Argentino (en adelante FCNOA), un emprendimiento impulsado por el gobierno de la provincia a mediados de los años 1880 y puesto en servicio a finales de esa década, que transitó por la “nueva” región azucarera del centro-sur tucumano.² Con todo, esta línea no solo conectó ingenios y plantaciones. Además, fue el corredor de comunicación y traslado de pasajeros y mercaderías de los centros poblacionales más importantes de la provincia –luego de la ciudad capital– ubicados en antiguos caminos comerciales del piedemonte tucumano. En consecuencia, su planificación, ubicación de estaciones y posteriores ramificaciones consolidó la integración de gran parte del territorial provincial, la reconfiguró económicamente y dio origen a caseríos y poblados que –siguiendo a Schvarzer (1999)– definió el paisaje y el espacio habitado, quedando estrechamente ligados los rieles a la economía y a la sociedad local.

En este trabajo plantearemos una aproximación a los efectos que tuvo el FCNOA en la transformación socio-económica y productiva de la provincia en las últimas décadas del siglo XIX, en el entendimiento de que más se conoce sobre el Tucumán azucarero que sobre los diferentes sectores de la economía dinamizados por este auge agroindustrial. Pero lejos de proponer en pocas páginas un acabado estudio cuantitativo sobre el desempeño de esta línea ferroviaria –fundamentalmente por la dificultad para encararlo con la información disponible– buscaremos esbozar, mediante diferentes facetas, la reorganización de las comunicaciones y el transporte de materia prima, mercaderías y personas que impulsó, y la paulatina complejidad que adquirió la estructura económica de la provincia en esta etapa.

Al respecto, resulta inevitable comentar brevemente sobre las fuentes para este estudio. La información estadística publicada por las oficinas provinciales resulta de especial importancia, pero para la etapa abordada es realmente escasa y, en ocasiones, solo permiten observar las diferencias departamentales en ciertas

1 Vale la pena destacar trabajos que analizaron los proyectos, la realización de las obras y el desempeño de diversas líneas que surcaron el suelo tucumano a partir de fuentes oficiales. Véase Reuelto (1994), López (1994 y 2000).

2 Cabe aclarar que Bosonetto (1952) integró al FCNOA como parte de su análisis sobre la distribución de los ingenios tucumanos. Pero, sin dudas, fue Sánchez Román (2005) quien avanzó con mayor detalle en el estudio de esta línea y su relación con la actividad azucarera.

actividades, ya que no poseen datos desagregados por poblados. Algo similar resulta de la información del Censo Nacional de 1895 para algunas ramas de la economía, como el comercio, donde solo presenta una clasificación por rubros y los totales provinciales. Las dificultades para ubicar fuentes detalladas son evidentes, lo que impide responder a interrogantes básicos sobre la economía provincial durante la transformación propiciada por el **boom** azucarero.³ Como consecuencia, utilizaremos los datos estadísticos disponibles para los años 1880 y pondremos especial énfasis en 1895 (ubicado temporalmente al final de la etapa del auge azucarero), a partir de la información agregada brindada por el segundo censo nacional y la provista por las cédulas de dicho relevamiento en ciertos rubros, con un apreciable nivel de detalle.⁴ Hemos puesto mayor atención en los departamentos de la llanura y el piedemonte del centro-sur provincial, por constituir, luego de la ciudad capital, el eje histórico de los circuitos mercantiles interregionales, además de representar el área que concentró la mayor población, junto con diversas actividades productivas. No casualmente, el tendido del FCNOA fue creado para surcar esta zona.⁵

En síntesis, en el primer apartado ofreceremos una mirada general sobre la reconfiguración espacial que se forjó con el desarrollo de la infraestructura ferroviaria y la expansión azucarera. Seguidamente, centraremos la mirada en el origen y puesta en funciones del FCNOA. Finalmente, mediante un análisis estadístico adaptado a nuestro estudio, ofreceremos una aproximación con base empírica sobre el impacto de los rieles en el interior de la provincia, tratando de visibilizar la importancia de las vías férreas en su distribución geográfica, particularmente las pertenecientes al FCNOA, también denominado Ferrocarril Provincial.

Una nueva vinculación con el litoral pampeano. El ferrocarril y sus efectos en Tucumán

“El ferro-carril que hoy inauguramos [...] viene en hora oportuna, cuando las industrias creadas lo esperaban para dar otros mercados á sus productos. –El azúcar Tucumana se consume después de veinte días en Córdoba y llega en estos momentos al Litoral. La apertura de esta via es así bajo todos los aspectos un acontecimiento nacional, y su influencia se hará muy pronto sentir en los consumos del país entero.”

³ Un planteo con mayor profundidad sobre los inconvenientes para reconstruir la economía tucumana durante el auge azucarero a partir de los datos estadísticos, en Moyano (2022)

⁴ Trabajos que indagaron sobre las transformaciones económicas durante el auge azucarero a partir de las cédulas censales, en Fandos (2007), Juárez-Dappe (2010), Moyano (2017 y 2022)

⁵ Los distritos de los valles de altura (Tafí, Encalilla y Colalao, en el noroeste de Tucumán), como gran parte de los del norte y este de la provincia generaron una configuración comercial particular, entre otros motivos, por la lejanía de las vías y su menor frecuencia en el abasto de mercaderías y bienes desde los principales centros de acopio.

República Argentina (1876: 7)

Durante los años previos al enlace ferroviario con los mayores mercados del litoral pampeano, la ciudad de Tucumán conservaba el vínculo con otras regiones a través de diversas calzadas carreteras y caminos de tropas. Además de mantener su lugar estratégico como paso obligado de la ruta comercial que conectaba a los mercados sur andinos con Córdoba y las ciudades-puerto de Rosario y Buenos Aires, sostuvo un destacado flujo comercial con la región de Cuyo y las provincias vecinas. Particularmente los distritos ubicados al sur de la ciudad de Tucumán, en la fértil llanura central y en la falda oriental de la Sierra del Aconquija, representaban las jurisdicciones más dinámicas luego del departamento Capital, con una producción que comprendía una variedad de cultivos, elaboración de harinas, azúcares y aguardientes, explotación de maderas, cría de ganado, curtido de cueros, manufactura de tabaco, entre las más destacadas (de Moussy, 1860: 255-258; Terán, 1875; Mulhall, 1875: 260-262). Asimismo, constituían los distritos con mayor población (ver cuadro 1).⁶ La conexión de los poblados de estas jurisdicciones se realizaba mediante sendas locales y caminos tradicionales que empalmaban con una carretera principal que, luego de atravesar los poblados más importantes de la campaña, llegaba hasta la ciudad de Tucumán. Los medios de transporte consistían en ligeros coches diligencias para los pasajeros, mientras que por medio de carros y carretas se transportaba el grueso de la producción. Empero, el tendido del ferrocarril procedente de Córdoba modificaría, en buena medida, esta organización espacial de las comunicaciones.

Mediante sus rieles, no solo se reforzó la vinculación con Córdoba y, por su intermedio, con los puertos fluviales y los mercados más importantes de la zona central del país. Además, generó un mayor dinamismo mercantil por la baja pronunciada de los costos de flete en comparación con el transporte en tropas de carretas, lo mismo que el incremento de la capacidad de carga y la reducción de los tiempos de traslado. Sin embargo, debido a su particular trazado, sus efectos inmediatos pudieron sentirse mayoritariamente en la ciudad de Tucumán –destino prioritario de esta línea, para luego avanzar con el tendido hacia el norte– y con menor intensidad en el resto de la campaña.⁷

En efecto, el plan original de la línea proyectado por el ing. Pompeyo Moneta, en 1866, contemplaba dos posibilidades una vez ingresada la punta de rieles en el sudeste tucumano: continuar por el este, sobre un llanura despoblada y con escasa

⁶ En esta época Tucumán se dividía en diez departamentos: Capital, el más extenso y rico ubicado en el centro del territorio provincial; al sur se encontraban Famaillá, Monteros, Chicligasta, Río Chico, Graneros; Leales, en el este; Burruyacu y Trancas, en el norte; y finalmente Encalilla en el noroeste (ver imagen 1).

⁷ El plan original proyectaba la inmediata extensión a las provincias más septentrionales, una vez que los rieles tocaran la ciudad de Tucumán. Empero, por diversos factores, la extensión demoró varios años hasta que se reactivaron las obras en la década de 1880. Sobre este particular, se recomienda la lectura de Fandos (2011)

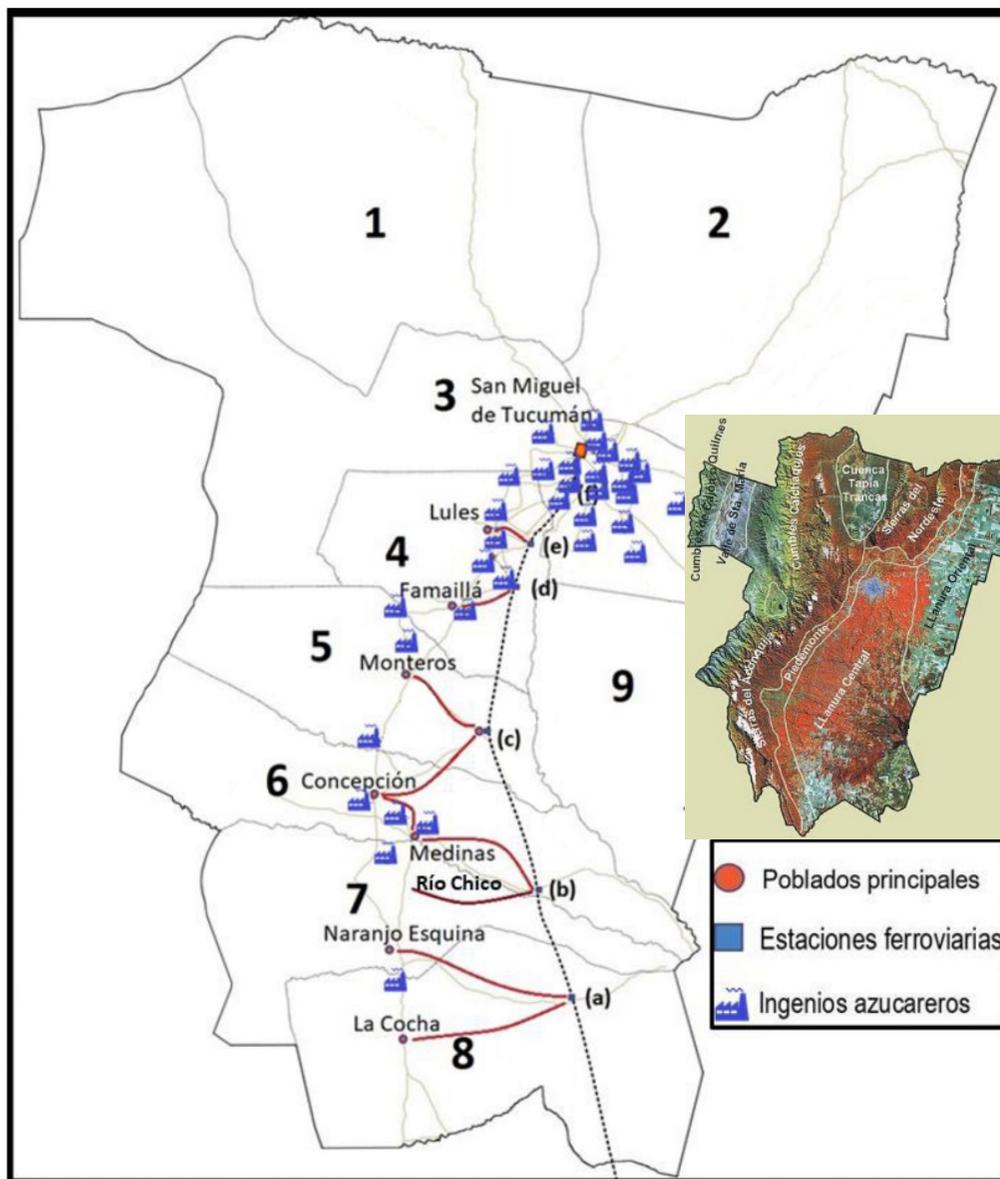
agricultura, para ingresar a la ciudad capital por el naciente, mediante un puente sobre el río Salí (que corre de norte a sur al naciente de la ciudad); o bien, apenas ingresada la línea al territorio provincial, realizar una curva con dirección oeste, luego norte y finalmente noreste con el fin de enlazar, en su trayecto a la capital tucumana, a los centros poblacionales y agrícolas del piedemonte y las llanuras fértiles de la planicie central y las estribaciones de las sierras⁸ Empero, un estudio posterior, llevado adelante por el ing. Guillermo Dahalquist, en 1871, diseñó un nuevo trazado que recorría casi en línea recta el área menos fértil del sudeste tucumano, con el objetivo de acortar la traza y, por ende, reducir los costos. El nuevo plan (suscripto luego por Moneta) reconocía que este recorrido dejaba de lado la zona más poblada y productiva del sur provincial, pero estimaba factible un “desplazamiento” de la frontera agrícola hacia el este, y que, además, no representaría un obstáculo para el traslado de la producción desde los poblados del piedemonte a la línea férrea (Ferrocarril á Tucumán, 1871) (imagen 1).⁹

Este pronóstico se cumplió de manera parcial. Las estaciones erigidas en territorio provincial fueron –de sur a norte– La Madrid, Telfener, Güemes, Monteagudo, Bella Vista, Río Lules y Tucumán. Al poco tiempo, la tercera y la cuarta mencionadas fueron suprimidas y reunificadas a la vera del poblado de Simoca, mientras que la estación Telfener fue rebautizada como Bernardo de Monteagudo. Posteriormente, en 1882, se erigió la estación San Felipe, a poca distancia del límite sur de la capital tucumana. Empero, un trecho de 10 a 35 km separaba a las paralelas de acero de importantes poblados, plantíos y unidades productivas del piedemonte y la llanura central, lo que impuso la reorganización comunicacional de los pueblos sureños para colocar la producción en las estaciones más próximas, además de trasladar las mercancías y bienes importados en carros o tropas, y a los pasajeros en servicios de carruajes (Groussac, et al., 1882: 341).

⁸ “hay muchos obstáculos que superar; pero en compensación está la diferencia en la naturaleza del territorio que se cruza. Toda la región [...] es admirablemente favorecida por la naturaleza para el más próspero desarrollo de la agricultura. La población allí es bastante densa, más densa que en cualquier otra parte de la república (se excluye Buenos Aires), porque de los 100,000 habitantes que cuenta la provincia de Tucumán, los cuatro quintos de ellos están en esta región. Es claro pues que el solo tráfico local, dará allí buenas rentas al ferrocarril.” (Moneta, 1867: 10)

⁹ Sobre la planificación y construcción de esta línea, se recomiendan los clásicos estudios de Ortiz (1946), Cuccorese (1969) y Scalabrini Ortiz (1971), junto con una renovada mirada sobre los proyectos de conectividad y administración impulsados por el Estado, entre otros, López (1994), Palermo (2006), Salerno (2003). Cabe señalar que Sánchez Román (2005: Cap. 2) realizó un pormenorizado análisis sobre el impacto de los ferrocarriles en la agroindustria azucarera tucumana y las relaciones entre empresariado y política.

Imagen 1: Línea del Ferrocarril Central Norte, estaciones, caminos principales del centro-sur provincial e ingenios azucareros de la provincia (1885)



Fuente: Elaboración propia a partir de Beyer (1894) y Genoma, Consejo Federal de Inversiones (<https://genoma.cfi.org.ar/>). Nota 1: Departamento (1) Trancas; (2) Burruyacu; (3) Capital; (4) Famaillá; (5) Monteros; (6) Chicligasta; (7) Río Chico; (8) Graneros; (9) Leales. Nota 2: Estación (a) La Madrid; (b) Monteagudo; (c) Simoca; (d) Bella Vista; (e) Río Lules; (f) San Felipe.

El principal efecto que generó la llegada de los rieles fue la modernización del

parque azucarero provincial. Aunque la importación de maquinaria de baja y mediana complejidad se realizaba desde años anteriores, en el momento en que se habilitó la línea Córdoba-Tucumán hasta inicios de la década de 1880, entre antiguas unidades tecnificadas y nuevos establecimientos, se podían contabilizar alrededor de treinta ingenios modernos (Groussac, et al. 1882; Greger, 1883). De todos modos, la distancia que separaba a las estaciones de las fábricas azucareras limitaba la capacidad potencial del ferrocarril para consolidar la industria (Imagen 1). Efectivamente, solo algunas ubicadas en los suburbios de San Miguel de Tucumán o instaladas a la vera de la línea troncal se beneficiaron por su proximidad con alguna estación. En la principal zona azucarera, al este de la capital provincial (que desde 1889 conformaría el departamento Cruz Alta), de acuerdo a la ubicación del establecimiento, los industriales se vieron obligados a trasladar maquinarias e insumos de fabricación por varios kilómetros en tropas de carros por caminos escasamente consolidados, desde la estación terminal o desde estación San Felipe. De manera similar, en la zona azucarera del centro-sur provincial, que se conformó en el piedemonte –entre otros motivos, por la facilidad de las comunicaciones, la población radicada, además del aprovechamiento de los terrenos de aluvión que suministraban el agua de riego (Bonosetto, 1954: 41)– tuvieron que realizar extensos traslados. Así, la gran mayoría de ingenios modernos distaba de las siete estaciones del FCCN y prácticamente ninguno aprovechaba sus vías para transportar las cañas desde el campo para procesarlas en sus trapiches (Sánchez Román, 2005: 99-100). En resumidas cuentas, estos impedimentos indicarían que el trazado de la línea Córdoba-Tucumán siguió una lógica que persiguió la reducción de costos antes que aprovechar la estructura económica preexistente, tendido que luego sería corregido con la construcción del Ferrocarril Provincial.

Estos obstáculos, por cierto, no representaron un freno para el crecimiento económico y demográfico, ya sea en el distrito de la Capital o en los principales departamentos del centro-sur provincial. Ciertamente, estos efectos no pueden imputárseles al movimiento que generó el ferrocarril o al desarrollo de la actividad azucarera –aunque su influencia es innegable–, ya que el estado nacional y provincial asumieron, durante este período, diferentes funciones. Entre varias, se podría mencionar la distribución la prolongación de telégrafos y correos, demarcación de los poblados, creación de escuelas, saneamiento de aguadas, o la reparación de caminos principales y vecinales (AA.VV, 1870-1885).

Cuadro 1: Departamentos, ingenios y principales actividades económicas en el departamento Capital y los distritos del centro-sur de la provincia (1882/85)

1882-1885										
Departamentos	Capital	Famaillá		Monteros		Chicligasta		Río Chico	Graneros	
Población	60.000	17.000		24.000		20.000		15.000	14.000	
Ingenios preindustriales	30	60		20		45		s/d	s/d	
Ingenios modernos	16	6		3		3		1	1	
Industrias varias	*	*		*		*			*	
cultivos varios	*	*		*		*		*	*	
Ganadería	...	s/d		s/d		s/d		*	*	
Urbes	SM de Tuc	Lules	Famaillá	Monteros	Simoca	Concepción	Medinas	Santa Ana	Graneros	La Cocha
Población	27.000	300	s/d	2.000	s/d	s/d	1.200	s/d	1.500	800
Telégrafo	*	* (a)	s/d	*	*	s/d	*	*
Mercados/ferias	3	*	*	*	*	*	*	s/d	...	*
Comercios	326	s/d	16	26	varios	20	20	varios	18	10

Fuente: Elaboración propia a partir de República Argentina (1872: 500-501, 516) Groussac et al. (1882: 667-687); Mulhall (1885: 517-531). Notas: (a) Ubicado en Estación Río Lules, a pocos kilómetros.

En consecuencia, desde la llegada de los rieles a la provincia hasta mediados de los años 1880 fue construyéndose gradualmente una organización institucional comarcal y una interconexión territorial que, mediante el impulso de 14 ingenios modernos a lo largo de la zona pedemontana, hizo indispensable el mantenimiento de caminos y calzadas para trasladar mayores cantidades de caña de azúcar por medio de carros y no interrumpir el flujo de personas y bienes en la campaña. Con todo, el nuevo tendido del FCNOA, que desde finales de esa década recorrió el centro-sur provincial, posibilitó el incremento de la molienda de los ingenios y también el desarrollo de nuevas actividades económicas.

El Ferrocarril "Provincial". Más que una línea para el azúcar

"La magnitud del proyecto y la gran importancia que encierra él, para el progreso económico de la Provincia, contribuye a facilitar el desarrollo de las riquezas de los Departamentos más poblados y comerciales [...] El gobierno cree que son incalculables los beneficios que esta línea férrea hará a la Provincia, pues que viene a llenar una necesidad sentida por los centros principales de comercio de la campaña" Mensaje del Poder Ejecutivo de Tucumán, 12/03/1885 (AAVV, 1885, V. 11: Ley 528)

En 1885, el gobierno de Tucumán, en virtud de las deficiencias del trazado del FCCN –no

en términos de su función en la exportación/importación sino en la baja conectividad con las áreas más ricas del piedemonte, sumado al deficiente servicio prestado–, impulsó el crecimiento de la infraestructura ferroviaria con la construcción de una trocha que, separándose de la línea Córdoba-Tucumán en el sur, transitara por la región azucarera de la llanura occidental y la falda de los cerros –casi en paralelo al trazado abierto en 1876– y que conectara su punta de rieles con la ciudad capital.¹⁰ Los detalles sobre su planificación podrán abordarse en un trabajo específico. A los fines de este escrito, basta con señalar que el gobierno provincial concedió el permiso para la construcción y explotación del trazado a Samuel Kelton, quien constituyó una sociedad en Londres. Además, las autoridades se comprometieron a la expropiación de los terrenos necesarios para la traza y las estaciones, pero no brindó garantías sobre inversión. También se dispuso que el ancho de la trocha sea de la misma medida que el FCCN, para poder empalmar sin inconvenientes. La empresa, por su parte, estaba obligada a manejar un esquema tarifario coherente, con descuentos para las oficinas públicas, y a construir una línea telegráfica a la par de las vías, con oficinas en cada estación. Por último, debía acordar directamente con los propietarios la construcción de desvíos a los establecimientos agroindustriales, toda vez que se lo solicitara. (AA. VV, 1885, v. 11: Ley 528).¹¹

Las obras se iniciaron en ambos extremos del tendido, y se inauguró por tramos, desde julio de 1888, hasta unir, en septiembre de 1889, a la estación La Madrid con la ciudad de Tucumán por medio de 152 km de vías.¹² La historiografía ha relacionado la construcción de este ferrocarril con el desarrollo de la industria azucarera, ya que permitió vincular a los ingenios del centro-sur con la línea a Córdoba y con los cañaverales (Guy, 1981: 46-47; Sánchez Román, 2005: 100-104; Bravo, 2008: 93-96). Incluso se sostuvo que los propietarios de ingenios habrían logrado un peso determinante en las comisiones honorarias de vecinos “notables” de cada poblado, conformadas ad hoc para gestionar la cesión gratuita de los terrenos donde convendría instalar las estaciones. De ese modo, habrían logrado una ventaja diferencial al asegurar un trazado favorable para sus ingenios y plantaciones.

Aunque se efectuaron cambios de nombres en estas comisiones y, efectivamente, ingresaron propietarios de ingenios, esta interpretación debería matizarse, entre varias razones, por las siguientes: a) no resulta extraño que los empresarios

10 Sobre las deficiencias en el servicio durante los primeros años del FCCN, véase Sánchez Román (2005: 97).

11 Sobre el esquema de garantías y demás beneficios a las empresas privadas por parte del Estado nacional (y en algunos casos, de los estados provinciales), véase Lewis (1983) y López (2000). Este último autor realizó una breve pero sugerente reconstrucción sobre el derrotero de la empresa inglesa propietaria del FCNOA (pp. 521-523). También puede consultarse algunos detalles de esta línea y su vinculación con la actividad azucarera en Sánchez Román (2005: 100-114)

12 Cabe señalar que, al tiempo en que se construía el tendido, el FCCN fue vendido –a finales de 1887–, a “Hume Hnos.” y, en 1889, pasó a manos de la compañía inglesa “Ferrocarril Central de Córdoba”. En consecuencia, cuando se habilitó el FCNOA, los esquemas de frecuencias y conexiones tuvieron que pactarse con la nueva firma propietaria de la línea troncal a Córdoba.

azucareros fueran figuras de relevancia y consulta obligada en los poblados sureños cercanos a su fábrica y plantaciones. De todos modos, no fueron la mayoría y se pueden identificar a miembros propietarios de comercios, de campos de cultivos y a ganaderos –las principales actividades del área sur–; b) El plan del trazado fue realizado por la empresa con una clara visión comercial consistente en servir a la mayor cantidad de poblados y unidades productivas. Sin embargo, estaba sujeto a la aprobación del Departamento Topográfico de la Provincia, repartición que efectuó varias observaciones al primigenio plan, no necesariamente en favor de los industriales; c) En más de una ocasión, los interesados de cada poblado y/o establecimiento intentaron acercar una estación o casilla a las inmediaciones de su propiedad. Empero, el mencionado Departamento evaluó las propuestas y en numerosos casos falló en su contra, con el claro objetivo de que se erigieran paradas en un centro urbano –o en un sitio que fuera la base de un futuro poblado–, antes que en un punto de alto estratégico para los azucareros.

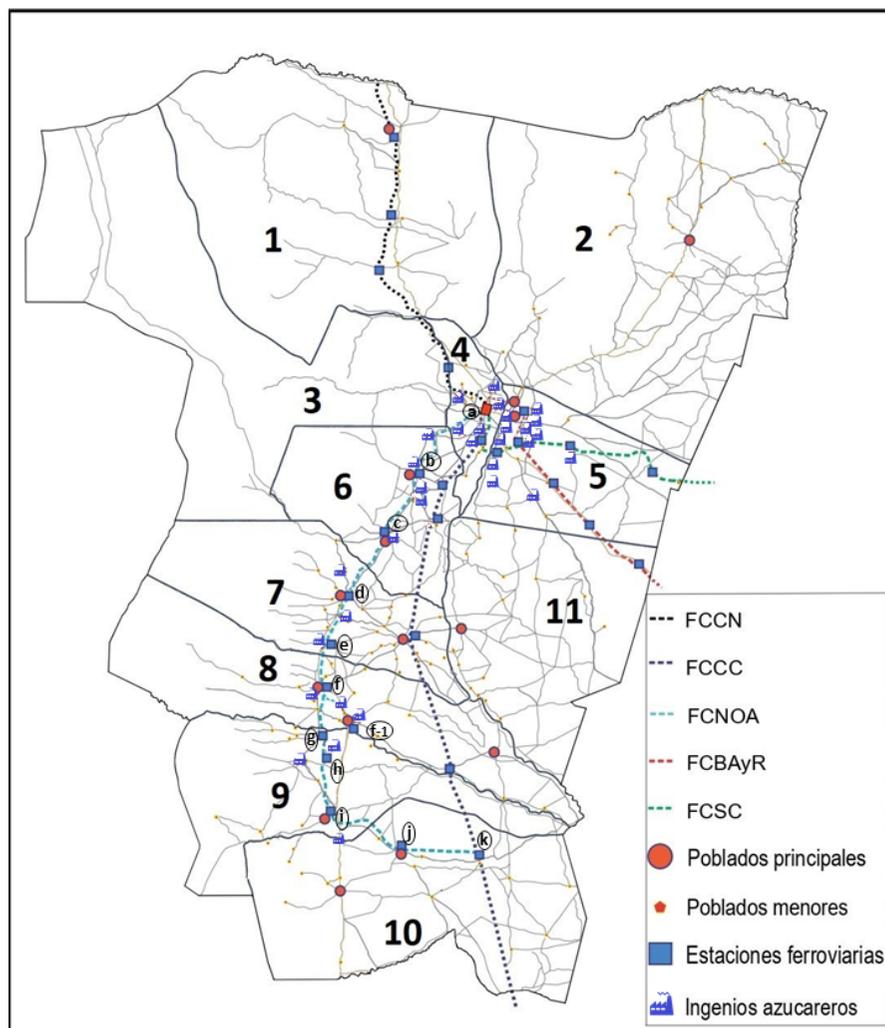
Al respecto, pueden servir como ejemplos dos episodios. Durante la planificación de la Estación Aguilares, proyectada a poca distancia del poblado homónimo, un miembro de la comisión propuso que se trasladara al frente del ingenio Santa Bárbara. Empero, el ingeniero del Departamento Topográfico no lo consideró conveniente ya que no existía una población considerable en ese punto, mientras que Aguilares, si bien no era un centro urbano destacado, lo sería luego del paso del ferrocarril. En consecuencia, rechazó el pedido y apoyó el punto elegido por la empresa por ser “más conveniente, de más importancia e interés en general”. Asimismo, en una similar actitud León Rougés (propietario del ingenio Santa Rosa) solicitó que la Estación Río Chico, originalmente planeada frente al ingenio La Providencia (de capitales cordobeses), fuera trasladada un poco más al norte, en un punto equidistante entre ambos ingenios. Sin embargo, el ingeniero de la repartición provincial decidió que el lugar proyectado era el más conveniente por tener población radicada y representar de mayor utilidad para la comunidad y las poblaciones aledañas.¹³

De todos modos, el enlace con las fábricas se resolvió mediante la construcción de ramales que conectaron directamente al canchón del ingenio con la línea troncal del FCNOA, erigidos por cuenta de los propietarios, previa autorización de la provincia. La construcción de los ramales tenía dos sentidos: por un lado, los ingenios podían dar salida a su producción a los mercados de consumo con menores gastos de transporte, evitando trasladarlas hasta las estaciones de carga por medio de carros; por otro, servían para proveerse de leña, insumos para la fabricación y, sobre todo, caña de azúcar para la molienda. Este último factor resultaba de especial importancia puesto que la materia prima, una vez cortada, debía ser molida lo antes posible para evitar pérdidas en la fabricación. La creciente capacidad de elaboración demandó un

¹³ Informe del ing. L. Bohm, Departamento Topográfico de la Provincia de Tucumán, 20/02/1888. (AA.VV., 1888, v. 12: 563-567).

mayor volumen de caña en los ingenios, algo que no podía satisfacer el transporte tradicional. Son numerosos los contratos entre los propietarios de ingenios para conectar sus establecimientos con los tendidos, y también de dueños de fincas cañeras que buscaban una salida rápida a su producción agrícola para despacharla a las fábricas.¹⁴

Imagen 2: Trazado de las líneas ferroviarias, estaciones e ingenios azucareros en la provincia de Tucumán (1885-1889)



14 Archivo Histórico de Tucumán (AHT), Sección Protocolos (SP), Serie A, 1890: Contrato entre el FCNOA e "Hileret y Cía." (ingenio Lules, Famaillá), fs. 544-548v.; Contrato entre el FCNOA y Matías Salazar (ingenio La Reducción, Famaillá), fs. 551-555; Contrato entre el FCNOA y "Padilla Hnos." (ingenio Mercedes, Famaillá) 489v-493v. Con respecto a los cañeros, podemos mencionar dos tipos de acuerdos: Contrato entre el FCNOA e "Isidoro y Juan José Gómez" (finca cañera en Naranjo Esquina, Río Chico), fs. 520v.-525v; y el Contrato entre el FCNOA y "Vázquez y Cía." (finca cañera en Monte Grande, Famaillá), fs.896v.-901. Este último caso posee un especial interés ya que la sociedad estaba integrada por el cañero Eudoro Vázquez junto con los propietarios del ingenio Concepción (ubicado en el departamento Cruz Alta). En consecuencia, el ramal construido desde la finca cañera pudo haber alimentado con materia prima a otros ingenios hasta que, en los años siguientes, la trocha angosta del FCSC llegó a Tucumán y posteriormente se unió con el FCNOA. A partir de entonces,

Fuente: Moyano (2022). Nota 1: Departamento (1), Trancas; (2) Burruyacu; (3) Taquí; (4) Capital; (5) Cruz Alta; (6) Famaillá; (7) Monteros; (8) Chicligasta; (9) Río Chico; (10) Graneros; (11) Leales. En 1889 se realizó la división del departamento Capital, que pasó de representar la mayor jurisdicción administrativa, a comprender poco más que la ciudad de Tucumán, su zona de influencia y localidades aledañas. El departamento Cruz Alta se formó con el sector oriental, mientras que el departamento Taquí comprendió los valles de altura y parte de piedemonte cercano a la ciudad. Nota 2: Estación (a) Tucumán; (b) Lules; (c) Famaillá; (d) Monteros; (e) Villa Quinteros; (f) Concepción; (f-1) Ramal Medinas; (g) Aguilares; (h) Santa Ana; (i) Villa Alberdi; (j) Graneros; (La Madrid). Nota 3: (FCCN) Ferrocarril Central Norte; (FCCC) Ferrocarril Central Córdoba; FCNOA (Ferrocarril Noroeste Argentino); (FCBAyR) Ferrocarril Buenos Aires y Rosario; (FCSC) Ferrocarril San Cristóbal.

Con posterioridad, prácticamente todos los ingenios construyeron ramales y conexiones con las líneas que llegaron a la provincia en 1891 y 1892 (imagen 2).¹⁵ Ya a mediados de la década de 1890, el FCNOA servía directamente a 13 ingenios de la provincia y mediante las trochas del FCCC y FCSC, podía empalmar prácticamente con la totalidad de los 37 ingenios modernos de la provincia. La expansión de las fábricas azucareras y sus poblados inmediatos, generaron la conveniencia de construir estaciones en diversos puntos de la línea para ofrecer una salida a la producción e, inclusive, se fundaron nuevas urbes previamente diseñadas para poblar la campaña. En suma, de los 120 km de líneas férreas que surcaban la provincia en 1876, en dos décadas que abarcó el “despegue azucarero” se pasó a aproximadamente 600 km, entre tendidos troncales y ramales azucareros (Lahitte y Correa, 1898: 268). La puesta en funciones de estos nuevos trazados conectó directamente a Tucumán con la región litoral pampeana y, con la progresiva extensión de las vías, a las provincias septentrionales. Se podía realizar el traslado surcando el territorio cordobés, luego de que la trocha angosta uniera a Córdoba con Rosario en 1891, lo que evitaba el obligado trasbordo por la diferencia del ancho de trochas entre la línea Córdoba-Tucumán con la línea Rosario-Córdoba (Rebuelto, 1994); o bien, mediante el FCSC, que permitía a los ingenios enviar su azúcar por trocha angosta directamente hasta Santa Fe y el puerto de Colastiné, o, inclusive, hasta Rosario y la Refinería Argentina.¹⁶ Empero, como ya se señaló, estas vías conectaron, además de ingenios y fincas, a las poblaciones del este provincial –más cercanas a la capital–, lo mismo que a los centros urbanos más importantes del centro-sur –ubicados en los antiguos caminos comerciales–, por lo que el FCNOA no solo modificó la organización de las comunicaciones y el transporte de cargas con fines agroindustriales. Además,

los miembros de esta sociedad pudieron trasladar la caña desde su finca hasta la fábrica, ubicadas ambas en regiones cañeras distantes. Ejemplos adicionales pueden consultarse en Sánchez Román (2005: 100-104).

15 El Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAyR) arribó a la capital provincial en febrero de 1891, y el Ferrocarril San Cristóbal (FCSC), en julio de 1892. Ambos atravesaban el corazón de las colonias de Santa Fe y dividían sus trochas en Rafaela, para luego ingresar a Tucumán por el naciente, a una de las zonas con mayor concentración de ingenios azucareros, en la tradicional área azucarera ubicada al este de la capital (Lahitte y Correa, 1898: 108-109).

16 Véase López (2000), Regalsky (1989).

permitió la expansión de diversas actividades económicas, como la agricultura, las manufacturas e industrias y el comercio.

La economía tucumana durante los años de la expansión

“Dimos la grata nueva de la terminación de la vía del F.C.N.O.A. que, rectificando el error de la traza del Central Norte, viene a llenar una de las mayores necesidades de la parte sud de la provincia, la más rica, la más poblada y la de más venturoso porvenir [...] Porque la concesión de esta vía [...] volvía á la vida de labor á los departamentos de campaña de más valiosos intereses, amenazados de muerte desde la inauguración del Central Norte, trazado en el desierto improductivo é imposible de poblarse. El comercio interprovincial y exterior está de felicitaciones” (El Orden, Tucumán, 10/9/1889).

Los cambios que experimentó el interior de la provincia de Tucumán durante los años del boom azucarero se reconocieron en diversos aspectos. Siguiendo a Campi (2000), en este período se redefinieron las relaciones económicas, espaciales, sociales y políticas, tanto en la provincia como a nivel regional; recursos como la tierra, el agua, la mano de obra y el capital, fueron reorientados en función del cultivo y la industrialización de la caña de azúcar; mientras que nuevos medios de transporte, caminos y centros poblacionales emergieron en la campaña y alteraron el ritmo de crecimiento demográfico y los hábitos de vida de sus habitantes (p. 74). Sin pretender analizar de manera integral las variaciones que se produjeron, pero con el objetivo de exhibir las mudanzas en los departamentos por donde surcó el FCNOA, optamos por aproximarnos a través de diferentes facetas de la economía provincial.

En primer lugar, el incremento de la elaboración del dulce fue posible por la ampliación de los cañaverales para alimentar los trapiches. En los años del auge azucarero tuvo lugar el paulatino pero decidido viraje de un sector agrícola notoriamente diversificado a otro cuyo rasgo saliente fue la producción cañera.¹⁷ Con todo, se continuó con la labranza de cultivos industriales, comerciales y de consumo. En efecto, si observamos las proporciones de los cultivos en el cuadro 2, no solamente atendiendo al abasto de caña para los ingenios, sino considerando una llanura densamente poblada con una afincada tradición agrícola, se puede percibir una provincia con disparidades zonales, con una buena proporción de cañaverales, pero también prácticamente con la mitad de los surcos dedicados a otros cultivos.¹⁸

17 En este proceso no solo se incrementaron los cañaverales de los ingenios. También aportaron materia prima los agricultores independientes, un actor clave dentro del complejo azucarero tucumano, cuya participación se incrementó de solo 13% en 1874 al 48% en 1895 (Bravo, 2008: 51). Véase También León (1993), Juárez-Dappe (2010)

18 Ver Moyano, 2017

Cuadro 2: Proporción de la caña en relación a la tierra cultivada, por departamentos (1895)

Departamento	Número de ingenios	Número de fincas cañeras	Superficie total de las fincas (en ha)	Superficie cultivada (en ha)	% con caña	% otros cultivos
Capital	6	772	17.641	7.184	66	34
Cruz Alta	14	1.158	48.281	25.088	88	12
Tafí ^(a)	1	433	4.944	2.899	52	48
Famailá	6	1.056	43.001	13.045	72	28
Monteros	4	2.076	30.984	14.641	31	69
Chicligasta	3	1.308	21.056	12.666	60	40
Río Chico	2	1.333	44.131	11.875	49	51
Graneros	1	583	5.140	2.215	3	97
Leales	...	702	13.123	3.497	27	73
Burruyacu	...	595	4.209	2.449	5	95
Totales ^(b)	37^(c)	10.016	232.508	95.559	59	41

Fuente: Moyano (2017: 98). Dicho cuadro se elaboró a partir de las Cédulas del Segundo Censo de la República Argentina (1895), Sección Agrícola, N° 27 (T. 1-18, 20, 22-23). Notas 1: (a) Se tomó el distrito 1° del departamento, que comprende las zonas bajas, aptas para la caña. (b) Se excluyó el departamento de Trancas por no representar una zona agrícola destacada y sin cultivos cañeros. (c) En 1895 molieron 31 ingenios. Nota 2: Las celdas sombreadas corresponden a los departamentos del centro-sur tucumano.

Se debe señalar, además, que la producción azucarera en la etapa previa al boom agroindustrial se realizaba generalmente con métodos preindustriales. Solo cuando los intereses vinculados a la actividad lograron un paquete de estímulos para su desarrollo, la transformación del parque azucarero cobró celeridad.¹⁹ Pese a las dificultades para obtener información detallada para este período, en el cuadro 3 puede apreciarse el incremento sostenido de la producción de azúcar y algunas innovaciones fabriles en cuatro años, desde 1876, con la llegada del ferrocarril FCCN, hasta 1895, con cuatro líneas férreas surcando la zonas cañeras (y una más en la carrera al norte), conjuntamente con el ensanche de la mayoría de las fábricas y el incremento de la producción. Este último año marcó el final de la expansión, una vez que se colmó la demanda del mercado doméstico y se ingresó en la primera crisis de sobreproducción. Nótese en el cuadro 3 el incremento constante de la participación en el total de azúcar y cultivos cañeros de los departamentos por donde circulaba el FCNOA.

19 A lo largo de la década de 1880 se delineó un esquema proteccionista que fijó tarifas aduaneras para desalojar los símiles extranjeros que se consumían en las mayores plazas de consumo y favorecer la colocación del azúcar nacional. Paralelamente se implementaron otras medidas como la exención impositiva al ingreso de maquinaria, la rebaja de los fletes y el apoyo financiero oficial a la actividad. Bravo y Campi (1999).

Cuadro 3: Complejo azucarero tucumano (1876, 1882, 1889 y 1895)

Estadísticas		1876	1882	1889	1895
Ingenios	En funciones	82 ^(a)	30	33	31 ^(f)
	Total ingenios (t)	3.000	13.900	40.843	114.291
Elaboración de azúcar	ingenios del centro-sur (% / total)	s/d	41% (*)	54%	62%
	Total provincial (ha)	2.200	6.639	12.768	40.724
Cultivo de caña	Cañaverales del centro-sur (% /total)	s/d	36%	43%	54%
	Trapiches	35 (47 de madera)	s/d	47	69
Motores	Hidráulicos	s/d	20	s/d	3
	a vapor	s/d	87	s/d	398
H.P	Total fuerza generada	s/d	1.449 ^(b)	s/d	10.130 ^(d)
	Per cápita	s/d	63 ^(c)	s/d	349 ^(e)

Fuente: Elaboración propia a partir de Schleh (1910: 81, 98, 109, 193); Groussac, et al (1882: 521); Greger (1883: 318-319); Rodríguez Marquina (1889: 177, 193); República Argentina (1899: 342-343). Notas: (a) Comprende 35 ingenios con trapiches de hierro y 47 establecimientos que trabajaban con métodos preindustriales. (b) Valores declarados por 23 ingenios (70% del total). (c) Cálculo realizado sobre los ingenios que declararon. (d) Valores declarados por 29 ingenios (78% del total). (e) Cálculo realizado sobre los ingenios que declararon. (f) En 1895 figuran 37 ingenios, pero solo 31 molieron. Las celdas sombreadas corresponden a los departamentos del centro-sur tucumano. (HP) Horsepower o caballo de fuerza, equivale a 1,0138 caballos vapor (CV). (*) Declararon 22 propietarios. Cuatro de los ocho ingenios que no se tiene información corresponden a la zona centro-sur.

La expansión agrícola, con más de treinta ingenios modernos al naciente de la ciudad capital y en el centro-sur provincial, junto al entramado de líneas férreas que surcaban prácticamente todas las zonas agrícolas de la llanura fértil, y el accionar de las autoridades provinciales en la creación u ordenamiento de poblados, sobre todo en diversos puntos de los tendidos ferroviarios, habrían generado las condiciones para un crecimiento poblacional sostenido, verificable, particularmente, en los departamentos azucareros (AA.VV, 1918-1919, t. XI-XIX; Bolsi, 2000; Pucci, 1992) (cuadro 4).

Cuadro 4: Comparación de la población de la provincia de Tucumán por departamentos y distritos en diferentes relevamientos (1869, 1882 y 1895)

Departamentos	Totales			Diferencias	
	1869 (a)	1882 (b)*	1895 (c)	a - b	b - c
Capital	37.559	55.156	49.338	+17.597	...
Cruz Alta	28.821
Tafí	1.461	2.156	8.411	+695	+6.255
Famaillá	10.190	25.553	26.991	+7.645	+1.438
Monteros	14.181	20.816	25.511	+6.635	+4.695
Chicligasta	11.960	17.559	22.978	+5.599	+5.419
Río Chico	8.687	12.756	20.001	+4.069	+7.245
Graneros	8.534	12.531	10.420	+3.997	-2.111
Leales	7.203	s/d	8.803	s/d	s/d
Burruyacu	5.500	8.079	8.578	+2.579	+499
Trancas	3.670	5.391	5.890	+1.721	+499
Total provincial	108.953	159.997	215.742	+51.044	+55.745

Fuente: Elaboración propia a partir de Provincia de Tucumán (1884: 3), República Argentina (1899: 517), Bolsi (2000). Nota 1: (*) Según indica la fuente, consisten en cifras calculadas con base en el Censo Nacional de 1869 más el aumento del 3% acumulativo. Se advierte que puedan existir ciertas inconstancias. Nota 2: Las celdas sombreadas corresponden a los departamentos del centro-sur tucumano.

Hasta el momento se presentaron datos agregados de la mayoría de los departamentos de la provincia, con una indicación sobre aquellos por donde surcaba el trazado del FCNOA. Empero, se debe tener presente que la trocha atravesó por un sector específico de cada jurisdicción y que las cifras departamentales encubren las diferencias zonales. Entonces, ¿de qué manera se podría brindar una muestra sobre el impacto del Ferrocarril Provincial en su área de influencia? De acuerdo a la información disponible, proponemos dos posibles análisis que, seguramente, podrán ser perfeccionados en trabajos posteriores. Por una parte, es viable apelar a las estadísticas que incluyen la información de diferentes actividades económicas por distritos departamentales.²⁰ En este caso, se compararían ambas demarcaciones de cada departamento y se cotejaría si el trazado del ferrocarril incidió en el desempeño productivo. Para este ensayo, es posible utilizar los datos estadísticos de agricultura asentados en el censo de 1895, donde cada departamento posee los resultados del relevamiento desagregado por distrito.

Como podemos comprobar en la imagen 3 y el cuadro 5, en prácticamente todos los

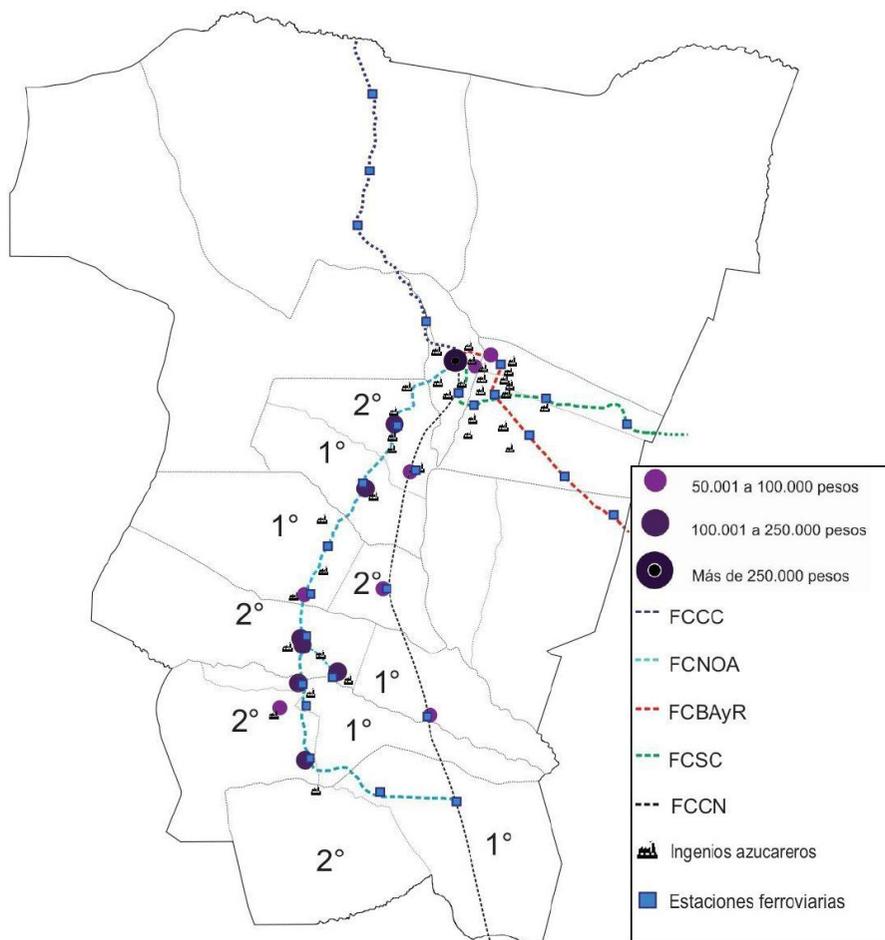
²⁰ Cada departamento de la provincia estaba dividido en dos distritos con la finalidad de organizar la justicia, el cobro de impuestos y la fiscalización en general.

distritos departamentales por donde surcó la línea del FCNOA, la proporción de los cultivos fue sustancialmente superior a la de la otra demarcación distante de la trocha. Con los lógicos matices y disparidades, los distritos departamentales con poblados, estaciones y vías, casi siempre ubicados en el piedemonte y la parte occidental de la llanura central, demostraron un desarrollo de la agricultura notablemente superior al sector oriental del departamento. La única excepción la representa Graneros. De todos modos, es posible especular que el distrito 2° era el único que poseía ingenio y que la producción agrícola tuvo condiciones edafoclimáticas propicias en este sector, mientras que, hacia el este, en el distrito 1°, los cultivos y la población fueron decididamente menores, con una primacía de la ganadería por sobre la agricultura.

La otra opción factible para analizar el impacto del ferrocarril en el centro-sur tucumano consiste en examinar en detalle las cédulas censales de 1895, donde se registró la ubicación geográfica de la casa o propiedad relevada, el ramo al que pertenecía, su capital invertido, entre otros datos complementarios. Este ejercicio, aplicado a los diferentes rubros relevados, permitiría acercarnos a la distribución geográfica de los establecimientos o casas censadas en cada área de interés. En este caso, solo nos enfocaremos en el censo comercial, con el fin de establecer una muestra de los negocios de mayor capital invertido en mercaderías, lo que permitirá establecer la distribución mercantil en el espacio provincial, no ya desde una mirada departamental sino por cada poblado.²¹ Para tal fin, hemos segmentado el sector en tres categorías de acuerdo al capital en giro, desde comercios con 50.001 pesos m/n, hasta grandes casas mercantiles desde 250.000 pesos m/n en adelante. De esta manera, obtuvimos una imagen del alto comercio en puntos diversos de la provincia con menor nivel de distorsión que las estadísticas agregadas, y con resultados bastante cercanos a nuestra hipótesis, en tanto las mayores casas comerciales se radicaron en los antiguos poblados servidos por las vías del FCNOA (ver imagen 3).

21 Un análisis pormenorizado sobre comercio provincial a partir de las cédulas censales, en Moyano (2022)

Imagen 3: Distribución de las casas comerciales de acuerdo a segmentos conformados a partir del capital en mercaderías (1895)



Fuente: Elaboración propia a partir de la Imagen 1 y 2, y AGN, Censo Nacional de 1895. Cédulas del Segundo Censo de la República Argentina (1895). Censo Comercial, n° 41 (T.1-22). Nota 1: Capital en mercaderías declarados por los mismos propietarios. Valores expresados en pesos moneda nacional. Nota 2: los nombres de los departamentos pueden ubicarse al pie de la imagen 2. Solo se identificaron los distritos en los departamentos que servía el FCNOA.

Cuadro 5: Hectáreas plantadas con caña en diferentes años (1874-1888-1895) y proporción de los cultivos más importantes en el año 1895, por departamento y distrito.

	Caña de Azúcar (en ha)			Caña	Maíz	Otros cultivos
	1874	1888	1895	1895 (en porcentajes)		
Famaillá 1°	18	666	4.654	49%	72%	38%
Famaillá 2°	409	1.868	4.754	51%	28%	62%
Monteros 1°	26	950	4.384	98%	53%	62%
Monteros 2°			91	2%	47%	38%
Chicligasta 1°			168	1%	57%	12%
Chicligasta 2°	186	1368	6.844	99%	43%	88%
Río Chico 1°	15	149	3.389	59%	34%	33%
Río Chico 2°	34	314	2.399	41%	66%	67%
Graneros 1°			16	20%	33%	10%
Graneros 2°	33	140	67	80%	67%	90%

Fuente: Elaboración propia a partir de Rodríguez Marquina (1896); República Argentina (1899); AGN, Cédulas del Segundo Censo de la República Argentina (1895), Censo Económico y Social, Sección Agrícola, N° 27 (T. 1-18, 20, 22-23). Nota: Se tomaron solo los departamentos por donde surcaban las vías del FCNOA.

Como se advierte en la imagen 3, la ciudad de Tucumán resalta como centro comercial indiscutido, con un elevado nivel de concentración de negocios altamente capitalizados. Con todo, las poblaciones del centro-sur, como Monteros y las otras urbes tradicionalmente ligadas a la actividad comercial, se destacaron por reunir los siguientes estratos más altos. Así, puede observarse una correlación entre los tendidos ferroviarios con los poblados comercialmente activos y sus respectivas estaciones. Particularmente es notoria esta tendencia en la línea FCNOA, que enlazaba a los poblados del piedemonte. Con menos ímpetu figuran los poblados-estaciones del tendido del FCCC, en la llanura central.

Evidentemente, restan estudios con mayor detalle sobre las poblaciones del interior provincial para visibilizar sus lógicas internas, no obstante, esta vía de análisis puede aplicarse también a la ganadería (una actividad de indiscutida importancia en la provincia) e inclusive a la industria.²² Si bien en este último rubro podría identificarse una lógica similar al comercio, donde la ciudad capital concentró gran parte de las inversiones en el ramo, no debe soslayarse, entre otros, la instalación de molinos harineros o peladoras de arroz en Monteros (en el departamento homónimo) y en Concepción (Chicligasta), o aserraderos hidráulicos en Alto Verde (Chicligasta) con importantes capitales invertidos.²³

22 Análisis sobre la ganadería en Tucumán, en Fandos (2007) y Fandos y Parolo (2014).

23A título de ejemplo, un propietario de aserradero, al igual que los dueños de ingenios o fincas cañeras, contrató con el Ferrocarril

En suma, contamos con suficiente base empírica para especular que en la región centro-sur, con mayor población y dinamismo económico, tuvo como puntal el servicio del FCNOA, no solo para los ingenios instalados a lo largo del trazado, sino para la producción agrícola, ganadera y el movimiento de pasajeros, tal como lo muestra el cuadro 6.

Cuadro 6: Cargas en estaciones y circulación de pasajeros dentro de la provincia en las diversas líneas ferroviarias (1895)

Líneas	(a) Cargas en las estaciones de la provincia (en t.)	(b) Pasajeros dentro de la provincia (en unidades)	(a) %	(b) %
FCCN	2.832	4.182	7	9
FCSC	8.390	6.065	21	12
FCBAyR	5.606	10.363	14	21
FCCC	8.733	5.435	22	11
FCNOA	14.356	23.006	36	47
Totales	39.917	49.051	100	100

Fuente: Elaboración propia a partir de AA.VV. (1895: 387).

Ciertamente, esta información debe ser matizada, ya que resulta lógico que el Ferrocarril Provincial arroje cifras superiores al resto en lo referente al traslado de pasajeros y carga de mercaderías. No solo poseía el mayor número de estaciones entre todas las líneas que atravesaron el suelo tucumano, sino que usufructuaba del monopolio del servicio para los poblados más importantes del centro-sur provincial, sus 14 ingenios y su variada producción agropecuaria. Estos elementos pueden servir de insumo para preguntarnos por qué motivos el FCNOA mostró un curso errático en la segunda mitad de la década de 1890, hasta ser finalmente vendido a la empresa Ferrocarril Central de Córdoba (FCCC), que lo pasó a administrar como un ramal (Padilla, 1922: 160; López, 2000: 522-523). Interrogantes que merecen respuestas, no solo respaldadas en los resultados financieros de las empresas, sino en datos empíricos que permitan indagar sobre los aciertos o falencias en la concreción de ramales, en la frecuencia y calidad del servicio, o en la conexión de nuevas zonas de la provincia. Con todo, la distribución geográfica de esta línea, por lo menos hasta 1895, pareció beneficiar sustancialmente al centro-sur provincial, consolidó poblados, generó otros nuevos y tejió una red de ramales que conectaron diversos emprendimientos productivos. Sin dudas una indagación en profundidad otorgará

provincial la construcción de un ramal para extraer su producción a las líneas troncales. AHT, SP, Serie A, 1890. Contrato entre el FCNOA y Rodolfo Ovejero (Alto Verde, Chicligasta), fs. 1149v.-1153v.

nuevas miradas para dilucidar esta problemática.

Palabras finales

A lo largo del escrito hemos introducido ciertas observaciones e hipótesis preliminares, por lo que creemos redundante insistir en ellas. Reportará mayor interés reflexionar sobre las facetas salientes del análisis, buscando destacar su real aporte y ponderar sus postulados mediante el respaldo de una base empírica construida a la medida de nuestros interrogantes. Con todo, como se podrá comprender, la ausencia de precedentes para este tipo de estudio en la provincia hace que sus conclusiones posean un carácter tentativo, en la expectativa de una discusión que las afine mediante análisis específicos en diferentes poblados.

La temática trabajada es parte de un proceso de cambio más amplio acaecido en la provincia, con su inserción en el crecimiento económico propiciado por la expansión agroexportadora a partir de la agroindustria azucarera. Sin dudas, la línea Córdoba-Tucumán contribuyó en su momento a conectarla comercial y productivamente con el litoral pampeano. Pero el crecimiento de los ingenios de las zonas azucareras del este y sur provincial encontraban un tope y sus poblaciones estaban distantes de la línea troncal. Fue preciso, entonces, habilitar un nuevo recorrido para que se vincularan fincas e ingenios, y para que los beneficios del ferrocarril se sintieran en las demás ramas de la economía. El FCNOA vino a llenar esas necesidades. Afianzó no solo al aparato productivo azucarero, sino que benefició a diversas actividades agrícolas, manufactureras y comerciales, además de consolidar el eje de poblamiento en la llanura occidental y el piedemonte. En este sentido, la transformación de la estructura productiva que experimentaron esos departamentos fue cuantiosa. También lo fue la ampliación y evolución del sector comercial, tanto en las antiguas poblaciones mercantiles como en las noveles urbes, que el trazado del Ferrocarril Provincial vino a consolidar.

Con todo, la estructura económica provincial durante el "despegue azucarero" aún es poco conocida, y en algunos puntos nuestra comprensión continuará inconsistente en tanto las fuentes no permitan avances significativos. El tipo de análisis propuesto de las estadísticas, junto con el cruce de información de las cédulas censales de 1895, permite un abordaje más certero que los datos agregados. Resultarán valiosos, en consecuencia, los estudios detallados sobre los aspectos productivos y comerciales imperceptibles a escala departamental. Confiamos en que ello será posible en un breve plazo.

Bibliografía y Fuentes

AA.VV. (1916-1919). *Compilación ordenada de leyes, decretos y mensajes del periodo constitucional de la provincia de Tucumán, que comienza en el año 1852*. T. IV-XIX (años 1870-1895). Tucumán, Argentina: Edición Oficial.

- Balán, J. (1978). Una cuestión regional en la Argentina: burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador. *Desarrollo Económico*, 18 (69), pp. 49-87.
- Beyer, C. (1894). *Provincia de Tucumán*. Construido y dibujado por Carlos Beyer, ingeniero geógrafo de la Casa Editora. Buenos Aires: Ángel Estrada y Cía.
- Bolsi, A. (2000). Población, azúcar e industria rural en Tucumán, Argentina. *Geographicalia*, (38), pp. 93-122.
- Bosonetto, J. (1954) Distribución de los ingenios azucareros tucumanos. *Revista Geográfica*, 14 (40), pp. 33-41.
- Bravo, M. (2008). *Campesinos, azúcar y política: cañeros, acción corporativa y vida política en Tucumán (1895-1930)*. Rosario, Argentina: Prohistoria Ediciones.
- Campi, D. (2000). Economía y Sociedad en las provincias del norte. En M. Lobato (dir.), *El Progreso, la modernización y sus límites (1880-1916), t. 5, Nueva Historia Argentina* (pp. 71-118). Buenos Aires, Argentina: Editorial Sudamericana.
- Campi, D. y Bravo, M. (1999). La agroindustria azucarera argentina. Resumen historiográfico y fuentes, *América Latina en la Historia Económica. Boletín de Fuentes*. 6 (11), pp. 73-93.
- Cuccorese, H. (1969). *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Córdoba, Argentina: Ediciones Macchi.
- De Moussy, M. (1860). *Description Géographique et Statistique de la Confédération Argentine*. T. 3. Paris, France: Firmin Didot frères fils et Co.
- Fandos, C. (2007). La estructura de Chicligasta, 1875-1895. ¿Monoproducción o diversificación? *Travesía. Revista de Historia Económica y Social*. 9, pp. 5-39.
- Fandos, C. (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. *América Latina En La Historia Económica*. 18 (1), pp. 245-269.
- Fandos, C. y Parolo, M. (2014). Riqueza personal y rubros de inversión. Tucumán, argentina, 1860-1870. *América Latina en la Historia Económica*. 21 (2), pp. 199-232.
- Ferrocarril á Tucumán. (1871). *Mensaje al Congreso. Estudio de la línea. Informe de los ingenieros*. Buenos Aires, Argentina: Imprenta de La Tribuna.
- Greger, J. (1883). *Die Republik Argentinien: ein wegweiser für fremde und Auswanderer*. Basilea, Suiza: Druck und Verlag von Emil Birkhäuser.
- Groussac, P., Terán, J., Bousquet, A., Frías, J., Liberani, I. (1882). *Memoria Histórica y Descriptiva de la Provincia de Tucumán*. Buenos Aires, Argentina: Imprenta de M. Biedma.

- Guy, D. (1981). *Política Azucarera Argentina. Tucumán y la generación del 80*. San Miguel de Tucumán, Argentina: Fundación Banco Comercial del Norte.
- Juarez-Dappe, P. (2010). *When Sugar Ruled. Economy and Society in Northwestern Argentina, Tucumán, 1876-1916*. Ohio University Research in International Studies, Latin America Series, 49. Athens, Estados Unidos: Ohio Universtiy Press.
- Lahitte, E. y Correa, A. (1898). *Investigación Parlamentaria sobre Agricultura, Ganadería, Industrias Derivadas y Colonización. Anexo G. Tucumán y Santiago del Estero (ordenada por la H. Cámara de Diputados en resolución del 19 de junio de 1896)*. Buenos Aires, Argentina: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.
- León, C. (1993). El desarrollo agrario de Tucumán en el período de transición de la economía de capitalismo incipiente a la expansión azucarera. *Desarrollo Económico*, 33 (130), pp. 217-236.
- Lewis, C. (1983). *British railways in Argentina 1857-1914: A case study of foreign investment*. Londres, Inglaterra: The Athlone Press Ltd.
- López, M. (1994). *Historia de los Ferrocarriles Nacionales, 1866-1886*, Lumiere, Argentina: Buenos Aires.
- López, M. (2000). *Ferrocarriles, deuda y crisis. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*. Buenos aires, Argentina: Editorial de Belgrano.
- Manzanal, M. (2000-2001). El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción). *Población & Sociedad*, (8/9), pp.1-45.
- Moneta, P. (1867). *Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy*. Buenos Aires, Argentina: Tip. A vapor La Tribuna.
- Moyano, D. (2017). Monocultura cañera o explotaciones diversificadas. Propuestas analíticas sobre la especialización azucarera tucumana a partir de las cédulas censales de 1895. En G. Banzato, G. Blanco, J. Perren. (eds.). *Expansión de la frontera productiva. Siglos XIX-XXI* (pp. 89-121). Buenos Aires, Argentina: Prometeo Libros/Asociación Argentina de Historia Económica.
- Moyano, D. (2022). La transformación de la estructura comercial durante la expansión azucarera tucumana. Aproximaciones desde las estadísticas fiscales y censales (1870-1895). *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani" (en prensa)*.
- Mulhall, M. G. & E. T. (1875). *Manual de las Repúblicas del Plata*, Buenos Aires, Argentina/Stanford, Londres: Standard.
- Mulhall, M. G. & E. T. (1885): *Handbook of the River Plate*. Buenos Aires, Argentina/

- Londres, Inglaterra: Mulhall M. G. & E. T/ Trübner & Co.
- Ortiz, R. (1946). *El ferrocarril en la economía argentina*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Problemas.
- Padilla, V. (1922). El Norte Argentino. Historia política, administrativa, social, comercial e industrial de las provincias de Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca. Buenos Aires, Argentina: Establ. Gráfico Ferrari Hnos.
- Palermo, S. (2006). Del Parlamento al Ministerio de Obras Publicas: La construcción de los ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916. *Desarrollo Económico*, 46 (182), pp. 215-243.
- Provincia de Tucumán (1884). *Registro estadístico de la provincia de Tucumán correspondiente al año 1882 publicado bajo la dirección del jefe de la Oficina de Estadística General de la misma Provincia, D. César Mur*. Buenos Aires, Argentina: Imprenta de Pablo E. Coni.
- Pucci, R. (1992). La población y el auge azucarero en Tucumán. *Breves contribuciones del Instituto de Estudios Geográficos*, 7, pp. 7-44.
- Pucci, R. (2001). La revolución industrial azucarera en Cuba, Brasil y Argentina. Tecnología y cambio social (ca. 1870-1930). *América Latina En La Historia Económica*, 8 (16), pp. 123-149.
- Rebuelto, E. (1994). Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos. En Fundación Museo Ferroviario. *Los ferrocarriles en la Argentina 1857-1910 [reedición]*. Buenos Aires Argentina, Fundación Museo Ferroviario.
- Regalsky, A. (1989). Foreign capital, local interests and railway development in Argentina: French investments in railways, 1900-1914. *Journal of Latin American Studies*, 21 (3), pp. 425-452.
- República Argentina (1872). *Primer censo de la República Argentina: Verificado en los días 15, 16 y 17 de setiembre de 1869*. Buenos Aires, Argentina: Impr. del Porvenir.
- República Argentina (1876). Discurso del presidente de la República en la Inauguración del Ferro-Carril Central del Norte el día 31 de octubre de 1876. Buenos Aires, Argentina: Imprenta de La Tribuna.
- República Argentina. (1890). *La Provincia de Tucumán. Breves apuntes por Rodríguez Marquina, Gefe de la Oficina de Estadística*. Tucumán, Argentina: Tip. y Enc. 'El Orden'.
- República Argentina. (1899). *Censo Nacional de 1895*, levantado el 10 de mayo de 1895, v. 2. Buenos Aires, Argentina: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional
- Rodríguez Marquina, P. (1889). *Memoria Descriptiva de Tucumán. La Industria*

Azucarera, su presente, pasado y porvenir. Progresos de la provincia debidos al desarrollo de la industria azucarera. Estadística. (manuscrito inédito).

Rodríguez Marquina, P. (1896). ***Sinopsis estadística de la Provincia de Tucumán.*** Buenos Aires, Argentina: Encuadernación de Jacobo Peuser.

Salerno, E. (2003). Los Ferrocarriles del Estado, conectividad y política en la Argentina. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (3/4), pp. 217-235.

Sánchez Román, J. (2005). ***La Dulce Crisis. Estado, Empresarios e Industria Azucarera en Tucumán, Argentina (1853-1914).*** Diputación de Sevilla/Universidad de Sevilla, España: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

Scalabrini Ortiz, R. (1971). ***Historia de los ferrocarriles argentinos,*** Buenos Aires, Argentina: Plus Ultra.

Schleh, E. (1910). ***La Industria Azucarera Argentina. Pasado y presente.*** Buenos Aires, Argentina: Francisco Moen & Cía.

Schleh, E. (1921). ***La Industria Azucarera en su Primer Centenario, 1821-1921. Consideraciones sobre su desarrollo y estado actual.*** Buenos Aires, Argentina: Establecimiento Grafico Ferrari Hnos.

Schvarzer, J. (1999). Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI. ***Documento de Trabajo N° 2,*** CEEED. Buenos Aires, Argentina: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Terán, J. (1875). Informe del Departamento Nacional de Agricultura, Provincia de Tucumán. Cuadro estadístico. Buenos Aires, Argentina: Departamento de Agricultura de la Nación.