

El ferrocarril a Bolivia. El proceso de poblamiento en las regiones de Puna, Quebrada de Humahuaca y Valles de la provincia de Jujuy

Mónica Ferrari



Dra. Arq., Investigadora Adjunta CONICET. Docente del Instituto de Historia y Patrimonio. FAU - Universidad Nacional de Tucumán. San Miguel de Tucumán [Tucumán], Argentina. <m_ferrari10@yahoo.com.ar>.

Resumen

El impacto producido por el ferrocarril en el territorio argentino no ha tenido similitudes en la historia, ni antes ni después. La ocupación del territorio implicó un nuevo ordenamiento basado en la inserción de un red de tendidos férreos y pueblos con fines económicos extractivos. Este trabajo responde a un análisis del proceso de poblamiento surgido como consecuencia de la instalación del ferrocarril de Jujuy a La Quiaca. El proceso se explica a partir de la comprensión de la estructura del territorio antes de la llegada del ferrocarril, la planificación de la traza, las transformaciones en el territorio y la introducción del poblamiento. La investigación se basó en trabajos de campo realizados a lo largo de toda la línea. Se ha trabajado además con diferentes fuentes documentales como planimetría censal, fotografía satelital, legislaciones provinciales y nacionales, cartografía actual, considerando de fundamental importancia, el Informe de Moneta (1867), la licitación para la construcción de la línea mencionada (1902), así como la cartografía de De Moussy (1866).

Palabras clave

Ferrocarril Jujuy a La Quiaca, poblados ferroviarios, Quebrada de Humahuaca, Puna Jujeña.

The railway to Bolivia. The process of settlement in the regions of Puna, Quebrada de Humahuaca and Valleys in the province of Jujuy

Abstract

The impact produced by the railway in the Argentine territory has no similarities in history, before or since. The occupation of the territory involved a new order based on the insertion of a network of railways and towns with extractive and economic purposes. This work responds to an analysis of the process of settlement emerged as a result of the installation of the railway from Jujuy to La Quiaca. The process is explained from the understanding of the structure of the territory before the arrival of the railroad, planning trace, the changes in the territory and the introduction of the settlement. The research was based on field work along the whole line. We also worked with various documentary sources as census mapping, satellite photography, provincial and national laws, current mapping, considering fundamental, Moneta's Report (1867), the tender for the construction of the railway of Jujuy - La Quiaca (1902) and the mapping of De Moussy (1866).

Keywords

Railway Jujuy to La Quiaca, railway villages, Quebrada de Humahuaca, Puna Jujeña.

1. Introducción

Las transformaciones producidas en un territorio, puede analizarse según la naturaleza de los fenómenos. En efecto, diversos estudios desde la generalidad temática se vienen desarrollando con bastante frecuencia en las regiones jujeñas, particularmente para el caso de la Quebrada de Humahuaca. Es de destacar que esta región al haber sido declarada Patrimonio de la Humanidad y haberse convertido, por ende, en destino turístico ha ocupado, en los últimos años, el centro de debates e investigaciones. En virtud de ello, ha sido objeto de una mayor gama de estudios que las regiones de Puna y Valles. Detallamos a continuación algunas referencias que nos interesa destacar como antecedentes a este trabajo. En cuanto a la historia regional de la Puna puede encontrarse información en Bianchetti (1982), (GIL MORENO, 2006). y Benedetti (2007). En cuanto a la Quebrada de Humahuaca, los estudios se abordaron desde diversas miradas: a) la perspectiva histórico cultural, geográfica y territorial (SICA, BOVI, y MALLAGAY, 2006), (REBORATTI, 2003), Informe ICOMOS (2003), (SECA,1989), (BOSCHI y NIELSEN (2004); b) las transformaciones derivadas del turismo (BRUNO, 2010), (MANCINI y TOMMEI, 2012); c) la dimensión conceptual en el proceso de construcción regional (BENEDETTI, 2010) y d) el ordenamiento y las lecturas como paisaje cultural (MARTÍNEZ de SAN VICENTE y SABATÉ BEL, 2010), (PATERLINI de KOCH, 2011) entre otros. Se añade a este espectro, un significativo antecedente: el texto completo dedicado al paisaje cultural de la Quebrada de Humahuaca: Miradas desde la Quebrada de Humahuaca (NOVICK, NUÑEZ y SABATÉ BEL, 2011) que realiza un valioso aporte a la historia regional y donde tiene particular interés el artículo de Favelukes, Novick y Potocko, (2010), que desarrolla la temática referida a la construcción del territorio a través de las representaciones gráficas. Igualmente y englobado en la temática "Mapas, esquemas, indicios. Cartografías de la Quebrada de Humahuaca" (NOVICK, FAVELUKES, BRUNO y GENÉ, 2011) es otra interesante referencia. Estos últimos trabajos nos anticipan una mirada introductoria de la región quebradeña para luego adentrarnos en el estudio del poblamiento introducido por el ferrocarril.

Mientras tanto, y refiriéndonos a la temática que nos ocupa, existen numerosos trabajos que abordan la llegada del ferrocarril a diversos pueblos y ciudades del Noroeste Argentino (HELLMUT, 1934) (SÁNCHEZ de BUSTAMANTE, 1937) (GENTILE, 1982) (LÓPEZ, 1994) (COSTELLO,1996) (JURCICH, 1996) (FORMOSO, 2004) (ARÁOZ de ISAS, 2004) pero escasos, hasta donde conocemos, los referidos explícitamente al poblamiento del ferrocarril en el Noroeste Argentino. Sin duda, el trabajo de Benedetti (2003) constituye un antecedente de gran interés al poner a la luz, aunque en forma sintética, el estudio del poblamiento y las transformaciones territoriales, en Jujuy a principios del siglo XX. Luego "Los asentamientos producidos por el ferrocarril en el Noroeste Argentino" nos anticipan sobre las características del modelo de asentamientos (FERRARI, 2011) y que se toman como referencia en este artículo.

El presente trabajo surge de la problemática que plantea la relación existente entre la instalación del ferrocarril y las transformaciones producidas en el territorio a partir de la cual se pretende dar respuesta a una serie de interrogantes y objetivos. En primer lugar, se plantea conocer los aspectos concernientes a la organización territorial pre ferroviaria, es decir: ¿cómo era la estructura del territorio antes de la llegada del ferrocarril?, ¿Qué pueblos y caminos existieron previo a su llegada?. En segundo lugar, se procura comprender el proceso de gestión política-territorial de la traza ferroviaria a través de las respuestas a las siguientes preguntas: ¿Qué aspectos se consideraron para definir el derrotero de la traza?, ¿Cuáles eran las ideas, condicionantes y fortalezas que sustentaron la elección de una traza de conexión internacional?. En tercer lugar, se pretende explicitar las transformaciones territoriales a través de los siguientes cuestionamientos: ¿Cuáles fueron los cambios que se produjeron en el territorio?, ¿Cuáles son los aspectos relacionados con la localización de las estaciones?, ¿cómo se articularon entre sí?. Acto seguido, se propone precisar los aspectos que hacen a forma de la trama urbana, es decir: ¿Qué características formales tuvieron las trazas de los pueblos? ¿Cómo son sus manzanas calles y plaza?, ¿existe una posición jerárquica de la estación respecto a la traza urbana?, ¿Los pueblos, se planificaron o crecieron espontáneamente?. Por último, se pretende llegar a resultado final a modo de síntesis que nos indique ¿Cómo puede explicarse el proceso de poblamiento a lo largo

de la línea Jujuy – La Quiaca?

A continuación se propone, como objetivo general de la investigación, comprender el proceso de ocupación del territorio instaurado por el ferrocarril en la línea Jujuy –La Quiaca a través del análisis de la estructura del territorio antes de la llegada del ferrocarril, de la historia de la gestión política- territorial de la traza, de las decisiones tomadas para la localización de las estaciones y la forma de la estructura urbana resultante del proceso de poblamiento.

Desde una perspectiva de gestión territorial, el tema resulta de interés como aporte al campo de estudio actual sobre paisaje cultural para su futuro ordenamiento, protección y gestión, ya sea tanto si hablamos de un sitio declarado en la categoría de Patrimonio mundial, la Quebrada de Humahuaca, como de otros territorios, la Puna, que requieren de una atención y tratamiento adecuados.

Desde la mirada patrimonial, el interés en la temática radica, no sólo en que el desarrollo del ferrocarril ha sido la expresión de una parte de la historia sino que además, ellas llevan consigo una carga de hitos y significados culturales desde tiempos muy antiguos. Por un lado, el patrimonio ferroviario –conformado por los bienes muebles e inmuebles que integran las estaciones y espacios de vías–, así como los poblados introducidos como consecuencia de la instalación del ferrocarril, constituyen el símbolo de los grandes cambios que se produjeron no solo en el paisaje, sino también en la vida económica y social de estas áreas. Hoy, esas expresiones han sido parte de la historia territorial de la región, representan un legado para la comunidad e integran de su patrimonio cultural. Por otro lado, como en tantos lugares de Argentina, es innegable el valor del proceso de urbanización iniciado por el ferrocarril ya sea en la conformación de pueblos nuevos o en la consolidación de los existentes.

El texto se organiza en cuatro etapas que explican la comprensión de la transformación del territorio y del proceso de poblamiento: 1) el territorio antes de la llegada del ferrocarril, 2) la planificación de la traza, 3) Los primeros cambios en el territorio con llegada del ferrocarril. La localización de las estaciones como claves estructurales y 4) la introducción del poblamiento.

2. El territorio antes del ferrocarril. Los pueblos y caminos preexistentes

Antes de la llegada del ferrocarril, las regiones de Valles, Quebrada de Humahuaca y Puna estuvieron ocupadas por diversos pueblos de indios que se relacionaban entre sí a través una red de caminos principales y secundarios vinculados, además con el Alto Perú y con Buenos Aires. Así, cuando el riel llegó a principios del siglo XX, ya existían desde los primeros años del siglo XVII: San Antonio de Humahuaca, San Francisco de Tilcara, Santa Rosa de Purmamarca y San Francisco de Paula de Uquía a lo largo de la Quebrada de Humahuaca. Estos pueblos se vinculaban además por un camino que atravesaba otros pueblos del sector de la Puna nororiental.

La antigüedad de este camino puede demostrarse en el antiguo relato de Concolorcorvo de 1773, que describió la existencia de una ruta que corría paralela al espacio que hoy ocupa la traza ferroviaria. Señalaba a “la Quiaca” (CONCOLORCORVO, 1943: 166) como la primera posta brindando además una lista de enclaves sobre la jurisdicción de Jujuy con las distancias, en leguas mencionando lo siguiente: De las Tres Cruces á La cabaña (3), A Jujuy (6), A Guájara (10), A los Hornillos (7), A Humahuaca (11) A la Cueva (8), A Cangrejos Grandes (12), A la Quiaca (9). (CONCOLORCORVO, 1943: 163). Si comparamos este camino con la traza ferroviaria podemos observar que la vía férrea siguió el primitivo derrotero del valle del Río Grande por la Quebrada de Humahuaca hasta la actual localidad de Hipólito Irigoyen (Iturbe), y, desde allí, entrando en la Puna, instaló lo que suponemos un nuevo rumbo hacia el oeste del camino colonial por la cuenca del Río Miraflores, mediando un cordón montañoso entre ambos.

Esta importante vía de comunicación preexistente al ferrocarril hizo posible la interconexión y la unidad del territorio con las regiones limítrofes y con el Alto Perú (es decir entre lo que hoy es

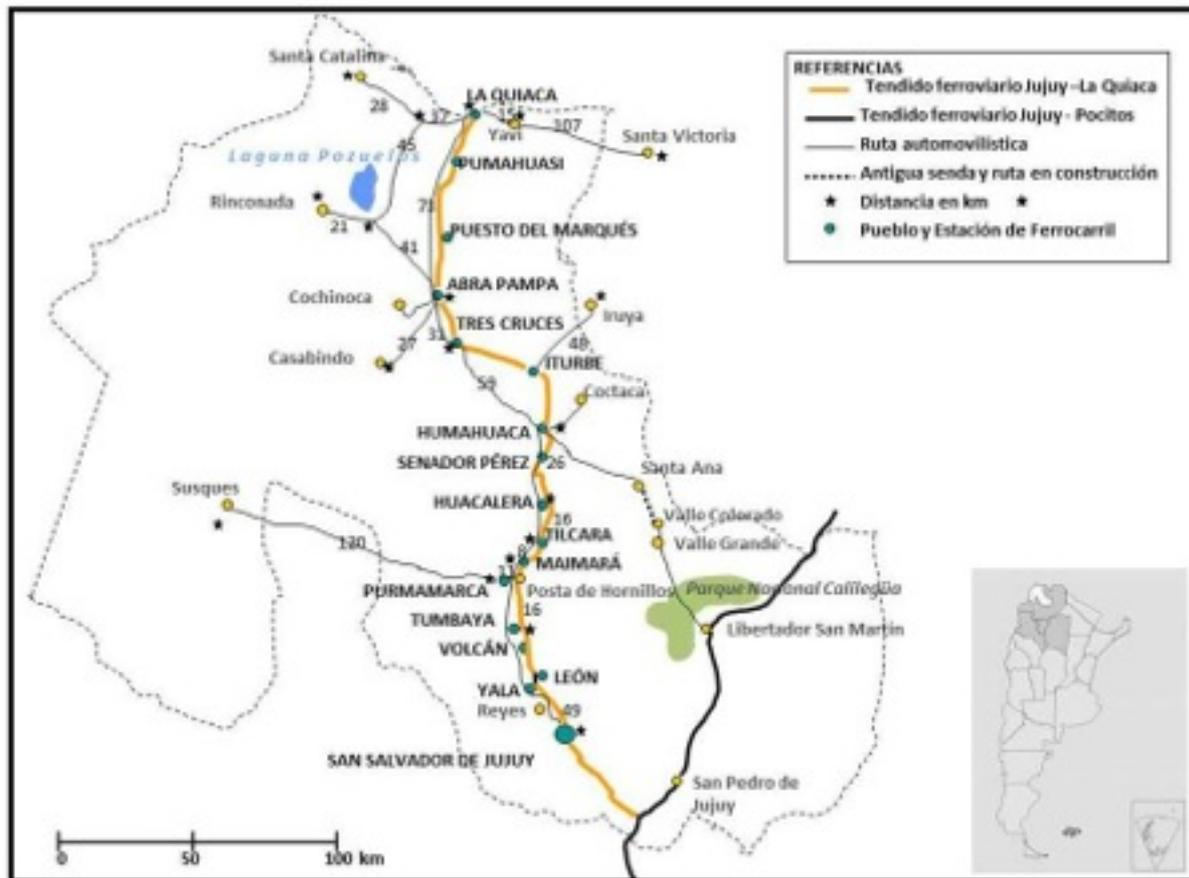


Figura 1. Mapa de la traza ferroviaria de Jujuy a La Quiaca. Fuente: Elaboración propia.

Perú, Bolivia y el Noroeste Argentino. La red a la que pertenece este camino puede corroborarse en el mapa de V. Martín De Moussy de 1866 (DE MOUSSY,1963) en el cual, la estructura territorial estaba organizada según un sistema de postas¹ ubicadas de acuerdo a la distancia máxima que podía viajar una persona en caballo y utilizadas generalmente por los correos. A través del camino de postas Jujuy se conectaba desde “Quiaca” con Tupiza y Potosí y de allí con Perú².

El mapa de De Moussy nos muestra la infraestructura del territorio (caminos transitables y no transitables, puentes, fortines, aldeas, ciudades, campamentos indígenas), producción (ingenios azucareros, zonas de cría de ganado) y los componentes naturales (ríos, bañados, sitios de pastoreo, bosques y cataratas o rápidos). En el documento el término postas está ausente, por lo que es difícil asegurar que los sitios referidos en el mapa lo hayan sido. Puede advertirse que efectivamente que hasta 1866 ya existían como pueblos “Humaguaca” por Humahuaca, “Guacalera” por Huacalera, “Tilcara” y “Tumbaya” y como aldeas “Uquía”, “Maimará”, “Hornillos”, “Purmamarca”, “León” y “Yala”. Todos ellos situados en el valle del Río Grande en la región de la Quebrada de Humahuaca.

¹ En el Perú se denominaron “Chuclas”, las cuales junto con los “Chasquis” hicieron del correo quechua, uno de los más importantes del mundo de esa época.

² Desde Tupiza partía un camino hacia el oeste que vinculaba el norte boliviano con Cobija en la costa Chilena. De esta ruta se desprendían varios caminos en red que conducían a Cochinoca, Casabindo y Rinconada en la puna jujeña, San Antonio de los Cobres, en Salta, y luego recorría hacia el sur por los valles calchaquíes salteños: Cachi, Seclantás y San Carlos.

3. La planificación de la traza

Cuando el sistema ferroviario estuvo prácticamente consolidado, el estado nacional comenzó a pensar en las conexiones internacionales, así a fines del siglo XIX comenzaron las tratativas de la primera traza que vincularía el norte argentino con la nación limítrofe de Bolivia. Mientras tanto el vecino país haría lo mismo en aras a llevar a cabo una empresa entre ambos estados. El desafío tardó años en concretarse y otros tantos en lograr la ansiada vinculación internacional.

3.1. Los estudios previos para el trazado

La planificación de los tendidos ferroviarios del Noroeste Argentino respondió a varias ideas que sustentaron la elección de las zonas por las que atravesó el riel, para la elección de la traza se tuvieron en cuenta varios factores que se conjugaron con la productividad y la necesidad de vincular determinadas regiones entre sí. El estudio del terreno fue una condición esencial para habilitar y llevar a cabo la instalación del ferrocarril. Para ello, se confeccionaban informes sobre la factibilidad de las líneas que comprendían verdaderas expediciones e involucraban estudios exhaustivos sobre el territorio con recogida de información sobre geografía física, humana y económica. Era necesario obtener todos los datos no sólo para la factibilidad de la instalación ferroviaria sino para el asentamiento del hombre y sus actividades económicas. El Informe de Pompeyo Moneta fue clave para las decisiones del ferrocarril de Córdoba a Jujuy y fue él el primero que propuso llegar a Bolivia en 1867 (MONETA, 1867).

La continuidad de la cota o la posibilidad de un mayor despliegue por la llanura fue uno de los aspectos a considerar en el costo económico, humano y en tiempos. Junto a ello se tenía en cuenta los movimientos de tierra, los desniveles a salvar, el tipo de suelo, las posibilidades del desarrollo de la agricultura o pastoreo, la existencia de arboleda, los tipos de madera y las posibilidades de su aprovechamiento para la fabricación de durmientes, la naturaleza y extensión de los bosques, la dureza y durabilidad de las maderas. Había que considerar si el terreno era de tierra vegetal, arena fina o gruesa, piedra y la existencia de mármoles o piedra para edificios (MONETA, 1867).

Otro recurso fundamental fue el agua, puesto que era uno de los elementos esenciales para el funcionamiento de las locomotoras a vapor y para la vida de las futuras poblaciones. La desertificación o la salinidad de los suelos resultaban en ocasiones un obstáculo cuando se debía atravesar una región de estas características. Por ello, debía planificarse con cuidado el trazado y la ubicación de las estaciones en función de la distancia máxima que podía recorrer una locomotora sin la provisión de este recurso.

Los accidentes geográficos y su escaso número redundarían sin duda en el costo de la línea. De allí, la necesidad de que estos estudios requieran un conocimiento sobre la naturaleza de los ríos que debía atravesar el ferrocarril, su anchura, profundidad y corrientes. Se analizaba si los cursos de agua ofrecían facilidad para la colocación de puentes, para ello se estudiaban los materiales disponibles en el lugar para su construcción y el tipo de rivera que poseía, si era de piedra, tierra o tosca y si era resistente para las fundaciones de la infraestructura.

Un tema de gran importancia en la elaboración de los informes fueron las posibilidades extractivas de materias primas, o las posibilidades de realización de actividades industriales. De hecho, unos de los mayores atractivos de la línea en estudio fue la minería. El informe de Moneta, especifica la existencia de depósitos metalíferos de cobre no explotados por el costo de los fletes (MONETA, 1867: 72 y 84).

Si bien, a Pompeyo Moneta sólo se le encargó el estudio de factibilidad de Córdoba a Jujuy, el ingeniero se extendió en su informe expresando las ventajas de continuar la línea de Jujuy al norte dando razones fundamentalmente económicas para su prolongación. No sólo estudia el tema argentino sino también la problemática boliviana. Asegura que “los bolivianos mantienen su escaso comercio con el pacífico, al través de los caminos más difíciles e inhospitalarios”;

considerando la posición de “sitiados” para los habitantes del país vecino no sólo por el tema de los caminos sino por el costo del flete. Los bolivianos esperaban la comunicación, por navegación, por el Río Pilcomayo para llegar al puerto de Buenos Aires, pero la reducción del flujo del caudal antes de llegar al Río Paraguay no se lo permitía. Resolver este problema no sólo significaba un alto costo económico sino que también se necesitaba mucho tiempo para realizarse. En base a esta razón Moneta señalaba sobre el futuro camino de hierro y sobre la necesidad de prolongarlo a Bolivia por la conocida abundancia de sus minas de plata. La producción minera de Bolivia y la distribución de la población sirvió de argumento para afirmar que la mayor cantidad de personas se ubicaba en la zona minera, la cual tenía una mejor y fácil comunicación con Jujuy, y se hallaba, además, sobre la dirección más factible del Ferrocarril. En su Informe señalaba, además, la extracción de oro al norte de la Puna en muy pequeñas cantidades y según procedimientos primitivos (MONETA, 1867: 85, 86 y 72).

3.2. El debate sobre la traza que debía seguir el ferrocarril a Bolivia y la licitación para su construcción

Luego de quince años del Informe de Pompeyo Moneta, en 1882, la Memoria del Ministerio del Interior, señalaba en forma directa el propósito de establecer un ferrocarril a Bolivia. El hecho tenía su fundamento en que, en ese mismo año, había comenzado la construcción del Ferrocarril de Tucumán a Jujuy y se vislumbraba la posibilidad de llegar con los rieles a esa nación. El documento señalaba en forma expresa el propósito de establecer un ferrocarril internacional a Bolivia, daba cuenta además de que el presidente de la República Argentina había ordenado la iniciación de negociaciones con el gobierno de Bolivia para que pudieran practicarse los estudios previos a la construcción del ferrocarril (Hellmut, 1934).

El objetivo que impulsaba llevar adelante esta empresa fue la intención de fomentar el comercio con el sur de Bolivia –especialmente con los departamentos de Chuquisaca, Potosí y Tarija– y promover una vía con salida al Pacífico considerada más rápida que la del Atlántico³. Se esperaba, también, el consumo por parte de Bolivia de la producción argentina consistente en: ganadería, agricultura, textiles, tabaco, harina, azúcares, cereales, cales, mármoles, etc. es decir la explotación de materias primas y productos industrializados del norte argentino, especialmente de Tucumán, Salta, Catamarca y Jujuy (HELLMUT, 1934).

En 1894 uno de los cuatro tratados internacionales, celebrados entre Bolivia y Argentina referidos al ferrocarril por La Quiaca, determinó la realización de los estudios técnicos para ambos países. En agosto de 1900, el informe fue definitivamente presentado ante el Inspector General de Ferrocarriles del Estado y firmado por Miguel Iturbe (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1902: 9, 18 y 150).

En cumplimiento del convenio y las leyes sobre la prolongación del ferrocarril Central Norte de ambos países, el Ministerio de Obras Públicas realizó los estudios correspondientes y estableció dos variantes para las trazas. Una, proyectada por la Quebrada del Toro, en la provincia de Salta, y otra por la Quebrada de Humahuaca, en la provincia de Jujuy. El equipo de trabajo se dividió en dos partes quedando a cargo de la primera el Ingeniero José Rauch y de la segunda el Ingeniero Miguel Iturbe (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1902: 19). El debate sobre la traza que debía seguir la línea, no fue tarea fácil y significó largos períodos de estudios y discusiones. Solamente, la acción en el Senado de la Nación del Senador Domingo T. Pérez en la defensa por la traza de Humahuaca se recoge en 170 páginas. (PÉREZ, 1908).

El trabajo llevó implícito no sólo lo referido a la recogida de la información de los terrenos de las dos trazas sino también un exhaustivo estudio de cálculos métricos, presupuestos, perfiles altimétricos, empleos de materiales, tipos, dosificaciones y calidades de los mismos. A todo ello se sumó una detallada comparación de las ventajas y desventajas de cada ítem en relación a la

³ El proyecto de la vía por el pacífico, sólo pudo realizarse a través del puerto de Arica en Chile luego de que Bolivia se uniera con Argentina en 1925 y por el puerto de Antofagasta luego de 1948.

factibilidad de su construcción y del costo que representaría. Por último, el informe realizó una serie de especificaciones técnicas constructivas y el modo en que debía realizarse cada elemento constructivo. Se especificaba, por ejemplo, cómo y con qué sacar las piedras del río para la ejecución de las escolleras de los puentes, el espesor que debían tener los mampuestos de los muros, el material rodante que correría por las vías con las especificaciones constructivas del mismo y el mobiliario detallado de cada una de las estaciones. El informe indicó absolutamente todos los pasos a seguir, sin dejar librado al azar detalle alguno. Las actividades de la obra contemplaron la adquisición de los terrenos, limpieza de la vía, movimientos de tierra de la traza y de las estaciones, obras de arte, túneles, pasos a nivel, escolleras, muros de defensa, canales y zanjas de desviación, estaciones y accesorios, cambios y vías auxiliares, vía permanente, telégrafo, cierre perimetral de la línea, tren rodante, personal, dirección e imprevistos (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1902: 55).

Las razones de la elección de la traza por Humahuaca son varias, entre ellas el coste de la infraestructura y las mejores posibilidades orográficas para el desarrollo de la misma. En el estudio comparativo, la traza de Humahuaca resultaba ser la preferida por los siguientes motivos: a) el gasto por adquisiciones e indemnizaciones de terreno para la vía del ferrocarril era superior por la Quebrada del Toro que por Humahuaca. Para ésta última, existía la ventaja de terrenos pertenecientes al estado y otro tanto por donaciones documentadas para tal fin; b) la Quebrada del Toro resultaba ser de mayor longitud de trayecto, por lo cual, la limpieza del terreno y los movimientos de tierra resultaban ser más onerosos; c) para la Quebrada del Toro era necesaria la realización de ocho túneles, mientras que para Humahuaca, sólo uno proyectado en el paso de Volcán en el que existía la factibilidad de evitar su construcción, que de hecho se resolvió; d), la traza por Jujuy incluía la ejecución de 14 pasos a nivel, en cambio la traza salteña requería de 84; e) también los muros de defensa eran mayores e imprescindibles por la Quebrada del Toro que por Humahuaca; f) Los canales y zanjas eran mayores para la Quebrada de Humahuaca; g) el valor de la vía permanente arrojaba una diferencia contra la del Toro de 77,3km más, lo que representaba mayor gasto en materiales, de traslado de los mismos y costo de la línea de cercado de la vía; h) telégrafos, cambios y vías auxiliares se presentaban en iguales condiciones para ambas; las estaciones y accesorios eran perfectamente iguales para las dos trazas, aunque la del Toro exigía una estación más; i) en ambos casos, las únicas actividades económicas eran las agrícolas, pero las tierras de cultivo, en la Quebrada de Humahuaca, tenían el cuádruplo de extensión respecto a la del Toro. El trazado por Humahuaca, adoptado por ser económicamente más viable, se iniciaba en Jujuy siguiendo el Cauce del Río Grande hasta Tres Cruces –punto más alto del recorrido (3.780 msnm)– y de allí llegaba a La Quiaca, el punto fronterizo. (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1902: 56-61).

En 1894 se firmó la Convención con Bolivia para la unión ferroviaria de las dos repúblicas y al año siguiente los dos países aceptaron, a través de leyes nacionales de cada uno, la construcción de la línea (Ley Argentina N° 3525 de 1895) (SCHLATTER, 1904: 158). La Ley Nacional N° 4064 del 24 de enero de 1902 autorizó la construcción, directa o por empresas privadas, de varios ferrocarriles del Estado, entre ellos figura la línea desde Jujuy hasta la frontera Argentina con Bolivia de conformidad a la documentación presentada por el Ministerio de Obras Públicas⁴ (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1902: 159-160). En ese mismo año, además, fueron aprobados los planos, especificaciones y pliego de condiciones para la licitación. Se presentaron ocho propuestas y después de un detenido estudio de las mismas por las oficinas técnicas, el Poder Ejecutivo, por decreto de 15 de noviembre de 1902, aceptó la correspondiente a Luis Stremiz y Cía (SCHLATTER, 1904: 153-154). El 2 de setiembre de 1906 llegó el ferrocarril a Humahuaca y el 5 de mayo de 1908 se cumplió el anhelo de llegar con los rieles a la frontera, cuando quedó librado al servicio público el tramo de Jujuy a La Quiaca. Hubo que esperar hasta 1925, para que se unieran los rieles bolivianos con los argentinos.

⁴ En la mencionada ley se incluyó, además, la ejecución de otros trazados que más tarde se unirían con Bolivia, el de Perico a Ledesma y la continuación de los estudios definitivos hasta Orán.



Figura 2. Estación La Quiaca a principios del siglo XX. Fuente: Archivo General de la Nación.

4. Los primeros cambios en el territorio con llegada del ferrocarril. La localización de las estaciones como claves estructurales

Con la llegada del ferrocarril a principio del siglo XX, se produjeron cambios económicos y sociales. El tránsito de animales fue paulatinamente suprimiéndose lo que produjo la búsqueda de otras formas de generación de actividades económicas. Sin embargo, la circulación de ganado continuó hasta 1930 puesto que el nuevo medio de transporte no cubría ciertos mercados como la zona minera de Sud Chicas, en Bolivia, al sur del Departamento de Potosí. El cese del comercio de animales, se produjo como consecuencia de la Guerra del Chaco entre Bolivia y Paraguay (1932-35), cuando se produjo el cierre de las fronteras para el transporte de ganado en pie. Con ello se dio fin a la multiplicidad de relaciones comerciales y productivas que habían dinamizado la vida de la zona durante varios siglos. (SICA, BOVI, y MALLAGRAY, 2006: 367). Así, la región de la Quebrada y Puna cambió el flujo de animales por el tránsito ferroviario, a través del cual los minerales extraídos en la región se desplazaron hacia otros mercados. Como señala Seca, el nuevo medio de transporte borró para siempre del ámbito quebradero y puneño el trajinar de los arreos de ganado y de las tropas de mulas (SECA, 1989: 55).

La llegada del ferrocarril no sólo transformó de fondo una tradición de siglos, en estas regiones, sino que promovió el desarrollo de actividades preexistentes como la minería. Los fundamentos del Senador Pérez para la elección de la traza por Humahuaca hablaban de las posibilidades de extracción minera por la Compañía Internacional de Bórax instalada en Salinas Grandes, en la región de la Puna (PÉREZ, 1908:39).

La instalación del riel, permitió la llegada de trabajadores de otras regiones especialmente de Bolivia⁵ y con ello introdujo un proceso urbano mediante el cual se fortalecieron tanto los pueblos de indios como las aldeas o postas que ya existían transformándose en pueblos. Con el tiempo surgieron nuevos asentamientos alrededor de las estaciones y se instaló una nueva fisonomía en el paisaje a través de la infraestructura de los tendidos. En este contexto, tomó importancia la vida urbana que comenzó a dinamizarse con la llegada turistas y más trabajadores de otras regiones. Las estaciones se convirtieron, en consecuencia, en un foco de

⁵ La inmigración boliviana entre 1870 y 1914 adquirió gran significancia emparentada con los viejos pueblos de indios (NICOLINI, 1993).

atracción tanto de lo nuevo como de lo exótico que llegaba de otros sitios del país y del mundo, y se fortalecía como un generador de la vida social.

El ferrocarril, permitió también el tránsito regular de personas en la región y la aparición de un cierto turismo regional particularmente, en la Quebrada de Humahuaca por sus excepcionales condiciones del clima más favorable entre Humahuaca y Maimará (JANOSCHKA, 2003: 211). Estos cambios no sólo se produjeron en la línea de Jujuy a La Quiaca. En efecto, en Argentina, el efecto urbanizador del ferrocarril no tuvo antecedentes en la historia, ni antes ni después. En 2002 se realizó un relevamiento del territorio argentino (TARTARINI, 2002: 271), y se totalizaron cerca de 1500 enclaves ferroviarios y algo más de 200 en las provincias del Noroeste Argentino (Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca). Ello da una muestra aproximada de la cantidad de pueblos y ciudades que surgieron como consecuencia de su instalación.

Luego de decidida la traza, la línea ferroviaria recorrió 300km aproximadamente desde San Salvador de Jujuy a La Quiaca. Continuó paralelo a los cordones montañosos y al Río Grande, en el fondo del valle, llegando hasta la naciente del mismo, cerca de Iturbe, para luego transitar la planicie árida de la Puna hasta llegar a la frontera con Bolivia. Tanto en la Región de los Valles como en la Quebrada de Humahuaca, casi todos los pueblos, salvo Tilcara, se fundaron sobre la margen derecha del río.

En cuanto al proceso de poblamiento, la localización de las estaciones fue clave en la conformación de la nueva estructura territorial. Entre las razones que definen su ubicación y la consecuente formación o consolidación del pueblo hemos reconocido fundamentalmente las siguientes modalidades: a) estaciones en antiguos pueblos coloniales, aldeas, haciendas o postas, b) estaciones localizadas por estrategias técnicas ferroviarias y c) estaciones instaladas por razones económicas.

a) estaciones en antiguos pueblos coloniales, aldeas, haciendas o postas

La ubicación de algunas estaciones se realizó sobre los elementos de la antigua estructura colonial de pueblos, haciendas y postas. En consecuencia, varias de ellas tomaron el nombre del antiguo asentamiento. Así, en la Puna, Puesto del Marqués tuvo la denominación porque en ese sitio se había establecido la hacienda del Marqués de Campero⁶ (VERGARA, 1968: 243) (JUJUY. Diccionario General, 1993. Tomo IX: 4197). A partir de la segunda mitad del siglo XIX existieron otras haciendas importantes como Negra Muerta en el norte de la Quebrada de Humahuaca donde se ubicó la estación Iturbe.

Hubo haciendas que provenían de antiguas mercedes coloniales y que se ubicaron al sur de la Quebrada de Humahuaca y en la región de Valles. Las más importantes fueron las de Tumbaya, Yala del Monte Carmelo y Volcán (Sica, Bovi, y Mallagray, 2006: 363-364). Esta última, se menciona en el libro de Concolorcorvo como una posta (CONCOLORCORVO, 1943: 163 y ss.) y en el plano de De Moussy como un sitio de tierras de pastoreo. En la misma cartografía de 1866, Yala, y Maimará aparecen como aldeas (DE MOUSSY, 1963).

La estación de León se instaló donde había una antigua posta. El sitio goza de gran trascendencia histórica puesto que fue paraje desde tiempos antiguos y lugar de luchas por la independencia en los combates de 1817, 1821 y 1870 (JUJUY. Diccionario General, 1993. Tomo VII: 3139 y ss.).

La comprobación de que Yala y León, solo existieron como postas y no como pueblos antes del ferrocarril, queda demostrada en la misma Licitación del ferrocarril de Jujuy a la Quiaca, al expresar su futura función como poblados: "Las estaciones de Yala y León servirán a núcleos de

⁶ Sin embargo, en el plano Catastral de la Dirección de Inmuebles figura como "Pueblo Patricios", quizás por la batalla que se celebró en el sitio donde en 1815 se estableció el Ejército español que fue derrotado en un combate que se libró contra el Ejército Patriota.

población esparcidos en las márgenes del Río Grande y de los ríos Reyes, –en que existen los baños termales–, Yala, Lozano y León” (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1902: 34).



Figura 3. Estación León a principios del siglo XX. Al fondo el Valle del Río Grande en la Quebrada de Humahuaca. Fuente: Archivo General de la Nación.

b) estaciones localizadas por estrategias técnicas ferroviarias

Algunas razones de localización de estaciones se realizaron por estrategia técnica ferroviaria, una de ellas fue la necesidad de abastecimiento de agua para las locomotoras a vapor. Son ejemplos las estaciones de Tres Cruces y Negra Muerta (Iturbe). Respecto a la primera, se conocía que allí no había población, pero que era necesaria la construcción de una estación puesto que existía una gran distancia entre Abra Pampa y Negra Muerta.

Otro caso de pueblo surgido por la necesidad ferroviaria fue la estación Volcán elegida, en la licitación, para la localización de un taller ferroviario. La razón radicaba en la necesidad de colocar este tipo de equipamiento en el punto llano del final del tramo de riel con cremallera, que salvaba una considerable altura en el llamado Paso del Volcán.

Otro de los aspectos relacionados con la localización de las estaciones, en cuanto a estrategia técnica es que desde el origen de los ferrocarriles se ha elegido con preferencia las márgenes de los ríos para emplazarlos, el agua no sólo era fundamental para abastecer a las locomotoras de vapor sino que era vital para la vida de los pueblos. La traza de Humahuaca respondía a esta ley natural, puesto que las dos terceras partes de su recorrido se establecieron en el valle del Río Grande.

c) estaciones instaladas por razones económicas

La estación Puesto del Marqués, tuvo su razón de localización, como estrategia económica, porque se vinculaba a una población diseminada en la Puna donde se encontraba una mina de oro que había comenzado a explotar la empresa “The Alto Condor Gold Mines Company Limited”. Ofrecía como alimento para la explotación, la proximidad de los yacimientos de bórax y de sal

común en piedra en Salina Grandes (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1902: 39 y 48). En realidad, podría decirse que la franja que ocupa la zona este de la laguna de Pozuelos, hasta el antiguo camino de postas por Cangrejillos, hacia el oeste, fue en tiempos prehispánicos, una región de yacimientos de oro, cobre y estaño (ANGIORAMA, 2001:63-68). Por consiguiente, la estación se ubicó aproximadamente en el punto medio de la antigua faja minera.

En síntesis, en los sitios donde no había posibilidades extractivas directas en el lugar, la localización de las estaciones, en su estrategia económica, respondió a encontrar la mejor posición que la relacionara con otros pueblos o regiones productivas y donde además existiera población. Así puede entenderse la justificación de la estación Negra Muerta, no sólo necesaria por el abastecimiento de agua sino porque ella serviría a los departamentos de Iruya y Santa Victoria en la vecina provincia de Salta, sitio por donde no pasaba el riel. Asimismo, Abra Pampa abastecería a los pueblos de Cochino y Rinconada y la estación Pumahuasi, lo haría a su vez, al departamento de Santa Catalina, en el extremo norte de la república y a los pueblos de Esmoraca, Estarca y Talina de Bolivia.

5. La introducción del poblamiento en la línea Jujuy - La Quiaca

La introducción del poblamiento se llevó a cabo a partir de la instalación de las estaciones y el crecimiento de una trama urbana en estrecha conexión con ella ya sea en sitios escasamente poblados o totalmente despoblados. El nuevo tejido no siempre fue planificado, en consecuencia la forma y disposición de manzanas, calles, edificios y plazas tuvo diversas variantes. La constante en todas ellas fue el cuadro de estación, aquel espacio delimitado en forma cuadrangular que alojaba el edificio de pasajeros, sanitarios, tanques de agua, depósitos, talleres y en ocasiones algunas viviendas del personal ferroviario. Los primeros pobladores fueron los que se alojaron en estos espacios, luego le siguió la construcción de viviendas en el perímetro del cuadro de estación o al menos sobre un lateral del mismo. En efecto puede comprobarse que las viviendas más antiguas se alojan en estos sitios, como en Maimará, Iturbe, Volcán y Pumahuasi (FERRARI, 2010).

En los pueblos preexistentes o Pueblos de Indios, la instalación del ferrocarril tuvo un modo diferente de insertarse o vincularse puesto que prevaleció la necesidad orográfica de la traza. En Purmamarca la estación se ubicó a 3km alejada del poblado, por la imposibilidad de llevar el riel hasta el allí y en Tilcara, también lo hizo alejado del pueblo y en la margen opuesta. En Tumbaya, Huacalera y Uquía, la estación se instaló en el borde de la traza y en Humahuaca, en cambio, se situó frente a la plaza principal en una estrecha centralidad (FERRARI, 2010).



Figura 4. Plano del pueblo de Humahuaca del año 1967. Fuente: Dirección General de Inmuebles de la Provincia de Jujuy.

Dedicamos, a continuación, una especial atención a los pueblos fundados luego de la llegada del ferrocarril o de escasa preexistencia a él con algunas consideraciones referidas a sus trazas.

5.1. Los pueblos nuevos fundados luego de la llegada del tren

Con la consolidación de las ideas liberales y con una sociedad sustentada en las formas culturales europeas, aparecieron proyectos de urbanizaciones ideales en los que se adjudicó al ferrocarril una parte del mito del progreso indefinido. Así como la ciudad colonial había tenido como tipología la trama en cuadrícula con la plaza en el centro de la composición y la ubicación de los edificios cívicos y religiosos a su alrededor. También el poblado planificado surgido como consecuencia del ferrocarril tuvo el cuadro de estación como eje de la traza y el edificio de pasajeros en el centro geométrico (FERRARI, 2011:35). Sin duda, La Quiaca y Abra Pampa constituyen dos ejemplos valiosos de pueblos derivados de esta idea. Otros pueblos, en cambio, tuvieron una forma planimétrica menos rigurosa expresando por ende una mayor espontaneidad en la forma de su tejido.

Los nuevos asentamientos se convirtieron oficialmente en ciudades, pueblos o caseríos de acuerdo a las decisiones de orden político-administrativas que se tomaron sobre ellos. Así surgieron ciudades expresamente fundadas, legislaciones que fomentaron y regularán el afincamiento de la población e instituciones que regularon la urbanización como La Quiaca y Abra Pampa. Otro caso, en cambio, como Puesto del Marqués, solo se conoce la fecha creación –23 de agosto de 1906– y, sin embargo, no se han encontrado planos ni leyes de su fundación. En virtud de ello, es posible aceptar la posibilidad de que se fundara un pueblo sin la aprobación de los planos. En efecto, hay antecedentes comprobados sobre este tipo de accionar como, por ejemplo, el barrio ferroviario que se construyera avanzado el siglo XX en el pueblo de Volcán. En un plano de la Dirección General de Inmuebles que es copia de otro del año 1953, certifica en una nota al pie del mismo lo siguiente: “Las manzanas 12, 13 y 15 están proyectadas por Vías y Obras del F.C.N. Belgrano. No existe en Dirección General de Inmuebles plano aprobado. Tampoco el plano de loteo del pueblo está aprobado. 17 de mayo de 1972” (FERRARI, 2011: 41-42).

5.1.1. Poblados planificados con trama en cuadrícula

Las decisiones de orden político-administrativas que se tomaron en referencia a la fundación de los pueblos derivaron en consecuencias para su estructura urbana. En efecto, los planificados tuvieron la clásica estructura en cuadrícula heredada de la colonia y siguieron el modelo establecido. Realizamos a continuación las comprobaciones en diferentes casos destacando la forma de las manzanas, la ubicación de la plaza y edificios públicos.

El pueblo de Puesto del Marqués, se compuso, según el plano de 1971, por una cuadrícula de 3 x 5 manzanas en las que no se observa ninguna relación o posición jerárquica de espacios urbanos o edificios públicos. Sólo se mantiene la tradición hispánica de la traza en cuadrícula situada en un lateral del cuadro de estación. En la actualidad, la plaza principal se ubica en una parcela de una manzana y frente al edificio de pasajeros, otorgando de este modo una cierta posición jerárquica al vincularse plaza con estación.

El pueblo de Volcán es la suma de dos tramas, una generada por la instalación del ferrocarril –de 3 x 6 manzanas– y otra como producto de la instalación del barrio ferroviario –derivado de la subdivisión de dos y medio módulos–. Curiosamente la segunda se insertó armónicamente junto a la primera. El barrio ferroviario se implantó con posterioridad a 1938, debido a que en el plano más antiguo encontrado, que data de esa fecha, no figura la modificación del tejido. Constituye un ejemplo novedoso de vivienda ferroviaria desvinculada del cuadro de estación. La distancia relativa y la desvinculación son hechos poco comunes en la historia de poblados del ferrocarril del Noroeste Argentino, puesto que en general el asentamiento solía situarse dentro del área ferroviaria o contiguo a ella. Esto se debe, con certeza, a que el emplazamiento del barrio pertenece al quehacer arquitectónico de avanzado el siglo XX, período en el cual la visión de la arquitectura ferroviaria y el tema de la vivienda obrera, especialmente, cobraron otro matiz.

5.1.2. Poblados planificados con trama en cuadrícula y de escasa preexistencia al ferrocarril

Para la región de la Puna, los datos sobre la estructura del territorio, previo a la llegada del ferrocarril, no evidenciaron la existencia de algún pueblo o un camino en el sitio donde luego se trazó la línea ferroviaria. Sin embargo, unos años antes de la llegada del ferrocarril, durante la época en que comenzaron las tratativas entre ambos países, comenzaron a erigirse algunas ciudades como La Quiaca y Abra Pampa. A pesar de que no se conocen los motivos o estrategias de estas fundaciones, resulta indiscutible pensar, que se trató de una estrategia política territorial para el caso de la primera, en la consolidación de la frontera con Bolivia. De hecho, la estación La Quiaca se convirtió luego en la estación internacional, situación que denotó su importancia por la actividad que desempeñó.

La Quiaca, un pueblo internacional.

Los primeros antecedentes que se tienen hablan de una posta denominada La Florida, sitio que aparece en el plano de De Moussy de 1866, en el lugar aproximado donde hoy es el pueblo de La Quiaca. Lamentablemente no se tienen mayores referencias sobre el lugar exacto de la posta respecto a la ubicación actual del pueblo. A mediados del siglo XIX comenzó a formarse un caserío que algunos autores denominaron La Quiaca Vieja. Más tarde entre 1886 y 1890 los vecinos construyeron una capilla y en agosto de 1878 la Dirección General de Correos y Telégrafos habilitó una oficina telegráfica (JUJUY. Diccionario General, 1993. Tomo VI: 2944). Si bien no se ha podido probar documentalmente, existe información que argumenta que pocos años después de construidos estos edificios, se comenzó con los pasos para fundar oficialmente el pueblo y el 10 de septiembre de 1883, acorde a las indicaciones del gobernador Tello, se procedió a demarcar el área de terrenos para solares de población y ejidos.

La fundación oficial del pueblo de La Quiaca se realizó en 1907 según la Ley provincial N° 134 y constituye uno de los casos de fundaciones llevadas a cabo desde el estado. En virtud de los tratados establecidos con Bolivia, la nación se ocupó de realizar la fundación de un pueblo en el límite fronterizo. La política fundacional consistió en expropiar un sector de tierras y luego fomentar la ocupación de los mismos a través de la donación de los lotes a las personas que quisieran habitar en dicha ciudad. En virtud de ello, la ley declaraba expropiable por causa de utilidad pública los terrenos comprendidos dentro de los ejidos establecidos, también se aclaraba que la expropiación de las tierras que ocuparía el ferrocarril con la vía, estación, depósitos, correría por cuenta del Gobierno Nacional. Al propietario de las tierras se le concedió la propiedad y dominio de una manzana del terreno a su elección y de tierras de alfalfa ubicadas fuera de los límites del ejido.

La idea de consolidar un territorio en medio del desierto y de desarrollar en forma rápida el crecimiento urbano de la ciudad en un punto que se consideró estratégico fue favorecida por el art. 6 de la mencionada ley provincial. Ésta estableció que las manzanas ya delineadas serían divididas en lotes, que el Poder Ejecutivo cedería a quienes solicitaran habitarlos con la condición de cerrarlos y edificar por lo menos dos habitaciones, en cada terreno, dentro del término de tiempo exigido y bajo condiciones reglamentadas. En caso de no acogerse a la norma o no cumplir con la condición de edificación, los propietarios perdían el derecho, y las tierras podían ser adjudicadas a otras personas que ofrecieron someterse a su cumplimiento. Aquellos que aceptaban las condiciones de cesión tenían el privilegio de obtener el título definitivo de la propiedad.

Los sitios para los edificios públicos también fueron considerados por la legislación, puesto que en el art. 9 se estableció que el Poder ejecutivo se reservaría los terrenos urbanos que considere necesario para los mismos. Asimismo, los lotes de campo o pastoreo delineados en los alrededores del pueblo serían vendidos por el Poder Ejecutivo con la condición de cerrarlos con alambrado o tapia dentro de los dos años subsiguientes. La falta de cumplimiento por parte del comprador se penaba con multas anuales de retardo y lo recaudado se invertiría en obras

públicas del pueblo de La Quiaca. Este es un claro ejemplo del proceso de organización territorial en el contexto de la formación del estado moderno, donde el establecimiento y control de fronteras, se llevó a cabo. Sin embargo el proceso de desarrollo fue muy lento. La ciudad de La Quiaca es un caso muy interesante de diseño urbano. Puede advertirse una retícula original de 6 x 6 manzanas separadas en su eje por la franja de terrenos pertenecientes al ferrocarril. En el punto medio de uno de los sectores urbanos, se ubicaron dos plazas: una en el área de la ciudad, ocupando medio



módulo, y, la plazoleta de la estación, de forma trapezoidal en terrenos ferroviarios, ambas separadas por una calle. Una avenida a modo de boulevard con arboleda en la platabanda, perpendicular a eje de las vías, finaliza en la mediana de la plaza de la ciudad quedando junto a la estación del ferrocarril como telón de fondo. Igualmente al frente de la plaza principal se ubicó la iglesia, lateral al boulevard. El significado, que desempeña el ferrocarril en la trama es evidente, además, de constituirse en el elemento central de la traza, el gran espacio que ocupa, de 2 x 6 módulos, le otorgan una apertura espacial notable.

Figura 5. Plano de la ciudad de La Quiaca. Fuente: Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de Jujuy. Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2001.

Abra Pampa, un pueblo minero.

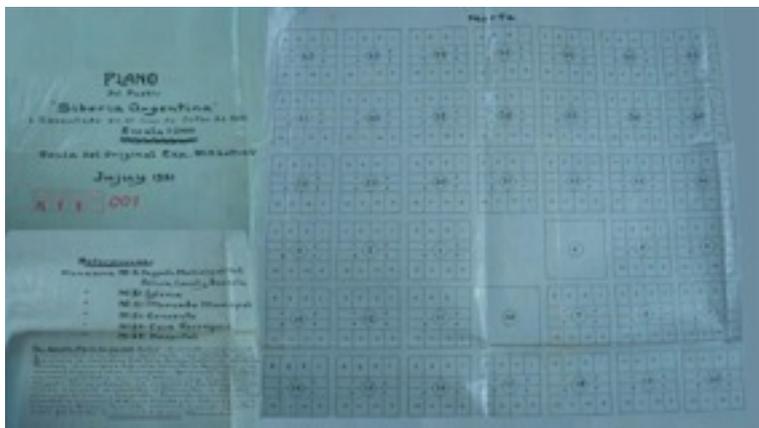


Figura 6. Plano de Abra Pampa de 1931. Copia del original de 1883. Fuente: Dirección de Inmuebles de la Provincia de Jujuy.

La arqueología ha demostrado que en el propio sitio de la ciudad actual se encontraron entre 1904 y 1907 ruinas prehispánicas muy deterioradas que pertenecieron al Período de Desarrollos Regionales entre el 800 y 1470 D.C. (JUJUY. Diccionario General, 1993. Tomo I: 42). En 1892 ya existía una estafeta postal conocida con el nombre de "Siberia Argentina" aunque se ignora la fecha en que se inició el servicio telegráfico. El 14 de agosto de 1883, la legislatura de la provincia sancionó una ley mediante la cual se fijaba la necesidad de fundar un pueblo en el

lugar conocido como Abra Pampa. Más tarde, el 31 de agosto del mismo año el gobernador Eugenio Tello suscribió el decreto de fundación, por medio del cual se debía mensurar y amojonar la superficie sobre la que se asentaría el poblado. El nuevo pueblo recibió el nombre de Siberia Argentina. Al igual que La Quiaca se hicieron concesiones gratuitas a los pobladores que quisieron edificar en los terrenos.

Con la llegada del tren, la estación tomó el antiguo nombre de Abra Pampa con que se reconocía a los primeros pobladores. El pueblo se trazó, en 1883, según la tradición hispánica en con una trama de 7x7 manzanas con plaza en el centro de la composición. Los edificios públicos siguieron el modo español de emplazamiento. En la copia del plano original de 1883, se destinó



Figura 7. Fotografía aérea de Abra Pampa. Fuente: Google Earth.

la manzana situada al norte de la plaza para la Iglesia y la ubicada al este, para juzgado municipal, cárcel, policía y escuela; en el extremo sudoeste de la plaza se colocó el mercado municipal y en el segundo módulo hacia el oeste a partir de donde se ubicó la iglesia, se planificó la casa parroquial. De este modo, quedó conformado el tejido de la ciudad donde los edificios cívicos y la iglesia

compartieron la primacía de la plaza central, mientras que el mercado lo hizo desde un ángulo de ella. Como en tantas otras ciudades el convento y el hospital ocuparon, según la forma acostumbrada, los sitios más alejados del centro en el extremo noreste y sudeste de la cuadrícula.

Cuando el ferrocarril llegó, se ubicó en la franja lateral a la plaza principal ocupando en consecuencia 1 x 7 módulos, lográndose así que el edificio de pasajeros quede justo frente a la plaza. La trama se completó con la incorporación de avenidas al modo de bulevares en el perímetro, al igual que la avenida que divide la estación con la plaza principal sitio de paso, demás, de la ruta nacional N° 9.

5.1.3. Poblados planificados por trama en retícula

En el plano de 1961, que se refiere al pueblo de Pumahuasi bajo la especificación del título "Urbanización de Pumahuasi", puede observarse cierta regularidad en el tejido urbano compuesto por manzanas rectangulares. En el documento se observa una clara intención en vincular espacialmente, a través de la calle principal, la iglesia con el edificio de pasajeros. Colindante a esta circulación se ubicaron dos plazas de diferentes tamaños. Esto nos permite obtener una lectura diferente y singular en referencia a los otros pueblos, por primera vez la iglesia toma una posición jerárquica con respecto a la estación y la plaza queda relegada en un lateral.

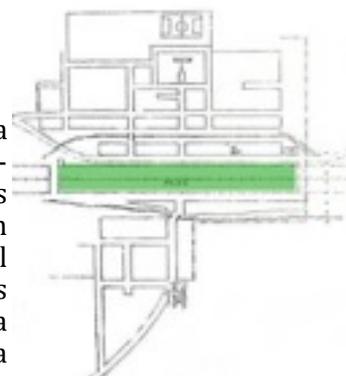


Figura 8. Plano de Pumahuasi. En color se señala el cuadro de estación. Fuente: Dirección

5.1.4. Poblados espontáneos

Tres Cruces es uno de los poblados que han crecido en forma espontánea, sin una planificación de los espacios urbanos y sin una ubicación jerárquica de edificios. El tejido se organizó en dos áreas, una disposición alineada al pie de la montaña y paralela a la vía del ferrocarril y una trama en retícula ubicada del otro lado del cuadro de estación. Como en varios pueblos nacidos como consecuencia de la instalación del ferrocarril los primeros indicios de urbanización se situaron en el perímetro del cuadro de la estación.



Figura 9. Cuadro de estación en Tres Cruces. Foto M. Ferrari.

Hipólito Irigoyen⁷, donde se ubicó la estación Iturbe, es un pueblo asentado en un estrecho valle, a lo largo de las vías del tren con una retícula de calles y manzanas irregulares que siguen la topografía del terreno y los cursos de agua, torciéndose e intentando buscar una cierta

⁷ El pueblo nació a partir de la instalación de la estación denominada Negra Muerta. El 27 de Agosto de 1947, se sancionó la Ley provincial N° 1782, por la cual se designó con el nombre de Iturbe al Pueblo y Jurisdicción del distrito "Negra Muerta" (departamento de Humahuaca). Luego adquirió, aunque no sabemos la fecha cierta, el nombre de Hipólito Irigoyen. El 27 de Agosto de 1947, se sancionó la Ley provincial N° 1782, por la cual se designó con el nombre de Iturbe al Pueblo y Jurisdicción del distrito "Negra Muerta" (departamento de Humahuaca).



Figura 10. Plano de 1967 del pueblo Hipólito Irigoyen, luego denominado Iturbe de acuerdo al nombre que tomó la estación de ferrocarril. Fuente: Dirección General de Inmuebles de la Provincia de Jujuy.

regularidad dentro de la irregularidad. Las viviendas más antiguas fueron construidas en mamposterías de adobe y se ubicaron en el lateral este del cuadro de la estación, dando lugar a la habitual disposición alineada. El escaso espacio en el que se insertó la estación y el pueblo ha impedido el crecimiento por extensión dentro del valle. De tal manera que su crecimiento se produjo sobre barrancas colindantes e inclusive del otro lado del Río Grande. Hipólito Irigoyen no tiene ley de fundación y tampoco se han encontrado planos de la época de la llegada del ferrocarril. Sin embargo, los planos más antiguos certifican lo que puede apreciarse durante el trabajo de campo, una organización lineal paralela a ambos lados del espacio ferroviario, funcionando éste último como una gran plaza longitudinal integrada con el espacio circundante.

Maimará es otro de los poblados espontáneos que se fue generando en el tiempo. Si bien existió como aldea antes de la llegada del ferrocarril, la nueva forma de accesibilidad le permitió un gran auge como villa turística y la instalación de casas de veraneo. El asentamiento original se situó al lado de la antigua ruta de carruajes y es muy probable que su nacimiento se originara como causa de la ocupación del margen de la circulación. Este hecho puede deducirse de la observación del plano más antiguo que hemos encontrado –1948–, el cual evidencia una división parcelaria a lo largo del viejo derrotero, con una contundente forma alineada y con pocas calles que la interceptan. Lo mismo ocurre con la franja de terrenos situados frente a la estación. En ambas zonas se observan en líneas de trazos los proyectos de abrir nuevas calles. En consecuencia, podemos afirmar que el crecimiento urbano de Maimará se dio en forma lineal y con el tiempo fue ampliándose a través de una retícula irregular hacia el Oeste.

Yala, ubicado muy cerca de San Salvador de Jujuy, es el resultado de una traza que también fue creciendo en forma espontánea y por lo tanto sus manzanas son de diferentes formas y tamaños. Su organización se basa en dos grandes módulos situados frente al cuadro de estación de aproximadamente 235 m (frente a estación) x 185m y otra 140 m. (frente a estación) x 180m. Luego el resto se acomoda en manzanas cuadradas y rectangulares en un tejido que tiene como límite a la ruta por el este, al Río Yala por el Norte y el Río Grande por el sur. La plaza ocupa una parcela dentro de la manzana quedando rodeada de edificaciones.



Figura 11. Plano del pueblo de Yala, en color se señala el cuadro de estación. Fuente: Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de Jujuy. Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2001.

6. Consideraciones finales

En cuanto a las interpretaciones que intentan explicar el proceso de poblamiento del territorio en lo que hace a la franja sobre la línea ferroviaria de Jujuy-La Quiaca podemos afirmar lo siguiente:

- El proceso comienza con la visión decimonónica de la construcción del progreso continuo, esta actitud se vio reflejada en la idea de Pompeyo Moneta al proponer un ferrocarril a Bolivia. Su accionar no se limita al simple desarrollo del trabajo de campo encargado (la factibilidad del ferrocarril de Córdoba a Jujuy), sino que llegó mucho más allá de lo estipulado. Así, luego del informe realizado en 1867, el ferrocarril llegó a Tucumán en 1876, a San Salvador de Jujuy en 1891 y a La Quiaca en 1908.

- La concepción cultural del enciclopedismo de la época nos habla de un conocimiento científico del territorio y un dominio de la construcción ferroviaria. Para la elección de la traza, hubo un estricto y profundo estudio de las condiciones de factibilidad de la línea Jujuy a La Quiaca llegando a materializarse un presupuesto exhaustivo de la obra en su totalidad tanto para la Quebrada del Toro como para la Quebrada de Humahuaca.
- Sin duda que los caminos prehispánicos, luego los coloniales fueron los vertebradores que en parte siguió la huella del ferrocarril a La Quiaca y que se usaron según las conveniencias económicas, físicas y poblacionales de manera articulada. En definitiva parte de los caminos antiguos continuaron siendo instrumentos válidos para ordenar el territorio.
- El conocimiento técnico del ordenamiento territorial, permitió localizar estratégicamente las estaciones a través de la articulación de las condicionantes topográficas, orográficas (continuidad de la cota, pendientes mínimas y máximas, cordones montañosos o ríos a cruzar, etc.) con los puntos estratégicos económicos y los recursos para la subsistencia: agua, leña, cría de ganado, etc. que a medida que comenzaron a construirse fueron transformando la fisonomía del territorio.
- De este modo, la localización de las estaciones constituyó la clave estructural a partir de la cual crecieron los pueblos nuevos o se consolidaron los existentes construyendo un territorio sobre un espacio débilmente ocupado, permitiendo la vinculación con otras regiones y la modificación de fondo la antigua estructura territorial. El nuevo modelo residió en la vinculación de una línea de asentamientos que desempeñaron funciones como centro de producción/ extracción – centro de consumo – puerto. Así el ferrocarril actuó como elemento articulador y conformador del territorio.
- Esa cadena de pueblos tenía una distancia máxima entre ellos dada por lo que podía recorrer una locomotora sin abastecerse de agua. Se advierte así, una forma de ordenación repetida del espacio (vía – estación – pueblo),
- Esta nueva organización territorial, produjo impactos positivos y negativos. El ferrocarril generó nuevas actividades económicas, movilidad de la población producida por el turismo o nuevas fuentes de trabajo como la minería, introdujo nuevas costumbres en lo urbano dinamizando la vida social o permitiendo traslados en tiempos antes inimaginables, pero también aniquiló una economía tradicional de acarreo de animales y costumbres desarrolladas durante siglos.
- La trama urbana de los poblados se desarrolló con diversas variantes, espontáneas y planificadas, irregulares y regulares, con cuadrícula o en retícula y con una variedad de formas de concebir una plaza (ocupando una manzana, medio módulo o plazoleta).
- La trama se ocupó a lo largo del siglo XX y fue experimentando diversos desarrollos. Los de la Quebrada y Valles crecieron en extensión y densificación, los de la Puna, salvo La Quiaca, apenas si se ocupó el tejido primitivo.
- Algunos poblados se convirtieron en el símbolo del siglo XIX al insertar en el eje de su trama al ferrocarril como principal protagonista y al edificio de pasajeros como elemento central de la composición.
- En definitiva, el proceso de ocupación del territorio puede valorarse como un nuevo episodio en la historia del urbanismo por el valor que cobran a escala territorial como partes de un sistema en la conformación física e integradora de un país. Su alto nivel de dispersión en el territorio, como en la Puna, nos hace pensar que allí donde no hay nada construido se originó un poblado, que no llegó a tener el alcance o el desarrollo de otros, que con sus 100 ó 200 habitantes persistió en medio de la inmensidad del territorio. Donde quizás otros de mayor envergadura fueron más evidentes y más notables desde el punto de vista de la historia de hechos o de la historia urbana. Pero residir en estos sitios fue y continúa siendo un modo de construir el país persistiendo 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.

7. Referencias

ANGIORAMA, Carlos (2001). "De metales, minerales y yacimientos. Contribución al estudio de la metalurgia prehispánica en el extremo Noroccidental de Argentina" en **Revista de Estudios Atacameños** N° 21. Universidad del Norte San Pedro de Atacama de Chile en <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/315/31502104.pdf>. Consulta: 15/07/09.

AA.VV. **Jujuy. Diccionario General** (1993). Tomo I, VI, VII y IX. San Salvador de Jujuy: Gobierno de la Provincia de Jujuy.

ARÁOZ de ISAS, Florencia (2004). "El impacto del ferrocarril en Tucumán" en La generación del Centenario y su proyección en el Noroeste Argentino (1900-1950). **Actas de las V Jornadas**. Rosario: Editorial Amalev.

BENEDETTI, Alejandro (2003) "Les effets de l'incorporation. Transformations territoriales et réorganisation de l'habitat à Jujuy, République d'Argentine, durant le XX e siècle" **Histoire dès Alpes** 8. Lugano: Instituto de Historia Alpina.

BENEDETTI, Alejandro (2007). Tras la incorporación de la Puna de Atacama a la Argentina: geohistoria política del Territorio de Los Andes (1900-1943) en **Cuadernos de Humanidades** Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Salta.

BENEDETTI, Alejandro (2010) Quebrada de Humahuaca: ¿hoya, unidad fisiográfica, región geográfica, ambiente o lugar? Estudio bibliográfico sobre la toponimia y el pensamiento geográfico regional argentino (siglos XIX y XX) en **Revista Registros** N° 7. Mar del Plata: UNMdP.

BIANCHETTI, María Cristina (1982). **Antropología del área de la Puna**. Tomo 1. Año II, N° 29. San Salvador de Jujuy: Mecanografiado Inédito.

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

BRUNO, Perla (2010) "La Quebrada de Humahuaca: ruta de "viajes imposibles" y su transformación en destino turístico" en **Revista Registros** N° 7. Mar del Plata: UNMdP.

CONCOLORCORVO (1943). **El lazarrillo de los ciegos caminantes**. Desde Buenos Aires hasta Lima. 1773. Buenos Aires: Ediciones Argentina Solar.

COSTELLO, Moisés (1996). Ramal C-14. **Salta Socompa**. Salta:Talleres gráficos de la Cooperativa de Trabajo Gráfico "6 de Febrero".

DE MOUSSY, V. Martin (1963). "Carte des provinces de Catamarca de Tucuman et des régions voisines. Par le Dr. V. Martín De Moussy 1866" en Descripción geográfica y estadística de la Confederación Argentina. **Atlas**. Buenos Aires: Ediciones Culturales Argentinas. Ministerio de Educación y Justicia. Dirección General de Cultura.

FAVELUKES, Graciela, NOVICK, Alicia y Alejandra Potocko (2010). "Mapas, esquemas, indicios. Cartografías de la Quebrada de Humahuaca" en **Revista Registros** N° 7. Mar del Plata: UNMdP.

FERRARI, Mónica (2010). **Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino**. Tesis Doctoral. Inédito: Universidad Pablo de Olavide de Sevilla.

FERRARI, Mónica (2011) "Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino" en **Revista Apuntes**. Redes Ferroviarias. N° 24. Vol.1. Facultad de Arquitectura y Diseño. Colombia: Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá.

FORMOSO, Silvia (2004). "Un proyecto parcialmente cumplido: el ferrocarril Salta-Antofagasta" en La

generación del Centenario y su proyección en el Noroeste Argentino (1900-1950). **Actas** de las V Jornadas realizadas en San Miguel de Tucumán en 2003. Rosario: Editorial Amalevi.

GENTILE, Zulema (1982). **Origen y desarrollo del Ferrocarril en Catamarca**. Catamarca: Inédito.

GIL MORENO, Raquel (2006). La Puna: población, recursos y estrategias en TERUEL Ana y Marcelo LAGOS (Dir.) en **Jujuy en la Historia**: de la colonia al siglo XX. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy.

HELLMUT, Simons (1934). **El ferrocarril a Bolivia**. Buenos Aires: Librería y Casa Editora de Jesús Hernández.

ICOMOS Informe (2003). **Quebrada de Humahuaca**. Inédito, Buenos Aires.

JANOSCHKA, Michel (2003). "El turismo en la Quebrada" en REBORATTI, Carlos. **La Quebrada**. Geografía, historia y ecología de la Quebrada de Humahuaca. Buenos Aires: Editorial La Colmena.

JURCICH, Milenco Juan (1996). **La Epopeya del Ferrocarril Huaytiquina**. Gótica Editora. Salta.

LOPEZ, Mario Justo (1994). **Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886**. Buenos Aires: Ediciones Lumiere.

MANCINI, Clara Elisa y TOMMEI, Constanza Inés (2012). "Transformaciones de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy) en el siglo XX: entre destino turístico y bien patrimonial" en **Revista Registros** N° 9. Mar del Plata: UNMdP.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel y Joaquin SABATÉ BEL (2010). Apuntes metodológicos en la ordenación de paisajes culturales: el caso de la Quebrada de Humahuaca en **Revista Registros** N° 7. Mar del Plata: UNMdP.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. Dirección General de Vías de Comunicación (1902). **Prolongación a Bolivia**. Licitación para la construcción de Jujuy a La Quiaca. Tomo I. Buenos Aires: Imprenta Jacobo Peuser.

MONETA, Pompeyo (1867). **Informe sobre la practicabilidad de la línea de la prolongación del ferrocarril Central Argentino desde Córdoba a Jujuy presentado por el Ingeniero Civil D. Pompeyo Moneta**. Buenos Aires: Gobierno de la Nación Argentina.

NOVICK, Alicia; FAVELUKES, Graciela; BRUNO, Perla; GENÉ, Marcela (2011). "Representaciones gráficas y procesos de construcción del territorio" en NOVICK, Alicia, NUÑEZ Teresita y Josquín SABATÉ BEL (Dir.). **Miradas desde la Quebrada de Humahuaca**. Territorio, proyectos y patrimonio. Buenos Aires: Cuentahilos.

PATERLINI DE KOCH, Olga (2011). "Miradas desde el patrimonio" en NOVICK, Alicia, NUÑEZ Teresita y Josquín SABATÉ BEL (Dir.). **Miradas desde la Quebrada de Humahuaca**. Territorio, proyectos y patrimonio. Buenos Aires: Cuentahilos.

REBORATTI, Carlos. (Coord.) (2003) **La Quebrada**. Geografía, Historia y ecología de la Quebrada de Humahuaca. Editorial La colmena. Buenos Aires.

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, Teodoro (1937). **El camino a Bolivia por la Quebrada de Humahuaca**. Buenos Aires: Dirección Nacional de Vialidad.

SECA, Mirta Ana (1989). Introducción a la geografía histórica de la Quebrada de Humahuaca. Con especial referencia al pueblo de Tilcara. **Cuadernos de Investigación** N° 1. Buenos Aires: Instituto Interdisciplinario Tilcara. Facultad de Filosofía y Letras. UBA.

SCHLATTER, Eduardo (Recopilador) (1904). **Leyes, Contratos y Resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías de tracción mecánica de la República Argentina**. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Vías de Comunicación.

SICA, Gabriela; BOVI, María Teresa; MALLAGAY, Lucía (2006). "La Quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad" en TERUEL Ana y Marcelo LAGOS (Dir.) **Jujuy en la Historia**: de la colonia al siglo XX. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy.

TARTARINI, Jorge (2002). "Relevamiento e Inventario del Patrimonio Ferroviario en la Argentina" en **Patrimonio Industrial**. Fuerza y riqueza del trabajo colectivo. Buenos Aires: CICOP.