



Investigaciones Socio Históricas Regionales
Unidad Ejecutora en Red – CONICET
Publicación cuatrimestral
Año 2, Número 3, 2012

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO ENTRE LA POLÍTICA ELECTORAL Y LA MODERNIDAD ADMINISTRATIVA: LA REVISTA “RIEL Y FOMENTO” A COMIENZOS DE 1920

PALERMO, Silvana Alejandra (ICI- UNGS)

Resumen

Este artículo examina la Revista *Riel y Fomento* de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado desde los inicios de su publicación, en mayo de 1922 hasta mediados de la década de 1920. Se propone arrojar luz sobre cómo se relacionaron los intereses electorales de la dirigencia política del partido de gobierno, la UCR, con las estrategias de la burocracia técnica responsable de la gestión de dichos ferrocarriles. De esta manera, espera brindar una interpretación más comprensiva de los factores políticos que condicionaron el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado en tiempos de la República Democrática.

Palabras claves: Ferrocarriles del Estado; Radicalismo; Estado Nacional; Riel y Fomento

THE STATE-OWNED RAILWAYS IN ARGENTINA BETWEEN ELECTORAL POLITICS AND ENTERPRENEURIAL MODERNITY: THE MAGAZINE “RIEL Y FOMENTO” IN THE EARLY 1920s

Abstract

This article explores the magazine Riel y Fomento edited by the Administración General de los Ferrocarriles del Estado from its first number published in May 1922 until the mid 1920s. It seeks to shed light on how the electoral interests of the political elites from the Radical government intertwined with the entrepreneurial strategies of the technical bureaucracies responsible for managing these railways. In so doing, it hopes to offer a more comprehensive understanding of the political factors that shaped the development of the state-owned railroads in the times of the Democratic Republic.

Keywords: State-owned railways, Radicalismo, National State, Riel y Fomento

Recibido con pedido de publicación 20/03/2012
Aceptado para publicación 10/05/2012
Versión definitiva recibida 01/06/2012

Publicitar la obra del gobierno Radical, promover el ferrocarril

El 28 de julio de 1924, el Ministro de Obras Públicas Dr. Eufrasio Loza - en representación del Presidente Marcelo T. de Alvear- celebró en la pequeña estación de Tastil, a alrededor de 2700 metros de altura y casi cien kilómetros de la ciudad de Salta, la apertura al servicio público del primer tramo del ferrocarril a Huaytiquina, también llamado Trasandino del Norte o Ferrocarril de Salta a Antofagasta por estar destinado a conectar dicha provincia argentina con ese puerto de Chile. Por tratarse de una línea férrea de propiedad del estado nacional, asistieron también al evento el Administrador General de dichos ferrocarriles, Domingo Fernández Beschtedt, varios ingenieros de las diferentes secciones del Ministerio de Obras Públicas, diputados y senadores nacionales, el gobernador de Salta Dr. Adolfo Güemes y representantes de la prensa de la capital y el interior. Era evidente que esta obra, siendo una de las más destacadas en el plan de expansión de la red ferroviaria estatal implementado por los gobiernos radicales, ameritaba tamaño festejo.¹ Aunque se trataba de un avance inicial y modesto, éste simbolizaba, desde la perspectiva oficial, un paso significativo en la superación de los grandes desafíos que habían complicado su realización.² A las dificultades técnicas propias de la construcción de un ferrocarril de montaña se sumaron las exigencias de los acuerdos diplomáticos a los que obligó la puesta en marcha de una vía de comunicación internacional. Para los funcionarios del gobierno de la Unión Cívica Radical (UCR), la inauguración de la primera sección del Huaytiquina reafirmaba la confianza en la factibilidad de la obra y servía para acallar las objeciones lanzadas por la oposición.

Otra de las razones de esta notoria celebración podría adjudicarse a la necesidad de adecuar el protocolo oficial a la dinámica de la política de masas, iniciada, en buena medida, por la ley Sáenz Peña. Bajo estas nuevas reglas de competencia política, la UCR –un partido cuyo poder dependía de la construcción de una base electoral amplia- no podía desaprovechar la oportunidad de inaugurar una obra pública útil para testimoniar el compromiso del gobierno nacional con el desarrollo regional. Sin embargo, a decir verdad, las celebraciones públicas oficiales no constituían el aspecto más novedoso que inauguraban los tiempos de la república democrática. También las autoridades gubernamentales del llamado régimen oligárquico habían puesto especial celo en festejar la apertura de las líneas ferroviarias al servicio público. Por ejemplo, tras crearse el Ministerio de Obras Públicas en 1898, Emilio Civit, quien se desempeñó como ministro durante toda la segunda presidencia de Julio A. Roca, no perdió ocasión de asistir a esas inauguraciones en las diferentes localidades del interior del país. En esas ocasiones, sus discursos subrayaron el diligente ejercicio del “papel tutelar” del estado nacional, responsable de llevar adelante las obras necesarias para asegurar el progreso

¹ Revista *Riel y Fomento*, [De aquí en adelante *RyF*], Agosto 1924.

² Sobre los desafíos que implicó la construcción de este ferrocarril, su impacto territorial y económico para las provincias del norte argentino y el territorio de Los Andes, cf. Benedetti, Alejandro. “El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes”. *Revista Escuela de Historia Facultad de Humanidades Universidad de Salta*; vol 1, n.4, Año 4, 2005. Recuérdese que a fines de 1930 se habían concluido sólo 167 kilómetros, alrededor de un tercio de lo planeado en el lado argentino. Las obras de la línea a Antofagasta se completarían recién en 1948.

económico de todas las provincias de la república.³ En la Argentina moderna, en consecuencia, tanto antes como después de la sanción de la ley Sáenz Peña, bajo un gobierno de “notables” o un partido de masas, lo cierto es que la inauguración de un ferrocarril dio lugar a altisonantes festejos públicos, expresiones de algarabía oficial al verse concretada aquella infraestructura juzgada imprescindible para alcanzar la tan ansiada prosperidad.

La novedad de la inauguración de los primeros tramos del Huaytiquina radicó, entonces, no ya en la celebración pública sino en la pormenorizada cobertura que recibió en la revista de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), *Riel y Fomento (RyF)*. Para traducir la relevancia del evento, uno de sus números dedicó varias páginas a describir el viaje de la comitiva de Buenos Aires a Salta, transcribir los discursos completos del Administrador General, el Ministro de Obras Públicas y el gobernador salteño en Tastil y publicar fotografías sobre la imponente geografía del trayecto, los puentes en la altura, las pequeñas pero proliferas estaciones, el público saludando a los funcionarios o el Ministro confraternizando con los escolares formados en los andenes. Gracias a la publicación de la propia AGFE -y no tan sólo a las noticias de la prensa nacional o provincial- la apertura al servicio público de los primeros tramos del Trasandino del Norte podía dejar de quedar circunscripta a la memoria de los asistentes al festejo y pasar a ser conocida, con lujo de detalles, por una audiencia mucho más amplia.

Atractiva y provista de una información notablemente diversa, esta singular revista suscita algunos interrogantes. ¿Cuál fue la función de *RyF*? ¿Cabe concebirla como un instrumento de propaganda partidaria o expresaba el afán de modernidad empresarial de la AGFE, ávida de una publicación propia, útil para difundir sus servicios y las potencialidades de sus áreas de influencia? ¿Respondió *RyF* a las necesidades electorales del partido de gobierno o contempló otras agendas, en particular la de los funcionarios técnicos? ¿Se proponía *RyF* ampliar el mercado electoral de la UCR o el mercado de pasajeros y de cargas de los Ferrocarriles del Estado? Este estudio intenta responder estos interrogantes sobre la base del análisis de todos los números de *RyF* publicados durante prácticamente sus primeros dos años de vida. En ese período se desempeñó como Administrador General de los Ferrocarriles del Estado Domingo Fernández Beschtedt, quien fuera elegido a fines de 1920 por el Presidente Hipólito Yrigoyen y prolongó su mandato hasta septiembre de 1924, fecha en que presentó su renuncia. Fue precisamente bajo su gestión cuando se decidió publicar *RyF*, una revista mensual cuyo primer número apareció en mayo de 1922, un mes después de haberse confirmado el triunfo de Marcelo T. de Alvear en las elecciones presidenciales.

Tomando como caso de estudio la revista de la AGFE durante los inicios de la república democrática, este artículo aspira a comprender cómo se articuló la dinámica del interés electoral del partido de gobierno con la gestión de la administración estatal. Como se sabe, la literatura histórica que ha indagado a la UCR en el ejercicio del poder ejecutivo suele señalar su tendencia, en particular durante el primer gobierno de Yrigoyen, a utilizar la administración

³ Civit, Emilio. *Discursos del Ministro Civit en la inauguración de obras públicas, 1899-1904*. 1904.

pública con fines políticos. En su libro ya clásico, David Rock definió esta estrategia como un sistema de patronazgo por el cual las agencias estatales devinieron en el nexo entre el partido de gobierno y su principal base de apoyo, la clase media en ascenso.⁴ Según dicho autor, la dificultad para avanzar reformas legislativas a causa de la oposición parlamentaria en el Senado e inclusive en Diputados, donde recién en 1918 el radicalismo alcanzaría la mayoría, estimuló a este partido a utilizar las reparticiones nacionales y provinciales en beneficio de sus partidarios. De la misma manera, Ana V. Persello ha notado que “islas de racionalidad convivían con agencias estatales ineficientes y superpobladas, o ineficaces por ausencia del personal, si se tiene en cuenta la práctica del sistema de acefalía y vacancias.”⁵ Si bien esta historiadora constata que la llegada de Yrigoyen a la presidencia no condujo a desalojos de personal con antigüedad, advierte que sí se produjeron reclutamientos de numerosos agentes nuevos identificados con el oficialismo. Inevitablemente este método de favoritismos y clientelas acarreó disputas con la oposición e inclusive al interior del propio partido Radical a la vez que disparó un debate sobre la racionalización de la administración pública. De hecho, en el curso de la década del veinte, se presentaron en el Parlamento diversos proyectos orientados a sistematizar el ingreso de personal, clarificar requisitos sobre sus competencias y establecer escalafones según la capacidad y antigüedad, aunque ninguno logró aprobarse. Como corolario, si bien algunas agencias estatales crecieron respondiendo a sus propias necesidades, por ejemplo en función del incremento en la demanda en servicios de salud o educación, otras lo hicieron a causa de “motivos políticos o electorales.” Así, en opinión de la mencionada autora, los límites entre “partido y gobierno” se desdibujaron en las primeras décadas del experimento democrático en la Argentina.

Recientemente, algunos historiadores han llamado la atención sobre la necesidad de reconsiderar algunos aspectos de esta interpretación. Para explicar el éxito electoral del Radicalismo han propuesto ir más allá del clientelismo político, indagando algunos aspectos de su programa y discurso como, por ejemplo, el "obrerismo" o el "nacionalismo".⁶ A los fines de este estudio, lo que interesa advertir es que, sin desestimar sus matices e importantes aportes, las interpretaciones propuestas por D. Rock o A. Persello acuerdan en el diagnóstico sobre la utilización de la administración estatal por parte de la UCR con fines electoralistas y, lo que es más importante, coinciden en abordar la relación entre partido de gobierno y agencias estatales

⁴ Rock, David. *El radicalismo argentino, 1890-1930*. Amorrortu, Buenos Aires, 1977; [pág.] 124.

⁵ Persello, Ana Virginia. *El Partido Radical. Gobierno y Oposición 1916-1943*. Siglo XXI, Buenos Aires, 2004, [pág.] 68 y "Los gobiernos radicales: debate institucional y práctica política", en Falcón, Ricardo (editor). *Nueva Historia Argentina. Democracia, Conflictos Social y Renovación de Ideas (1916-1930)*. Sudamericana, Buenos Aires, 2000; [pág.] 99.

⁶ Cf. Horowitz, Joel. "Bosses and Clients: Municipal Employment in the Buenos Aires of the Radicals, 1916-1930". *Journal of Latin American Studies*, 3, 31, Octubre 1999; [pág.] 617-644; Karush, Matthew. "La democracia y el movimiento obrero: El impacto político de las huelgas de 1917-1922 en Rosario". *Avances del CESOR*, II, 2, 1999; [pág.] 65-94; Biddle, Nicholas. "Hipólito Yrigoyen, Salta and the 1928 Presidential Campaign", en Brennan James and Pianetto Ofelia (editores). *Region and Nation: Politics, Economics and Society in Twentieth-Century Argentina*. St. Martin's Press, New York, 2000. También James, Daniel. "Uncertain Legitimacy: The Social and Political Restraints Underlying the Emergence of Democracy in Argentina, 1890-1930", en Andrews, George R. and Chapman, Herrick (editors). *The Social Construction of Democracy, 1870-1990*. New York University Press, New York, 1995.

primordialmente desde la perspectiva del primero. Argumentar que la administración estatal fue utilizada con el propósito de consolidar el poder electoral del Radicalismo, capaz de conformar máquinas electorales exitosas, implica reconocer el impacto que el peso de la política electoral ejerció en el manejo de las instituciones del estado. Si bien la relevancia de la intencionalidad de los cuadros políticos no puede ignorarse, lo cierto es que este enfoque tiende a dejar en un cono de sombra a los cuadros administrativos y técnicos. Para el caso que nos ocupa, estimamos que una visión más comprensiva del peso que la política electoral ejerció en la expansión y operación de los Ferrocarriles del Estado exige prestar tanta atención a las motivaciones de los cuadros políticos del gobierno como a la intencionalidad de la burocracia especializada.

Para rescatar la centralidad de esta última resultan particularmente iluminadoras las perspectivas de especialistas en sociología histórica que han reclamado repensar el papel del estado, sus estructuras y actores así como la reciente historiografía interesada en el desarrollo de campos académicos y profesionales, su relación con la construcción del estado nacional, el diseño e implantación de políticas públicas.⁷ Estas investigaciones que logran visibilizar el papel de la burocracia estatal, recuperar la agencia de funcionarios y cuerpos técnicos hacen posible una reconstrucción balanceada del protagonismo de ambos de los actores presentes en la ecuación partido de gobierno/administración. Este estudio se inscribe, entonces, en esta línea de indagación con el propósito de comprender el modo en que se combinaron las aspiraciones electorales de la UCR con los intereses de la AGFE. La primera sección presenta una síntesis de las características de los Ferrocarriles del Estado al asumir el Radicalismo la presidencia y de los dilemas que enfrentó esta agencia en materia de expansión de su red y operación del servicio a comienzos de 1920. Por su parte, la segunda sección indaga los contenidos de algunos artículos que *RyF* dedicó a la difusión del programa de gobierno para los Ferrocarriles del Estado así como a la publicidad de las innovaciones tecnológicas y organizativas del servicio ferroviario en la década del veinte, tanto a nivel mundial como en la Argentina, en particular. Argumentaremos que la singularidad de esta revista, en lo que respecta a su formato y a los tópicos que abordó, se comprende a la luz de los desafíos electorales que

⁷ Ver Skocpol, Theda. “Bringing the State Back In: Strategies of Analysis in Current Research” y Weir, Margaret y Skocpol, Theda. “State structures and the possibilities for Keynesian Responses to the Great Depression in Sweden, Britain, and the United States” en Evans, Peter, Rueschemeyer, Dietrich y Skocpol, Theda (editors). *Bringing the State Back In*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985. Sobre los profesionales y el estado en Argentina pueden verse, entre otros, González, Leandri Ricardo. *Curar, Persuadir, Gobernar. La Construcción Histórica de la Profesión Médica en Buenos Aires, 1852-1886*, CSIC, Madrid, 1999; Otero, Hernán. “Estadística Censal y Construcción de la Nación: el caso argentino, 1869-1914”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana, Dr. E. Ravignani*, n. 16-7, 2do semestre, 1997; [pág.] 123-149. También Zimmerman, Eduardo, *Los liberales reformistas Sudamericana*, Buenos Aires, 1995; Neiburg, Federico y Plotkin, Mariano (compiladores). *Intelectuales y expertos. La constitución del conocimiento social en la Argentina*. Paidós, Buenos Aires, 2004 y Bohoslavsky, Ernesto y Soprano, Germán (editores). *Un Estado con rostro humano. Funcionarios en instituciones estatales en Argentina* (desde 1880 a la actualidad). UNGS/Prometeo, Buenos Aires, 2010.

preocupaban a la UCR así como también en función de las exigencias empresariales que enfrentaban los cuadros profesionales de los Ferrocarriles del Estado. A modo de conclusión, las últimas páginas sintetizan las contribuciones que este tipo de estudios monográficos ofrece a nuestra comprensión sobre la relación entre partido de gobierno y aparato estatal en los tiempos de la república democrática. Se intentará demostrar que esta relación se caracterizó por su porosidad, por la influencia mutua que existió entre ambas partes. Es decir, a la par que los miembros del partido gobernante no descuidaron implementar estrategias orientadas a potenciar su caudal electoral, interactuaron y se acomodaron a los propósitos y métodos de profesionales y funcionarios de carrera, responsables de la gestión cotidiana de un complejo servicio público que, teóricamente, debía ser seguro, confiable y regular para comunicar a miles de habitantes de las provincias y los territorios nacionales con el resto del país.

La AGFE en los inicios de la república democrática

Al ocupar la presidencia, tras el triunfo electoral de 1916, la UCR se encontró con un aparato estatal relativamente desarrollado, compuesto por agencias con distinto grado de complejidad entre las que se encontraba la AGFE. Dos leyes dictadas en 1900 y 1909 habían precisado su estructura organizativa, definiendo sus atribuciones y dotándola de una relativa autonomía operativa para gestionar los servicios de una red de creciente envergadura. En 1916, los Ferrocarriles del Estado alcanzaron una extensión aproximada de 6.000 kilómetros de vías. La red estaba conformada por el Ferrocarril Central Norte y Argentino del Norte -que ligaban las provincias del noroeste con el litoral- y los Ferrocarriles de Fomento, que se adentraban en los territorios nacionales del sur y norte del país.

Esta extensa red ferroviaria se había configurado durante un proceso complejo y conflictivo, iniciado a partir de la organización nacional. En verdad, los ferrocarriles de propiedad estatal expresaron acabadamente el potencial transformador que en materia de infraestructura había traído aparejado el regular funcionamiento de las instituciones republicanas. La estabilidad institucional le garantizó a las elites provinciales la posibilidad de contar con una participación efectiva en la toma de decisiones sobre política nacional, en especial en el ámbito parlamentario. Desde el Congreso Nacional, muchos legisladores supieron reclamar tenazmente al gobierno nacional que se responsabilizara del desarrollo de obras públicas, sobre todo de asegurar la construcción de vías férreas allí donde el capital privado no se aventuraba. Algunas de estas demandas dieron frutos y la gradual concreción del tendido de la red ferroviaria estatal resultó fundamental para el fortalecimiento del mercado interno. Si la unidad política servía para facilitar el afianzamiento de la integración económica, ésta a su turno reforzó a aquella. Esos impulsos parlamentarios marcaron los ritmos de construcción e inclusive dejaron su impronta en el diseño de la red ferroviaria estatal, moldeando la acción gubernamental tanto como lo hicieron los condicionantes impuestos por la acción de las empresas privadas o las limitaciones financieras y técnicas del propio estado nacional.⁸

⁸ He analizado en detalle esta cuestión en: "Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: La construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916". *Desarrollo Económico*.

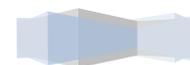
Tratándose de un instrumento privilegiado para la integración territorial y el desarrollo regional, los Ferrocarriles del Estado ocuparon un lugar prioritario en la agenda de los gobiernos radicales. En 1930, sus líneas habían alcanzado los 7.850 kilómetros de vías y debido en buena medida a las obras llevadas adelante durante los años veinte, sobrepasaron los 9.000 kilómetros en 1935. Es decir, bajo las presidencias de la UCR se sumaron a la red ferroviaria del estado alrededor de 3.300 kilómetros. Esta expansión afianzó la integración espacial de las provincias del norte argentino entre sí al igual que con el centro y el este del país. Asimismo, gracias a la construcción de los Ferrocarriles del Este, la red estatal se adentró en las provincias de Entre Ríos y Corrientes a la par que sus líneas continuaron extendiéndose en los territorios patagónicos. En 1935, los Ferrocarriles del Estado representaban un 23% del total de la extensión de los ferrocarriles del país y recorrían casi todo el territorio nacional con excepción de Buenos Aires.⁹

Esta ampliación de las líneas conllevó necesariamente un desarrollo de magnitud para la AGFE. Esto, sin embargo, no estuvo exento de intensas turbulencias. Los resquemores entre el partido de gobierno y la oposición se tradujeron rápidamente en abiertas disputas en torno a la suerte de los Ferrocarriles del Estado y su plan de expansión. De hecho, en octubre de 1920, el presidente Yrigoyen haciendo uso de sus prerrogativas constitucionales decidió vetar la ley que proponía la creación de una sociedad mixta por acciones, conformada por las líneas de trocha angosta de los ferrocarriles de propiedad estatal en las provincias del norte con la compañía británica del Ferrocarril Central Córdoba, de idéntica trocha. Por esta ley, el gobierno nacional debía ceder sus líneas a esta última empresa, la cual pasaba a encargarse de gestionar la nueva compañía. Temerosa de la acción del poder ejecutivo, la oposición conservadora, que todavía gozaba del control de casi la totalidad de los gobiernos provinciales y de una mayoría en el parlamento nacional, promovió esta medida a fin de recortar el poder del ejecutivo en el manejo de estos ferrocarriles, instrumentos claves en el desarrollo económico provincial. Yrigoyen, por su parte, apeló a los subterfugios constitucionales disponibles para evitar perder dicho control. No estaba dispuesto a ceder la propiedad estatal de los ferrocarriles sin compensación, ni a renunciar a su capacidad de influenciar las decisiones sobre las inversiones y operación del servicio de las líneas. Como era esperable, a la hora de justificar esta posición en su mensaje al Congreso, el Presidente se basó en argumentos de principios y defendió el derecho del estado nacional a mantener la propiedad y gestión de un ferrocarril capaz de contribuir al desarrollo económico y político de la nación.¹⁰

Revista de Ciencias Sociales; vol. 46, Nº 182, julio-septiembre 2006, Buenos Aires; [pág.] 215-243.

⁹ Datos tomados del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, Año 1930 y 1935*, Tabla N. 3: Estado comparativo de los ferrocarriles por provincias y gobernaciones, [pág.] 74-75 y 68-9 respectivamente.

¹⁰ Senado de la Nación, Secretaría Parlamentaria, *Documentos de Hipólito Yrigoyen. Apostolado cívico, obra de gobierno, defensa ante la corte*. Secretaria Parlamentaria, Buenos Aires, 1986; [pág.] 178. RA, MOP, *Ferrocarriles del Estado. Formación y Desarrollo de la Red*; [pág.] 79-87.



Como es evidente, en el marco de un sistema electoral competitivo las instituciones estatales devinieron en una arena de disputa entre el gobierno y la oposición, en especial en el caso de aquellas agencias que, como los Ferrocarriles del Estado, resultaban claves para afianzar la integración económica provincial así como para asegurar el éxito político de la UCR a nivel nacional. Las disidencias sobre la suerte de los Ferrocarriles del Estado más que revelar un enfrentamiento entre dos visiones ideológicas antagónicas respecto al papel que le cabía al estado nacional en el desarrollo argentino - esto es una controversia que supusiera diferencias entre una posición liberal y otra intervencionista-, ilustraba más bien la disputa que, sobre el control del aparato estatal, el triunfo del Radicalismo había exacerbado. De hecho, los Ferrocarriles del Estado habían surgido y sido organizados al calor de las demandas provinciales, durante las presidencias del Partido Autonomista Nacional (PAN) y desde sus orígenes habían servido para estrechar vínculos entre el poder central y las elites del interior.¹¹ Si al llegar la UCR el gobierno, la oposición desde el Congreso abogaba por la creación de una empresa mixta, esto se debía a que ahora desconfiaba del ejecutivo nacional quien, por su parte, resistía con firmeza la pérdida de prerrogativas sobre las instituciones estatales. Por cierto, el gobierno radical no desconocía la utilidad de los Ferrocarriles del Estado como herramienta para construir alianzas políticas y dispensar favores, motivo por el cual no iba a renunciar a ellos en un momento en que justamente buscaba ampliar su base de apoyo político en las provincias del noroeste. Como se sabe, la UCR logró acceder al gobierno en La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Salta y Jujuy recién tras las intervenciones federales llevadas adelante entre 1918 y 1921.¹² Resulta factible suponer, en consecuencia, que la confrontación en torno a los Ferrocarriles del Estado entre el gobierno y la oposición no pudo permanecer impermeable a esta intensa disputa electoral.

Las tensiones políticas no eran las únicas turbulencias que aquejaron las rutinas de la AGFE a mediados de la década de 1910. La experiencia política inaugurada por la ley Sáenz Peña había permitido la llegada de un nuevo partido al gobierno en una coyuntura crítica para la economía nacional, producto de la recesión provocada por la Primera Guerra Mundial. Esto había complicado el regular funcionamiento de las empresas ferroviarias locales debido a la retracción de capital, las interrupciones para la provisión de equipos, la escasez de combustible y una profunda conflictividad laboral que se evidenció en la realización de la primera huelga general ferroviaria ocurrida en el país en septiembre y octubre de 1917. Por entonces, pareció que el fin de la "Belle Epoque" había llegado para los ferrocarriles, los cuales comenzaban a

¹¹ Por cierto, algunos historiadores interpretan que el radicalismo revirtió el tradicional *laissez faire* de la era liberal, cf. del Mazo, Gabriel. *El Radicalismo*. Raigal, Buenos Aires, 1955; [pág.] 192-202; Grosso, Juan Carlos. "Los problemas económicos y sociales y la respuesta radical en el gobierno (1916-1930)" en Romero, Luis A. (editor). *El Radicalismo*; [pág.] 159-163; Wright, Winthrop. *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Emece, Buenos Aires, 1980. Para una crítica a esta perspectiva, en el caso específico de la política ferroviaria, cf. López, Mario Justo. "La política ferroviaria del primer gobierno radical, 1916-1922". *Revista H-industri@*; 7, n. 4, segundo semestre de 2010.

¹² Sobre las intervenciones federales, cf. Mustapic, Ana María. "Conflictos institucionales durante el primer gobierno Radical: 1916-1922". *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*; 24, 93, Abril-Junio, 1984; Bazán, Armando Raúl, *El Noroeste y la Argentina Contemporánea (1853-1992)*. Plus Ultra, Buenos Aires, 1992; [pág.] 320-31.

padecer la incipiente pero rápida difusión de su principal competidor: el automóvil. Sin embargo, lejos de llevar a la inacción, esta profunda recesión económica fomentó un debate en las gerencias ferroviarias en torno a las estrategias que podían implementarse para recuperar el dinamismo y prosperidad perdidos. En este sentido, las compañías ferroviarias locales se sumaron a la reflexión que sobre las nuevas formas de organización de la producción y la comercialización estaba teniendo lugar en todos los círculos empresariales de Estados Unidos, Europa y América Latina, tras la Primera Guerra Mundial. Como veremos la AGFE no permaneció ajena a estas tendencias.

En efecto, desde comienzos de 1920, las compañías ferroviarias locales intentaron ampliar sus oportunidades de crecimiento y estimular la eficiencia en la operación del servicio.¹³ Sin dejar de insistir en las consabidas demandas de actualización de tarifas, implementaron medidas orientadas a aumentar su tráfico a partir de la construcción de rutas troncales adicionales y ramales. A su vez, las empresas se involucraron en campañas para promover la utilización más intensiva de la tierra y diversificar la producción. En un contexto de altas fluctuaciones de los precios agrícolas, algunas de las compañías británicas realizaron campañas sobre nuevos métodos para aumentar la productividad de los establecimientos agrícolas, como por ejemplo a partir del uso de semillas seccionadas para la siembra. Para reducir los costos de acarreo y depósitos, los ferrocarriles se sumaron al gobierno nacional en el estudio de mejoras para el almacenaje de granos y aumentaron la capacidad de aprovisionamiento en sus propios elevadores en las estaciones cabeceras. A la atención otorgada al tráfico de granos, se sumó el interés por diversificar las cargas promoviendo la producción lechera, aviar y de frutas. En este sentido, no sólo las grandes compañías ferroviarias organizaron campañas publicitarias en favor del consumo de frutas sino que además se involucraron en su distribución y en la promoción de mejoras técnicas en la calidad del embalaje para su transporte de larga distancia. Por otra parte, con el fin de aumentar el tráfico de pasajeros, ampliaron la franja de servicios y emprendieron mejoras en la comodidad de las estaciones. Debatieron la introducción de coches motores diesel para el tráfico suburbano pues éstos ofrecían mayor velocidad o, como en el caso del Central Argentino y el Oeste avanzaron en la electrificación de dicho servicio. De esta manera, intentaron reducir la competencia del tráfico automotor que comenzaba a sentirse en los viajes de corta distancia, mientras que la promoción de viajes a lugares turísticos sirvió para mantener el flujo de pasajeros de larga distancia. Al parecer se obtuvieron resultados positivos pues todas las empresas vieron ascender el número de pasajeros y, consecuentemente, sus ingresos en este rubro durante la década del veinte.

Junto a estos esfuerzos por ampliar su tráfico de cargas, las gerencias de los ferrocarriles consideraron reducir costos operativos implementando nuevas tecnologías. Así la conversión de locomotoras a vapor en quemadoras de

¹³ Cf. Lewis, Colin. “Crisis, tecnología y eficiencia. Los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición, 1912-1933”, en López Mario, Justo, *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Lumiere, Buenos Aires, 2007. Sobre la situación de los Ferrocarriles del Estado en este período, ver Salerno, Elena. “La evolución y los problemas de los Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX” en la misma obra.

petróleo permitió alivianar la dependencia del carbón y aprovechar las fuentes de energía locales. Asimismo, los directivos debieron prestar atención a métodos que le permitieran mejorar la organización del trabajo, porque el costo laboral se incrementó a raíz de la aprobación del Reglamento del Trabajo Ferroviario, de la reforma de la ley de jubilaciones y del alza general de salarios concedida tras la huelga de 1917. En su conjunto, todas estas medidas hicieron posible que las empresas ferroviarias británicas en Argentina mantuvieran sus márgenes de utilidad en un contexto internacional volátil.

Estos dilemas que preocuparon a las gerencias de los ferrocarriles privados también ocuparon la reflexión de los cuadros técnicos de la AGFE. Para su personal técnico a las turbulencias que le causaban las disputas políticas inauguradas por la experiencia democrática en la Argentina se le sumaban los desafíos que exigía modernizar el servicio ferroviario en el contexto de posguerra. Como intentan demostrar las páginas que siguen, los mensajes de la revista *RyF* se vuelven inteligibles tanto a la luz de las estrategias electorales del gobierno, de su necesidad de legitimar su decisión de mantener el control de los Ferrocarriles del Estado como también en el marco del esfuerzo de los profesionales de la AGFE por responder a la crisis provocada por la recesión y por adecuarse a los nuevos parámetros de organización empresarial que exhibían las grandes compañías en el período de entreguerras.

El “magazine” de la AGFE

Cuando en mayo de 1922 se inició la publicación de *RyF*, los tensos enfrentamientos entre el presidente Yrigoyen y la oposición parecían haber aminorado, aún cuando habrían de dejar sus consecuencias. Al asumir en octubre de dicho año Marcelo T. de Alvear a la presidencia, ocupó la cartera de Obras Públicas Eufasio Loza, un hombre alineado con las fuerzas del yrigoyenismo. Estas se habían asegurado, al menos en esa área, que se mantuviera cierta continuidad con la gestión anterior. La AGFE, por su parte, comenzaba a celebrar los primeros avances de los planes de expansión de las construcciones ferroviarias bajo la dirección de Fernández Beschtedt, quien a pesar de carecer de credenciales en el sector ferroviario, se convirtió en el administrador que exhibió una mayor estabilidad en su cargo, ejerciéndolo entre 1920 y 1924. Todo parecía aventurar tiempos promisorios, una época propicia para mensajes optimistas como los que, de hecho, *RyF* se encargaría de transmitir.

Para la AGFE esta situación de relativa estabilidad, a partir de la permanencia por un plazo razonable del Administrador General en su cargo no había sido sencilla de alcanzar. Desde la creación de la AGFE, el Administrador era nombrado por el presidente de la Nación, con aprobación del Senado. Entre 1916 y 1920, este organismo experimentó varios cambios en su dirección. En 1917 se jubiló el Administrador General vigente, Ing. Luís Rapelli, designándose para reemplazarlo al ingeniero Carlos Uttinger, un hombre de las filas del radicalismo. Este, sin embargo, no llegó a asumir y falleció al poco tiempo.¹⁴ A posteriori, se sucedieron cuatro administradores en forma

¹⁴ El Ing. Alberto Uttinger fue señalado como el sucesor del Administrador Luis Rapelli, pero al parecer su candidatura fue abandonada por la falta de tratamiento en el Senado. Se integró a la Cámara de Diputados, aunque por muy poco tiempo, pues falleció en julio de 1918. Ver,

provisional, tres de ellos ingenieros y un contador, todos ex miembros del Consejo de la AGFE. Las desinteligencias internas, las disidencias entre gobierno y oposición, el impacto negativo que provocó la Primera Guerra Mundial y una endémica conflictividad laboral hicieron que el presidente Yrigoyen decidiera la intervención administrativa.¹⁵

A fines de 1920 la situación parecía normalizarse al elegir el Presidente como Administrador General a un correligionario de su confianza: Fernández Beschtetd. Dueño de tierras en Luján, su pueblo natal, Fernández Beschtetd había participado en los levantamientos radicales de 1890 y 1893, siendo herido en este último por lo cual se retiró de la política por unos años, aunque continuó combinando sus actividades privadas con una visible vida pública. Fundó la primera cabaña en el territorio de Chubut y organizó una escuela de mecánica agrícola en Bahía Blanca, una experiencia pionera que, si bien careció de éxito, logró replicar años más tarde en el principal taller de los Ferrocarriles del Estado.¹⁶ A los ojos del presidente Yrigoyen, su sostenido compromiso con la causa partidaria lo transformaba en el candidato apropiado para la AGFE. No obstante, su falta de trayectoria en la gestión ferroviaria lo convirtió en un blanco fácil para las críticas de la oposición. Aún así, Fernández Beschtetd logró mantenerse en el cargo por cuatro años consecutivos, convirtiéndose en el símbolo más acabado de la era radical en los Ferrocarriles del Estado. Su gestión, sin embargo, no permaneció inmune a los cuestionamientos de la oposición. El denominado "affaire de los Ferrocarriles del Estado" lo afectó de tal modo que lo obligó a renunciar en septiembre de 1924. Sus posibilidades en las filas del Yrigoyenismo, sin embargo, no resultaron menoscabadas pues se convirtió en una de las figuras centrales en la organización de las fuerzas personalistas en Salta. En esta tarea alcanzó cierto éxito. Además de ganar la gobernación de dicha provincia en 1928, el Radicalismo hizo de ella uno de sus principales escenarios de lanzamiento de la reelección de Yrigoyen.¹⁷

Salerno, Elena. *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. CEEED- FCE, Buenos Aires, 2002; [pág.] 85.

¹⁵ La lista de Administradores de la AGFE puede verse en Soares, Ernesto. *Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, 1937; [pág.] 9-10. También, Salerno, Elena. "La Administración General de los Ferrocarriles del Estado en la Transición Política de 1916 y durante la Primera Presidencia de Yrigoyen". *Jornadas Inter-Escuelas de Historia*, Universidad Nacional del Comahue, Septiembre de 1999.

¹⁶ Piccirilli, Ricardo, Romay, F. y Gianello, L. *Diccionario Histórico Argentino*. Ediciones Históricas Argentinas II, Buenos Aires; [pág.] 617.

¹⁷ *La Gaceta*, Septiembre 6 y 17-10, 1924. Recuérdese que tras la renuncia de Fernández Beschtetd, dejaría también su cargo, en enero de 1925, el Ministro E. Loza, argumentando problemas de salud. Se sospechaba, sin embargo, que el "affaire de los Ferrocarriles del Estado" había influido en su decisión. Las disidencias internas entre personalistas y anti-personalistas habían debilitado la posición de Loza en el gabinete de Alvear. El cargo de Ministro de Obras Públicas recayó entonces en Roberto Ortiz, cf. *La Gaceta*, Enero 14-15, 1925 y Febrero 3-10, 1925. Sobre la nominación de Fernández Beschtetd como presidente de la Comisión Directiva del radicalismo personalista en Salta, cf. *La Gaceta*, Enero 14, 1926. Cf. también Biddle, Nicholas. "Hipólito Yrigoyen, Salta and the 1928 Presidential Campaign", en Brennan, James and Pianetto, Ofelia (editores). *Region and Nation: Politics, Economics and Society in Twentieth-Century Argentina*.

Vale aclarar que tras la renuncia de Fernández Beschtedt a la AGFE, el cargo no recayó inmediatamente en un profesional especializado o de carrera. En este sentido, el presidente Marcelo T. de Alvear modificó el curso iniciado por el Yrigoyenismo sólo tardíamente. El perfil de Enrique Pérez, quien fuera sucesor de Fernández Beschtedt como administrador, no se distanció demasiado de su antecesor. Este también estaba dedicado a la actividad ganadera en Mercedes y había participado en la revolución de 1893. De todos modos, además de pertenecer a la Sociedad Rural y ser abogado, contaba con experiencia en la administración pública por haber ocupado la cartera de Hacienda durante la presidencia de Roque Sáenz Peña. Recién en 1926, tras su renuncia al cargo, el presidente Alvear volvió a confiar en un ingeniero, Krause Arnim, para el cargo de Administrador General.¹⁸ Además de su formación profesional, éste exhibía una larga trayectoria en la gestión ferroviaria por haber sido miembro del consejo de administración de los Ferrocarriles del Estado desde 1922. Dejaría su cargo en 1928, sucediéndolo el Ing. Manuel Claps durante toda la segunda presidencia de Yrigoyen. Como puede observarse, en ocasiones, el Radicalismo priorizó la filiación partidaria ante la especialización profesional o los antecedentes técnicos a la hora de elegir Administrador General de los Ferrocarriles del Estado y retomó la tradición de nombrar ingenieros, recién a mediados de la década de 1920.¹⁹

Tratándose de cuadros del partido no sorprende que estos hombres se interesaran por propagar las bondades del programa de gobierno con la mayor eficacia posible. Que el correligionario de confianza del presidente Yrigoyen, Fernández Beschtedt, se destacaba por su perfil militante lo prueba su compromiso con la publicación de *RyF*. Parece indudable que la revista debió mucho a su impulso y, de hecho, él se encargó de precisar su misión en el primer número. La definió como “la expresión gráfica de la acción constructiva de los Ferrocarriles del Estado” y además indicó,

Esta revista por su finalidad tendrá amplia difusión en el país y en el extranjero. Destinada a divulgar el conocimiento de los riquezas y bellezas del país y de las posibilidades industriales que ofrece nuestro territorio la buscará con interés el comerciante, el industrial, el turista, el hombre de negocios, y por que no se especializa aridamente pues unirá en sus columnas lo bello con lo útil, tendrá atractivos para todos los que aúnan la lectura buena e instructiva.²⁰

Como vemos, *RyF* se concibió como un “magazine”, una revista dirigida a un público amplio, no necesariamente especializado en cuestiones ferroviarias. En este sentido, se diferenciaba de algunas de las publicaciones que editaban las grandes empresas británicas, como la del Ferrocarril Sud, pues no era estrictamente una revista de empresa, un boletín o publicación interna útil para informar sobre la labor de la compañía a su personal técnico, empleados y trabajadores. Más bien, *RyF* incorporó diferentes artículos destinados a entretener a lectores con curiosidades bien diversas. Sus páginas cubrían notas de interés general -sobre música, arquitectura o fauna y flora nacional- e incluían con regularidad ensayos y cuentos, en general pertenecientes al

¹⁸ Piccirilli, Ricardo, Romay F. y Gianello, L. *Diccionario Histórico* ..., op. cit. [pág.] 740.

¹⁹ Salerno, Elena. “La burocracia técnica en los Ferrocarriles del Estado en Argentina 1910-1948”. *IV Congreso Historia Ferroviaria*, Málaga, Septiembre de 2006.

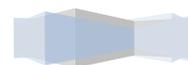
²⁰ *RyF*; I, n.1, mayo 1922; [pág.] 11.

género criollista. De esto se responsabilizaban colaboradores -escritores y profesionales dedicados a diferentes especialidades- quienes en algunos casos contribuían con relativa asiduidad. Lo que también convertía a *RyF* en una revista atractiva quizás para toda la familia era el hecho de que incluyera numerosas ilustraciones y fotografías. Aunque se trataba de un magazine nutrido en páginas, su precio era módico, lo cual también puede haber facilitado su circulación. Cada ejemplar costaba 0,50 pesos m/n, una suma accesible, similar al precio de los diarios más populares de mediados de la década del veinte.²¹ Con miras a la existencia de un número de lectores regulares, se fijó el costo de la suscripción anual en Argentina y América del Sud, en 5 pesos m/n y de 4 \$ oro para América del Norte. Desconocemos en qué medida la revista dependió del apoyo oficial o si se autofinanció, pero lo cierto es además de incluir avisos publicitarios de instituciones oficiales contó con publicidad de empresas privadas -agencias de automóviles, importadores de material ferroviario y maquinaria industrial, bancos, compañías de seguros y empresas de navegación, entre otras-. Una vez lanzada al mercado no perdió regularidad y sus oficinas de redacción y administración se mantuvieron en la ciudad de Buenos Aires, en la calle Chacabuco 685, donde funcionaba la Sección Fomento Agrícola en la Dirección de Tierras, Colonización y Fomento, de la cual dependía la Revista y luego pasaron a ubicarse en Paseo Colón 537. A pesar de cubrir tan variados intereses, *RyF* privilegió comunicar la obra “regeneradora” del gobierno Radical. Por eso, apeló a transcribir los discursos de altos funcionarios gubernamentales realizados en diferentes ámbitos, detallar la información sobre ceremonias de inauguración de las obras públicas como mencionamos al inicio, notas todas ellas que solían estar acompañadas de fotografías de los funcionarios e inclusive en algunos casos del presidente Yrigoyen y Alvear. Sin duda, comunicar la obra de gobierno implicaba dedicar notas detalladas a la labor de expansión de la red de los Ferrocarriles del Estado. De modo que se publicaron artículos sobre los avances de las obras de los ferrocarriles de fomento en el Chaco y en el sur patagónico, si bien el Trasandino del Norte representó una de las obras más elogiadas por *RyF* en sus primeros años.²²

Indudablemente esta era una de las realizaciones más caras al Radicalismo. Vale recordar que en marzo de 1920, algunos meses antes de vetar la ley que establecía la creación de los Ferrocarriles del Estado en una sociedad mixta, Yrigoyen anunció al Congreso su decisión de llevar adelante la construcción de un ferrocarril desde la ciudad de Salta hacia el puerto chileno de Antofagasta, una obra que demandaba el tendido de aproximadamente 546 kilómetros de vía del territorio argentino y 329 del lado chileno. A diferencia de la orientación atlántica que había adquirido la red de los Ferrocarriles del Estado durante las presidencias del PAN, el Radicalismo aspiraba a dotar a las provincias del norte de una salida al Pacífico. Se esperaba que los pasajeros y las

²¹ Saitta, Silvia. “El periodismo popular en los años veinte”, en Falcón, Ricardo (compilador). *Nueva Historia Argentina. Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*. Sudamericana, Buenos Aires, 2000; [pág.] 452.

²² Sobre los desafíos que implicó la construcción de este ferrocarril, su impacto territorial y económico para las provincias del norte argentino y el territorio de Los Andes, ver Benedetti, Alejandro. “El ferrocarril Huaytiquina,...”, op. cit.



mercancías de Jujuy o Salta que debían viajar aproximadamente 1.600 kilómetros para llegar al puerto de Buenos Aires, pudieran pasar a recorrer tan sólo 700 kilómetros para alcanzar un puerto en el Pacífico. No en vano la obra se preconizaba como un acto de "liberación económica."²³ Desde la perspectiva gubernamental, el Trasandino del Norte liberaría a los productores del norte de su dependencia de los puertos del litoral, restableciendo el dinamismo de las viejas rutas comerciales con Bolivia y Chile y permitiéndoles aprovechar el auge generado por la minería de dicho país a principio del siglo XX.²⁴ Por entonces, por el paso del Huaytiquina se exportaban anualmente más de 30.000 novillos, pero se demoraba alrededor de 20 días de acarreo para llegar a Antofagasta mientras que se estimaba que el tren reduciría el tiempo de viaje a tan sólo 14 horas. A comienzos de 1920, las ventajas de ese ferrocarril para la ganadería y agricultura salteñas así como para las provincias vecinas resultaban evidentes a la vez que se esperaba que estas líneas fomentaran la explotación de los recursos minerales en la provincia y el territorio nacional de Los Andes, en particular del bórax. Más aún, el gobierno radical confiaba en que esta conexión con el Pacífico acercaría la producción nacional a los mercados de Estados Unidos y Asia. Expresando la confianza en que el Trasandino del Norte inauguraba un camino al progreso, *RyF* bautizó a ese ferrocarril como la "puerta del norte para salir al mundo" o más sencillamente la "ruta del porvenir."

Símbolo de una nueva era de progreso, el Trasandino del Norte fue también presentado como un acto de "justa reparación histórica", palabras dilectas en el vocabulario político del radicalismo. Al inaugurarse las obras de las nuevas oficinas para la AGFE en Buenos Aires a fines de 1922, un noticia a la que *RyF* dedicó varias páginas, el administrador Fernández Beschtedt destacó que se trataba de aquí en más de "despertar a las provincias mediterráneas de su injustificado confinamiento, por la negligencia del gobierno central que fue en desmedro del equilibrio nacional". De hecho, la piedra fundamental para el edificio fue traída de la Quebrada del Toro, Salta, para demostrar la "perfecta solidaridad y unión de los estados argentinos."²⁵ Tampoco fue casual que, en la inauguración de la primera sección del Trasandino del Norte, el ministro Loza recalcará que esa línea expresaba el reconocimiento del gobierno nacional para con una provincia que había sacrificado su población y recursos por la independencia del país. De la misma manera, la revista se encargó de presentar la construcción del Trasandino del Norte como una obra de "sano americanismo".²⁶ Destacaba su misión en el fomento de la unidad económica y cultural con Chile y se diferenciaba así del nacionalismo unificador y militarista

²³ "La nueva política ferroviaria nacional y la obra constructiva de los FF.CC. del Estado en el gobierno del Dr. Hipólito Yrigoyen". *RyF*; I, 6, Octubre 1922; [pág.] 15.

²⁴ Langer, Eric. "Espacios Coloniales y Economías Nacionales: Bolivia y el Norte Argentino (1810-1930)". *Siglo XIX*; Julio-Diciembre 1987; [pág.] 135-160.

²⁵ "La nueva política ferroviaria nacional y la obra constructiva de los FF.CC. del Estado en el gobierno del Dr. Hipólito Yrigoyen". Cita del discurso del Administrador General D. Fernández Beschtedt en el Acto Inaugural de la Obra para la Casa Central de los Ferrocarriles del Estado. *RyF*; I, n. 6, Octubre 1922; [pág.] 13-16.

²⁶ "Plan de Expansión de los Ferrocarriles del Estado. Proyecto del P. E. y despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes en el mismo asunto" en Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, *Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, Año IX, n. 17, 1er. Semestre 1924; [pág.] 47. El plan consta de un mensaje del PE al Congreso y está firmado por el presidente Marcelo T. de Alvear y el ministro de Obras Públicas Eufasio S. Loza.

de la era roquista. Recuérdese que entre 1880-1900 los gobiernos del PAN avanzaron la construcción de ferrocarriles internacionales a Bolivia, pero no a Chile, nación con la cual la Argentina mantenía fricciones por las disputas limítrofes. En síntesis, durante los años veinte el radicalismo buscó reorientar la red de los Ferrocarriles del Estado hacia el Pacífico, y la retórica oficial enfatizó este aspecto de la obra de gobierno a fin de distinguirse de las políticas de las presidencias que lo antecedieron.

Si *RyF* hacía del Trasandino del Norte una de sus obras más caras era, sin duda, porque ella parecía sintetizar la promesa del progreso económico con la reparación. Y no sólo eso, representaba además, según la revista, el ejemplo más acabado de la capacidad técnica de estado nacional, un "triunfo de la ingeniería argentina", como la calificara Fernández Beschtedt. Esta afirmación no era totalmente cierta, si se recuerda que el ingeniero a cargo de la obra, Richard Maury, había nacido y estudiado en Estados Unidos, aún cuando había trabajado en la Argentina desde mediados de 1906 y más precisamente en los Ferrocarriles del Estado desde fines de 1907.²⁷ De todos modos, era verdad que buena parte del equipo de ingenieros empleado se había recibido en el país y podía jactarse de haberse embarcado en una empresa sofisticada como la de construir una línea férrea que debía cruzar una alta meseta desierta y ascendiendo en círculos atravesar pasos fronterizos a una altura de alrededor 4.000 metros sobre el nivel del mar. Por este motivo, en la inauguración de la primera sección, el administrador Fernández Beschtedt, recalcó:

Ha sido con probidad profesional, con celo nacionalista nunca desmentido e inquebrantable fe en la grandeza de la obra que nuestros ingenieros y cabe aquí nombrarlos [menciona a todo el plantel] y demás profesionales, hasta los más jóvenes ayudantes, han realizado una labor técnica que honra al país, a los universitarios argentinos y a la ingeniería moderna.²⁸

Inclusive, para subrayar su sofisticación, la construcción del Trasandino fue comparada con la labor de ingeniería más prestigiosa de comienzos del siglo veinte: el Canal de Panamá.²⁹ Equiparar la obra pública argentina con la realizada por los Estados Unidos, cuyo liderazgo emergía en América Latina en la década del veinte, implicaba reivindicar para la Argentina un lugar al menos similar en Sudamérica. Para justificar que juicios semejantes no respondían a simples exageraciones de la propaganda oficial, *RyF* publicó las opiniones que visitantes de otros países vertían sobre esta obra de gobierno. Así, en abril de 1923, la revista se hizo eco de los elogios de una comitiva de ingenieros y políticos chilenos que visitaron el país en el marco de un programa de estudio y gira por los ferrocarriles argentinos. Ellos habían expresado, según indicó la revista, un especial interés por el ferrocarril a Antofagasta, el cual les había merecido "el más franco y entusiasta aplauso."³⁰

²⁷ Crisorio, Dante. "Maury, el hombre que construyó el Huaytiquina". *Todo es Historia*; n. 194, Buenos Aires, 1983; [pág.] 82-97.

²⁸ "Líneas Nuevas. Huaytiquina-Tartagal-Metán al Este". *RyF*; III, n. 28, Agosto, 1924.

²⁹ "El Huaytiquina". *RyF*; I, n. 8, Diciembre 1922.

³⁰ "Visita Ferroviarios Chilenos". *RyF*; I, n. 12, Abril 1923.

Como se mencionara más arriba, si bien la construcción del Trasandino del Norte se convirtió en una de las obras más publicitada por esos años, *RyF* no desatendió por ello los avances en la expansión de todas las líneas de los Ferrocarriles del Estado. Asimismo, junto a sus artículos dedicados a la ampliación de la red, la revista dio cabida a otro variado conjunto de informaciones sobre la modernización de las empresas ferroviarias y, en particular, sobre las transformaciones que en esa dirección auspiciaba la AGFE. Interesa advertir que muchas de esas notas documentaban la agenda de cuestiones que ocupaba a los especialistas y, de hecho, muchas de ellas estaban escritas por ingenieros y profesionales expertos en materia ferroviaria. En *RyF* ellos también, junto a los cuadros políticos, encontraron un espacio propicio para la divulgación de los desafíos que enfrentaban y las soluciones que proponían para modernizar los Ferrocarriles del Estado.

Las páginas de *RyF* informaron, en reiteradas oportunidades, sobre las diferentes estrategias que las compañías ferroviarias estaban implementando para satisfacer a sus usuarios y alcanzar con sus servicios a un público cada vez más numeroso. Así, por ejemplo, una de sus notas cubrió la inauguración de la nueva estación ferroviaria de Waterloo en Londres y se publicaron con regularidad artículos enviados desde Nueva York describiendo las innovaciones que en el servicio ferroviario se promovían en Estados Unidos.³¹

De la misma manera, se debatían las cuestiones relacionadas con la comodidad de los pasajeros y la seguridad del servicio ferroviario. Se apuntaban las disquisiciones sobre las características de los coches dormitorios de las compañías norteamericanas frente a los de las empresas europeas o se informaba sobre las mejoras que algunas empresas locales, como el Ferrocarril Oeste, habían realizado para que sus pasajeros escucharan radio durante el trayecto, destacando que este servicio y la telefonía sin hilos estaba destinada a jugar un papel cada vez mayor en el servicio ferroviario. Asimismo, algunas notas breves informaban sobre los nuevos sistemas de señales automáticas y la utilidad de las campañas de educación vial para disminuir los accidentes, una cuestión cada vez más preocupante para estas empresas.³²

En materia de innovaciones tecnológicas, *RyF* cubrió las informaciones sobre las ventajas de las locomotoras operadas con máquinas eléctricas que comenzaban a suplantar a las de vapor y las conveniencias de utilizar coches motores a nafta fabricados por la industria alemana que se consideraban útiles para Argentina, pues contaba con abastecimiento de petróleo y eran a la vez cómodos y prácticos. También se repasaron las ventajas de la electrificación en Estados Unidos y los países europeos y no se descuidaron las mejoras en las plantas de reparación de material ferroviario, difundiendo los logros que en esta materia exhibía América Latina, como lo ilustró la noticia sobre el taller de maestranza de los Ferrocarriles del Estado, cercano a la ciudad de Santiago de Chile. Este había sido construido por una empresa holandesa y se apreciaba su moderna planta eléctrica, los talleres de herrería y sus máquinas herramientas.³³ Del mismo modo, se publicaban traducciones de algunas revistas internacionales, por ejemplo de la *Railway Age*, sobre la

³¹ "Noticias ferroviarias". *RyF*; I, n.4, septiembre 1922, [pág.] 15-7.

³² *RYF*; I, n. 5 septiembre 1922; I, n. 6 octubre 1922; I, n. 7, noviembre 1922 y I, n. 8 noviembre 1922.

³³ "La maestranza ferroviaria de San Bernardo". *RYF*; I n. 9, enero 1923, [pág.] 27-30.

reorganización de la estructura de las empresas ferroviarias para mejorar el desempeño de los departamentos de compras y almacenes entre otros temas.³⁴

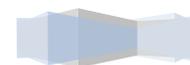
Uno de los tópicos seguidos de cerca consistió en la evolución de las relaciones laborales en los ferrocarriles, una problemática de las más álgidas para estas empresas a nivel mundial. Los reportes enviados desde Estados Unidos pusieron particular atención a esta temática. En ese país, como en la Argentina, la tensión entre empresarios y trabajadores se había vuelto endémica y se había prolongado desde los primeros años de la Gran Guerra hasta comienzos de 1920. El reportero informaba que, en buena medida, los conflictos ocurridos en Estados Unidos se debían a la intransigencia de los obreros a negociar. De todos modos, se indicaba que los trabajadores se habían dado cuenta de que esta renuencia había resultado inconducente y que poco obtendrían por parte de las empresas mediante las huelgas. Esta experiencia resultaba aleccionadora tanto para los trabajadores como para las administraciones ferroviarias. Mientras que los primeros debían procurarse elegir sus dirigentes entre aquellos que tuvieran los conocimientos adecuados sobre finanzas y técnica ferroviaria a fin de saber equilibrar las demandas salariales con la rentabilidad de las empresas, también era necesario que las gerencias desarrollaran métodos de cooperación con su personal. Insistía en que se había prestado más atención a la innovación y a la eficiencia en los resultados operativos, pero se había dejado de lado al “elemento humano.” En consecuencia, advertía que “los ferrocarriles deben prestar hoy en día tanta atención a la cuestión de la cooperación entre patronos y empleados como el que se presta al desarrollo de la maquinaria.”³⁵ Como había explicado el mismo reportero aún con más claridad en otro de sus artículos, las administraciones ferroviarias debían convencer a sus trabajadores de la “tontera de la huelga” y del “mayor beneficio que acumularían mediante una más estrecha cooperación con la administración.”³⁶

RyF se encargó de hacer saber que estas concepciones sobre las relaciones entre gerencias y trabajadores prevalecían en la AGFE. Una nota del Ing. Pasquini destacaba los avances logrados en la implementación de los principios de organización científica del trabajo así como en la puesta en práctica de políticas de cooperación con el personal. Según afirmaba, la gerencia de los Ferrocarriles del Estado se ocupaba en “forma especialísima del mejoramiento de sus obreros, contemplando las necesidades y derechos con el fin de colocarlos en situación más ventajosa para el desenvolvimiento voluntario de sus condiciones idóneas.” Para esto había decidido implementar en el principal taller de sus líneas en Tafí Viejo, Tucumán, el sistema Halsey de remuneración y otros métodos de pago por incentivos. Celebraba lo halagüeño de los resultados pues “desaparecidas las causas que mantenía la inquietud en el seno de la familia obrera, desaparecen también todas las perturbaciones y desordenes como huelgas y sabotajes, ya que mediante la participación directa del obrero en el beneficio de la empresa industrial, motivado por el sistema

³⁴ *RyF*; I, n. 10, febrero de 1923.

³⁵ *RyF*; I, n. 11, marzo 1923.

³⁶ *RyF*; I, n.9, enero 1923; [pág.] 11.



Halsey, restaba todo pretexto de conflicto.” En su opinión, la organización científica del trabajo hacía posible la armonía social al lograr que simultáneamente se alcanzara un “mayor rédito y economía en la producción de talleres” y se garantizara “al obrero la seguridad de una vida de bienestar y la posibilidad de abrirse por sus cabales un camino hacia el porvenir.” Para afianzar estos logros, se promovía la identificación de los trabajadores con la AGFE a través de un conjunto de beneficios extra-salariales que le permitieran mejorar su calidad de vida y la de sus familias. No en vano dicho ingeniero destacaba la construcción de casas en el pueblo obrero, “pulcras y alegres” con “jardincito donde la flora tropical pone su nota suntuosa.” Asimismo, para mejorar el nivel de vida de los trabajadores, la empresa fomentaba el cooperativismo, una práctica de la cual *RyF* se hizo eco en varios de sus números.³⁷ En este sentido, el Ing. Pasquini subrayaba que Tafí Viejo contaba con una sucursal de la cooperativa de la empresa y también con una biblioteca y un campo de deportes para el disfrute del tiempo libre de las familias trabajadoras.³⁸

Como se observa, las páginas de *RyF* eran aprovechadas por algunos profesionales de la AGFE para revertir los antagonismos y tensiones que se habían experimentado en los Ferrocarriles del Estado, a raíz de la gran huelga ferroviaria y cuya memoria se mantenía probablemente aún vívida en esas comunidades obreras. Aunque Tafí Viejo había sido un protagonista central en la protesta del invierno y primavera de 1917, la imagen del principal taller de los Ferrocarriles del Estado que *RyF* proyectaba a través de este artículo ya no era la un infierno dantesco que consumía las energías del trabajador y provocaba violencia social sino la de una “colmena feliz y laboriosa, donde cada uno tiene su parte equitativa en la distribución del fruto alcanzado.” Esta armonía y eficiencia quedaba reforzada por el reequipamiento de la maquinaria en la mayoría de las secciones posibilitado por la política del gobierno, que había permitido según este autor, “fabricar hoy una locomotora y un coche diarios, lo que constituye uno de los esfuerzos más valiosos de la industria nacional.” No menos importante era para este ingeniero constatar que la modernidad alcanzada por la AGFE constituía una prueba ejemplificadora del potencial de la comunidad nacional. A tono con la retórica nacionalista predominante en los tiempos de entreguerras, apuntaba que aproximadamente un 85% de la población trabajadora de Tafí Viejo era argentina, un dato que, en su opinión debía honrar “el espíritu de nuestra raza.”³⁹

Unos ferrocarriles más modernos, mejor organizados y eficientes requerían a la vez de estrategias destinadas a ampliar sus mercados. *RyF* se puso al servicio de esta causa al promover de distintas maneras el desarrollo del turismo en las zonas de influencia de las líneas férreas de propiedad estatal y a buscar ampliar el tráfico de cargas de productos agrícola-ganaderos. En cuanto a los viajes de placer, por una parte, la revista anunciaba regularmente todas las excursiones organizadas a diversos centros turísticos del interior del país. Sus lectores podían informarse, por ejemplo, sobre las visitas por recreos de Capilla de Monte en Córdoba, presentados como una alternativa para distenderse en los días de la estación veraniega. Junto a estas salidas de fin de semana o

³⁷ "Cooperación". *RyF*; I, n. 2, Junio 1922; "Cooperativismo". I, n. 3, Julio 1922 y I, n. 6, octubre 1922.

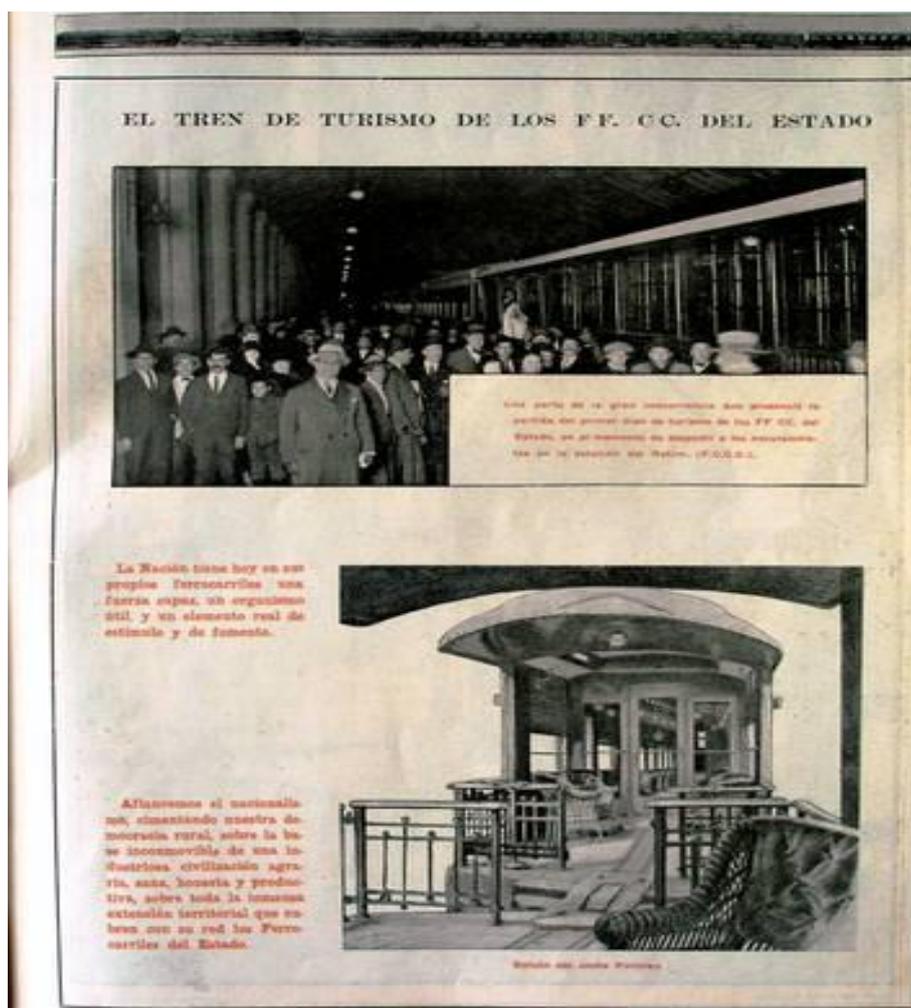
³⁸ "La Vida Obrera en Tafí Viejo". *RyF*; I, n. 8, Diciembre 1922.

³⁹ "La Vida Obrera en Tafí Viejo". *RyF*; I, n. 8, Diciembre 1922; [pág.] 95.

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO ENTRE LA POLÍTICA ELECTORAL Y LA MODERNIDAD ADMINISTRATIVA: LA REVISTA “RIEL Y FOMENTO” A COMIENZOS DE 1920

para días no laborables, se publicitaban mediante fotografías o notas más detalladas tours a aquellos lugares de los que seguramente podían gozar sólo las familias más acomodadas, quienes podían afrontar vacaciones largas. En estos casos, se trataba de afiches que anunciaban paseos a lugares alejados de las grandes ciudades para veraneantes capaces de planificar su descanso con más tiempo y recursos. A ellos buscaba tentarse con la difusión de las bellezas naturales del sur o el capital histórico del norte del país, enriquecido por la arquitectura colonial, diversos centros religiosos, o sus aguas termales. *RyF* promocionaba, entre otros, la iglesia antigua de Los Cocos y sus chalets confortables, una panorámica de las sierras de Córdoba desde Capilla del Monte o bien anunciaba, en julio de 1923, una excursión extraordinaria por los lagos del sur. Un dato no menor que la revista se encargaba de difundir tenía que ver con el confort de su material rodante, a tono con las sofisticaciones de la época, que aseguraba que los largos trayectos pudieran disfrutarse apaciblemente (ver ilustración 1).⁴⁰

Ilustración I



Fuente: *RyF*. N° 16, Año II, Agosto de 1923.

⁴⁰ *RyF*; II n 13, 14, 15, 16 y 17, mayo a septiembre de 1923.

En su afán por promocionar el turismo, *RyF* también dedicó espacio a la reflexión sobre los métodos de propaganda más efectivos para alcanzar ese propósito. Así, algunos artículos se dedicaron a ofrecer sugerencias prácticas para fomentar el turismo mediante la propaganda oficial. En su artículo, Atilio Chiappori repasaba los beneficios de la técnica del “affichage”, una estrategia muy utilizada por la industria, el comercio y todas las empresas privadas interesadas en promocionar sus productos a un público amplio. Al respecto, y tomando como ejemplo los afiches de otras empresas ferroviarias del mundo, se recomendaba que éstos se destacaran por su originalidad artística, que fueran profusos, variados e insistentes. Se auguraba que *RyF* podría llevar adelante este tipo de propaganda, pues contaba con colaboradores gráficos, pintores y dibujantes argentinos de personalidad destacada. Lo importante era asegurarse no sólo su originalidad sino su amplia divulgación. Se recomendaba intentar reproducirlos en revistas ilustradas, en los textos de los libros extranjeros y nacionales. Este era, al parecer, un procedimiento muy divulgado en Francia, poco costoso y que permitía acompañar el afiche con tu texto informativo sobre las características de la región, la mejor época del año para realizar el viaje y los horarios disponibles, los precios de hoteles recomendados, entre otras cuestiones. Asimismo, se sugería exhibir estos afiches en restaurantes, hoteles, casinos y halls de teatro y en lo posible difundir las zonas turísticas que recorrían los Ferrocarriles del Estado en los films anecdóticos que se acostumbraba exhibir en los días festivos y patrióticos en plazas y paseos públicos.⁴¹

Para *RyF* incrementar el número de pasajeros a través del turismo resultó tan importante como acrecentar el tráfico de cargas. Para esto, apeló a una fórmula consabida: la colonización en sus áreas de influencia. Por cierto, en esta temática, la prédica gubernamental encontró un terreno fecundo para enraizar su defensa de la “democracia rural”. De hecho, este había sido señalado como uno de los objetivos fundamentales de la Revista, según el propio Administrador General, Fernández Beschtedt, quien habían insistido en que era necesario “cimentar la democracia rural, sobre la base de una industriosa civilización agraria” y corregir un “urbanismo a ultranza.”⁴² *RyF* difundió, en consecuencia, la obra que el gobierno radical avanzaba en esta materia. Los Ferrocarriles del Estado, se argumentaba, se acercaban a esas pequeñas comunas y poblaciones de campaña para dotarlas de vida y para que pudieran “verse algún día liberadas de la hegemonía ilógica de la ciudad.” Esta misión que se atribuía a los Ferrocarriles del Estado estaba en consonancia con el ideario del partido y sus principios de defensa del federalismo y las autonomías comunales. De hecho, para fundamentar el papel promotor del ferrocarril para las pequeñas localidades, el Administrador también aludía al pensamiento de algunas figuras del elenco gubernamental, como la del Ministro de Obras Públicas de la primera presidencia de Yrigoyen, Pablo Torello, quien reclamaba una mayor autonomía para las comunas, “víctimas indefensas de administraciones sin arraigo propio, en su mayoría emanadas de un poder central.”⁴³ El desarrollo económico de las pequeñas localidades rurales dependía, según lo recalca también Fernández Beschtedt, de una política de colonización eficaz, destinada a resolver el

⁴¹ “El ferrocarril pintoresco”. *RyF*; I, n. 4, agosto de 1922, [pág.] 35-36.

⁴² “Democracia Rural”. *RyF*; I, n. 2, junio 1922; “Colonización Ferroviaria”; I, 8, Diciembre 1922.

⁴³ “Democracia Rural”. *RyF*; I, n. 2, junio 1922.

“problema de la concentración de la propiedad” y el mal de los propietarios ausentistas que “esquilman a los arrendatarios.” Auguraba, como solución, que los Ferrocarriles del Estado propulsaran un “vasto proyecto de colonización ferroviaria nacional a base de la división de los grandes latifundios que debe facilitar la propiedad de la tierra para quienes la trabajan, como solución de un importante problema social y sin violencias ni despojos de sus actuales propietarios.”⁴⁴ De este modo, la AGFE contribuiría a fomentar el arraigo de las poblaciones en las localidades del interior y permitir el arraigo de los hogares rurales. La propaganda dirigida a los agricultores para instalarse como propietarios en las zonas de influencia del ferrocarril era consistente con ese mensaje (ver ilustración 2). Asimismo, para ilustrar que no se trataba de una retórica vacía, *RyF* informaba que tanto las autoridades de los Ferrocarriles del Estado como las del Ministerio de Agricultura habían considerado otros modelos de colonización asociados al ferrocarril como los que se daban en Estados Unidos, y que estaban dispuestas a avanzar en ese sentido. Por su parte, las autoridades provinciales también demostraban su interés y colaboración. Una vez más se destacaba el ejemplo conjunto entre el gobierno nacional y el gobernador de la provincia de Salta, A. Güemes quien había ofrecido 60.000 hectáreas fiscales en el Departamento de Anta para colonizar. Como consecuencia, se había decidido modificar el trazado inicial de la expansión ferroviaria en dicha provincia, para favorecer el poblamiento en una zona donde iba a ser factible la subdivisión de la propiedad.⁴⁵

⁴⁴ “Democracia Rural”. *RyF*; I, n. 2, junio 1922. [pág.] 15.

⁴⁵ *RyF*; I, n. 8, diciembre de 1922.

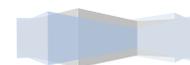
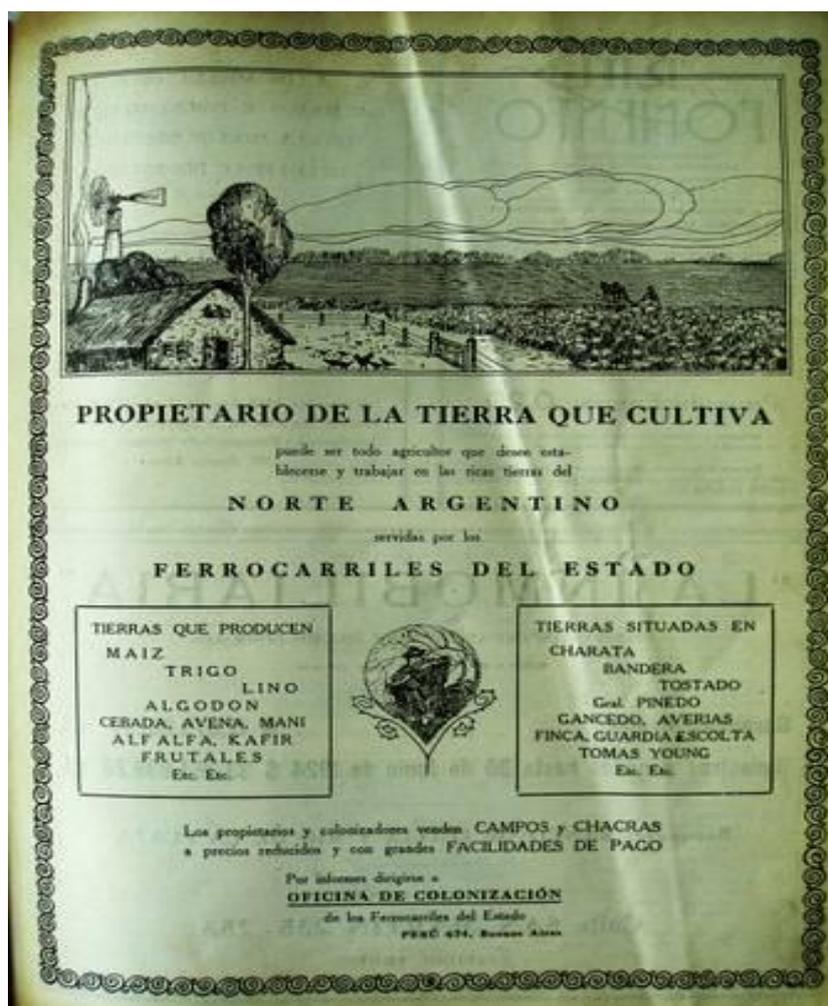


Ilustración II



Fuente: *RyF*. N° 32, Año III, Diciembre de 1924.

Claro que asegurar la llegada del ferrocarril era necesario pero no suficiente para garantizar la prosperidad de los productores. Y es aquí, donde la retórica florida de los directivos de la AGFE cedía a la labor de los cuadros técnicos. En sus manos estuvo poner en práctica una batería de estrategias destinadas a asistir a los colonos y chacareros a diversificar sus producciones y aumentar la productividad de sus actividades. De ello se encargó la Sección de Fomento y Colonización Agrícola, la cual aprovechó exhaustivamente esta publicación para comunicarse con los productores rurales. Por una parte, se encargó de publicitar algunas de las nuevas medidas tomadas para favorecer la producción agrícola, como la inauguración de un equipo seleccionador de semillas donado a la AGFE por una empresa norteamericana, que había sido utilizado en algunos de los principales puntos de las líneas que recorrían la provincia de Córdoba, donde los interesados pudieron llevar a seleccionar sus semillas, con el fin de obtener mejores rendimientos.⁴⁶ Un balance de esta experiencia lo ofrecía un artículo del Ing. Abel Basavilvaso, integrante de la mencionada sección, quien celebraba la utilización de la máquina seleccionadora de semillas, en una parte de la temporada de 1923 y en la del 24. En su opinión,

⁴⁶ *RyF*; II, n. 14, Junio 1923.

esto no sólo contribuía al éxito de los productores de cereal de las zonas de influencia del ferrocarril, sino que representaba un paso estimulante para fomentar la mecanización de la agricultura y poner fin a la siembra al voleo y los arados de palo, lo que permitiría incrementar la producción en las zonas de influencia de los FFCC del Estado.⁴⁷

Este entusiasmo por la mecanización agrícola condujo así a resucitar un proyecto que había sido caro al Administrador de los Ferrocarriles del Estado: la escuela de mecánica agrícola. *RyF* se encargó de publicitar la creación de una de ellas en los talleres de Tafí Viejo. La misma se encargaba de preparar jóvenes interesados en el oficio de reparar maquinaria agrícola. Apuntaba a reclutar a los hijos de los agricultores, que cumplieran como requisitos mínimos: tener 16 años, saber leer y escribir y tener conocimientos preliminares de aritmética. Los aprendices adquirirían conocimientos de herrería, carpintería y maquinarias para la explotación agrícola, forestal, bombas, molinos y otros accesorios. Estos eran remunerados con un jornal que se incrementaba de acuerdo a su capacitación, cumplían un horario de seis horas diarias y tenían acceso al comedor obrero. Por su parte, la AGFE pedía a los ganaderos y agricultores que enviaran sus materiales a reparar pues tendrían asegurado precios módicos, aunque el flete quedaba a cuenta de los interesados.⁴⁸

En verdad, una de las pruebas más contundentes de que *RyF*, lejos de ser un simple instrumento de propaganda gubernamental, podía ponerse al servicio de los intereses de la burocracia técnica lo ofrecen las varias páginas que se dedicaban en cada número al “correo agrícola.” Esto es a publicar las respuestas de los ingenieros de la oficina de Tierras y Fomento Agrícola a las consultas recibidas por parte de los productores. *RyF*, desde sus inicios, había informado que personal especializado de esa sección contestaría a todas las inquietudes que los agricultores, ganaderos o industriales tuvieran respecto a las posibilidades económicas de las zonas de influencia del ferrocarril o ante cualquier otro tipo de consulta vinculada con sus actividades productivas. Un magazine como *RyF*, en suma, contaba con espacio suficiente para convivieran los esfuerzos comunicacionales de los cuadros políticos con las preocupaciones cotidianas que ocupaban a los profesionales de la administración e inclusive con la de aquellos usuarios de las líneas de los Ferrocarriles del Estado, para quienes esa tan ansiada prosperidad aún resultaba una quimera que se afanaban por concretar.

Conclusiones

Indagar los condicionantes políticos que afectaron a la Administración de los Ferrocarriles del Estado durante el período de la primera experiencia democrática en Argentina supone reflexionar sobre el modo en que los intereses electorales orientaron la expansión de su red y su gestión empresarial. Este análisis de los primeros años de vida de la revista *RyF* nos advierte que el estudio de dichos factores requiere combinar la lógica electoral

⁴⁷ “Inauguración de un equipo seleccionador de semillas”. *RyF*; II, n. 14, junio 1923 y II, n. 18, octubre 1923.

⁴⁸ “Escuela de Mecánica Agrícola”. *RyF*; II, n. 14, junio 1923 y “La maestría mecánica, agrícola y forestal de los Talleres de FFCC del Estado”, II, n. 18, octubre 1923.

de los cuadros políticos con el accionar de los cuerpos técnicos, en el contexto de una sociedad conflictiva y demandante, que también impactó sobre la Administración. Dicho de otro modo, la suerte de los Ferrocarriles del Estado se vio influenciada por un conjunto variado de actores y no tan sólo por las dirigencias partidarias quienes, claramente, como lo hizo Fernández Beschtedt privilegiaron la difusión de la causa gubernamental, las bondades del programa de gobierno. Esta militancia, sin embargo, no tuvo lugar en un terreno yermo, pues al estar al frente de la AGFE debió compartir sus preocupaciones electoralistas con la de aquellos ensimismados en cuestiones organizativas de la empresa, en conciliar las relaciones con los trabajadores tras una de las huelgas más dramáticas en el país y en lograr aumentar el tráfico de pasajeros y cargas para evitar resultados de explotación deficitarios.

Activo en las revoluciones del noventa, identificado con el liderazgo de Yrigoyen, el Administrador de AGFE entendió que “*RyF* ha de ser en todas sus páginas tribuna de acción y de nacionalismo.” Para quien pertenecía a un partido defensor del activismo político, la contienda y la pureza cívica, la imagen de *RyF* como la de una “tribuna” resultaba reveladora de su propia cosmovisión. Cuando se repasan las páginas dedicadas a los elogios de la obra constructiva del radicalismo, su identificación con los principios del federalismo, el desarrollo regional y la democracia rural, y se registra a la vez la reiterada inclusión de fotografías y discursos de las figuras más importantes del partido de gobierno puede afirmarse que, en cierto modo, el administrador Fernández Beschtedt cumplió su objetivo. Así un hombre de un partido que valoraba la prensa como un arma fundamental en la lucha doctrinaria y que se inclinaba a la personalización de la política lograba dejar su marca en la revista *RyF* y con ella en la administración pública, documentando que las agencias estatales no pudieron permanecer impermeables a los nuevos tiempos de la política de masas.

Claro que la política de masas se hacía también en tiempos del consumo de masas, en un mundo donde la cultura empresarial se remozaba, bajo la fuerte influencia de las técnicas que en materia de organización de la producción y comercialización predominaban en las grandes empresas. Estas eran influencias a las que la burocracia técnica de los Ferrocarriles del Estado no fue ajena sino que, por el contrario, buscó conocer y difundir e inclusive llevar a la práctica dentro de sus posibilidades. En consecuencia, la estrategia comunicacional de los hombres del partido de gobierno y su ideario acusaron recibo del contacto con la dinámica de la administración. De hecho, la obra regeneradora del gobierno radical se presentó en un magazine cuyo objetivo más que adoctrinar era informar y entretener. En sus páginas, la retórica un tanto etérea de la causa reparadora y el sano nacionalismo adquirieron contornos más concretos al vincularse con un conjunto de cuestiones que afectaban la vida cotidiana de quienes administraban, trabajaban y utilizaban los Ferrocarriles del Estado. Un magazine, en definitiva, permitía que el mensaje partidario, aunque necesariamente acoplado a los intereses de la administración, alcanzara a un público más amplio. *RyF* podía ser un canal apto para interpelar votantes, pero no dejaba de ser la revista de una agencia estatal que perseguía difundir e inclusive fortificar su propia modernidad.

Con este análisis de los primeros años de vida de *RyF* hemos tratado de demostrar que los actores que conforman la burocracia estatal tuvieron un margen de acción relativamente autónoma y que su agenda y estrategias no

podieron ser desoídas, aún en los tiempos contenciosos que inauguró la llegada al gobierno del Radicalismo, un partido caracterizado por su afanosa búsqueda de eficacia electoral. Examinar entonces el peso de los factores políticos en la suerte de los Ferrocarriles del Estado durante la era democrática exige recuperar al estado en toda su complejidad, no como una arena reductible sólo a las presiones de grupos socio-económicos, las ambiciones electorales del partido de gobierno o al control férreo de profesionales y expertos. Lo interesante, aunque resulte poco sencillo, radica en entender cómo se articularon las racionalidades de esos múltiples actores en juego y el entramado que resultó. Al iniciar este estudio partimos de interrogantes que planteaban una distinción quizás demasiado tajante entre las finalidades electoralistas de los cuadros políticos y las estrategias empresariales de la AGFE. Nos preguntábamos si *RyF* había sido un medio de propaganda gubernamental o una herramienta para dinamizar el propio funcionamiento de los Ferrocarriles del Estado. En verdad, podemos concluir que era ambas cosas a la vez. *RyF* ofreció un ámbito de encuentro entre ambas, donde esas diferentes funciones que se le atribuían a la publicación no sólo convivieron sino que se influenciaron mutuamente y, en cierto sentido, se potenciaron. Al parecer, cuadros políticos y técnicos conformaron aquí una sociedad relativamente amigable, en la que ambos, más allá de sus diferentes objetivos, incrementaron sus ganancias.

De todos modos, que la revista *RyF* había sido mucho más que un simple instrumento al servicio de los intereses electoralistas del partido de gobierno, el canal de difusión de la obra redentora que le había asignado su propulsor, lo prueba quizás el hecho de que la revista lo sobrevivió. No sólo a él, sino inclusive al propio gobierno Radical, pues se publicó con regularidad tras el golpe militar de 1930 y durante la presidencia de Agustín P. Justo. Era verdad que el nacimiento de esta revista debía mucho a las ambiciones electorales de la UCR y a la búsqueda por fortalecer su legitimidad, pero esto no la convirtió sólo en una herramienta de propaganda partidaria. El hecho de que ésta diera un amplio margen de participación a la burocracia técnica para realizar sus propios fines puede haber contribuido a que los gobiernos militares subsiguientes no la consideraran un objeto identitario del partido Radical. *RyF* no había sido un periódico de doctrina de la UCR, sino un “magazine”, capaz de ser percibido como una de las expresiones de la modernidad administrativa de los Ferrocarriles del Estado. Puede que en tanto tal haya merecido la oportunidad de no ser discontinuado. Así, mientras el Radicalismo era desalojado del gobierno por el golpe militar de septiembre de 1930 y sus principales dirigentes afrontaban la proscripción e inclusive la cárcel, los números mensuales de *RyF* siguieron siendo publicados, publicitando las bondades de los Ferrocarriles del Estado y buscando estimular el tráfico en sus zonas de influencia.

