

Plan Belgrano

Las lecciones olvidadas del pasado...

Ricardo Cicerchia, Cecilia Rustoyburu y María Gabriela Mayoni

Resumen

Se analizan las posibilidades de concreción del Plan Belgrano respecto de la reapertura del ferrocarril que unía San Salvador de Jujuy y La Quiaca. Se retoman las investigaciones realizadas sobre la relevancia histórica de ese ramal, las representaciones sociales de los habitantes de la zona y el estado de conservación patrimonial de las vías, depósitos y estaciones.

Introducción

El 10 de diciembre de 2015, mediante el Decreto 12/2015 del Poder Ejecutivo Nacional, se creó la Unidad Plan Belgrano. Se trata de un organismo con rango de Secretaría de Estado dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros, ideado como un plan de desarrollo social, orientado al crecimiento productivo y de infraestructura para diez provincias del Norte Argentino.¹ En este proyecto de reactivación, el ferrocarril ocuparía un lugar central. Las obras implicarían la renovación de cuatrocientos dieciséis kilómetros de vías en Salta y Jujuy con nuevos rieles y trenes, y la reapertura del Belgrano Cargas. Los anuncios del presidente de Trenes Argentinos Infraestructura realizados en septiembre de 2017 prometieron una inversión en material rodante que incorpora nuevos vagones y locomotoras. Los trenes cargarían sesenta y cinco toneladas por vagón con formaciones largas de cien coches que originarían una transformación nunca imaginada del sistema ferroviario. Además, el histórico ramal de pasajeros y carga que funcionó entre 1908 y la década de 1990, podría volver a circular. Recorrería casi trescientos kilómetros entre valles y montañas junto a la ruta 9 Panamericana.

Las expectativas por la reactivación del sistema a través del Plan Belgrano entusiasmaron a las poblaciones del Noroeste (NOA) y del Noreste Argentino (NEA).

Sin embargo, actualmente el plan de recuperar el tren para esta zona está muy alejado del publicitado Belgrano Cargas: ya se piensa en un tipo de infraestructura estratégica para reposicionar la actividad turística puesto que se subordinará a la iniciación de la obra del nuevo aeropuerto internacional. Además, el Plan Belgrano ha sido desplazado de la agenda nacional. Esta situación resulta desalentadora, ya que las obras y las autoridades provinciales dependieron siempre de las voluntades del Gobierno nacional.

Hoy por hoy, las posibilidades de concreción del Plan Belgrano, tal cual fue anunciado, son escasas. Sub-ejecución presupuestaria, recortes en las partidas, nulo poder provincial, deficiente gestión, reorientación hacia el rubro turístico manifiestan la realidad del programa.

En este artículo nos interesa presentar los resultados de una investigación sobre el proceso de deterioro del ferrocarril en el marco del proyecto UBACYT "Historia Regional, Sistemas Culturales y Políticas Públicas. El sistema ferroviario del NOA, Segunda mitad del siglo XX: el ramal San Salvador de

¹ Jujuy, Salta, Tucumán, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Corrientes y Misiones.

Jujuy- La Quiaca”, dirigido por Ricardo Cicerchia. Nos centraremos en los límites de la implementación de dicho plan en la región del ramal que unía San Salvador de Jujuy y La Quiaca a partir de dos cuestiones: el imaginario cultural sobre el tren de los habitantes de la zona a partir de los relatos sobre el último viaje en 1993 y las posibilidades que existen de lograr una preservación sustentable del patrimonio cultural de las estaciones, los depósitos y las vías del ferrocarril.

El ferrocarril del NOA

La historia del ferrocarril que unía la capital de Jujuy y la frontera con Bolivia, vinculándola hacia el sur con Tucumán, Córdoba y Buenos Aires, podría retrotraerse a principios del siglo XX. El primer tren llegó a La Quiaca en 1907 y al año siguiente se inauguró el servicio de pasajeros. Desde esos tiempos, actuó en dos sentidos. En parte, como un elemento desarticulador del espacio mercantil andino al conectar las

provincias marginales del noroeste con la economía del litoral y, al mismo tiempo, como un elemento de reorganización de ese espacio al que confirió una nueva estructura con la consiguiente influencia sobre las prácticas socioculturales de las comunidades afincadas a lo largo de la línea.

El ferrocarril, además, amplió el campo de acción de los grupos dominantes regionales y significó la llegada (para el lugar y la época) de grandes empresas, que tenían acceso a los mercados de capital y aplicaban modernas técnicas de administración. Así, la red ferroviaria, como proyecto de gran magnitud, exigió al Estado y a particulares asumir nuevas funciones y adquirir destrezas de las que carecían en materia de gestión, financiamiento y reglamentación. Como tal, fue parte sustancial de una visión modernizadora del país. En el caso de Jujuy, el ferrocarril proporcionó transporte de excepcional calidad para las producciones azucarera y tabacalera, y favoreció que surgieran núcleos urbanos y actividades productivas novedosas.



Inauguración del tramo ferrocarrilero La Quiaca - Tupiza el 10 de mayo de 1924. Fuente: giorgetta.ch

Producto de nuestra investigación histórica sobre el sistema ferroviario del NOA (Cicerchia, 2013, 2014 y 2016), pudimos confirmar algunas de nuestras hipótesis:

1. La actividad comercial y las economías regionales fueron el incentivo más importante del ferrocarril.
2. El sistema cumplió un papel articulador interprovincial.
3. El ferrocarril transformó estructuralmente las comunidades, la localidad y los patrones de sociabilidad. Se comunicaron y crearon nuevos pueblos y ciudades, que brindaron servicios esenciales como agua potable, electricidad, telégrafo, transporte e indirectamente trabajo, salud y educación.
4. La política de nacionalizaciones dinamizó los servicios ferroviarios de la región y sus economías locales.
5. El funcionamiento del sistema permanece como un acontecimiento fundamental de la vida social instalado en la memoria colectiva de las comunidades.
6. El desmantelamiento del ramal en la década de 1990 tuvo efectos devastadores sobre la economía regional: aislamiento, avance de la pobreza y migraciones forzadas.

Un viaje, varios recorridos: los relatos sobre el último tren a La Quiaca

El paso del tren permanece en la memoria de los pobladores; existe un imaginario cultural que es posible reconstruir a partir de sus relatos. Nuestra investigación ha elaborado datos a través del análisis de fuentes escritas, observaciones y registros etnográficos, y entrevistas en profundidad a informantes claves. En este apartado, nos interesa problematizar el impacto del ferrocarril en la región, a través de la historia oral, para reconocer la necesidad de pensar esa historia a partir de su multiplicidad. El tren ocupa un lugar central en los relatos sobre el pasado de los pueblos que crecieron en

torno de él, y adquiere distintos significados en las historias de los lugareños. Nos centramos en tres casos, en tres narraciones del último viaje entre San Salvador y La Quiaca: la de Zulema e Isidro, la de Raúl, y la de Arnaldo y Susana.

Zulema nació en 1947 en Maimará. Cuando era niña, su familia tenía una parcela de tierra donde cultivaban productos que luego despachaban por tren a San Salvador. A los dieciocho años trabajaba en un hotel y conoció a Isidro. Se casaron y tuvieron dos hijos. Cuando a él le ofrecieron un empleo en el vivero de Yala, se mudaron como caseros a una casa sin luz eléctrica y en una zona que se aislaba cuando el río crecía. En esos tiempos, viajaban semanalmente a visitar a su familia en Maimará. Isidro recuerda que iban “parados, como sea” porque mucha gente llevaba mercadería. Zulema recuerda que, cuando no viajaba, un rato antes de las 14 horas “... agarraba la canastita, iba a vender”. Les ofrecía sus productos a los pasajeros que bajaban, aunque el tren se detenía por unos pocos minutos. En sus relatos, se dibuja la postal más añorada por los vecinos:

*Era hermoso porque cuando llegaba el tren de pasajeros toda la gente sabíamos ir a pasear a la estación. Caminar para arriba y para abajo. Para ver si llegaba un amigo, a ayudar a bajar el bolso, o a despachar encomiendas.
(Entrevista a Zulema, Yala, enero de 2018)*

Ese 10 de marzo de 1993, Zulema e Isidro sabían que ese viaje sería histórico y tomaron el tren para hacer el último recorrido hasta Maimará:

Era así un día de lluvia, y yo con mis chicos que eran chiquitos y preparaban ellos la comidita, para que vayan almorzando ¿porque demoraba cuánto? Era que salía a las 9 de la mañana y llegaba a las 2 de la tarde allá, a Maimará (...)

Fuimos en un vagón porque estaba lleno, como ya era el último tren. (...) Había un vagón y ahí íbamos todos amontonados. (...) Se llevaba la comida y los chicos encantados.
(Entrevista a Zulema, Yala, enero de 2018)

Recuerda que comieron pizza y que los niños se divertían. Completaron las delicias de la comida casera que llevaban con la sopa que ofrecían en el vagón comedor. Su viaje fue solo de ida, pero rememora también un supuesto y feliz regreso: "... A la vuelta era ya más emocionante porque, en cada comunidad, salía la gente a despedirlo. Algunos lloraban con su pañuelito" (Entrevista a Zulema, Yala, enero de 2018). Según Isidro, por entonces los vecinos más acomodados ya preferían el micro al tren.

La añoranza de Susana y Arnaldo conmueve. Viajaban en el tren todas las semanas a San Salvador desde La Quiaca. Ella era médica de guardia en el Policlínico de los ferroviarios, una auténtica médica ferroviaria, que tenía sus privilegios:

Para mí era especialmente muy agradable viajar en el tren porque teníamos allí un trato muy especial. Nos llevaban al coche comedor en vez de viajar en los asientos, porque viajábamos de un momento para otro y ya no había pasajes. (...) Viajábamos los tres: mi marido, Cintia [su hija], yo, y el perrito. (...) tenía el privilegio de llevar la mascota. (...) A pesar de que llegábamos llenos de tierra, era mucho mejor que el ómnibus.
(Entrevista a Susana, Humahuaca, febrero de 2018)

Ambos habían llegado a La Quiaca en 1988 provenientes de Rosario de Lerma. Se quedaron veintisiete años, mudándose en varias oportunidades. El tren trasladó repetidamente todas sus pertenencias en sus retornos temporarios, apenas soportaban el riguroso clima de la Puna. La decisión de instalarse definitivamente se debió justamente a la posibilidad de bajar a San Salvador todas las semanas. Al arribo del último tren:

Todos llorábamos, era realmente... Queríamos tanto el tren, y la gente. Para mí ha sido realmente muy doloroso porque he atendido a ferroviarios un montón, he viajado por el ferrocarril un montón. Además, la mayor dificultad consistía en que muchísima gente vivía del tren, llevando sus masitas, sus humitas, sus tamales. Todo lo que producían era así ofrecido a los pasajeros en los puestos de las estaciones y en los mismos vagones. Para esa gente fue espantoso porque se le quitó su trabajo. Muchísima gente llegaba al hospital enferma. Los ferroviarios sobre todo que se quedaron sin trabajo, y muchísima gente, los varones se dedicaron a tomar, se volvieron alcohólicos. Es decir que se sufrió una barbaridad, en todo aspecto: económico, social. Fue muy triste el corte de la llegada del tren. En todos los pueblos porque toda la quebrada vivía del tren.
(Entrevista a Susana, Humahuaca, febrero de 2018)

Arnaldo también evoca las consecuencias para los trabajadores: "la cantidad de gente que se jubiló de prepo, quedó sin trabajo. Los ferroviarios grandes ya. Realmente fue doloroso" (Entrevista a Arnaldo, Humahuaca, febrero de 2018). El tren no era solamente una fuente de empleo, constituía una comunidad regional cuya identidad se reforzaba a partir del encuentro que tejía cada estación.

Raúl es ferroviario. Su padre y sus hermanos también lo fueron. Hace más de quince años que no trabaja en el ferrocarril, dice que "labura de albañil", pero se sigue sintiendo ferroviario. Nació en Güemes, en 1962, una típica ciudad ferroviaria. Ingresó en 1983 como aspirante y en 1992 completó el curso profesional obteniendo el grado de conductor. Expresa con orgullo:

Yo fui el último conductor que he hecho el último viaje del Internacional a La Quiaca... ser ferroviario era, uno lo llevaba en la sangre. Mi viejo, mi hermano eran ferroviarios.... Así era la familia ferroviaria..., es amor por el fierro, y ¿sabes qué? El compañerismo que había. (...) aparte de compañerismo, había respeto. Era un trabajo en equipo, había que ser compañero.
(Entrevista a Raúl, Humahuaca, febrero de 2018)

Según su recuerdo, en la base de Humahuaca eran cuarenta empleados entre ayudantes y conductores. Por las tardes se reunían en la estación "... a hablar macanas, a contar cuentos... a reírse un rato". Explica que existían ciertas jerarquías entre los más jóvenes y los más antiguos. El tren *Internacional* era conducido por los más experimentados, pero en 1993 tuvo ese privilegio porque por entonces sólo quedaban dos empleados: él y su ayudante.

Siendo delegado de La Fraternidad, conoció el proceso de vaciamiento, que interpreta en clave política. La imposibilidad de luchar frente a la sanción de las leyes de reestructuración del Estado y de emergencia económica, la desintegración de las cooperativas de trabajadores, la influencia de los dueños de las empresas de autobuses y una serie de decisiones personales fueron los mayores obstáculos de defensa del ramal. Cuando decidió dejar su empleo, en 2001, el salario del personal ferroviario remanente apenas cubría las necesidades familiares.

Hacia la década de 1980, Raúl no imaginaba que el ferrocarril dejaría de circular por la Quebrada asumiendo que "este ramal era una mina de oro. Por eso teníamos trenes diagramados todos los días" (Entrevista a Raúl, Humahuaca, febrero de 2018). Recuerda que los vagones llegaban cargados de maderas para la mina y regresaban con el mineral destinado al puerto; los que venían desde Buenos Aires llevaban mercadería a Bolivia y los servicios de pasajeros trasladaban a los bagayeros que iban a comprar ropa a Villazón:

*El tren por lo general siempre fue más lento que el colectivo ¿cuál era la diferencia? El 70 o el 80% era bagayero, si me iba en el colectivo me agarraban los Federales y me quitaban todo. Si venía en el tren arreglaba en La Quiaca y listo...
Entonces la gente iba en el tren, traía más cosas, sin peligro que se la quiten.*
(Entrevista a Raúl, Humahuaca, febrero de 2018)

Raúl entiende la importancia económica del tren para la región y el impacto del cierre en sus múltiples dimensiones:

*Cuando iba llegando a la estación: daba vida, ¿quién no salía con su canastita a vender sus **sanguichitos**, su verdura? ... mismo si no tenías que vender nada, iban a ver quién llegaba, quién pasaba...
Cambió todo cuando cerró.*
(Entrevista a Raúl, Humahuaca, febrero de 2018)

"Para mí el ferrocarril ha sido mi vida..." reclama en su testimonio. Al consultarle sobre cómo fue ese último viaje a La Quiaca nos dice "... en esa época, en el 94, tenía 30 y pico de años. Fue hermoso, yo ya había hecho varios viajes con pasajeros". En uno de nuestros registros audiovisuales, pudimos ver al propio Raúl caminando entre la gente que esperaba en el andén, sonriendo y saludando. Hoy sostiene que "no imaginaba que todo iba a terminar así" (Entrevista a Raúl, Humahuaca, febrero de 2018).

● ● ● **Las expectativas sobre el Plan Belgrano adquirieron una dimensión no sólo económica, sino comunitaria.**

Los pobladores conocían el nombre de las formaciones y sus horarios, hacían gala de paciencia por las demoras casi cotidianas, entendían el esfuerzo de las cremalleras levantando las formaciones hacia la Quebrada, admiraban la valentía de los trece puentes de hierro del ramal, respetaban la prolijidad de las estaciones y de sus obras de arte...Conciencia para una cotidianeidad de visitas a familiares, divertimento infantil, reunión de amigos, todo precedido por largos silencios cómplices en aquellos nobles vagones: dignidad, sociabilidad y ciudadanía. Así, las expectativas sobre el Plan Belgrano adquirieron una dimensión no solo económica, sino comunitaria, que la memoria configura en profundos sentidos de vida.

Apropiación y preservación del patrimonio ferroviario

Los testimonios de los pobladores, como vimos, dan cuenta de valores culturales, fruto de las experiencias vividas, del devenir de la empresa ferroviaria (usos y desusos) y de la apropiación y re-significación de ese patrimonio. Nuestra observación se acercó así a eventuales evidencias materiales de dicho proceso. La investigación se desarrolló a partir de la recopilación y análisis de registros documentales, orales y fílmicos en San Salvador de Jujuy, Yala, Volcán, Uquía y Humahuaca. Trabajamos en torno a las estaciones, los depósitos y la propia red, tratando de identificar las formas de reutilización, reapropiación y eventual valorización de todo ese patrimonio. Cabe recordar que el trayecto del ramal San Salvador de Jujuy - La Quiaca atraviesa parte de la Quebrada de Humahuaca, incluida en la lista del Patrimonio Universal declarado por la UNESCO en 2003. Entonces, pensamos que el análisis desde una perspectiva patrimonial también aporta nuevas formas de ponderar las permanencias, las transformaciones y el impacto en la vida de las comunidades en torno a la reapertura del ferrocarril. En este punto, tuvimos en cuenta el eje asociativo cultura-desarrollo que establece la relación entre el capital cultural local y las posibilidades de desarrollo económico de las regiones (Luque Gallegos, 2015).

El trayecto del ramal San Salvador de Jujuy - La Quiaca atraviesa parte de la Quebrada de Humahuaca, incluida en la lista del Patrimonio Universal declarado por la UNESCO.

La consideración de la cultura como un capital social ha logrado movilizar y aumentar recursos al servicio de una puesta en valor de los bienes culturales.

Asimismo, ha permitido el debate y reglamentación de leyes y regulaciones específicas que deberían ser protocolo inexcusable del Plan.

Dentro de la amplia categoría de Patrimonio Cultural, otras escalas se desprenden y permiten mejores enfoques para explicar procesos y proponer estrategias de preservación y desarrollo. Por ejemplo, el patrimonio ferroviario puede analizarse dentro de las condiciones de reconstrucción del patrimonio industrial (Ferrari, 2007), como así también en el marco del patrimonio urbano y de los paisajes culturales (Sánchez, 2018). En este sentido, el patrimonio de la región del NOA incluye todos los recursos naturales, materiales e inmateriales vinculados a las vivencias de sus comunidades a lo largo del tiempo. Esto significa que se contempla como tal a la arquitectura de sus entornos y a sus prácticas sociales y culturales. Para el caso del Plan Belgrano, el discurso del desarrollo generado desde la intervención producida por el Estado Nacional solo ha auspiciado una reactivación económica y un plan turístico como fundamento de la reapertura del ferrocarril y de la puesta en valor del patrimonio ferroviario a partir de la recuperación, en el caso de nuestro ramal, de ocho de sus antiguas estaciones, algo que, aun en su limitada proyección, está por verse...

En nuestro trabajo de campo, la puesta en valor de este tipo de patrimonio sólo se vio efectivizada en dos estaciones: San Salvador de Jujuy y Volcán. Ambas restauradas y reapropiadas como espacios culturales que promueven nuevas vinculaciones con la sociedad. Sin embargo, en otras plazas, como las de Uquía y Humahuaca, el escaso cumplimiento de las metas del Plan, el abandono de la infraestructura ferroviaria, principalmente del mobiliario y el desuso de las instalaciones, han propiciado, desde hace años, la ocupación y cierto nivel de vandalismo sobre los inmuebles. Asimismo, los derrumbes, aludes e inundaciones que

amenazan constantemente las poblaciones son raramente atendidos, sin que se avisten acciones de contención o reversión ante estos frecuentes y trágicos escenarios.

En la estación central de San Salvador de Jujuy, es posible comprobar la restauración de su fachada y la apertura de algunas oficinas destinadas a actividades culturales promovidas por la municipalidad.² En las instalaciones traseras, encontramos dos espacios recreativos pertenecientes a la Corriente Clasista y Combativa, y los galpones y terrenos lindantes a la estación fueron convertidos en parque por la organización barrial Tupac Amaru: disponen de parrillas, un escenario para espectáculos, canchas de fútbol y una piscina. Actualmente, frente a la dispersión de la organización, el predio, ya abandonado, es mantenido voluntariamente por ex delegados. Hacia finales de 2017, el Club Gimnasia y Esgrima acondicionó relativamente la cancha de fútbol y la pileta que,

desde entonces, llevan el logo del club junto al de la Tupac.

En ese lugar, realizamos entrevistas a Laura y María, integrantes de la Tupac Amaru, quienes expusieron las modificaciones que se hicieron en el predio al momento de construir el parque recreativo, clausurando el trayecto de la vía. Los espacios se observan descuidados, con poca gente, a excepción de algunos chicos ensayando en los galpones y otros, en la piscina recientemente pintada. En la estación se preservan algunas placas y una balanza de cargas antigua. Nada parece haberse intervenido en el sentido que expone nuestra idea de recuperación patrimonial y de funcionamiento del sistema para los pobladores, los talleres abandonaron su fisonomía original y algunos pocos rastros del ferrocarril han sido resignificados de forma decorativa. Un ejemplo estelar negativo de un hacer que sigue esperando.

Parque recreativo en los talleres de S. S. de Jujuy | Fuente: SEPHILA



² En otros edificios del casco histórico de la ciudad, la Secretaría de Cultura promueve, por medio de grandes códigos QR pintados en las fachadas, un acercamiento a la historia de esos edificios que remiten, al parecer, a información ampliada en la web. Lamentablemente, al momento de hacer el recorrido, este sistema no funcionaba, tampoco para la estación del ferrocarril, por lo que no pudieron conocerse los alcances del sistema de cuidado patrimonial propuesto.

En Volcán se ha montado un centro de visitantes de la Quebrada de Humahuaca donde se ofrece información al turista que mantiene una modestísima exposición con paneles y objetos que aluden a la historia, las actividades culturales y los sitios de mayor interés de la Quebrada. En esta exposición, está incluida una breve alusión a la “arquitectura ferroviaria” identificada como “lugar de convocatoria social en los momentos de mayor auge del ferrocarril”. El lugar también posee un *banner* de la Secretaría de Cultura y Turismo de la provincia de Jujuy, que hace mención a la inscripción de la Quebrada de Humahuaca como Patrimonio de la Humanidad. Un edificio contiguo fue también restaurado y es reutilizado para la “Feria Campesina” de Volcán. En la entrada de la estación se destaca un cartel de la gobernación de Jujuy con las obras previstas del Plan Belgrano bajo la leyenda “El tren vuelve a tu pueblo” y una imagen bien producida de la casa estación.

Algunos de los pobladores se muestran escépticos respecto de los beneficios de la restauración de las estaciones, si el programa de recuperación del tendido no es integral. Una percepción que se vincula con los múltiples significados que se le han atribuido al ferrocarril. Raúl, el último maquinista, es pesimista y cree que los trenes de pasajeros hacia el norte no van a volver. Entiende que el tren es “un medio de comunicación social, para la gente”, pero presupone que los intereses y las conveniencias políticas en torno a las empresas de transporte de micros van en contra de ese fin. Para él, rescatar las antiguas estructuras del ferrocarril sin volver a ponerlo en funcionamiento, carece completamente de sentido, ya que su valor cultural está íntimamente vinculado a la función social de la red para las comunidades. En términos concretos, como vehículo para la educación, la salud, el empleo y la comunicación: “No tiene sentido que se arregle algo por donde no va a



Cartel frente a la estación de Volcán | Fuente: [SEPHILA](#)

pasar el tren. Se va a arreglar y en unos años estará arruinado de nuevo.” (Entrevista a Raúl, Humahuaca, febrero de 2018)

Raúl estima que el dinero destinado al Plan Belgrano solo alcanzaría para levantar los rieles y los durmientes antiguos, que es lo que efectivamente se está haciendo, pero “para nada más”. Por eso, define al Plan como “una utopía”.

Siguiendo hacia el norte llegamos a Uquía, con su estación de pasajeros ocupada como vivienda y en mal estado de conservación, paredes muy deterioradas, pórticos desvincijados y con vegetación crecida en las vías, los cercos y alrededores de los inmuebles. Sobre las vías existe un importante asentamiento de familias en casas precarias. No se han observado carteles relativos a la restauración propuesta por el Plan Belgrano ni tampoco algún indicio de reclamo o limitación por parte del Estado de la ocupación de estos bienes y tierras fiscales. En síntesis, ausencia de intervención...

En Humahuaca, epicentro de la cultura de la Quebrada, la estructura ferroviaria

se encuentra ciertamente escondida: en una extensión de cerca de un kilómetro, una enorme feria de artesanías y un mercado se asientan sobre los oxidados rieles. Según Raúl, vecino de Humahuaca, estos asentamientos existen desde hace doce años. A su vez, en las casas que fueron construidas para los empleados ferroviarios en la época de funcionamiento del ramal, residen varias familias. Solo una construcción cercana, de estilo inglés, en mal estado, con material corroído y elementos ferroviarios en condición de arrumbe nos remite a la antigua estación. Otro enorme galpón del ramal, en buenas condiciones, es ahora un almacén de empaque de papas andinas de la cooperativa Puna y Quebrada. A diferencia de las estaciones de San Salvador y Volcán, en algún punto tímidamente recuperadas y preservadas como patrimonio ferroviario, las estaciones de Uquía y Humahuaca representan lisa y llanamente el abandono a partir del desmantelamiento de la red.



Ocupación de la estación de Uquía | Fuente: [SEPHILA](#)

El ingeniero de minas y profesor de la Universidad Nacional de Jujuy, Oscar Huertas, poblador de Humahuaca, también suscita una posición crítica sobre las promesas de recuperación del ferrocarril y sobre el compromiso de las autoridades de llevar adelante proyectos de reactivación y valoración patrimonial de la región. En particular, se le consultó sobre sus apreciaciones en torno a las ventajas para las comunidades de un programa económico sostenido en el desarrollo del turismo. Su análisis consignó las luchas de la comunidad local ante la llegada de inversores y las constantes movilizaciones en favor de la preservación de la identidad de la Quebrada, y destacó la falta de planificación estratégica para el manejo de los recursos patrimoniales, sitios naturales, eventos y productos culturales. Según su opinión, la falta de regulación y planificación va en detrimento de una explotación inteligente del potencial de la comunidad, estrechando sus posibilidades y condenándolas al desarrollo del turismo como medio principal de subsistencia. Para él, la diversidad natural y cultural puede ser generadora de diferentes actividades productivas, reforzando los históricos lazos de sociabilidad regional que el sistema ferroviario articularía eficientemente.



Estas acciones requieren de una puesta en valor integral, creación de consensos y sincronización de las fuentes de capital cultural

Consideraciones finales


Atendiendo a la historia de la red y su papel en el proceso de integración regional, las observaciones realizadas en nuestro último trabajo de campo vinculado la rele-


al imaginario cultural y los usos y apropiaciones del patrimonio ferroviario ratifican la relevancia del ramal como estructurador de los patrones de vida y sociabilidad de las comunidades.

Toda la actividad en torno al ferrocarril permanece en la memoria como un hecho fundamental en las biografías de los pobladores. Luego del desmantelamiento del ramal en la década de 1990, cuyos efectos fueron altamente negativos para las economías locales, otras iniciativas aparecieron con la intención de dinamizar el desarrollo de la región. Sin embargo, todo indica que el Plan Belgrano se ha limitado, para nuestra área de estudio, a anuncios más que obras. Observamos, en el mejor de los casos, el levantamiento de rieles, puentes y durmientes antiguos, la promoción de dudosas licitaciones para la recuperación patrimonial de estaciones, talleres y depósitos, alguna vez escenarios vivos del dinamismo local y regional, hoy en estado de abandono, y una exagerada propaganda de reconstrucción ferroviaria al servicio de destinos turísticos para extranjeros.


Así, la preservación del patrimonio ferroviario se mantiene lejos de ser una realidad. Estas acciones requieren de una puesta en valor integral, creación de consensos y sincronización de las fuentes de capital cultural como la memoria, el patrimonio y la ciudadanía. La inversión y voluntad política que se necesita es mucho mayor de lo que se está planteando, donde apenas aflora un proyecto que desconoce las necesidades de las comunidades y sus pobladores y, sobre todo, la historia de ramales que cumplieron una invaluable función cívica y social.

Autores

 **Ricardo Cicerchia** es doctor (PhD) en Historia (Columbia University). Es profesor titular en la UBA e investigador principal del CONICET con lugar de trabajo en el Instituto Ravignani. Investiga en temáticas referidas a estudios regionales e historia social y cultural. Dirige el Seminario permanente de Historia contemporánea latinoamericana (SEPHILA).

 **Cecilia Rustoyburu** es profesora y licenciada en Historia (UNMDP) y doctora en Ciencias Sociales (UBA). Es profesora en la Fac. de Humanidades, UNMDP. Integra la carrera del investigador del CONICET, con lugar de trabajo en el Centro de Estudios Sociales y Políticos (CESP-UNMDP).

ceciliarustoyburu@yahoo.com.ar

 **María Gabriela Mayoni** es licenciada en Conservación y Restauración de Bienes culturales (UNA). Es docente de Historia latinoamericana en la Fac. de Cs Sociales, UBA. Está inscripta en el doctorado en Antropología (UBA).

gabrielamayoni@hotmail.com

Los autores forman parte del equipo que lleva adelante el proyecto (UBACYT) *Historia regional, sistemas culturales y políticas públicas. El sistema ferroviario del NOA, segunda mitad del siglo XX: el ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca*, dirigido por el Dr. Cicerchia.

Referencias bibliográficas

- Ferrari, M. (2007). El patrimonio ferroviario en el noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n.12, Madrid: Fundación de Ferrocarriles Españoles, pp. 170–200.
- Luque Gallegos, V. (2015). Cultura y Desarrollo Sostenible. *Periférica Internacional. Revista para el análisis de la cultura y el territorio*, n.16, pp. 52-61.
- 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.
- Cicerchia, R. (2014). *Historia de la Vida Privada en la Argentina, Vol. V. Jujuy, en el Trópico de Capricornio. Visiones, Fronteras y Trajinantes*. Buenos Aires/Rosario: Troquel/Prohistoria.
- 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.
- Sánchez, L. (2018). *¡Viva el patrimonio!* Mar del Plata: Eudem.