

Planes, trayectos y apropiación cultural sobre el ferrocarril S.S. Jujuy-La Quiaca. Pensando la valorización del patrimonio ferroviario en la Quebrada de Humahuaca, Argentina.

María Gabriela Mayoni* Ricardo Cicerchia**

Universidad de Buenos Aires, CONICET (Argentina)

Resumen: El ferrocarril que recorría gran parte de la Quebrada de Humahuaca en el noroeste argentino y unía la ciudad de San Salvador de Jujuy con La Quiaca en Bolivia se incluyó hace algunos años en el llamado Plan Belgrano de integración y desarrollo regional para su puesta en valor y vuelta en funcionamiento. El ferrocarril fue articulador de la región durante casi todo el siglo XX, forjó identidades y tradiciones aún prevalecientes en la memoria de los pobladores. Desmantelado en la década de 1990 posee interés público como patrimonio ferroviario dentro del valioso paisaje cultural de la Quebrada, declarada Patrimonio Mundial. Considerando los avances en las discusiones sobre la preservación sustentable del patrimonio y mediante un relevamiento del estado de condición actual del ferrocarril, este artículo analiza las intervenciones estatales y las condiciones de apropiación a las que está sujeto para pensar su efectiva valorización.

Palabras Clave: Patrimonio ferroviario; Quebrada de Humahuaca; Argentina; Preservación sustentable; Apropiación cultural.

Plans, routes and cultural appropriation on the S.S. Jujuy-La Quiaca railroad. A consideration of the value of railway heritage in the Quebrada de Humahuaca, Argentina.

Abstract: The railway that crossed a large part of the Quebrada de Humahuaca in north-western Argentina and linked the city of San Salvador de Jujuy with La Quiaca in Bolivia was included a few years ago in the so-called “Plan Belgrano” for regional integration and development for its rehabilitation and restoration to service. The railroad was the backbone of the region for almost the entire 20th century, forging identities and traditions that still prevail in the memory of the settlers. Dismantled in the 1990s, it has public interest as railway heritage within the valuable cultural landscape of the Quebrada, declared a World Heritage Site. Considering the advances in the discussions on the sustainable preservation of the heritage, and after surveying the present condition of the railway, this article analyses the State interventions on the branch and the appropriation processes to which it is subject in order to produce its rehabilitation.

Keywords: Railway heritage; Quebrada de Humahuaca; Argentina; sustainable preservation; cultural appropriation.

1. Introducción

El presente trabajo se ubica dentro de un proyecto de investigación de larga duración de carácter histórico, social y cultural del antiguo ferrocarril argentino Central Norte en el tramo San Salvador de Jujuy - La Quiaca (Argentina-Bolivia) radicado en la Universidad de Buenos Aires. En esta investigación se ha comprobado la función estructuradora del ramal de los patrones de vida y sociabilidad de las comunidades del Noroeste Argentino (NOA) y el gran caudal de beneficios en el campo de la salud, la educación, el trabajo y la movilidad que proveía el sistema para los pobladores, verificado en los testimonios como un hecho fundamental de las biografías colectivas recreadas¹.

* Universidad de Buenos Aires, CONICET (Argentina); E-mail: gabrielamayoni@hotmail.com; <https://orcid.org/0000-0003-2018-5113>

** Universidad de Buenos Aires, CONICET (Argentina); E-mail: rcicerch@hotmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-2830-6461>

La antigua traza es una estructura compleja construida a comienzos del siglo XX que continúa la línea principal del Ferrocarril Belgrano a Santa Fe (ramal C) y Buenos Aires (ramal CC). El recorrido atraviesa perpendicularmente toda la longitud de la Quebrada de Humahuaca, fuente de notorios desafíos técnicos para la operación del servicio. El ascenso desde la localidad de León a la estación Volcán, por ejemplo, debía realizarse a través de una cremallera y una locomotora auxiliar a la cola del tren para superar una fuerte pendiente de 16 por mil.

A comienzos de la década de 1990 el ramal fue desmantelado con efectos altamente negativos para la economía regional, comarcal y familiar. Como resultado de este proceso, cientos de familias puneñas y quebradeñas perdieron su fuente de trabajo, innumerables poblados quedaron aislados a la vera de la Ruta Nacional 9, perdiendo rasgos de identidad y acrecentando la incomunicación y la desigualdad social. Años más tarde, algunas iniciativas propusieron dinamizar el desarrollo de la región. Entre ellas el “Plan Belgrano” pronunciado por el gobierno nacional en el año 2015 (Decreto 27/2015 del Poder Ejecutivo Nacional), ideado como un vasto programa de desarrollo social, orientado al crecimiento productivo y de infraestructura para diez provincias del norte argentino² El histórico ramal de carga y pasajeros inaugurado en 1903 y en funcionamiento hasta comienzos de la década de 1990³, podría volver a circular y recorrería casi trescientos kilómetros entre valles y montañas, desde la ciudad capital de Jujuy hasta la frontera puneña, junto a la Ruta Nacional 9, la Panamericana.

Lamentablemente, al día de hoy, dicho Plan ha quedado muy limitado en su realización. Se hicieron levantamiento de rieles, puentes y durmientes en algunos trayectos y obras para la recuperación patrimonial de estaciones, talleres y depósitos, que en su mayoría quedaron inconclusas. Por esto mismo, el seguimiento y monitoreo de lo realizado mediante este Plan y su inclusión en los debates contemporáneos sobre el desarrollo económico regional, del turismo, la preservación sustentable del patrimonio y la interconexión entre las poblaciones y comunidades de la región, se hace cada vez más necesario. Estas acciones requieren de la creación de consensos interdisciplinarios y sincronización de las fuentes de capital cultural como la memoria, el patrimonio y la ciudadanía.

Es por eso que el presente trabajo focaliza sobre el devenir de las intervenciones estatales y los proyectos de integración socio-cultural y económica, como el Plan Belgrano, que impactan en la actual gestión del capital cultural y preservación del patrimonio ferroviario dentro del extenso y excepcional paisaje natural de la Quebrada de Humahuaca. Cabe recordar que durante el siglo XX la región fue objeto de múltiples declaraciones de interés nacional e internacional, culminando en 2003 con la declaración de interés universal de la Quebrada de Humahuaca como Patrimonio Cultural de la Humanidad (Patrimonio Mundial) en la categoría de Paisaje Cultural por la UNESCO –Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura⁴.

Los problemas que afectan a quienes el ferrocarril ha beneficiado a lo largo de sus vidas deben comprenderse a partir de los paradigmas vigentes relativos a la inclusión y a las identidades comunitarias que impactan en los tipos de sociabilidades y en la propia definición de ciudadanía. Sin embargo, las políticas de preservación sobre el patrimonio cultural de la región aún al día de hoy carecen de una planificación adecuada basada en el consenso o sufren la falta de ejecución. Particularmente sobre el patrimonio ferroviario regional, donde la recuperación, puesta en valor y funcionamiento se mantiene lejos de ser una realidad. La magnitud e importancia del patrimonio inmobiliario de Ferrocarriles Argentinos es innegable, así como la complejidad que concierne a su dispersión geográfica en todo el territorio nacional y las particulares características de su riquísimo mobiliario. Sin embargo, el sistema, producto de las privatizaciones de la década de 1990, ha dejado a merced del abandono y deterioro gran parte de sus bienes.

A través del análisis de las identidades forjadas en torno al ferrocarril y del interés público sobre el patrimonio cultural de la región se dará muestra de los vaivenes que se produjeron sobre las propuestas de integración y desarrollo regional de los últimos años, como fue el Plan Belgrano. Asimismo, a través del recorrido y relevamiento del estado de condición actual de varias estaciones del ferrocarril, se analizan los diferentes mecanismos de intervención y apropiación del patrimonio ferroviario que lo afectan dando cuenta de los ineludibles desafíos simbólicos y materiales que acarrea la vuelta del tren a la Quebrada.

2. Patrimonio ferroviario. Camino de identidades y desarrollo regional

Desde el ámbito de los estudios patrimoniales se ha planteado, con insistencia, la importancia de los usos responsables y sostenibles del capital cultural como formas de desarrollo de las comunidades (Luque Gallegos, 2015). En este sentido, las discusiones han avanzado sobre la identificación de

Paisajes culturales y sobre una valorización del Patrimonio desde la ética ciudadana como herramienta para el desarrollo y a través de la efectiva mejora de la calidad de vida, la ampliación de derechos y la protección del medio ambiente y de los valores humanitarios. El patrimonio permite debatir, acercarnos a una ciudadanía plena, al conocimiento de sus derechos y a los procesos culturales que fundamentan y garantizan respeto a la diversidad (Castellanos Arenas, 2019). Pensar así en un patrimonio sustentable y para el desarrollo de las comunidades, requiere construir nuevos modelos participativos y de empoderamiento de la sociedad civil (Carballo Perichi, 2013). Promoviendo el derecho al acceso e intervención de la ciudadanía en los ámbitos de la cultura, consideramos relevante entonces la valoración, apropiación y manejo de los bienes culturales, siendo la participación social el mejor mecanismo de validación (González Alcantud, 2003).

Del mismo modo, para lograr una preservación sustentable del patrimonio es indispensable generar puentes de diálogo entre la identidad colectiva y la producción de conocimiento. Esto constituye una herramienta fundamental para la creación de sentidos, conceptualización y valorización, intrínseca de los procesos de construcción social del patrimonio (Prats, 1997). Concepto que se encuentra constantemente en debate y transformación, intensificada en las últimas décadas (cf. Ballart y Tresserras, 2001; Revel, 2014; Davallon 2014; Carballo Perichi, 2013; Castellanos Arenas, 2019). Sin embargo, las diversas instancias de activación patrimonial, que a veces se promueven unidireccionalmente, pueden llegar a ser infructuosas o contraproducentes, siendo solo sostenibles de forma efectiva con la acción y el compromiso de varios sectores de una comunidad. No hay que olvidar que las iniciativas contemporáneas de activación son una instancia más dentro del devenir de los bienes culturales, y que los valores proyectados sobre ellos existen en el seno de la comunidad gestados y transformados a lo largo del tiempo. Sostener el patrimonio requiere sostener dichos valores, como así también los intereses que en la actualidad movilizan la acción y el compromiso para su preservación (Mayoni, 2016).

En relación a este caso de estudio y adentrándonos en los procesos de construcción del patrimonio ferroviario, a nivel teórico se ha encarnado la búsqueda de un patrimonio industrial que exceda lo estético o testimonial para convertirse en un núcleo de sentidos y memoria (Layuno Rosas, 2013; Castellanos Arenas, 2014). Los valores paisajísticos, las huellas industriales y las herencias culturales de la región de la Quebrada entremezclan estos valores. Los bienes se articulan con un paisaje, su contexto territorial y ecológico, potenciado cuando el propio desarrollo industrial es una consecuencia de las formas de movilidad que una población hace de su medio natural, hablamos de un efectivo progreso material de los pueblos. Y este patrimonio industrial incluye edificios, máquinas, utillaje, objetos, archivos, infraestructuras productivas, viviendas, servicios funcionales en los procesos sociales y productivos, además de lo que denominamos el patrimonio intangible.

A mediados de la década de 1960 se fue consolidando la idea de la necesidad de una 'Arqueología Industrial', definida como el descubrimiento, la catalogación y el análisis de los remanentes físicos del pasado industrial, para comprender aspectos reveladores de las condiciones de trabajo, de los procesos técnicos y de los dispositivos de la propia producción (Rix, 1967). Para el caso de las estructuras ferroviarias, éstas portan a su vez, valores espaciales externos, en cuanto que han configurado desde su instalación, la creación de un espacio urbanístico o rural paisajístico de entornos específicos (Capel, 1996). Es por esto que su activación requiere de entender la producción social de la cultura, no ya expresada en objetos ejemplares, únicos o notables, sino desde una mirada etnográfica, no de catálogo, que impulse la función social perdida al conjunto de artefactos que integran el patrimonio industrial.

El ferrocarril que conecta la ciudad de San Salvador de Jujuy con la Quiaca forma parte del patrimonio industrial argentino, como legado de los distintos momentos de la industrialización del país hasta las reformas neoliberales que sobre-determinaron la obsolescencia, la especulación, el abandono y el vandalismo de aquellos sitios e infraestructuras como puertos, fábricas, usinas y en particular, estaciones ferroviarias (Giusto, 2015). La toma de conciencia sobre su valor se materializa cuando una sociedad tiende a considerar patrimonio a aquellas huellas e indicios materiales sustantivos de la industrialización como un elemento de identidad colectiva.

Con el fin de recuperar las identidades y establecer una mirada amplia sobre el capital cultural de la región, la investigación que enmarca este trabajo ha utilizado diferentes perspectivas analíticas, vinculadas a una relectura de la dicotomía nación-región y el impacto económico, social y cultural que sobre las comunidades locales produjo el proceso de construcción, funcionamiento y desguace del sistema ferroviario. Por último, capturar y reconstruir lo que acuñó dicho proceso en la memoria histórica de los distintos actores sociales, desde la perspectiva del universo simbólico del paisaje cultural afectado.

3. El Ferrocarril de “Jujuy – La Quiaca”

La historia del sistema ferroviario en la Argentina se remonta a la segunda mitad del siglo XIX, cuando en 1857 se inaugura la primera red ferroviaria del país. La misma estaba compuesta por 10 kilómetros de vía, que unían el trayecto que partía desde el centro de Buenos Aires hacia el este de la ciudad. De 1870 a 1914 la red ferroviaria se fue extendiendo superando los 40.000 Km. de vías. La instalación del sistema se llevó a cabo principalmente con aportes financieros franceses e ingleses. Los capitales extranjeros conseguían un rédito muy importante al aportar sus tecnologías y explotar los recursos humanos que tenían a su disposición (Cicerchia, 2011b; 2016; López, 2019)⁶. Para la provincia de Jujuy, la instalación y funcionamiento del tren en sus tierras altas produjo la integración de la región al mercado nacional y el desarrollo de una red eficiente de poblados conectados que otorgaron relevancia a localidades específicas estrechamente vinculadas al funcionamiento del sistema, entre ellas León, Maimará, Iturbe y Volcán. El proyecto tenía un carácter transnacional y la traza continuaba en Bolivia con presupuesto argentino, el cual se retoma en 1925 y hoy funciona del lado boliviano. El ferrocarril se convirtió así en un elemento estratégico para el transporte de materias primas y los minerales extraídos de la Puna con destino a los mercados pampeanos (Teruel y Lagos, 2006; Cicerchia, 2014).

Durante las dos primeras décadas del siglo XX, Jujuy obtuvo una integración definitiva al mercado interno a través de la industria azucarera que nutría al litoral pampeano, experimentando, asimismo, junto con Salta, los cambios derivados del paso productivo del mular al bovino motivados por la expansión salitrera chilena. Sus tierras altas se especializaban en la crianza de ovejas y asnos destinados a la alimentación de las poblaciones mineras del sur de Bolivia. Hacia mediados del siglo XX la inserción del ferrocarril en la economía jujeña era el núcleo del proceso de transformación estructural de la economía provincial, que pasó de la hegemonía azucarera al auge minero, y luego a los inicios de la siderurgia y la manufactura (cf. Cicerchia, 2013).

La política ferroviaria nacional, siguiendo propósitos de reorientación del interior hacia el litoral atlántico, estuvo involucrada directamente con estos procesos y sería uno de los argumentos centrales de los pueblos del noroeste -jujeños incluidos- para criticar la hegemonía portuaria dentro del modelo económico vigente. En dichos procesos cobran singular importancia las políticas públicas de transporte y en particular, las relacionadas con las empresas ferroviarias que tendrán lugar con las políticas peronistas, desarrollistas y neoliberales que cubrieron seis décadas de historia nacional (cf. Gómez y Vidal Olivares, 2019).

La reconfiguración de los espacios económicos potenciados por la expansión del ferrocarril trajo aparejado una concentración en el embarque de la producción local circundante, y contemporáneamente, cierta especialización productiva en torno a los cultivos comerciales locales además de la constitución de determinados polos de embarque de mano de obra estacional. Por otra parte, el proyecto ferroviario expresaba los intereses políticos y económicos de las elites tanto de Jujuy como de Salta, así como su sistema de alianzas partidario (Cicerchia, 2013). A la vez que el funcionamiento de las líneas férreas estatales posibilitaba la expansión del mercado interno, se consolidaba la autoridad del Estado Nacional en las provincias del interior y en los territorios de frontera, procesos que resultaron esenciales para la formación de la Argentina moderna. Sin embargo, el sistema fue un factor vital para la comunicación entre poblados, para el desarrollo del sistema educativo y sanitario, un mejor desempeño de las economías familiares y para la emergencia de un patrimonio, orgullo de los pobladores. Aspectos olvidados por la historiografía tradicional sobre los trenes del Estado.

En este sentido, consideramos que el impacto del desarrollo ferroviario en la provincia de Jujuy atravesó tres tipos de fronteras: la geográfica, la nacional y también la cultural. Teniendo en cuenta que durante siglos el aprovechamiento y complementariedad de los diversos nichos ecológicos constituyó la senda de relaciones con el ambiente y entre las distintas comunidades dándole un carácter específico al tipo de sociabilidad que se desplegó en la región, el advenimiento del tren significó la reconfiguración de ese modelo de intercambios y a su vez la ruptura de fronteras espaciales y culturales entre los pueblos, ampliando y enriqueciendo los contactos. Con la llegada del tren se ponía en tela de juicio los límites de una fragmentación territorial, socio-económico y cultural definida a partir de una economía capitalista agroexportadora (Cicerchia, 2013). Hay consensos historiográficos sólidos que indican que el desmembramiento del antiguo espacio andino no fue absoluto. A pesar del asentamiento en la región de instituciones del Estado como Gendarmería, Correo Argentino o Aduanas, el tipo de movilidad ancestral de la población siguió siendo una característica. Ahora bien, el desarrollo de la agroindustria regional incorporó una nueva forma de movilización: la mano de obra. Esta movilidad fue de carácter estacional y mayoritariamente masculina, en parte desestructurante de las economías campesinas.

A partir del tendido ferroviario surgió una red urbana significativa donde hasta entonces solo podía hablarse de *lugares poblados* (Benedetti, 2003) con escaso peso demográfico⁶. Alrededor de las estaciones ferroviarias comenzaron a cobrar vida aglomerados urbanos en el sentido moderno, en donde la escuela, la iglesia y alguna que otra repartición pública afianzaban la presencia del Estado. Dentro de estos nuevos aglomerados urbanos, “los pueblos ferroviarios” organizaron la vida social. En Volcán, Iturbe y León dentro del área de la Quebrada, por ejemplo, expresan nuevas condiciones de vida experimentadas por los obreros ferroviarios, que, entre otras cosas, obtenían importantes beneficios a través de las organizaciones sindicales como La Fraternidad (fundada en 1887) y la Unión Ferroviaria (fundada en 1922) (cf. Aldao, 2017).

Por otra parte, el desarrollo urbano alrededor de las estaciones de ferrocarril fue un factor clave en la conformación del territorio turístico nacional, donde se organizaron servicios y se promocionaron los encantos naturales de la región. Así se reflejaba en la publicación de Ferrocarriles del Estado, *Riel y Fomento* entre 1922 y 1935, un espacio en que un conjunto de escritores y artistas plásticos comenzaron a explorar la temática del viaje al norte argentino y a la frontera boliviana y sus implicancias sobre la identidad americana, la idea de nación y el lugar de las comunidades indígenas en ese imaginario (Cicerchia, 2016; Cicerchia y Rustoyburu, 2016; Fasce, 2019) [Figura 1]. La exploración de un *corpus* menos indagado, como es la literatura de viajes al norte argentino de la primera mitad del siglo XX, permite una perspectiva anclada en la historia cultural en su cruce con la historia regional⁷. Los textos nacionales, tuvieron un desarrollo paralelo a los escritos europeos y norteamericanos que recorrieron territorios de la denominada modernización periférica, como fue considerada Argentina. Sin embargo, el tratamiento en la prensa local y regional de unos y otros era notablemente diferente. Nuestros viajeros locales fueron escasamente atendidos y en general, nunca llegaban a convertirse en escritores consagrados (Gramuglio, 2001).

Figura 1: Portada de la Revista Riel y Fomento. Junio de 1930. Año IX, Número 98. “Gorro Puneño”. Acuarela de Guido Buffo



Fuente: SEPHILA

Hacia la década de 1940 se produciría la nacionalización de los trenes y del sistema ferroviario del país y en 1948 se creó la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos (FA). Había un total de 50.000 Km. de vías, de los cuales 40.000 Km. estaban inutilizables. El entonces presidente Juan Domingo Perón compró bienes directos e indirectos a los capitales ingleses que incluían más de 20 mil propiedades ferroviarias. La estatización incluía tanto trenes de carga como de pasajeros. Esto permitió el desarrollo y crecimiento de diferentes pueblos y ciudades, comunicando gran parte del extenso territorio nacional. Paralelamente se crearon escuelas de ingenieros ferroviarios donde se capacitaba a centenares de personas que cubrirían los nuevos puestos de trabajos (cf. Salerno, 2008). La red ferroviaria llegaría a tener 47.000 Km. de extensión en funcionamiento y se ubicaba como una de las más extensas del mundo. Así, despegaba la época dorada de los ferrocarriles. Particularmente en este período, se logró la expansión de la red ferroviaria mediante los llamados *ferrocarriles de fomento*, líneas económicamente deficitarias que llegaban a plazas no rentables para las inversiones privadas. Buena parte de lo que posteriormente sería el Ferrocarril General Belgrano, el más extenso de la red, se construyó de este modo con proyectos surgidos de la empresa Ferrocarriles del Estado (cf. Ministerio de Educación, 2012: 6).

Contrario a este movimiento, las reformas de la década de 1990 sostuvieron un discurso que reclamaba la reducción del rol del Estado, resaltaba la capacidad de la empresa privada y bregaba por la disminución de empleo en el sector público (Bergesio y Golovanevsky, 2009)⁸. Las consecuencias del desmantelamiento de FA en Jujuy significaron pérdida de fuentes de trabajo, desaparición de las economías de subsistencia en torno a las estaciones, el final de un medio de transporte económico y el desplazamiento de gran cantidad de núcleos urbanos y asentamientos. El cierre de ramales y talleres afectó a más de 1.500.000 habitantes de la región que fueron migrando hacia las grandes ciudades. Así, la disminución de flujos comerciales y de personas, la degradación de la infraestructura y la pérdida de población conllevaron procesos de des-territorialización con el consecuente debilitamiento de las identidades locales.

4. Interés público

Desde la creación de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos en 1940, la Quebrada de Humahuaca fue considerada un sitio de valor patrimonial. Un hito decisivo en este proceso fue la sanción del Decreto 3102/74 que declaraba Lugar Histórico y de Interés Público la conservación de los caracteres urbanísticos y arquitectónicos de la ciudad de Humahuaca (Cañellas y Potocko, 2014). Las poblaciones locales oponiéndose a la realización de obras como el tendido de gasoductos, siempre apoyaron las iniciativas tendientes al cuidado del paisaje, a la preservación de las economías locales y familiares de carácter ancestral y a la protección del medio ambiente. Desde entonces, las demandas en defensa del patrimonio fueron levantadas consistentemente por la sociedad civil, y en particular por las comunidades aborígenes, convirtiéndose en actores fundamentales del discurso en defensa del patrimonio natural y cultural de la región hasta llegar al proceso de inscripción de la Quebrada en la Lista del Patrimonio Mundial de UNESCO.

La preservación, cuidado y salvaguarda del paisaje cultural incluyó, sin lugar a dudas, el sistema ferroviario del ramal San Salvador-La Quiaca, como un elemento vital para el desarrollo de toda la región y la defensa de los intereses comunitarios desde comienzos del siglo XX. En este sentido es necesario empoderar el papel de la población en la conservación amplia del patrimonio ya legitimado internacionalmente. Estamos entonces ante una visión inclusiva que involucra al paisaje como un conjunto de patrimonios integrados e inseparables o indisolubles. Se trata de interpretar al conjunto territorial como patrimonio puesto en valor. Por ejemplo, existen varios senderos pedestres que circulan por la montaña desde tiempos prehispánicos y comunican poblados en los que se desarrollan actividades de toda naturaleza, seculares y religiosas (Ferrari, 2012: 92-93). [Figura 2]

Al mismo tiempo, el sistema ferroviario es otro de los elementos del paisaje con su conjunto de estructuras, mobiliarios y espacios circundantes generados en torno a las estaciones. Hablamos del sistema de rieles y puentes, asentamientos y sus propias instalaciones. Además de constituir un legado heredado de las generaciones industrialistas, su riqueza radica justamente en que estamos en presencia de un conjunto de elementos que pueden entenderse como un sistema integrante esencial de otros componentes del paisaje: los caminos antiguos en paralelo al río Grande, las terrazas de cultivos, los sitios de rituales de culto, los pequeños poblados, la red de senderos del camino Real, los pucarás, los precarios tejidos urbanos, las tierras de invernada, entre otros.

Figura 2: Mapa de la Región Quebrada de Humahuaca que recorre el tren a Bolivia, paralelo a la Ruta Nacional 9.



Fuente: SEPHILA. Mapa de la Secretaría de Turismo de Jujuy.

La entidad de los “vestigios históricos” que aún se conservan del patrimonio ferroviario en la zona de la Quebrada, aunque detenidos en su funcionamiento, es sostenida en la conciencia de los valores e interés de su permanencia material por parte de las comunidades, que los hace un patrimonio vivo. Una “segunda vida” de este legado podría producirse por dos vías: manteniendo la actividad original o reconvertirlo para nuevos usos. Conscientes de que la reutilización es, sin lugar a dudas, la forma más extrema, arriesgada y compleja de activación patrimonial, para nuestro caso se impone la reinstalación urgente y bien planificada del ramal en todo su funcionamiento. Una restauración que sin duda cargará un sentido práctico y simbólico identitario fundamental. Con la simple conservación, cosa que tampoco se verifica, se corre el riesgo de transformar el patrimonio en “fósiles industriales”. El rescate del tren requiere conjugar de una manera integrada cultura, sociedad, paisaje y economía (Tartarini, 2014: 67).

En los últimos años varias instituciones de la región vinculadas al estudio del patrimonio cultural, el paisaje natural y patrimonio urbano, y también del turismo cultural, han intentado a través de sus trabajos destacar valores y recursos y dar respuesta ante las grandes dificultades de integración y

dinamización que aún presenta la gran área de la Quebrada de Humahuaca. Por ejemplo, en torno a la asociación del patrimonio cultural y el turismo como vía de desarrollo regional se pueden mencionar los trabajos de Hernández Llosas (2002) del INAPL-CONICET, los de Bergesio y Montial (2010), Bergesio, Montial y Scalone (2012) de la Universidad Nacional de Jujuy, el de Troncoso (2009, 2012), de la Universidad de Buenos Aires y de Machiaroli (2015), de la Universidad Nacional de La Plata. Por otro lado, la infraestructura y las instalaciones complementarias del sistema ferroviario del NOA, despertaron el interés de disciplinas como la arquitectura y el urbanismo. Por ejemplo, el arquitecto Jorge Tartarini impulsó en 2002 el “Programa de Relevamiento de la Arquitectura Ferroviaria de la República Argentina” como herramienta primordial para la salvaguarda de los bienes históricos (cf. Tartarini, 2003; 2014; Tartarini, Pell, Lloga y Sanabria, 2017). También las comunidades autóctonas en 2008 presentaron con el apoyo de la Universidad Nacional de Jujuy el proyecto cultural “Recuperación del Patrimonio Ferroviario de Volcán”⁹. Por otra parte, desde la Universidad Nacional de Tucumán la Dra. Mónica Ferrari trabajó sobre el relevamiento del patrimonio industrial del NOA (cf. Ferrari, 2007, 2011, 2012)¹⁰, y sobre diferentes propuestas para el desarrollo e integración regional a través de la reactivación y revalorización del circuito histórico ferroviario y de los recursos paisajísticos de la Quebrada (cf. Ferrari, 2013; Ferrari y Bruna, 2021).

Hacia el año 2016, luego de los anuncios del “Plan Belgrano”, el Colegio de Arquitectos de Jujuy se involucró lanzando un llamado a concurso de ideas para la recuperación del ferrocarril Jujuy-La Quiaca. Se presentaron 15 propuestas con cuatro finalistas hasta llegar al ganador¹¹. Una de las propuestas presentadas fue la del estudio Durand y Asociados de la provincia Jujuy. De este proyecto formó parte como asesor académico el Dr. Ricardo Cicerchia. Aunque la propuesta no fue seleccionada, nos interesa señalar el espíritu de la iniciativa:

“El sistema férreo que une longitudinalmente los pueblos de la quebrada de Humahuaca marcó desde sus inicios los conceptos de desarrollo e integración. Fundamentalmente fue el dinamizador cultural constante de la sociedad local siendo la puerta de acceso y egreso de fenómenos interactivos de lo vernáculo al resto del mundo. Creemos un error caer en una visión nostálgica, casi folclórica y poco profunda. Intervenir en este conjunto de estaciones debe marcar un hito más en la rica historia del ramal norte. Poner en valor las estaciones, cada uno de sus edificios significativos y sobre todo su uso, agregando inclusive nuevas funciones, será el eje de la propuesta, dejando para las nuevas construcciones un rol de integración al entorno inmediato”¹².

Actualmente, en el seguimiento de las intervenciones estatales, los avances, retrocesos y abandonos observamos una importante limitación en la integración de las propuestas y la concreción de objetivos que lleven a una planificación estratégica para la preservación sustentable del patrimonio ferroviario de la Quebrada. A continuación, exponemos algunos detalles de las condiciones del ramal en relación a los objetivos planteados en la última propuesta de activación por parte del Estado Nacional, el “Plan Belgrano”.

5. El Plan Belgrano: intervenciones y apropiaciones

El Plan Belgrano creado en 2015 con dependencia en la Jefatura de Ministros de Argentina establecía una intervención del Estado Nacional para la reactivación económica del sector, incluyendo un plan turístico fundamentado en la reapertura del ferrocarril para pasajeros y la puesta en valor de la infraestructura ferroviaria, y para el Ramal 13 en particular (a la que pertenece la línea San Salvador de Jujuy-La Quiaca), la restauración de 8 de sus antiguas estaciones.

El histórico ramal ferroviario que unía San Salvador de Jujuy con La Quiaca –en la línea fronteriza con Bolivia– debió volver a correr a partir de 2018, cuando serían reahabilitados los 92 kilómetros que separan las localidades de Volcán y Humahuaca. La segunda etapa comprendía el tramo Humahuaca y La Quiaca (de 160 km de largo) y, finalmente, los 40 kilómetros desde San Salvador hasta Volcán. Al mismo tiempo, un equipo de ingenieros debía encargarse de la reparación, acondicionamiento y puesta en funcionamiento de las estaciones Volcán, Tumbaya, Purmamarca, Maimará, Tilcara, Huacalera, Uquía y Humahuaca, además de las cabeceras San Salvador y La Quiaca. La traza totalizaría 298 kilómetros de vías del ferrocarril de trocha angosta activo desde 1908 hasta los años 70. La iniciativa, que contemplaba un notable incremento en el servicio de cargas, es uno de los eslabones del Corredor de los Libertadores, cuyos 3.400 kilómetros de extensión apuntan a mejorar la vinculación entre Argentina, Bolivia y Perú como herramienta clave para la integración regional¹³.

Sin embargo, a partir del 2018 el Plan fue notablemente desfinanciado. Hacia finales de 2019, solo el 45% del Plan había sido ejecutado, de los cuales poco ha llegado a la recuperación del ferrocarril en la zona de la Quebrada¹⁴. Actualmente, bajo el mandato del Presidente Alberto Fernández este Plan fue traspasado a la órbita del Ministerio de Obras Públicas y renombrado como «Plan Belgrano-Norte Grande» que al parecer se financiará solo con fondos internacionales¹⁵. Entre los objetivos del renovado Plan se menciona el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades, en la lucha por la pobreza extrema a través de la obra pública y la dinamización económica del territorio con el mejoramiento de las vías de transporte para cargas y pasajeros de la región¹⁶. Sin embargo, el panorama continúa siendo desalentador: existen falencias en el sostenimiento de la traza, que debe mantenerse desde el correcto desmalezado y limpieza; escaso recambio de rieles y fijación de vías encarriladeras de puentes¹⁷; nulos apoyos logísticos para valorar y/o cuantificar la operatividad de la infraestructura ferroviaria; carencia de equipamiento y movilidad para las cuadrillas; escasez de datos técnicos constructivos sobre las Obras de Arte existentes ni de otras instalaciones pertenecientes a la traza, como mesas giratorias, sistemas de agua, inmuebles lindantes, señales y equipamiento de atención al público; y una notoria ausencia de registros sobre los actuales ocupantes de las estaciones ferroviarias¹⁸.

En el transcurso de nuestra investigación se recabaron datos, información proveniente de documentos históricos, así como registros etnográficos y entrevistas a pobladores. El estudio del impacto del ferrocarril en la región fue necesario abordarlo desde su multiplicidad dado el lugar central que éste ha tenido en la memoria histórica de los lugareños (cf. Cicerchia et al., 2019). El trabajo de campo incluyó a su vez una revisión de las actuales condiciones materiales de la infraestructura ferroviaria, constatando importantes atrasos en el desarrollo de las obras de refuncionalización y lo limitado de la intervención del Estado mediante el mencionado Plan, pero también diferentes dinámicas de apropiación y reutilización de los espacios ferroviarios a lo largo de las estaciones de S.S. de Jujuy, Yala, Tumbaya, Volcan, Uquía y Humahuaca.

Durante nuestros recorridos por las estaciones de ferrocarril se observaron particularmente dos aspectos enfrentados en convivencia. Por un lado, algunas estaciones han sido restauradas y reapropiadas como espacios culturales que promueven nuevas vinculaciones con la sociedad contemporánea. Por otro lado, el abandono de las infraestructuras ferroviarias, principalmente los mobiliarios y el desuso de las vías del tren que propició la ocupación de los inmuebles ferroviarios y la instalación de viviendas precarias por encima del trayecto de las vías. Los casos de restauración y re-funcionalización de las instalaciones ferroviarias se han observado en las estaciones de San Salvador de Jujuy y Volcán. En el primer caso, la estación del Ferrocarril General Belgrano de San Salvador de Jujuy, posee restaurada su fachada y el inmueble contiene actividades culturales de diferentes entidades. Los actores que están haciendo uso del lugar son la Municipalidad de la ciudad de Jujuy con una sala destinada a un festival de cine, una oficina del Programa “Inclusión joven” y unas salas para exhibición de obra del Museo Municipal de Bellas Artes. En las instalaciones traseras, el galpón que sería la zona de andenes, se habilitó un gran playón de cemento y con escenarios de un lado y del otro. [Figura 3]

Figura 3: Estación de San Salvador de Jujuy. Antes y en la actualidad.



Fuente: SEPHILA.

Al momento de la visita en 2018 diferentes movimientos sociales hacían uso del espacio, como la Corriente Clasista y Combativa que organizaba actividades culturales y recreativas y la Organización Barrial Tupac Amaru, la cual convirtió en parque recreativo los talleres lindantes de la estación para uso de las familias con pileta y parrillas. Entre las modificaciones que significaron los nuevos usos de la estación del ferrocarril y sus alrededores se advirtió la interrupción de las vías, tapadas por completo en la zona del parque y la estación y bloqueadas también por la construcción de un depósito debajo del puente cercano a la estación. [Figura 4]

Figura 4: Paredón trasero del depósito ubicado bajo el puente lindante a la estación S.S. de Jujuy y bloqueo de vías.



Fuente: SEPHILA.

Esta nueva configuración se observó de todos modos algo deteriorada, principalmente por falta de mantenimiento. Todavía es legible la estructura ferroviaria de la estación, del inmueble principal y la conservación de algunos elementos ferroviarios como placas históricas y una balanza de cargas. Lamentablemente, el área de los talleres perdió por completo su fisonomía original.

La siguiente estación que se encontró parcialmente restaurada y con nuevas funciones culturales fue la de Volcán. Uno de los inmuebles del predio de la estación, está convertido en Centro de visitantes de la Quebrada de Humahuaca a cargo de la Secretaría de Cultura y Turismo de la Provincia de Jujuy. Allí se brinda atención turística y se ofrece un breve recorrido con gráficas en las paredes y maquetas recreativas sobre la historia y los sitios de mayor interés de la región, en la que se incluye el valor de la “arquitectura ferroviaria”, identificada como un “lugar de convocatoria social en los momentos de mayor auge del ferrocarril”. En este lugar las promesas del Plan Belgrano dejaron su huella. A la salida de la estación se ubica un gran cartel “El tren vuelve a tu pueblo” junto a una imagen recreando la estación de Volcán completamente restaurada. Aquí, al consultar sobre la restauración de las estaciones y la vuelta del tren por el ramal, nos facilitaron un cartel que años atrás se habría colocado mostrando las famosas propuestas de restauración de las primeras 8 estaciones del tren Jujuy-La Quiaca. [Figura 5]

Figura 5: Cartel de promoción de la restauración y vuelta del ferrocarril Jujuy-La Quiaca. 2017-2018 obtenido en la estación Volcán.



Fuente: SEPHILA.

Contrariamente a las estaciones de la ciudad de Jujuy y Volcán, las estaciones de Uquía y Humahuaca presentan una ocupación por parte de la población de las instalaciones ferroviarias, abandonadas en su momento, con un nivel altísimo de destrucción de todo el espacio ferroviario. Tanto en Yala, como en Uquía, por ejemplo, los edificios “de pasajeros”, así como las casas de los empleados están ocupados como viviendas y en el pórtico se estacionan los automóviles en los laberintos de algunas tiendas o tinglados de venta de alimentos y artesanías. El estado de estas construcciones no es bueno, las paredes se encuentran muy deterioradas, los pórticos desvencijados y hay gran crecimiento de la vegetación en las vías, los cercos y alrededor de los inmuebles. En Uquía particularmente se observó un importante asentamiento de casas de familia sobre las vías, algunas algo precarias de chapas y madera, y otras de material, muchas en construcción. Ya en 2017 se advertía sobre los desafíos del avance del Plan Belgrano sobre las zonas ocupadas, situación que se produjo también en otras estaciones de ferrocarril¹⁹. [Figura 6]

Figura 6: Asentamientos sobre las vías del ferrocarril. Estación Uquía. 2018.



Fuente: SEPHILA.

En la estación Humahuaca, por su parte, funciona hace más de una década una feria de artesanías y mercado, según testimonios. Esta feria se asentó sobre las vías del tren y los inmuebles del predio están habitadas como casas de familia. Entre esta arquitectura se encuentran también las casas construidas para los empleados ferroviarios en la época de funcionamiento del ramal. En una de ellas, aún vive el último maquinista del tren de pasajeros de Jujuy a La Quiaca (cf. Cicerchia et al., 2019). En el recorrido por las inmediaciones, en un comienzo, fue difícil reconocer las estructuras originales de la estación de Humahuaca del ferrocarril, no solo por la instalación de la feria sino también por el tapeo que se realizó en algunos tramos de alambrados, rejas, paredes, que impiden el reconocimiento a primera vista de la estación. El espacio se encuentra de tal manera modificado que está completamente amalgamada la feria y el mercado con las viviendas y otras casas lindantes. [Figura 7]

Lo que se ha podido reconocer de la construcción original de la estación y en estilo inglés, se encuentra en muy mal estado, con poco mantenimiento, caída de material de construcción, piezas y elementos ferroviarios depositados en diferentes lugares en condición de arrumbe. Sí se ha podido observar, que uno de los galpones que se encuentra por fuera de la feria, está en buenas condiciones y utilizado como galpón de empaque de papas andinas de la Red Puna y Quebrada. [Figura 8]

Figura 7: Feria y construcciones sobre las vías en la estación Humahuaca del ferrocarril.



Fuente: SEPHILA.

Figura 8: Galpón ferroviario. Estación Humahuaca.

Fuente: SEPHILA.

6. Consideraciones finales

A lo largo de este trabajo se han definido los elementos del paisaje cultural de la Quebrada y la necesidad de poner en valor el patrimonio, en especial el ferroviario, remarcando que el ferrocarril a Bolivia es parte esencial del majestuoso conjunto quebradeño y puneño. Que su desmantelamiento desarticuló trajines, travesías y movibilidades en perjuicio de los pobladores. Sostenemos que es la sociedad civil y los grupos aborígenes los actores centrales en un proceso de restauración del funcionamiento del tren. No aceptamos las posiciones museísticas, nostálgicas o esteticistas en torno a la defensa de cualquier tipo de patrimonio. Nos interesa la vuelta en funcionamiento pleno, en nuestro caso, del ramal que vuelva a dinamizar la región con sus pobladores y visitantes nacionales y extranjeros en una planificación estratégica junto a la industria del turismo. Nuestra posición va en una dirección diferente a lo que suelen ser los discursos oficiales, no solo por su falta de concreción, sino porque establece una voz que disputa proyecciones turísticas a espaldas de la memoria y de los intereses de los pobladores. En este sentido, es imperante la discusión y profundización de ciertas visiones sobre la sustentabilidad de dichos paisajes que buscan una un rendimiento económico desmedido o una apertura turística descontrolada y seguramente mal gestionada y que atentan contra un verdadero manejo sustentable del capital cultural de la comunidad.

Finalmente, las lecturas realizadas y los testimonios de colegas nos hablan de un discurso académico algo alejadas de las demandas históricas de los pobladores. Nuestra voz siempre debe acompañar a la sociedad civil, aportando conocimiento y compromiso social. Una premisa irrevocable en esta temática de interés público. Las investigaciones en torno al estudio del patrimonio en sus múltiples dimensiones resultan aportes fundamentales para la creación de estrategias de preservación y dinamización del patrimonio cultural en la actualidad. Pensar la construcción del patrimonio como una construcción social y colectiva y en función de la ética ciudadana resulta una clave de lectura a tener en cuenta, no solo para entender su origen, devenir y procesos de valorización, sino también para poder ubicar las acciones y experiencias contemporáneas. En este sentido, sostener y sustentar el conjunto de intereses y decisiones involucrados la activación patrimonial resulta un constante desafío para las instituciones

y los actores dedicados a su protección impulsando diversas acciones de sensibilización, educación, re-significación y re-apropiación de los bienes culturales.

Como se conoce, el deterioro generado por la acción humana es considerado el mayor factor de pérdida y destrucción del patrimonio. La acción antrópica engloba todos los problemas de manipulación y gestión de los bienes culturales, una mala investigación, documentación u organización que lleva a una pérdida irremediable de la información y propicia el expolio y el vandalismo. En este punto, nos encontramos entre ese amplio espectro que se extiende entre la capacidad de construir y destruir nuestro propio patrimonio cultural. Cuando hablamos de la sustentabilidad de las acciones de preservación, no podemos dejar de pensar en sostener lo que colectivamente hemos construido.

Bibliografía

- Aldao, J. A. 2017. *Entre la identidad ferroviaria y el peronismo. Transformaciones ideológico-simbólicas en el mundo sindical ferroviario durante los años del primer peronismo (1943-1955)* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <https://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/834>
- Ballart Hernández, J. y Tresserras, J. 2001. *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Ariel Patrimonio.
- Benedetti, A. 2003. « Les effets de bincorporation. Transformations territoriales et réorganisation de l'habitat à Jujuy, République d'Argentine, durant le XXe siècle », *Histoire des Alpes*, 8: 99-121. Instituto de Historia Alpina. Recuperado de: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=hda-001%3A2003%3A8#103>
- Bergesio, L. y Golovanevsky, L. 2009. "Desmantelamiento ferroviario y condiciones de vida. El caso de la quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)". *IX Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. El trabajo como cuestión central*. Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina. https://www.aset.org.ar/congresos/9/Ponencias/p4_Bergesio.pdf
- Bergesio, L. y Montial, J. 2010. "Declaraciones Patrimoniales, turismo y conocimientos locales". *Trabajo y Sociedad*, XIV(15). Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=387334687002>
- Bergesio, L., Montial, J. y Scalone, L. 2012. "Territorio imaginado. El caso de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)". *Pampa*, 8(8): 111-136. https://doi.org/10.14409/pampa.v1i8.3218_
- Cañellas, E. y Potocko, A. 2014. "La declaratoria patrimonial de la Quebrada de Humahuaca (Argentina). Apuntes de un proceso de política pública". *Labor & Engenho*, 8(3): 28-49. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/11336/33092>
- Capel, H. 1996. "La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial". *Documents d'anàlisi geogràfica*, (29): 19-50. Recuperado de: <https://ddd.uab.cat/record/16356>
- Carballo Perichí, C. 2013. "El Patrimonio cultural y la gestión participativa: ejercicio incompleto de los derechos de la ciudadanía". *Patrimonio Cultural y Turismo Cuadernos*, (20): 55-61. Recuperado de: <https://www.cultura.gob.mx/turismocultural/cuadernos/pdf20/articulo3.pdf>
- Castellanos Arenas, M. 2014. *Patrimonio Cultural Territorial: Paisaje, Historia y Gestión*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Educación y Cultura, S.C, Apoyo al Desarrollo de Archivos y Bibliotecas de México, A.C.
- Castellanos Arenas, M. 2019. "El Patrimonio cultural como instrumento de valoración y generación de una ética ciudadana". *Revista Patrimonio (MEC-EDUPAZ)*, 2,16(8): 6-35. Recuperado de: <http://mec-edupaz.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/view/70774/62528>
- Cicerchia, R. 2005. *Viajeros. Ilustrados y románticos en la imaginación nacional*. Buenos Aires: Troquel.
- Cicerchia, R. 2011a. *Viaje y Modernidad. Relatos de cielo, mar y tierra. 7 Performances para una historia etnográfica*. Quito: Abya-yala.
- Cicerchia, R. 2011b. "Regreso al futuro. El ramal ferroviario entre San Salvador de Jujuy y La Quiaca". *Ciencia Hoy*, 21(123): 23-31. Recuperado de: <http://www.cienciahoy.org.ar/ch/ln/hoy123/Regreso%20al%20futuro.pdf>
- Cicerchia, R. (Dir.) 2013. *Caminos de fierro... Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del siglo XX*. Rosario: Prohistoria Ediciones.
- Cicerchia, R. 2014. *Jujuy en el Trópico de Capricornio: Fronteras, visiones y trajines*. Rosario: Prohistoria Ediciones.
- Cicerchia, R. 2016. *Raros artefactos: travesías, idearios y desempeños de la sociedad civil en la construcción de la modernidad, Argentina 1850-1930: posdatas de la historia cultural*. Rosario: Prohistoria.

- Cicerchia, R. y Rustoyburu, C. 2016. "Revista *RIEL Y FOMENTO*: políticas ferroviarias e imaginario federal (1920-1935)". *Pasado Abierto. Revista del CEHis*, 2(3): 180-201. Recuperado de <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/1777>
- Cicerchia, R., Rustoyburu C. y Garabedian, M. 2015. "Discursos sanitarios y rieles. Noroeste argentino entre las décadas de 1920 y 1940". *Población & Sociedad*, 22(1): 31-59. Recuperado de <http://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/pys/article/view/3540>
- Cicerchia, R., Rustoyburu, C. y Mayoni, M. G. 2019 (en prensa). "Plan Belgrano. Las lecciones olvidadas del pasado...". *Revista Nexos*. Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires. Argentina.
- Costello, M. y Radice, R. S/F. *Ramal C-13*. Recuperado de: Archivo Ferroviario Digital <https://archivo-ferroviario.com.ar/ramal-c-13/>
- Davallon, J. 2014. "El juego de la patrimonialización". En Roigé, X., Frigolé, J. y del Mármol, C. (Eds.) *Construyendo el patrimonio cultural y natural. Parques, Museos y Patrimonio Rural*. (pp. 47-76). Valencia: Editorial Germania y Asociación Valenciana de Antropología.
- Fasce, P. J. 2019. "La revista *Riel y fomento* y su proyecto de modernidad americanista (1922-1928)". *Antítesis*, 12(23): 257-281. DOI:10.5433/1984-3356.2019v12n23p257
- Ferrari, M. R. 2007. "El patrimonio ferroviario en el noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios". *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (12): 170-200. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11336/82857>
- Ferrari, M. R. 2011. "El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias". *Apuntes*, 24 (1): 44-61. Recuperado de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/888>
- Ferrari, M. R. 2012. "Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria 'Jujuy-La Quiaca'. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local". *Labor & Engenho*, 6(1): 89-108. <https://doi.org/10.20396/lobore.v6i1.21>
- Ferrari, M. R. 2013. "Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención". *Ería*, (90): 73-90. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4198177>
- Ferrari, M. R. y Bruna, L. A. 2021. "Metodología para la construcción del Inventario de Recursos Paisajísticos en la Quebrada de Humahuaca (Argentina), Patrimonio Mundial". *EURE*, 47(141): 251-274. <http://dx.doi.org/10.7764/EURE.47.141.12>
- Giusto, A. 2015. "Re-vivir el patrimonio industrial: la reutilización como preservación en áreas degradadas". *XXXIV Encuentro Arquisur. XIX Congreso: "Ciudades vulnerables. Proyecto o incertidumbre"*. 16-8 de septiembre. La Plata, Argentina.
- González Alcantud, J. A. (Ed.) 2003. *Patrimonio y pluralidad. Nuevas direcciones en antropología patrimonial*. Granada: Diputación de Granada, Junta de Andalucía.
- Gómez, T. y Vidal Olivares, J. (Coomp.) 2019. *Los ferrocarriles de América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires: Eudeba, Asociación Internacional de Historia Ferroviaria.
- Gramuglio, M. T. 2001. "Posiciones, transformaciones y debates en la literatura". En Cattaruzza, A. (Dir.) *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)* (Tomo VII). Buenos Aires: Nueva Historia Argentina.
- Hernández Llosa, M. I. 2002. "Patrimonio cultural y desarrollo sostenible en la Quebrada de Humahuaca. Potencial y perspectivas". *Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Jujuy*, (18): 125-152. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/185/18501801.pdf>
- Layuno Rosas, Á. 2013. "Paisajes urbanos de la industria. Apropiaciones estéticas y conservación patrimonial". *Arte y Ciudad: Revista de Investigación*, (extra 3.1): 641-678. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4704616>
- López, M. J. 2019. "El modelo de empresas privadas con regulación estatal en la Argentina (1907-1930)". En Gómez, T. y Vidal Olivares, J. (Coomp.) *Los ferrocarriles de América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX)* (pp.23-52). Buenos Aires: Eudeba,
- Luque Gallegos, V. 2015. "Cultura y Desarrollo Sostenible". *Periférica Internacional. Revista para el análisis de la cultura y el territorio*, (16): 52-61. Recuperado de <https://revistas.uca.es/index.php/periferica/article/view/2340>
- Machiaroli, L. 2015. *Impactos socioculturales en la Quebrada de Humahuaca luego de su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial* (tesis de Licenciatura en turismo). Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Nacional de La Plata. La Plata, Argentina.
- Mayoni, M. G. 2016. "La activación patrimonial y sus dinámicas en la puesta en valor de los bienes culturales: Una experiencia en el Colegio Nacional de Buenos Aires". *TAREA*, 3(3): 178-193. Recuperado de <http://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/tarea/article/view/147>

- Ministerio de Educación. 2012. *Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación*. Buenos Aires: Universidad Tecnológica Argentina.
- Prats, L. 1997. *Antropología y Patrimonio*. Barcelona: Ariel.
- Ramos, A. 2018. "El desarrollo de la etnohistoria andina a través de la (re)definición de lo andino (1970-2005)". *Fronteras de la Historia*, 23(2): 8-43. <https://doi.org/10.22380/20274688.446>
- Revel, J. 2014. "La fábrica del patrimonio". *TAREA*, 1(1): 15-25. Recuperado de <http://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/tarea/article/view/328/700>
- Rix, M. 1967. *Industrial Archaeology*. Londres: Historical Association, Universidad de Indiana.
- Salerno, E. 2008. "Los ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia", *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15(3): 657-678 <https://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300006>
- Tartarini, J. D. 2003. "Arquitectura ferroviaria: algunas aproximaciones". *III Congreso de Historia Ferroviaria*. Gijón, España. Recuperado de <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/ta2.pdf>
- Tartarini, J. D. 2014. *Sobre el patrimonio industrial y otras cuestiones. Escritos breves*. Buenos Aires: Lazos de Agua, Aysa. Recuperado de https://www.aysa.com.ar/media-library/que_hacemos/Concientizaci%C3%B3n/Lazos_de_agua/Sobre_el_Patrimonio_Industrial-ebook.pdf
- Tartarini, J. D., Pell, I., Lloga, R. y Sanabria, K. 2017. *Arquitectura ferroviaria de América Latina. Cuba y Argentina*. La Habana: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, Comisión Nacional de Monumentos, Ministerio de Cultura de Argentina y Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos.
- Teruel, A. y Lagos, M. (Dir.) 2006. *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy: Unidad de Investigación en Historia Regional/FHyCS-EdiUNJu.
- Troncoso, C. 2009. "Patrimonio y redefinición de un lugar turístico. La Quebrada de Humahuaca, provincia de Jujuy, Argentina". *Estudios y perspectivas en Turismo*, 18(2): 149-160.
- Troncoso, C. 2012. "Turismo, desarrollo y oportunidades laborales en la Quebrada de Humahuaca (Jujuy): Asimetrías y contradicciones". *Memoria Académica. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata*, 8(8): 61-80.

Notas

- ¹ Investigación realizada en el marco de los Proyectos UBACYT 2011-2014, 2014-2017 y 2018-2021. Modalidad I. *Historia regional, sistemas culturales y políticas públicas. el sistema ferroviario del NOA (siglos XIX y XX): el ramal San Salvador de Jujuy- La Quiaca*. Director, Dr. Ricardo Cicerchia (Ph D). Ver: Cicerchia, (2011b; 2013; 2014; 2016); Cicerchia y Rustoyburu (2016); Cicerchia, Rustoyburu y Mayoni (2019). Sobre el campo de la salud particularmente ver: Cicerchia, Rustoyburu y Garabedian (2015), donde se destaca la acción del La Misión de Estudios para la Patología Regional Argentina (MEPRA) y la relevancia del transporte ferroviario en el combate contra el mal de Chagas y el paludismo en la región.
- ² Jujuy, Salta, Tucumán, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Corrientes y Misiones.
- ³ En 1907 llegó el primer tren a La Quiaca y en 1908 se inició el servicio de pasajeros. La última formación recorrió por completo el ramal en 1993.
- ⁴ El reconocimiento llegó el 23 de julio de 2003, en la 27 Reunión Anual del Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO. La Declaración incluyó varios municipios y poblados: Departamento Humahuaca (Municipio Humahuaca, Comisión Municipal Itrube, Comisión Municipal Tres Cruces y 1 Localidad Uquía; Departamento Tumbaya (Comisión Municipal Tumbaya, Comisión Municipal Purmamarca y Comisión Municipal Volcán); y Departamento Tilcara (Municipio Tilcara, Comisión Municipal Huacalera, Comisión Municipal Maimará y Localidad Hornillos); Municipio de El Aguilar, sólo en el área de amortiguación. Lista de Patrimonio Mundial, referencia 1116: <http://whc.unesco.org/en/list/1116>
- ⁵ Hacia comienzos del siglo XX se crearon también, estaciones con fondos estatales como La Plata y Retiro. El aporte estatal en la construcción de redes ferroviarias ocupará décadas después, un papel fundamental para el desarrollo de las comunidades del interior de las provincias.
- ⁶ Esto es entendible si recordamos la forma de vida andina con residencias en los poblados (vacías la mayor parte del tiempo) y las fincas en las serranías donde pastaban sus haciendas (residencias múltiples).
- ⁷ Sobre viajeros en Argentina ver Cicerchia, Ricardo (2005) *Viajeros. Ilustrados y románticos en la imaginación nacional*. Y sobre una teoría de la narrativa de viaje moderno en clave historiográfica ver Cicerchia, Ricardo (2011a) *Viaje y Modernidad. Relatos de cielo, mar y tierra. 7 Performances para una historia etnográfica*.
- ⁸ Los inicios de la privatización de FA a nivel nacional se inician 1991 con la venta del corredor Rosario-Bahía Blanca a la multinacional TECHINT; esta privatización afectó 5.200 kilómetros de vías férreas de la región pampeana, dedicándose dicha empresa exclusivamente al transporte de cargas (Bergesio y Golovanevsky, 2009:8).
- ⁹ Universidad de Uncuyo (2 de marzo de 2009). El tren volverá a la Quebrada con un proyecto cultural, *Prensa* <http://www.uncuyo.edu.ar/prensa/el-tren-volvera-a-la-quebrada-con-un-proyecto-cultural>
- ¹⁰ Se contabilizaron 208 estaciones en toda la región que comprende las provincias de Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca, Santiago del Estero y norte de La Rioja, cerca de 4.000 kilómetros de vía férreas (Ferrari, 2011: 47).

- ¹¹ *Prensa Jujuy* (18 de abril de 2017). Proyecto Tren Jujuy-La Quiaca: eligieron proyecto ganador en concurso del Colegio de Arquitectos, <https://prensa.jujuy.gob.ar/2017/04/18/proyecto-tren-jujuy-la-quiaca-eligieron-proyecto-ganador-en-concurso-del-colegio-de-arquitectos>
- ¹² Memoria descriptiva. Propuesta Estudio Durand y Asociados. Concurso de ideas. Colegio de Arquitectos de Jujuy. 2016.
- ¹³ *El Tribuno* (27 de julio de 2016). Se lanzó la recuperación del ferrocarril en Jujuy. <https://www.eltribuno.com/jujuy/nota/2016-7-27-1-30-0-se-lanzo-la-recuperacion-del-ferrocarril-en-jujuy>
- ¹⁴ Gabriela Origlia (12 de noviembre de 2019). Tras cuatro años, se ejecutó el 45% del Plan Belgrano, *La Nación*, <https://www.lanacion.com.ar/economia/tras-cuatro-anos-se-ejecuto-el-45-del-plan-belgrano-nid2305536>
- ¹⁵ Gabriela Origlia (20 de julio de 2020). Belgrano Norte Grande. Las claves del plan de obras que anunciará el Gobierno, *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/economia/construccion-el-gobierno-apuesta-reflotar-plan-belgrano-nid2361844#:~:text=El%20Plan%20Belgrano%20fue%20una,un%2045%25%20de%20lo%20proyectado>
- ¹⁶ Boletín Oficial de la República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. RESOL-2020-5-APN-MOP.18/02/2020. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/225822/20200221>
- ¹⁷ En enero de 2018 la provincia de Jujuy recibía materiales para el recambio de 40km de vía del Ramal 13, con un llamado a la comunidad a cuidar de los bienes del Estado para cumplir con “el sueño” jujeño. Al mismo tiempo el gobierno nacional cerraba obras y cesanteaba trabajadores por falta de financiación. Ver: <https://prensa.jujuy.gob.ar/2018/01/26/recomendaciones-por-obras-en-la-zona-de-la-quebrada>; <https://www.jujuyalmomento.com/belgrano-cargas-yuto/por-cierre-ramal-bonificaran-los-despedidos-n63359>
- ¹⁸ Tomado de Costello y Radice. *Ramal C-13*, p.93. S/F. Recuperado del Archivo Digital del Ferrocarriles Argentinos- Archivo Ferroviario Digital. <https://archivoferroviario.com.ar/ramal-c-13/>
- ¹⁹ *Todo Noticias* (29 de enero de 2017). Ramal que abre, familia que busca casa: el futuro de los que viven en las estaciones de trenes del Belgrano Cargas. https://tn.com.ar/sociedad/plan-belgrano_769235/

Recibido: 11/03/2021
Reenviado: 09/04/2021
Aceptado: 15/04/2021
Sometido a evaluación por pares anónimos