

## **Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria 'Jujuy-La Quiaca'. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local**

### **Mónica Ferrari**

 Arquitecta, Doctora. Investigadora Adjunta de CONICET e Docente de la Universidad Nacional de Tucumán. San Miguel de Tucumán [Tucumán], Argentina. <m\_ferrari10@yahoo.com.ar>.

Presentado en el 2º Seminario de Paisajes Culturales UdelaR / UPC [Conpadre n.11/2012]. Montevideo [Uruguay], 2012.

### **Resumen**

Es conocido que el carácter de permanencia de los paisajes se ve con frecuencia transformado y se visualiza con cambios derivados de su propia dinámica. Las transformaciones que ha experimentado el paisaje ferroviario del Noroeste Argentino, tuvieron una fecha de inicio a fines del XIX en el momento de su puesta en marcha. Debemos reconocer que este hecho ha dejado una profunda huella en el territorio produciendo no sólo una nueva manera de recorrer el territorio en una nueva concepción del espacio-tiempo sino que además contribuyó a la transformación del paisaje y a un nuevo modo de ordenamiento del espacio introduciendo, además, modificaciones desde lo geográfico, lo social, lo económico, lo político y lo urbano. Estos hechos han generado el reconocimiento de un legado como patrimonio que hoy, ante el abandono del sistema ferroviario a fines del XX, está sufriendo una degradación continua con la pérdida de tierras por la usurpación o el desmantelamiento de los edificios de las estaciones como consecuencia de falta de estrategias de uso. En virtud de lo expuesto, es propósito de esta ponencia analizar la relación paisaje – patrimonio – proyecto territorial – desarrollo local considerando las características del paisaje del ferrocarril en la Quebrada de Humahuaca y la Puna, y la elaboración de un modelo de proyecto para el desarrollo regional.

### **Palabras clave**

Patrimonio ferroviario, reutilización, desarrollo regional.

## **Landscape and heritage in railway's line of 'Jujuy-La Quiaca'. A proposal for reuse for local development**

### **Abstract**

It is known that the permanent character of the landscape is often transformed and displayed in the changes resulting from its own dynamics. The changes experienced by the railway's landscape in northwestern Argentina, had a start date at the end of XIX at the time of the beginning of the railway activities. We must recognize that it had left a deep mark on the territory producing not transformation of the landscape and a new way of ordering the introducing space also changes of a legacy as a heritage, that today before the abandonment of the railway system at the late twentieth century, is undergoing a continuous degradation because of land loss by usurpation or dismantling of the station buildings as a result of lack of strategies to use. By virtue of the foregoing, it is the purpose of this paper to analyse the relationship between landscape features of the railway in the Quebrada of Humahuaca and the Puna, and the making of a plan model for the regional development.

### **Keywords**

Railway heritage, reuse of the heritage, regional development

## Introducción

Este trabajo que se presenta es parte de la tesis doctoral sobre Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. El interés en el tema surgió ante el abandono que sufrió el sistema durante la década de 1990. El tema no había sido aún objeto de estudio integral en nuestro medio, menos aún pudo pensarse en una revitalización que diera cuenta de sus valores paisajísticos, como huella de nuestro pasado o como eje del sistema que cambió por completo el orden territorial -entre algunos factores-. Se brindan a continuación algunas bases conceptuales que han sido consideradas en la propuesta de reutilización centrándonos en el objetivo de este seminario, es decir, la reflexión entre paisaje – patrimonio – proyecto territorial y desarrollo local.

Las provincias que integran la región del Noroeste Argentino, y sobre las que se trabajó en la tesis doctoral fueron: Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca y Santiago del Estero, las que ocupan una superficie de 472.184 km<sup>2</sup> con más de doscientas estaciones intermedias –de las cuales se documentaron 199– y nueve ejemplos de estaciones capitalinas. Conocer este patrimonio vino a cubrir una importante deuda que abre una puerta no sólo a la difusión del conocimiento sino a valoración de un gran legado, a la preservación y a su posible reutilización. Un gran desafío que llevamos adelante cuando iniciamos este trabajo de investigación. En esta oportunidad centraremos nuestra atención en una línea ferroviaria de la provincia de Jujuy: la que vincula Jujuy con La Quiaca, inaugurada en 1908 cuando llegó a la frontera boliviana. La traza recorre las regiones de la Puna y la Quebrada de Humahuaca, esta última declarada Patrimonio de la Humanidad en 2003.

## Algunas bases conceptuales para la reutilización del patrimonio ferroviario. La relación paisaje – patrimonio – desarrollo sostenible

El ambiente se convirtió en un tema internacional en 1972, con la “Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Ambiente Humano” llevada a cabo en Estocolmo, Suecia donde se acordó que era apremiante la necesidad de abordar el problema del deterioro ambiental. Esto llevó a pensar en los años subsiguientes en la sostenibilidad del ambiente y con ello el interés en la conservación del paisaje. Para poder establecer la relación entre paisaje – patrimonio, y desarrollo sostenible es preciso recordar estos conceptos.

El Consejo de Europa elaboró en 1995 la Recomendación (95)9 referida la “Conservación de sitios culturales integrada en las políticas de paisaje” donde estableció una serie de definiciones –como: paisaje, sitios culturales, conservación, políticas de paisaje y contaminación visual– que constituyeron el punto de partida para el Convenio Europeo del Paisaje del 2000. Dicha recomendación propuso, fundamentalmente, los instrumentos teóricos y operativos para la conservación y el control de la evolución de los sitios culturales en el marco de las políticas globales del paisaje y definió al paisaje como:

[...] la manifestación formal de las múltiples relaciones que existen entre el individuo o una sociedad y un espacio topográficamente definido en un periodo determinado, y cuyo aspecto resulta de la acción en el tiempo, de factores naturales y humanos y de su combinación. El paisaje se considera en una triple dimensión cultural que:

- Se define y caracteriza por la observación que un individuo o un grupo social hace de un territorio determinado;
- Es testimonio de las relaciones pasadas y presentes de los individuos con su entorno;

- Participa en la formación de las culturas, sensibilidades, prácticas, creencias y tradiciones locales” (CONSEJO DE EUROPA, 1995).

El Consejo de Europa estableció posteriormente una definición más sintética y bajo los mismos argumentos donde participa en definitiva la acción del hombre en el territorio y las relaciones que se producen entre ambos. Así el convenio afirmó que se entiende por “paisaje” a *“cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”*.

La preocupación por la preservación y gestión de los paisajes que denota el mencionado convenio tiene su vinculación a con la primera idea de desarrollo sostenible aparecida en 1987 en el Informe Brundtland donde fue definido como *“aquél que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”*. Este enfoque integrador inspiró a la comunidad internacional en la “Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo” (Cumbre de Río 1992) donde se acordó que cada estado, región y entidad local del Planeta debían elaborar su propia “Estrategia de Desarrollo Sostenible”. Las políticas que fueron elaborándose en los documentos y reuniones que siguieron afectaron a tres áreas: ambiental, social y económica, es decir el desarrollo social, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente. Se aseguró que el desarrollo sostenible implicaba el equilibrio entre estos tres pilares y que no se lograba si uno de ellos prevalecía en detrimento de los otros. Se inició así un proceso continuo en el que se sucedieron una serie de encuentros y cartas que fortalecieron este accionar inclusive en Latinoamérica<sup>1</sup>.

Partiendo de los enunciados conceptos de paisaje y desarrollo sostenible podemos comprender entonces lo sigue a continuación: la aparición de la asociación de ambos términos o dicho de otra manera la necesidad de que esas relaciones entre el individuo y el territorio (Paisaje) tengan un equilibrio en los aspectos sociales, económicos y ambientales (DS). Por ello, en su Art. 3, cuando la Recomendación (95)9 estableció una serie de objetivos relacionados con la protección del entorno, enfatizó lo siguiente:

*“El objetivo del desarrollo económico sostenible implica una relación armoniosa entre las necesidades de la sociedad, la utilización de los recursos naturales y la organización de las actividades humanas en un territorio determinado” [...] y por otro [...] “la aspiración a un modo de vida que respete el patrimonio cultural y natural, teniendo siempre en cuenta el carácter evolutivo del paisaje en su conjunto”*

Aquí es donde queda plasmada la primera relación: para que exista un equilibrio en el paisaje debe existir una armonía en el desarrollo de los tres aspectos –social, ambiental y económico–. Por otro lado, en dicha cita, se refiere al patrimonio y al paisaje puntualizando la intención de conservar sin detener la evolución natural de este último. Más adelante en el mismo Art. 3 volverá a insistir sobre esa relación estableciendo que las políticas de paisaje deben ser tenidas en cuenta en el marco de los aspectos del DS planteando la idea de concertar políticas identificando el patrimonio paisajístico o la implementación de tales políticas:

*“La política del paisaje considera y trata de armonizar los intereses culturales, estéticos, ecológicos, económicos y sociales. Se debería garantizar una actuación*

<sup>1</sup> En Latinoamérica, la Primera Conferencia de los Gobiernos Locales Latinoamericanos “Compromisos para el Desarrollo sustentable de la agenda a la acción” fue celebrada en Nuñoa, Chile en 2002. Como resultado se generó la Carta de las Municipalidades Latinoamericanas para el Desarrollo Sustentable, más conocida como la Carta de Nuñoa. En ella se relaciona con especial atención la lucha por la sustentabilidad, con la mejora de las condiciones socio-económicas y de la calidad de vida de toda la comunidad. Es un intento por definir una estrategia que permita pasar de la teoría a la práctica, destacando los roles y compromisos de los gobiernos locales para alcanzar el desarrollo sustentable en la región. Puede observarse, en el documento, que el paisaje aparece como objeto que debe preservarse. Así, en los principios establecidos se habla de la protección de los bienes comunes refiriéndose al patrimonio natural y cultural.

*concertada entre las partes interesadas, ya sea en lo referente a la identificación del patrimonio paisajístico o a la elaboración y puesta en práctica de las políticas [...]”.*

También el Convenio Europeo del Paisaje hizo referencia precisa al paisaje y al desarrollo sostenible. En su preámbulo afirmó sobre la preocupación por alcanzar “*un desarrollo sostenible basado en una relación equilibrada y armoniosa entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente*” (CEP, 2000). Esto implica que a partir de este momento se piensa que el paisaje debe gestionarse mediante políticas de desarrollo sostenible y que se debe favorecer el desarrollo equilibrado de sus aspectos. Para llevar a cabo esta idea, las políticas paisajísticas<sup>2</sup> deben estar formuladas desde los gobiernos a través de planes territoriales.

La idea de **transmisibilidad** que proclama el desarrollo sostenible implica que debe existir una actitud de conservación de los bienes para el traspaso, lo que en definitiva se transforma en una herencia para quien lo recibe. Si pensamos que patrimonio es el legado que hemos recibido del pasado, lo que vivimos en el presente y lo que transmitimos a las futuras generaciones, estamos justamente hablando del carácter transmisible que involucra el primer concepto de desarrollo sostenible. Por ende, es posible afirmar que el territorio y el paisaje también constituyen la herencia social del hombre. En este caso, debe considerarse el concepto de patrimonio se amplía para ir más allá del objeto patrimonial, de la escultura, de la iglesia o del conjunto histórico superando los límites que antes entendíamos que tenía el patrimonio incrementando o incorporando otros modos de aplicación orientados hacia una ampliación de la realidad protegida donde habrá que considerar, como el CEP sugiere, el carácter evolutivo del paisaje y la imposibilidad de preservarlo o estatizarlo como si fuera un solo objeto. Inclusive una mirada integral de lo natural y cultural (RIVERA BLANCO, J. 2010, p. 8) (MATA OLMO, R. ,2010, 32 y 34).

Por ello y para el caso de un análisis del territorio como patrimonio, o de una porción del mismo, habrá que analizar el patrimonio natural y cultural en forma conjunta y asociada o relacionada, muy diferente de cómo analizábamos separadamente el patrimonio natural o el cultural inclusive el inmaterial. Cruz Pérez y español Echaniz afirman que:

*“existe una tendencia generalizada a identificar patrimonio natural y cultural como elemento singular de valor excepcional, la realidad es bien diferente, ya que todo paisaje posee un valor como patrimonio colectivo y merece ser reconocido como tal”* (CRUZ PÉREZ, L. e I. ESPAÑOL ECHANIZ, 2009, p.37).

Estamos entonces ante una concepción integral que involucra al paisaje como la suma tipos de patrimonios integrados e inseparables o indisociables. Esta idea es un proceso que se inició en los años '90 cuando comenzó a cambiar el primitivo concepto de patrimonio extendiéndolo al paisaje. Como se sabe, la UNESCO en su progresiva reforma desde la Convención de París de 1972, ha ido abandonando la consideración de monumentos para pasar, en 1992, a una nueva figura los paisajes culturales. Se dejó de lado la visión del patrimonio puramente monumental, artístico, único para dar lugar a una visión más antropológica e integral, donde toma relevancia el proceso histórico y las transformaciones del territorio desde el punto de vista económico, político, social y cultural. Este modo de ver también es compartido por Cruz Pérez y Echaniz al expresar que

[...] *“la evolución del concepto de patrimonio cultural fue cambiando desde el patrimonio monumental, asociado a la calidad artística hasta el paisaje considerado*

<sup>2</sup> Definidas en el convenio como: “*la formulación, por parte de las autoridades públicas competentes, de los principios generales, estrategias y directrices que permitan la adopción de medidas específicas con vistas a la protección, gestión y ordenación del paisaje*” (CEP, 2000).

*como valor colectivo*" (CRUZ PÉREZ, L. e I. ESPAÑOL ECHANIZ, 2009, p.38) [...] [y cuando afirma que] *"al considerar todos los parámetros temporales, como los espaciales y los procesos, se extendió el objeto del patrimonio a todo el territorio y sus elementos y se quebró el concepto preciso, delimitado y excluyente de patrimonio singular"* (CRUZ PÉREZ, L. e I. ESPAÑOL ECHANIZ, 2009, p.41). [...] [La idea patrimonial del paisaje también se ve expresada en el documento del CEP cuando cita:] *"el paisaje [...] es un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea"*.

Un ejemplo de este proceso podemos verlo en la Quebrada de Humahuaca. Por ejemplo, de la exclusividad de la declaratoria de Monumento Histórico Nacional de las iglesias coloniales, que fueron consideradas patrimonio por su singularidad y excepcionalidad, se pasó a reconocer, en 2003, la presencia de valores patrimoniales y colectivos en todos los demás elementos del territorio. En virtud de ello, se declaró a la región como Patrimonio Natural y Cultural de la Humanidad en la categoría Paisaje Cultural. Así, las capillas coloniales pasaron a ser patrimonio junto a las viviendas rurales o a las pequeñas y repetidas estaciones intermedias de ferrocarril. Puede leerse aquí al patrimonio como el resultado de un proceso cultural – natural, en las viviendas que fueron construidas en paredes de adobe y cubierta de torta de barro, por una cuestión técnica tradicional; en las vías ferroviarias que siguieron las cotas de nivel más apropiadas, salvando obstáculos físicos por conveniencia técnica, etc. Por otro lado, los barrios populares construidos recientemente y que han degradado el ambiente histórico y de tradición constructiva incorporando tipologías y materiales ajenos al sitio también constituyen parte de la herencia y de una realidad que expresan nuevos símbolos y significados a través del quehacer arquitectónico. Aquí es donde el Consejo de Europa pone su atención cuando llama a la considerar la gestión de los paisajes ordinarios o cotidianos. Es decir todos los elementos o recursos son de mayor o menor interés desde el punto de vista patrimonial y muestran el valor con mayor o menor eficacia. Una adecuada gestión debe resolver la protección de los de mayor valor y el mejoramiento o adecuación de los paisajes que lo necesiten.

Esta idea de comprender al territorio como patrimonio, puede verse fácilmente en los paisajes de la movilidad: en la Quebrada de Humahuaca existen varias rutas pedestres que circulan por la montaña desde tiempos inmemoriales, son usadas con frecuencia por los originarios del lugar y conectan puntos estratégicos entre pueblos o sitios en los que se desarrollan actividades festivas tradicionales o de culto. Es frecuente encontrar, en estos sitios, las Apachetas que se realizan como adoración a la Madre Tierra. En ocasiones la misma vía es un sitio de culto para la Semana Santa como el camino de Santa Ana a Valle Colorado o el carnaval como en el caso de Tilcara.

El sistema ferroviario es otro de los elementos del paisaje que puede entenderse como un patrimonio y que puede mirarse desde diferentes escalas: la territorial, a través de los tendidos, la urbana, a través de los pueblos que se generaron alrededor de la estación y la arquitectónica, en las piezas que integraron el conjunto de edificios y construcciones de apoyo.

### **El patrimonio ferroviario como factor de desarrollo sostenible**

Ya nos hemos referido a este tema, en otra publicación de *Conpadre* (Ferrari, 2011), sin embargo resulta necesario reiterar aquí algunos conceptos que nos parecen oportunos. La teoría del desarrollo local concibe al territorio como un recurso, un valor y un agente clave del desarrollo. Para Troitiño Vinuesa todas las comunidades territoriales disponen de un conjunto de recursos (económicos, humanos, ambientales, institucionales, culturales, etc.) que constituyen lo que se denomina su patrimonio o potencial de desarrollo endógeno. Para

él, el reto está en encontrar, según el modelo histórico, nuevas ideas y proyectos que permitan movilizar los recursos para afrontar los problemas planteados. La capacidad para liderar el propio proceso de desarrollo, unida a la movilización de los recursos disponibles, conduce al desarrollo local, entendido como un proceso de crecimiento económico y de cambio cultural (TROITIÑO VINUESA, 1998, p. 95).

De allí que, el desarrollo sostenible demanda una nueva interpretación del patrimonio -en nuestro caso estaciones y vías del ferrocarril- como elementos articuladores del territorio. Donde la conservación y el desarrollo no debieran ser entendidos como términos antagónicos, dado que sin el primero no es posible garantizar el segundo. Así, desarrollo y conservación son realidades que tienen que ser necesariamente compatibles, fruto de las nuevas formas de valoración y gestión del patrimonio cultural (TROITIÑO VINUESA, 1998, p. 95).

De este modo, el desarrollo sostenible como base para apoyar una propuesta para el patrimonio ferroviario del Noroeste Argentino se asienta en los aspectos ambientales, sociales y económicos, evitando lo que propone Gutiérrez Cortines Corral: el agotamiento de los recursos abandonados, y posibilitando el mantenimiento de los mismos en el tiempo (GUTIÉRREZ CORTINES CORRAL, 2002, p.31 y ss.).

De allí que consideramos que la reutilización del patrimonio ferroviario constituye un pilar a partir del cual no sólo se puede permitir la conservación de los canales ferroviarios y edificios como patrimonio cultural sino que a través de ellos se pueden desarrollar actividades que atiendan a las necesidades de los pueblos donde estos enclaves se insertaron y a la vez que fomenten la búsqueda de soluciones a través de una planificación.

### **El paisaje donde se inserta el patrimonio ferroviario**

El área de estudio ocupa una franja de 312 km desde la ciudad de San Salvador de Jujuy hasta La Quiaca, atravesando las regiones de: Valles, Quebrada de Humahuaca y la Puna. Nos referiremos a las dos últimas regiones, las que han tenido mayor trascendencia histórica y cultural.

El tramo de la línea Jujuy – La Quiaca que atraviesa la región de la Quebrada de Humahuaca es de gran importancia prehistórica, histórica y cultural por lo cual, como ya lo anunciáramos fuera declarada Patrimonio Natural y Cultural de la Humanidad en el año 2003. La región está conformada por un profundo valle tallado por el Río Grande en la Cordillera Oriental de los Andes. Nace a 4.000 msnm., en el sitio donde se origina el arroyo La Cueva y avanza entre importantes cordones montañosos hacia el Sur hasta la cuesta de Bárcena. A lo largo de sus 120 km de recorrido desembocan a la quebrada valles menores que descienden de las serranías de Zenta y Tilcara por el Este, o de las Sierras Alta y Chañi por Oeste. El estrecho fondo del valle no supera los 3 km en sus sectores más anchos. Se halla interpuesta entre el Altiplano y los valles subtropicales y desempeñó un papel que fue cambiando a lo largo del tiempo: fue territorio del cazador nómada, circuito de trashumancia, senda de caravanas, Camino del Inca, Camino Real, Ferrocarril del Norte, actualmente circula por él la Ruta Panamericana que forma parte, además, del Corredor Bioceánico. Sirvió de espacio de encuentro, intercambio o enfrentamiento entre pastores puneños o agricultores del valle, culturas andinas y selváticas, indígenas y europeos, patriotas y realistas, argentinos y bolivianos. Por ella circularon la sal y el maíz, el cebil y la turquesa, el aguardiente y la plata potosina. En síntesis, 10.000 años de historia han dejado innumerables huellas en el valle del Río Grande. Poblados prehispánicos, antiguas terrazas de cultivo, enigmáticas figuras grabadas en rocas, capillas coloniales y una rica cultura en la que se funden elementos prehispánicos, criollos y europeos. Las combinaciones de estos testimonios en

un paisaje majestuoso, donde se encuentran registrados 600 millones de años del pasado de la tierra, hacen de la Quebrada de Humahuaca un itinerario cultural excepcional (BOSCHI, L. y A. NIELSEN, 2004, p. 11 y 12). Ver Figura 1.



Figura 1. El Valle del Río Grande en la Quebrada de Humahuaca.

La otra región que atraviesa el ferrocarril es conocida como Puna, un extenso territorio de características esteparias, dentro de los Andes intertropicales. Se encuentra encuadrada dentro de una extensa meseta de altura que se prolonga más allá de sus fronteras, hasta el Perú Central y el altiplano chileno - boliviano. Este territorio, comprendido dentro del sistema andino, es recorrido por infinidad de macizos, cadenas y cordones montañosos que presentan por lo general una orientación norte – sur. En Argentina abarca extensas zonas dentro de las provincias de Salta, Jujuy y Catamarca. Tiene sólo tres vías de acceso naturales que permiten la comunicación interregional desde épocas prehispánicas y canalizan las modernas vías de comunicación: Humahuaca, Toro y Calchaquí (BIANCHETTI, M., 1982, p. 1-4). Ver Figura 2.

La Puna, desde tiempos prehispánicos, fue un importante lugar de tránsito, vivió la interrelación y movilidad de un sistema económico basado en una trashumancia temporal de tipo pastoril, alternada con recolección de productos silvestres y agricultura. La importancia del asentamiento humano y la localización de andenes y terrenos de cultivo se debieron al trazado de los caminos que siguieron las vías naturales a lo largo de encadenamientos. Los distintos asentamientos y focos culturales indígenas, dieron lugar a que se desarrollara un importante papel en el tráfico comercial durante el Virreinato del Perú. Esta extensa red de intrincadas ramificaciones y bifurcaciones, pusieron en contacto la meseta altoandina con la costa del Pacífico y los valles subtropicales. En los siglos XVII y XVIII cobró especial importancia una ruta la comunicó la Quebrada de Humahuaca, es decir que las quebradas y los valles del este de la Puna como Iruya, Santa Victoria, Valle Grande, Arpazo y Puerta de Zenta, entre otras, formaron parte de esta red vial. Sin embargo, este camino cayó en decadencia cuando se instaló el ferrocarril, paralelo al camino, pero del otro lado del cordón montañoso de los Cerros Colorado, Mina y Cerro del Cobre, al norte de Tres Cruces, y de los cerros Cuschayo, Rumicruz y Tolay a la altura de Abra Pampa (BIANCHETTI, 1982, p. 32-42 y 99).

## El valor del paisaje ferroviario



Figura 2. Paisaje de la Puna.

Presentadas las características generales del paisaje, puede precisarse que el sistema ferroviario constituye uno de los ejemplos donde es posible advertir ciertas particularidades en el análisis del patrimonio paisajístico. Como es conocido, la determinación si un objeto es o no patrimonio en ocasiones prima sobre todo si se la considera “obra de arte” o si constituye un “bien histórico”. Esto da cuenta de una concepción demasiado centrada en el peso de estos dos valores. Por ende, no debiera dejarse de lado y excluir un bien de su posible consideración patrimonial aunque no tenga valor artístico ni sea excesivamente histórico. Así Eusebi Casanelles,

ex Presidente del TICCIH, decía:

[...] “El patrimonio industrial, a la inversa que el artístico, no tiene demasiados elementos singulares. Una de las características de la industrialización es la homogeneización de las formas de trabajo y de la vida que se han traducido en una homogeneización de las herramientas, utensilios y de la construcción así como de sus elementos” (CASANALLES RAHOLA, E., 1998, p. 11-12).

Justamente las formas de trabajo son las que pueden percibirse en el paisaje ferroviario debido a que en el proceso de implantación intervinieron fundamentalmente los conceptos económicos extractivos característicos de la sociedad industrial, los conceptos de sistema, de repetición, mecanización, prefabricación por catálogo, racionalización, funcionalidad y modulación. Si llevamos estos aspectos al plano de cada uno de los sistemas tanto territorial como urbano y arquitectónico podemos identificar que estamos ante un patrimonio que vale como sistema o que tiene valor de sistema porque por sus cualidades puede ser reutilizado. En este sentido, se trata de un conjunto de componentes relacionados entre sí cuyo valor principal es ser parte integrante de un todo. Aquí, podemos verificar el carácter integral del paisaje donde por ejemplo un puente ya no es un monumento aislado sino que es parte del sistema territorial y allí es donde cobra valor la infraestructura lineal, lo mismo sucede con los otros componentes, la señalización, las alcantarillas, las palancas de cambio o los mismos edificios de las estaciones que ante la pérdida de sus funciones pueden aprovecharse para diversos usos.

No debe perderse de vista que este es el primer y principal valor del sistema ferroviario en el que puede considerárselo como patrimonio, puesto que constituye un legado heredado de la generación de la época industrial. Así, el patrimonio ferroviario adquiere un valor universal puesto que en muchos sitios ha tenido y tiene profundas consecuencias históricas en cuanto al paisaje cultural que generó a su alrededor: estructurador del territorio, instalación de nuevos asentamientos, generación de espacios urbanos significativos, nacimiento de una nueva arquitectura, incorporación de un sistema de transportes con la introducción de aspectos simbólicos novedosos como la supresión del espacio – tiempo y las estaciones como puertas de las ciudades.



## Las imágenes de la vía ferroviaria

Los paisajes de la movilidad constituyen un privilegiado espacio capaz de permitir el disfrute visual de diversos tipos de paisajes. El espacio de la vía es un gran corredor lineal que enlaza los paisajes donde se destacan cualidades paisajísticas de orden visual o escénica y permite el desplazamiento de personas. Este hecho nos mueve a afirmar que su reutilización sería un proyecto de gran potencial para el disfrute del paisaje y para el desarrollo sostenible de los sitios que atraviesa. Merece la atención destacar una importante sucesión de imágenes que pueden sintetizarse de la siguiente manera:

- La típica fisonomía de los cuadros de las estaciones generadoras de varios pueblos. Figura 3.
- Los edificios de pasajeros como los principales protagonistas de los cuadros de estaciones a los que se sumaron otras construcciones que fueron parte componente del sistema. Figura 4.
- Las improntas en el territorio de las obras de arte revelan la acción del hombre mediante la modificación de la cota y pendiente necesaria que debían tener las vías. Se planificaron exhaustivamente con estudios previos del terreno y al respecto, ningún detalle podía ser dejado de lado puesto que incidía en el perfecto funcionamiento del ferrocarril. Se pueden observar en el paisaje puentes reticulados (para salvar grandes luces compuestos por varios tramos) o de pieza única para (salvar tramos de hasta 30m de longitud), alcantarillas, escolleras de puentes, drenajes, etc. Figura 5.

Este paisaje marcado por la huella del ferrocarril, se vinculó sin duda a otros recursos paisajísticos, algunos de ellos se mencionan a continuación:

- El camino antiguo que corre paralelo al río Grande, el valle homónimo, donde paralelamente corre la ruta automovilística N° 9 y la vía ferroviaria ambas enlazando el valle de la Quebrada de Humahuaca y la Puna. Se suman al sistema parte del camino Real (visible sólo en algunos sectores) y la red de caminos prehispánicos.
- Los campos de cultivos, las terrazas de cultivo que aún persisten de la época prehispánica, las costumbres heredadas del propio sistema de producción y las tradicionales pircas que desde antaño encierran los corrales Figura 6.
- El paisaje rural relacionado con el uso de viviendas construidas con paredes de adobe, el modo de asentamientos de las viviendas, el uso de patios y torta de barro en las cubiertas; Figuras 7 y 8.



Figura 3. El cuadro de la estación Tres Cruces.



Figura 4. Vista del Edificio de Pasajeros de la Estación de Tres Cruces



Figura 5. Puente reticulado de un tramo cerca de Esquinas Blancas.



Figura 6. Campos de cultivo en la Quebrada de Humahuaca.

- El paisaje urbano de los pueblos íntimamente relacionados con la plaza principal y la iglesia, o con la estación del ferrocarril junto a la armonía en la continuidad de la línea de las fachadas. Figuras 9 y 10.
- El contraste del paisaje urbano de los pueblos con el entorno natural de las montañas y del río y las amplias perspectivas hacia ellos
- La distinción de áreas homogéneas en los poblados y en las zonas de cultivo
- El paisaje arqueológico visiblemente identificado en los pucarás
- El paisaje de la aridez de la puna y de vegetación esteparia, en contraste con la Quebrada donde aún emerge la típica arboleda del valle y los cardones Figura 11.
- Las quebradas transversales y sus ríos, junto a los conos de deyección
- Los cerros de colores, Paleta de Pintor al este de Maimará, 7 colores en Puramarca y La pollerita al norte de Tilcara entre los más destacados. Figura 12.
- Por sobre todo, lo que más impacta en el paisaje tanto de la Quebrada de Humahuaca como la Puna es la imagen imponente de la naturaleza frente a la relación de los asentamientos humanos.



Figura 7. Viviendas rurales en la Quebrada de Humahuaca.



Figura 8. Viviendas rurales en la Quebrada de Humahuaca.



Figura 9. Vista del pueblo de Maimará desde el mirador.  
Fuente: Archivo General de la Nación



Figura 10. Vista de la calle lateral del cuadro de estación en el pueblo de Iturbe.



Figura 11. El Pueblo de Tilcara visto desde el Pucará.



Figura 12. El cerro de los siete colores en Purmamarca.

## El patrimonio paisajístico ferroviario

Habiendo subrayado el contenido patrimonial del paisaje es posible insistir sobre el potencial como recurso para el desarrollo territorial sostenible. En virtud de esta postura, se desarrolla a continuación los signos históricos legibles, es decir, las huellas que ha dejado el sistema ferroviario en el presente en la Quebrada de Humahuaca y la Puna jujeñas.

El paisaje ferroviario en general se compone de un conjunto de sistemas que se articularon para lograr el transporte de personas y mercaderías. Cuando hablamos de sistema nos referimos al "*conjunto de partes organizado funcionalmente de manera tal de constituir una unidad interconectada*" de ahí que en estas tres escalas de estudio se han podido verificar las series de elementos de las que están constituidas estas partes.

- El Sistema Territorial. Los tendidos férreos,
- El Sistema de Asentamientos. Los Pueblos
- El Sistema Arquitectónico. Los Edificios e Instalaciones de apoyo.

Cabe destacar que esta estructura de análisis se utilizó a nivel de todo el territorio del Noroeste y luego se aplicó la misma metodología para el estudio de la línea Jujuy – La Quiaca. Se sintetizan a continuación algunos contenidos referidos a uno de los capítulos, el correspondiente a: "El patrimonio ferroviario de la línea Jujuy – La Quiaca"

### a) El sistema territorial. El tendido

El trazado por Humahuaca, adoptado en vez de la propuesta por la Quebrada del Toro por ser económicamente más viable, se iniciaba en Jujuy siguiendo el Cauce del Río Grande hasta Tres Cruces –punto más alto del recorrido (3.780msnm) – y de allí llegaba a La Quiaca, el punto fronterizo. En León, a 24km de Jujuy, comenzaba el trecho más difícil, el llamado paso del Volcán donde por la altura de la pendiente debió construirse, un tramo con gradientes intermedias, exigiendo la aplicación de cremallera. El tendido se inició en San Salvador de Jujuy y llegó a La Quiaca atravesando cerca de 300km con un ancho de vía de 15m para cada lado contados desde el eje. El sistema se compuso por diecisiete estaciones de ferrocarril, dos paradas ferroviarias y una estación de desvío. La instalación de la vía permitió la creación de un nuevo sistema de ocupación del territorio basado en el establecimiento de una cadena de estaciones a una distancia aproximada entre los 14km y los 35km.

Existieron paradas a distancias menores aunque sin infraestructura para el abastecimiento de las locomotoras. Figura13.

De forma rectangular, los cuadros de estaciones tuvieron como medidas aproximadas entre los 115m y los 150m de ancho y entre los 500m a 950m de largo. Tuvieron una neta organización funcional basada en los espacios propios para la circulación ferroviaria, el abastecimiento de agua de las locomotoras, la asistencia técnica en los talleres, la carga y descarga de mercaderías, y el tráfico de pasajeros. Figura14. Las infraestructuras propias de los cuadros de estaciones consistieron en plataformas giratorias para dar la vuelta a las locomotoras, señalizaciones, semáforos, palancas para el cambio de vías entre las diversas instalaciones de apoyo o servicio. Son ellas las que también dan cuenta de las señas ferroviarias en el paisaje.

Otro de los interesantes rasgos del patrimonio ferroviario que debe valorarse como herencia cultural inmaterial es el saber hacer propio del siglo XIX transmitido y manifestado a través de los elementos constructivos de la línea. Se trata aquí de hacer un reconocimiento global de uno de los modos más importantes de la transformación del territorio: el ferrocarril. El punto de partida para la construcción de la vía, fue realizar un estudio de factibilidad particularmente geográfica y económica donde el primer paso implicó un profundo conocimiento del terreno donde la planimetría (recorrido por planicie, salvar cauces de ríos, realizar curvas con los radios permitidos) y la altimetría (mantener las pendientes máximas permitidas y resolver las pendientes inadecuadas en función de la orografía) debía estar perfectamente consideradas para el correcto funcionamiento del material rodante.

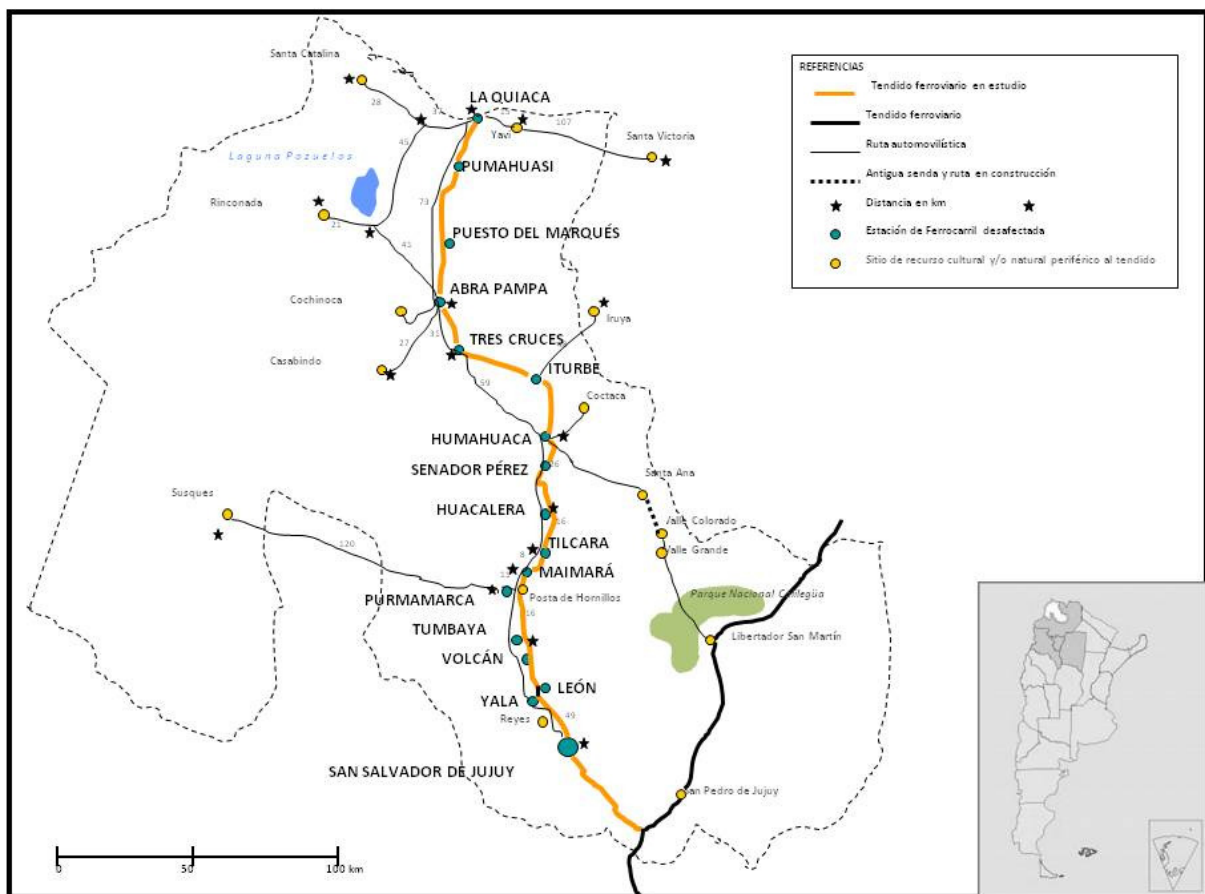


Figura13. El tendido ferroviario de la línea Jujuy – La Quiaca. Fuente: elaboración propia.



Figura 14. El cuadro de estación en Uquía. Fuente: Google Earth

La construcción de los ferrocarriles de montaña o de valles tuvo siempre la dificultad natural de vencer la orografía del terreno, atravesar los ríos y adecuar el camino de hierro a las exigencias del trazado técnico. A pesar de ello, como compensación al esfuerzo humano fue posible encontrar en el medio natural los materiales necesarios para su construcción y este reconocimiento fue demostrado en el texto de la licitación para su construcción al observar lo siguiente:

[...] *“es necesario reconocer que en pocas partes la naturaleza es tan pródiga para ofrecer á la ingeniería elementos que le permitan ejecutar económicamente obras considerables”* (MOP 1902, t. I, p 51).

En el lecho de los ríos podía encontrarse arena, cal, piedras y el agua, es decir los materiales para emplear en la construcción de los estribos, pilares y defensas para sostener los puentes. A todo ello respondieron las llamadas “obras de arte” que incluyeron: alcantarillas, puentes reticulados de hierro, pontones, pasos a nivel, escolleras, canales y zanjas, cercos, telégrafos, vía de cremallera central y vía permanente. Todos estos elementos que pueden parecer imperceptibles en el paisaje cobran importancia, no como unidad aislada, sino como parte de ese sistema de funcionamiento donde cada pieza, por más pequeña e insignificante que parezca es producto de un sistema mayor.

#### b) El sistema de asentamientos. Los pueblos

Argentina tuvo dos momentos claves en la ocupación del territorio una fue la cadena de ciudades fundadas por los españoles durante el período colonial, la otra es la llamada segunda colonización y se realizó mediante el avance de la frontera con los indios, el sometimiento de estos y la fundación de pueblos y colonias. El caso de la provincia de Jujuy las regiones de la Puna y la Quebrada pertenecían al área “civilizada” y existían caminos que la conectaban con el Alto Perú. El ferrocarril fue el instrumento del que se valieron las autoridades para llevar adelante esta empresa apoyada por una política de poblamiento a través de la inmigración. La cosmovisión basada en que el progreso conduciría a la prosperidad del país fue

el impulso del que se valieron los que llevaron adelante la instalación del sistema ferroviario. De ahí que el impacto a nivel territorial que ha producido el ferrocarril en la urbanización introducida no ha tenido similitudes en la historia, ni antes ni después. La idea de poblamiento se vio expresada en el trabajo realizado por Juan Bautista Alberdi sobre “Gobernar es poblar” en sus *Bases y Puntos de Partida para la Constitución Nacional de la República Argentina* (ALBERDI, 1856, p.140). Él decía “*el ferrocarril y el telégrafo eléctrico son la supresión del espacio*”. Era necesario suprimir el espacio para gobernar el país, lograr la unidad política no se concebía de otro modo que con la unidad territorial y el ferrocarril fue el medio con que se logró el objetivo. Así, la eliminación del espacio se logró con un sistema de asentamientos que permitió la ocupación del territorio.

Presentamos a continuación una síntesis de las características particulares que identificaron a los poblados de la línea Jujuy – La Quiaca

- Los nuevos asentamientos valorizaron la región de la Quebrada de Humahuaca y de la Puna, con los pueblos nuevos, consolidando los existentes y estableciendo una mayor integración regional, inclusive con Bolivia. En algunos de ellos la base económica principal fueron los propios talleres y depósitos ferroviarios, en otros fueron las actividades primarias especialmente la minería como en Pumahuasi, Puesto del Marqués y Abra Pampa. Más tarde lo fue Tres Cruces con Minera Aguilar. Ver Figura 15.



Figura 15. Pueblo Puesto del Marqués en la Puna. Fuente: Google Earth.

- En general en los pueblos surgidos como consecuencia de la llegada del ferrocarril de la línea Jujuy – La Quiaca no se puede afirmar que hubo una implantación urbana ferroviaria, ni tampoco de un plan por parte del Estado o de la empresa que construyó la línea para fundar un pueblo. Los poblados se generaron a partir de la estación con un crecimiento urbano espontáneo y que posiblemente se fue consolidando en el tiempo gracias al impulso otorgado por la llegada del ferrocarril. Estamos en presencia entonces de ejemplos de asentamientos donde el ferrocarril actuó más como elemento dinamizador del espacio que como urbanizador. Ver Figura 16.
- La construcción de un espacio jerarquizado, el cuadro de estación, en ocasiones el único que se insertó dentro de la trama en los pueblos nuevos, hecho que se comprueba con la falta de edificios y espacios con valor cívico – monumental, como capilla, iglesia o plaza principal.



**Figura 16.** La ciudad de La Quiaca en la Puna. Fuente: Google Earth.

- Varios pueblos no tuvieron una fundación oficial, es decir, con plano y normativa legal que lo testifiquen o que fomenten el hecho de habitarlo como hubo en otros sitios. La mayoría de ellos fueron creciendo al azar sin planificación hasta que en algún momento el Estado decidió hacer un barrio, o ampliar un sector, pero nunca desde una planificación integral. Los levantamientos de planos de la dirección de inmuebles datan de la década de 1930 a 1940, pero el levantamiento de datos y la confección de la planimetría se fortaleció en la década de 1960 ante la necesidad de reconocer cuales eran los inmuebles que pertenecían al estado.
- En varios de los pueblos nuevos, la trama urbana fue surgiendo de una manera casi espontánea, donde la plaza insertada según la antigua tradición hispánica no tuvo el protagonismo y el significado de aquellas épocas. Así, apareció con frecuencia, en un espacio residual, dentro de una manzana. De igual manera ocurrió con la iglesia o con la implantación de edificios públicos, a los cuales no se les destinó un lugar específico ni jerárquico; en algunos surgieron en forma espontánea y en otros no se tuvo en cuenta su inclusión. En ocasiones se intentó una posición más jerarquizada, como en Pumahuasi, al colocar la iglesia al final de la calle.
- En los pueblos que se planificaron la traza se erigió con una trama en retícula y cuando el ferrocarril llegó atravesó la trama en el eje compositivo, o de lo contrario, se instaló en un lateral y se proyectó el crecimiento hacia el otro lado de la vía. El resultado fue la composición simétrica donde la vía del ferrocarril se ubicó en el centro de la composición y la plaza de la estación tuvo una posición jerárquica. Este planteo urbano no es casual, pues ya se había empleado en muchos otros pueblos nacidos como consecuencia del ferrocarril en el Noroeste, pudiendo verificarse además una de las características del modelo: *“Las ciudades y pueblos emplean como tipología de base al cuadro de estación que se convierte en el eje de la composición de la trama con ubicación central o lateral”*. Ver Figura 17.
- Tanto en los casos de tejido urbano planificado como de crecimiento espontáneo, existió la conformación de una entidad integrada por la estación y su área de viviendas, flanqueando los laterales mayores del cuadro de estación, hecho derivado del modelo de asentamientos.



Figura 17. Pueblo de Abra Pampa. Fuente: Google Earth.

- Pueblos surgidos generalmente en áreas desiertas a veces poco conectados con otros sitios poblados y donde se hubo una falta de crecimiento por densificación de la trama. Esta falta de ocupación, comparativamente con otros poblados, fue consecuencia de una escasa población derivada de insuficientes oportunidades laborales o, más recientemente, del cierre de algunas minas, lo que produjo migraciones hacia otras áreas. Ver Figura 18.



Figura 18. Pueblo de Iturbe visto desde el cuadro de estación.

- El poblado puede valorarse, desde el punto de vista urbanístico, como un nuevo episodio en la historia del urbanismo, como un nuevo modo del quehacer, por el valor que cobra a escala territorial como parte de un sistema en la conformación física e integradora de un país. Su alto nivel de dispersión en el territorio hace que allí donde no hay nada construido se origine un poblado, que no llega a tener el alcance que otros, que con sus 100 ó 200 habitantes persista en medio de la inmensidad del territorio. Donde quizás otros de mayor envergadura sean más evidentes y más notables desde el punto de vista de la historia misma o de la historia urbana. Pero éste es un modo de hacer país, un modo de persistir a pesar del clima, de la falta de recursos, de la falta de políticas, de la falta de gente que lo habite, pero sobre todo de la falta de gente que piense en ellos.

### c) El sistema arquitectónico. Los edificios y sus instalaciones

El último eslabón del sistema ferroviario lo constituyó la arquitectura y las instalaciones que la acompañaron. De este modo, la arquitectura ferroviaria representa a uno de los nuevos programas arquitectónicos del siglo XIX y, quizás, el que más variedad de escalas y tipologías abarcó, desde la construcción sencilla hasta el edificio monumental, con un gran despliegue tecnológico y artístico. Por otro lado, enunció de manera manifiesta la nueva imagen de modernidad con el uso de las nuevas tecnologías del hierro, el vidrio, la prefabricación y



las nuevas concepciones intervinientes en el diseño, la arquitectura de catálogo, el diseño modular y la estandarización de elementos como de tipos constructivos.

Las herramientas de diseño del sistema son las bases sobre las que se asienta el desarrollo arquitectónico. En este caso, en la tesis se desarrolló el estudio de la tipología como la herramienta de la que se sirvió el sistema ferroviario para poder trabajar y se combinó con las posibilidades tecnológicas que brindó la revolución industrial. Racionalización, estandarización, listo para usar, prefabricación de elementos arquitectónicos, fabricación en serie, facilidad y rapidez de montaje, fueron las ventajas de los recursos de la nueva era que fomentaron la formulación del sistema ferroviario.

La arquitectura ferroviaria se consideró según estuviera ubicada a) Dentro del cuadro de estación como: Edificios de pasajeros, Bloques de sanitarios públicos, Depósitos de encomiendas, Depósitos de cargas, Depósitos de material rodante, Talleres o estaciones de servicio, Depósitos de locomotoras, Casillas, Usinas, Lampisterías, Servicios de salud, Viviendas (Transitorias, Permanentes: unifamiliares o Viviendas colectivas); o b) Fuera del cuadro de estación y estuvo integrada por Talleres de fabricación y reparación a gran escala, Refugios, Apeaderos o paradas, Cabinas de señales o puestos de señales, Garitas o casillas guardabarreras. Figuras 19, 20, 21 y 22.

Las Instalaciones de apoyo o servicio fueron aquellas ineludibles construcciones que complementaron el funcionamiento del sistema. Estuvieron integradas por: tanques de agua, de combustible, puentes peatonales, silos, surtidores de agua, pilas de agua, palancas de cambio de vías, aljibes o cisternas, molinos de viento, bandeja giratoria, señalizaciones, letreros indicadores, etc. Se trataba, en general, de elementos prefabricados comprados por catálogos, especialmente a Inglaterra o Escocia, e introducidos por las compañías ferroviarias que construyeron los tendidos.

Dentro de la clasificación de la arquitectura ferroviaria los edificios de pasajeros fueron las construcciones que adquirieron mayor importancia ya sea por su valor simbólico, por su impronta en el paisaje urbano o rural, por la estilística adoptada y por la tecnología empleada en su construcción.

La arquitectura ferroviaria de la línea Jujuy a La Quiaca está compuesta por 17 estaciones de ferrocarril, 2 paradas ferroviarias y una estación de desvío. Existen 167 edificios distribuidos en los siguientes enclaves ferroviarios: La Quiaca (22), Pumahuasi (4), Puesto del Marqués (3), Abra Pampa (7), Tres Cruces (6), Parada Esquinas Blancas (2), Parada Azul Pampa (2), Iturbe (5), Humahuaca (14), Uquiá (4), Huacalera (5), Tilcara (7), Maimará (7), Purmamarca (4), Tumbaya (3), Volcán (22), Desvío Bárcena (4), León (10), Yala (7) y San Salvador de Jujuy (36).



Figura 19. Depósito de locomotoras en estación La Quiaca.



Figura 20. Viviendas para el personal de tracción en Estación Volcán.



Figura 21. Depósito de cargas en estación Maimará.



Figura 22. Edificio de Pasajeros de la Estación Tres Cruces, visto desde la calle lateral del cuadro de la estación.

Se enuncian a continuación las características particulares que identificaron a la arquitectura e instalaciones de la línea Jujuy – La Quiaca:

- La disponibilidad de la mano de obra fue otra de las cuestiones consideradas en la licitación y la mejor respuesta sobre la causa por la cual las estaciones intermedias gozaron de tanta sencillez respecto a las estaciones capitalinas. En primer lugar por una cuestión práctica, las estaciones intermedias fueron muchísimas en cantidad, cientos de ellas debieron coordinarse para su rápida ejecución. En segundo término la facilidad de disponer lugareños que trabajen en las obras resolvía un problema a los directores técnicos por la posibilidad de encontrar más cantidad de gente para las construcciones sencillas que para las especializadas. De este modo, se adecuó un saber hacer tradicional donde los procedimientos constructivos de la cotidianeidad fueron lo común y se combinaron con las novedades en boga establecidas por los ingenieros. La tercera, es una cuestión de lógica y economía, las estaciones intermedias al tener mayor número debían ser más sencillas que las capitalinas y fue en las ciudades donde se pretendió, con mayor énfasis, lograr una imagen de consolidación y progreso del país.
- Por ende, la pequeña estación intermedia representa en el territorio y en la cultura de los pueblos el primer asiento, el primer modo de hacer país, el primer modo de poblar una parte del territorio, el emblema de futuro de los primitivos poblados, el encuentro con el mundo, la noticia, la novedad, la llegada de la tecnología, el encuentro con la gente y para muchos lo que le daba vida al pueblo, de allí la ubicación centralizada de la estación en muchos de ellos.
- La arquitectura ferroviaria tiene la particularidad de expresar una variedad de significados a través del empleo de los materiales y sus formas. La jerarquización se ha llevado desde el empleo del ladrillo para los de más alto rango hasta el adobe, en la categoría menor. La forma y la posibilidad de repetir el tipo en forma consecutiva también fue otro de los aspectos que caracterizaron a esta línea, así el edificio de pasajeros de La Quiaca, por ser de categoría internacional, tuvo una multiplicación de módulos respecto al tipo de las estaciones intermedias.

### Propuesta de estructura del proyecto de reutilización para el desarrollo local

El abandono de los edificios y tendidos ferroviarios es hoy una dura realidad, hechos que pueden verse en el continuo deterioro de la red, de sus edificios y en las ocupaciones ilegales de los cuadros de estaciones con propiedades particulares. Figuras 23, 24 y 25.



**Figura 23.** La vía abandonada y socavada por el río antes de llegar a Volcán.



**Figura 24.** Ocupación ilegal en el cuadro de estación en Huacalera. Nótese hacia el lado derecho de la vía las obras en construcción de viviendas particulares.

En vistas a realizar un proyecto que considere los valores del sistema se redactaron, en el trabajo de tesis doctoral, las líneas estratégicas que pueden leerse sintéticamente en la publicación de *Conpadre*. Se brinda a continuación una propuesta de contenidos como estructura del proyecto de reutilización para el desarrollo local, donde se plasmó gran parte de la investigación desarrollada antes, durante y después de la tesis y de actividades que se desarrollarían a futuro.



**Figura 25.** Ocupación ilegal en el cuadro de estación de Tumbaya. Nótese que el segundo edificio, de izquierda a derecha, es un pequeño depósito de madera de principios de siglo XX. El resto son construcciones particulares.

### Consideraciones finales

A lo largo de la exposición hemos podido establecer que existe una estrecha relación entre los términos paisaje-patrimonio-desarrollo sostenible. Por un lado, el paisaje producto de la huella del hombre en el territorio constituye un patrimonio porque lo ha heredado de sus antepasados y necesita de una protección y gestión equilibrada donde lo económico no se oponga a la preservación del ambiente y a la calidad de vida de la sociedad, sino que se favorezca un desarrollo equilibrado de esos aspectos. Para que ello ocurra los proyectos territoriales deben considerar el trinomio paisaje – patrimonio – desarrollo sostenible en sus consideraciones. El sistema ferroviario como parte de los elementos del paisaje y como tipología de paisaje de la movilidad goza de cualidades intrínsecas para ser reutilizado puesto que a través del uso planificado de sus espacios se pueden satisfacer las necesidades de cada poblado de orden económico, social y ambiental.

### Referencias

ALBERDI, J. B.. **Bases y puntos de partida para la Organización Política de la República Argentina**. 2º ed. Besançon [Francia]: Imprenta de José Joaquín, 1856.

BIANCHETTI, María Cristina. **Antropología del área de la Puna**. Tomo 1. Año II, N° 29. Jujuy [Argentina], Noviembre de 1982. Mecanografiado Inédito.

BOSCHI, Lucio y Axel NIELSEN. **Quebrada de Humahuaca. Un itinerario cultural con 10.000 años de historia**. San Salvador de Jujuy [Argentina]: Gobierno de Jujuy CFI, 2004.

CARTA DE LAS MUNICIPALIDADES LATINOAMERICANAS PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE (Carta de Ñuñoa) Conferencia de Ñuñoa [Chile], 17 al 19 de Octubre de 2002 en: <<http://www2.udec.cl/ecos/carta%20de%20municipalidades%20latinoamericanas%20para%20el%20desarrollo%20sustentable.pdf>>. Consulta 14/09/2011.

CASANALLES RAHOLA, Eusebi. "Recuperación y uso del patrimonio industrial" en **Abaco**. Revista de Cultura y Ciencias Sociales. Arqueología Industrial. Testimonios de la memoria. 2da época. N° 19, INCUNA, Gijón [España], 1998.

CONSEJO DE EUROPA. Recomendación (95)9. Del Comité de Ministros a los estados miembros relativa a La Conservación de los sitios culturales integrada a las políticas de paisaje". Adoptada por el Comité de Ministros el 11 de setiembre de 1995 en la 543ª Reunión de los Delgados de Ministros.

Convenio Europeo del paisaje. Florencia [Italia]. 2000.

CRUZ PÉREZ, Linarejos e Ignacio ESPAÑOL ECHANIZ. **El paisaje. De la percepción a la gestión.** Madrid [España]: Liteam, 2009.

DOUROJEANI, Axel. "Procedimientos de Gestión para el desarrollo sustentable" en **Serie Manuales**, Nº 10. Santiago de Chile [Chile]: CEPAL – ECLAC, 2000.

FERRARI, Mónica. **Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. La línea Jujuy – La Quiaca.** Tesis Doctoral. Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, Sevilla [España]. Inédito.

FERRARI, Mónica. "Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención" en **Revista Labor & Engenho** *The International Journal on Water, Heritage and Regional Development*. Campinas [Brasil], v.5, n.3, p.1-19, 2011. Disponible en: <[http://www.conpadre.org/L&E/L&E\\_v5\\_n3\\_2011/01\\_p1-19.pdf](http://www.conpadre.org/L&E/L&E_v5_n3_2011/01_p1-19.pdf)>.

GUTIERREZ CORTINES CORRAL, Cristina. Desarrollo sostenible y patrimonio histórico y natural. Una nueva mirada hacia la renovación del pasado. Santander [España]: Fundación Marcelino Botín, 2002.

MATA OLMO. "La dimensión patrimonial del paisaje. Una mirada desde los espacios rurales". en MADERUELO, Javier (Dir.). **Paisaje y Patrimonio.** Madrid [España]: Abada editores, 2010.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. DIRECCIÓN GENERAL DE VÍAS DE COMUNICACIÓN. Prolongación a Bolivia. Licitación para la construcción de Jujuy a La Quiaca. Buenos Aires [Argentina]: Imprenta Jacobo Peuser, 1902. Tomo I y II.

RIVERA BLANCO, Javier. "Paisaje y Patrimonio" en MADERUELO, Javier (Dir.). **Paisaje y Patrimonio.** Madrid [España]: Abada editores, 2010.

TROITIÑO VIÑUESA. "Patrimonio Arquitectónico, Cultura y Territorio". **Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.** Valladolid [España], Nº 4, 1998.