

ARQUEOLOGÍA HISTÓRICA DE TUCUMÁN

Estudio de casos y nuevos aportes

Florencia Borsella y Alexis E. Weber
(Compiladores)



EA EDICIONES ACADEMIA EA

ARQUEOLOGÍA HISTÓRICA DE TUCUMÁN

Estudio de casos y nuevos aportes

EDICIONES ACADEMIA

Cuba 3965, (1429) Buenos Aires, Argentina

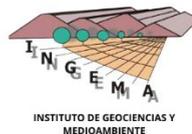
Primera edición: Mayo 2024

Repensandoba@mail.com

Arqueología histórica de Tucumán: estudio de casos y nuevos aportes /
Florencia Borsella... [et al.]; Compilación de Florencia Borsella y Alexis
Weber; Prólogo de Daniel Schávelzon. - 1a ed. ilustrada. –
Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Daniel Gastón Schávelzon, 2024.
Memoria USB, HTML

ISBN 978-631-00-3667-0

1. Arqueología Colonial. I. Borsella, Florencia, comp. I. Weber, Alexis,
comp. II. Schávelzon, Daniel, prolog. CDD 930.1



ARQUEOLOGÍA HISTÓRICA DE TUCUMÁN

Estudio de casos y nuevos aportes

Florencia Borsella y Alexis E. Weber
(Compiladores)

EA EDICIONES ACADEMIA EA

Comité evaluador

Dra. Verónica Acevedo: Instituto de Arqueología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Arq. Gustavo Ferneti, Centro de Estudios de Arqueología Histórica, Centro de Estudios Interdisciplinarios, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario.

Dr. Carlos Gilberto Landa: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; Instituto de Arqueología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Dra. Victoria Pedrotta: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; Centro de Ciencias Naturales, Ambientales y Antropológicas, Universidad Maimónides.

Dra. Lorena Salvatelli, Museo Histórico Arqueológico Andrés Guacurarí; Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Católica de las Misiones.

Mg. Laura Staropoli, Instituto de Arqueología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

En memoria Luis Monti (1977-2021),
querido amigo y colega.

“Sobre la ciudad en ruinas descansarán los recuerdos de quien fui o de quien recuerden (los que queden) que fui. Como el asfalto estará roto no perdurarán mis pisadas y como los árboles estarán quebrados no persistirá mi olor, y seré en definitiva una piedra más de esos edificios derrumbados. Con un cielo que seguramente estará cubierto de nubes grises a punto de estallar, el viento se colará por entre los hierros gastados y entonces, a lo lejos, cuando ya nadie la habite, seré un fantasma como tantos otros.”

Mario Caria, 2024.

ÍNDICE

Prólogo, <i>Daniel Schávelzon</i>	11
Introducción, <i>Alexis E. Weber y Florencia Borsella</i>	19
El paleoambiente en época histórica en la provincia de Tucumán, <i>Mario A. Caria y Julián P. Gómez Augier</i>	29
Ladinos y migrantes: un acercamiento a la población indígena urbana en San Miguel de Tucumán (Ibatín) entre 1565 y 1685, <i>Santiago Roldán Vázquez</i>	49
La ocupación del espacio en la ciudad colonial de Ibatín: una mirada desde la arqueología histórica, <i>Florencia Borsella</i>	71
Inhumaciones en la capilla de San José de Lules: aportes desde la bioarqueología histórica, <i>Tamara Taddei</i>	89
Arquitectura doméstica de un establecimiento azucarero del siglo XIX: primer relevamiento del Ingenio y finca cañera “Oliver”, <i>Ana Igareta, Florencia M. Chechi y Daniel Moyano</i>	103
Arqueología en el sitio Estación Taco Ralo. Nuevos aportes al estudio del ferrocarril en Tucumán, <i>Alexis E. Weber</i>	131

ARQUEOLOGÍA EN LA ESTACIÓN TACO RALO. NUEVOS APORTES AL ESTUDIO DEL FERROCARRIL EN TUCUMÁN

ALEXIS E. WEBER

Instituto de Geociencias y Medioambiente.
Grupo de Arqueología Histórica de Tucumán.
Facultad de Ciencias Naturales e IML,

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

En los años posteriores a la sanción de la Constitución Nacional de 1853, el Estado argentino puso en marcha una serie de medidas tendientes a consolidar el orden político interno y a estimular el desarrollo económico mediante el ingreso del país en el mercado mundial como proveedor de alimentos y materias primas. Uno de los elementos para lograr este ensamble fue la instalación de una red ferroviaria destinada a estrechar los vínculos entre regiones distantes, estimular la producción y lograr la tan deseada unidad territorial.

Para 1857 los primeros avances de las líneas ferroviarias se redujeron a la región litoral pampeana con el objetivo de trasladar la producción agropecuaria a los puertos. Sin embargo, la conexión con el interior del territorio nacional no fue desatendida y el potencial proyectado se vería comprometido con aquellos espacios considerados como inhóspitos. En 1863 comenzó la construcción del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) de la línea Rosario-Córdoba¹, proyecto que se concretaría tres años más tarde y sentaría las bases para la

¹ Ares, Fabio y Osorio, Octavio (2017), “Tipografía histórica ferroviaria. Estudio y rescate del patrimonio tipográfico argentino”, *Arte e Investigación*, (13), pp. 26–39.

prolongación de las vías hacia el norte, cuyo principal destino fue la provincia de Tucumán.

La primera línea que arribó correspondió al Ferrocarril Central Norte (en adelante FCCN), siendo el primero de trocha métrica del país y funcionó como uno de los elementos dinamizadores de la economía provincial. El servicio fue inaugurado en octubre de 1876. Este trazado, cuyas obras fueron dirigidas y concesionadas por el empresario Giuseppe Telfener, se constituyó como esencial para el surgimiento de poblados rurales del sur y centro de la provincia, a la vez que reforzaba los vínculos comerciales de Tucumán con las ciudades y puertos más importantes de la región central del país; permitiendo modernizar su sistema productivo y colocar en las principales plazas de consumo la producción local de azúcar y aguardiente².

El sistema ferroviario argentino se constituiría hacia finales del siglo XIX como el principal componente de cambio en el territorio, alterando la percepción del mundo como un todo capaz de ser recorrido, y generando al mismo tiempo nuevas nociones sobre el espacio físico y la percepción temporal. Esta nueva cosmovisión fue el impulso del que se valieron aquellos que llevaron adelante la instalación de este nuevo sistema de comunicación y transporte, favoreciendo el surgimiento de nuevos asentamientos en torno a la estaciones del ferrocarril.

Para el caso de Tucumán, en las últimas décadas el desarrollo de investigaciones orientadas al estudio de la historia ferroviaria ha tenido un crecimiento importante, abordando desde temáticas vinculadas a la arquitectura y los asentamientos urbanos asociados al tendido férreo³,

² Moyano, Daniel (2022), “El Ferrocarril Noroeste Argentino y su rol en la integración económica de la Provincia de Tucumán (1885-1895)”, *Ejes de economía y sociedad*, 6(10), pp. 366-392.

³ Ferrari, Mónica (2007), “Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios”, *Tst: Transporte, servicios y telecomunicaciones*, 12, pp. 170-200; Ferrari, Mónica (2011a), “Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino”, *Revista Apuntes*, 24(1), 26-43; Ferrari, Mónica (2011b), “El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias”, *Revista Apuntes*, 24(1), pp. 44-61.

hasta el impacto del ferrocarril en la producción azucarera y su rol en la integración de las economías provinciales en los principales mercados⁴. No obstante, desde una perspectiva arqueológica, el estudio de los materiales constructivos empleados en los espacios concretados y la forma en que estos últimos se vincularon con sus antiguos ocupantes, ha sido una temática completamente desatendida, motivo por el cual se desconocen muchas de las características del registro material entonces creado y las dinámicas de su uso.

En función de lo expuesto, presentamos los primeros resultados de las primeras intervenciones arqueológicas hechas en la Estación Taco Ralo (Graneros, Tucumán), tratándose de la estación de tercera categoría más meridional erigida en la línea del FCCN durante su expansión hacia las provincias norteñas entre los siglos XIX y XX. Los trabajos tuvieron lugar dentro de los límites históricos del predio ferroviario en un espacio que, según la cartografía de época, estuvo destinado a una posible letrina para los antiguos ocupantes y trabajadores de la estación.

Breve repaso de la llegada del ferrocarril a Tucumán

Para 1870, la empresa del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) ya había culminado con los trabajos de la primera línea interprovincial entre las ciudades de Rosario y Córdoba en un trayecto de casi 400 km, hecho que “oblitaba estratégicamente el acceso a los puertos y a los consumidores del litoral”⁵. Paralelamente, estos mismos contratistas británicos venían demostrando sus intenciones por expandir su campo de influencia más allá de los límites del territorio cordobés. De este modo, en 1866, se le habría encomendado al ingeniero Pompeyo

⁴ Moyano, Daniel, 2022, *Ob.Cit.*, pp. 366-392; Moyano, Daniel (2023), “La transformación de la estructura comercial durante la expansión azucarera tucumana. Aproximaciones desde las estadísticas fiscales y censales (1870-1895)”, *Boletín Del Instituto De Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, (58), pp. 1-32.

⁵ Scalabrini Ortiz, Raúl (1938), “Historia del Ferrocarril Central Córdoba”, *Cuadernos de FORJA*, Año II, (6-7), p. 3.

Moneta⁶ llevar a cabo un estudio de practicidad de una nueva línea que se extendería desde La Docta argentina “con el objeto de cerciorarse de la dirección más corta, mejor y más económica, para llevar un ferrocarril hasta la Capital de la Provincia de Salta...”⁷, al igual que una descripción detallada de la naturaleza de los terrenos con fines de explotación agrícola y ganadera.

Según los resultados de las apreciaciones de Moneta en su paso por Tucumán, una línea del tendido orientada hacia el naciente sería directa, pero atravesaría terrenos muy poco poblados “...y poco utilizable por la gran escasez de agua; la poca que hay es salada, inservible para las locomotoras”⁸. Esto implicaba también cruzar el río Salí y mantenerse en su borde hasta enfrentarse con la ciudad capital. Por otro lado, la opción recomendada habría sido por la vía del poniente, hacia el oeste, pasando por el piedemonte de las Sierras del Aconquija sobre el cual se venían desarrollando villas y pueblos de campaña que practicaban el riego y aprovechaban las tierras fértiles para la explotación agrícola. Sin embargo, con esta segunda opción, la línea atravesaría grandes ríos y arroyos (e.g. río Graneros, río Chico, río Medinas o río Gastona), por lo que sería necesario la elevación del camino y la instalación de puentes de madera para poder sortear el paso de los ríos.

El foco de los contratistas del Central Argentino estaba puesto, prácticamente, en su intención por explotar las tierras colindantes al tendido pretendido. Empero, el informe de Moneta indicaba que la mayoría de las regiones que atravesaría la línea estaba caracterizada por

⁶ Pompeyo Moneta fue un italiano milanés quien habría dictado clases de física en la Universidad de Buenos Aires, una vez ingresado a nuestro país en la década de 1860. Estuvo al frente de la creación de la Oficina de Ingenieros Nacionales (1869) y de otras obras de relevancia como El Observatorio Astronómico y la Academia Nacional de Ciencias, en Córdoba.

⁷ Moneta, Pompeyo (1867), *Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy*, Imprenta La Tribuna, Colecciones Especiales (000786609), Biblioteca Nacional Mariano Moreno, Buenos Aires, Argentina (BNMM), Fs. 3.

⁸ Moneta, Pompeyo, 1867, *Ob. Cit.*, Fs.7.

su aridez y escasez de agua, motivo por el cual se hacía casi determinante la práctica de cultivos a escala reducida⁹. Poco seducidos por los resultados de la expedición, desconfiados los contratistas rehuyeron a toda intervención directa¹⁰, y sería el propio Estado Nacional quien en 1870, tomaría las riendas e impulsaría la construcción del tramo desde Córdoba hacia las provincias del norte, mandando a terminar a la mayor brevedad los estudios técnicos que le habían sido encargados al ingeniero Guillermo Dahlquist¹¹.

El mismo Dahlquist¹² había tomado como base el estudio realizado por Pompeyo Moneta, y como resultado de esa segunda expedición, se sugirió llevar la línea por la vía del “naciente”, es decir, por el este. A pesar de que las áreas próximas a la costa de la Sierra del Aconquija gozaban de una mayor población, comercio y variados productos; “...llevado el camino más al naciente no perderían del todo aquellas ventajas pues todo el país comprendido hasta el río Salí, aunque menos poblado y de menor comercio por ahora, sin duda en su mayor parte es muy fértil y adecuado para el cultivo”¹³.

La apertura al servicio público se inició con la sección de Córdoba a Recreo, que fue abierta el 30 de abril de 1875. En el mismo año se libraron también otras secciones, hasta San Antonio, el 16 de

⁹ Manzanal, Mabel (2000), “El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción)”, *Población y Sociedad*, (8-9), pp. 1-45.

¹⁰ Scalabrini Ortiz, Raúl, 1938, *Ob.Cit.*, p. 6.

¹¹ Ley N°399 del 17 de agosto de 1870.

¹² Guillermo Dahlquist fue un ingeniero escandinavo que también formó parte de la Oficina de Ingenieros Nacionales, la misma que fue impulsada por Sarmiento y sancionada en 1869.

¹³ Moneta, Pompeyo (1871), “Ferro-carril a Tucumán: mensaje al Congreso. Informe de los ingenieros”, Imprenta La Tribuna, Colecciones Especiales (S2BG272206), Biblioteca Nacional Mariano Moreno, Buenos Aires, Argentina (BNMM), Fs. 9.

julio y de este punto al km 400, el 25 de noviembre, llegando en octubre de 1876 a Tucumán¹⁴.

Siguiendo el “Plano General del Ferro-carril entre Córdoba y Tucumán”¹⁵ de la empresa Téfener (Figura 1), se construyeron un total de 22 estaciones ferroviarias (dos terminales y veinte intermedias) a lo largo de 546 km de extensión de la línea. En el caso particular de Tucumán, siete fueron las estaciones construidas según las necesidades del tráfico: Lamadrid, Telfener, Güemes, Monteagudo, Los tres bajos, Lules o Río Lules y Tucumán (estación terminal).

Pocos años después de la inauguración y puesta en funcionamiento de la línea del FCCN, y como resultado de las inspecciones realizadas en todo lo referido a vía y obras de la mencionada línea, algunas de estas estaciones fueron suprimidas y unificadas; mientras que otras serían renombradas. Para el primer grupo, la estación Güemes (km 476) fue suprimida y Monteagudo Viejo (km 498) trasladada a Simoca. Por su parte, la estación Los Tres Bajos (km 509), sería renombrada más tarde como Bella Vista y Telfener (km 461) pasaría a llamarse Bernardo de Monteagudo o Monteagudo, como se la conoce hasta la actualidad.

Pasados once años de su inauguración, hacia finales de 1887, la línea del Central Norte y ramales a Chumbicha y Santiago del Estero (bajo la administración de Martínez Campos) sería arrendada por los Sres. Humes hnos. y cía., fundada en 1882 y dedicada a la construcción de obras viales, ferroviarias y fabriles. Dicho arrendamiento habría durado poco, desde febrero de 1888 hasta enero de 1889, momento en que se produjo la transferencia de los derechos y obligaciones de la misma a la Sociedad de capitales británicos, Ferrocarril Central Córdoba aprobada por decreto del 22 de febrero de 1889.

¹⁴ Gamboa Perinetti, Luis; Pinto, Raúl y Ruz, Julio (1947), *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Santiago de Chile, Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado, p. 136.

¹⁵ No se encontraron referencias exactas sobre su fecha de elaboración, pero en función de las estaciones representadas se estima que fue realizado entre 1870 y 1880. Fuente: Biblioteca Nacional Digital de Chile, Sala Medina/Fotografías, BND id: 316109.

Al tratarse de una investigación enmarcada dentro de la Arqueología Histórica, la metodología de trabajo implicó tanto un relevamiento documental como intervenciones arqueológicas y prospectivas. En el primero de los casos, y como consecuencia del sucesivo desmembramiento de la documentación ferroviaria, se consultaron acervos documentales que, actualmente contienen la mayor cantidad de documentación histórica referida al tema. Estos fueron los casos del Museo Nacional Ferroviario (MNF), Archivo General Ferroviario (AGF) y Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM), todos ellos situados en Buenos Aires. Se consultaron fuentes escritas y gráficas poniendo énfasis en aquellas referidas a la estación Km 428 o Taco Ralo, que daban cuenta de los cambios y modificaciones que se fueron materializando en el entorno construido.

Resulta imperioso destacar que la pérdida de documentación ferroviaria a la que se refirió pudo haberse visto afectada por los cambios en la administración ocurridos por más de un siglo desde la aparición de la primera línea en Argentina. Sin embargo, también es necesario remarcar la labor que estas instituciones públicas han realizado en pos de preservar la memoria histórica, gráfica y escrita, de uno de los sistemas más importantes y dinamizadores de nuestro territorio. En el caso del MNF y AGF, ambas han llevado a cabo medidas tendientes a la preservación del patrimonio histórico ferroviario, concentrando y catalogando material administrativo, técnico e histórico.

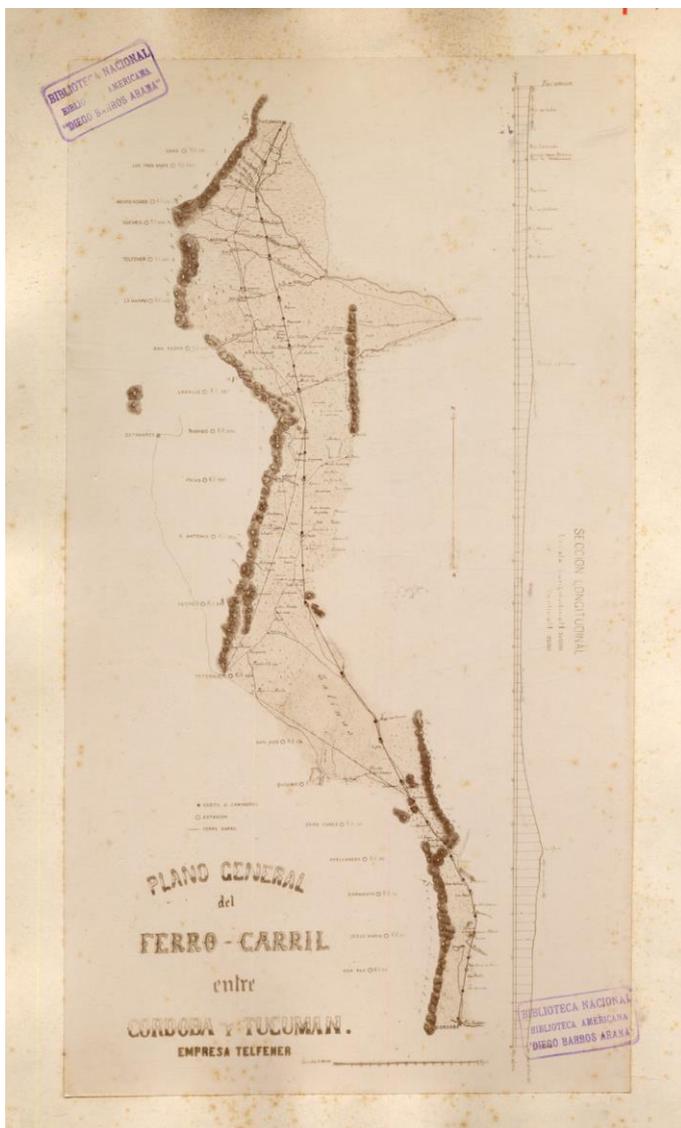


Figura 1. Plano de la Empresa Telfener. Siglo XIX. Fuente: Biblioteca Nacional Digital de Chile, Colección: Sala Medina.

Al tratarse el sitio de un predio ferroviario, se tomaron como referencia los límites históricos de la estación en una extensión de 530 m de largo (sentido norte-sur) por 90 m de ancho (sentido este-oeste). El recorrido pedestre se realizó siguiendo transectas equidistantes de 10 m, paralelas al tendido de vías, implicando tanto recolección superficial como estimaciones visuales para determinar la presencia/ausencia de las estructuras que aparecían en los planos. Esta información se vio nutrida con entrevistas a vecinos de la estación, quienes brindaron datos sobre la ubicación de determinadas estructuras.

Las intervenciones arqueológicas se hicieron en un espacio que, según la cartografía, estuvo destinado a letrina para el uso de trabajadores. La elección de ese espacio se vio fundada en la hipótesis de que las letrinas constituyeron una alternativa práctica y secundaria para el descarte de desechos y/o pequeños restos, ante la ausencia de lugares destinados al descarte y depositación de la basura generada por los visitantes y trabajadores de la estación. Tomamos en cuenta que las zonas aledañas al edificio principal son espacios que se fueron destinando para la actividad ganadera, creación de basurales modernos y quema de pastizales, el grado de erosión de las capas superficiales del suelo y las alteraciones deben ser elevadas.

Finalmente, teniendo en cuenta la heterogeneidad de los restos encontrados y con el objeto de presentar la información de manera ordenada, la materialidad fue clasificada y separada según la materia prima, distinguiendo en fragmentos vítreos, metálicos y cerámicos. Para la clasificación del material vítreo, se tuvo en cuenta la aproximación metodológica propuesta por Traba (2014), considerando variables descriptivas tales como el color, espesor, inscripción, tipo de decoración y posible segmento de la pieza¹⁶. Para el caso de los metales, atendiendo a su mal estado de conservación, se tuvieron en cuenta variables observables de número de fragmentos, tipo (clavo, tornillo, tirafondo, tuerca etc.), medidas y estado de conservación. Finalmente, en lo que respecta al material cerámico, los restos se clasificaron

¹⁶ Traba, Aniela Romina (2014), “De vidrios y rellenos: una aproximación metodológica”, *Anuario de Arqueología*, 6, pp. 293-302.

siguiendo los atributos de número de fragmentos, medidas, tipo de esmalte o cerámica (*sensu* Brooks, 2005)¹⁷, decoración, técnica decorativa (siguiendo a Schávelzon, 2001¹⁸ y el glosario del Museo de Historia Natural de Florida), y diseño o marca comercial.

Primeros resultados

Siguiendo el plano de Telfener & Cía., Taco Ralo no figura representado como estación. Para el tercer cuarto del siglo XIX, entre los kilómetros 415 (San Pedro de Guasayán) y 443 (La Madrid), una casita de camineros aparece representada en el paraje denominado Tacorala o Tacorata, entre Ribran al norte y Las Talitas al sur. Para ese entonces, las casillas de camineros o también conocidas como casetas, eran construcciones más o menos precarias que se erigían en zonas aisladas a lo largo de la vía del ferrocarril, destinada a los peones encargados del mantenimiento y reparación de los tendidos. En este caso, las casillas estaban situadas en puntos intermedios entre estaciones, pensado probablemente para que las reparaciones en estos sectores no quedasen desatendidas por mucho tiempo.

Los primeros registros escritos dan cuenta que en marzo de 1892 el Ferrocarril Central Córdoba (FCCC) hizo presente al Departamento del Interior “la conveniencia de establecer una estación en el kilómetro 428 de dicha línea entre San Pedro y La Madrid, provincia de Tucumán, a fin de favorecer en dicho punto un centro de población que se ha formado y que adquirirá con ello mayor desarrollo...”¹⁹. Habiéndose aprobado, el decreto estableció que “los planos presentados por el Administrador del F. C. Central de Córdoba, correspondientes a la

¹⁷ Brooks, Alasdair (2005), *An Archaeological Guide to British Ceramics in Australia 1788-1901*, The Australasian Society for Historical Archaeology and The La Trobe, Australia, University Archaeology Program.

¹⁸ Schávelzon, Daniel (2001), *Catálogo de cerámicas históricas de Buenos Aires (siglos XVI-XX) con notas sobre la región del Río de la Plata*. Buenos Aires, La imprenta digital S.R.L.

¹⁹Schlatter, Eduardo (1904), *Leyes, contratos y resoluciones referentes á los ferrocarriles y tranvías á tracción mecánica de la República Argentina*, Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, p. 42.

construcción de una estación provisoria en el kilómetro 428 de la línea principal de dicho ferrocarril entre San Pedro y La Madrid, con las modificaciones aconsejadas por las Oficinas Técnicas en sus precedentes informes: pudiendo, en consecuencia, la Empresa proceder a su construcción; bien entendido que el importe que ella demande no será considerado como gasto de explotación de la línea”²⁰.

Tal como se describe en el párrafo anterior, la parada aún no se conocía como Taco Ralo sino como Kilómetro 428. A partir de los estudios sobre nomenclaturas de estaciones ferroviarias llevados a cabo por el historiador Enrique Udaondo a mediados del siglo XX, la estación se designaría más adelante como Taco Ralo debido a que en la zona existían algunos algarrobos raleados en el campo del mismo nombre.

Teniendo en cuenta el carácter “provisorio” que se le asignó inicialmente a la estación, es posible que en sus inicios Taco Ralo haya funcionado como un apeadero, es decir, un lugar de parada o instalación de poca monta al servicio del traslado de pasajeros. Las primeras referencias gráficas recabadas del archivo del MNF, refieren al caso de estudio también como “Km 428”, nomenclatura que podría estar indicando que la estación no habría funcionado como tal, sino hasta un tiempo después²¹. Podría decirse, de forma general, que a diferencia de las estaciones ferroviarias (como parte de un sistema complejo e interconectado), los apeaderos no sólo carecían de una estructura jerarquizada encargada de su funcionamiento, sino también de una arquitectura como reflejo de los estilos que estaban en boga para aquel entonces. Algunos ejemplos para la misma línea son los casos de apeaderos Km. 1185 (entre La Madrid y Monteagudo), Km. 1194 (entre Monteagudo y Atahona), y Km. 1207 (entre Atahona y Simoca), los

²⁰ Schlatter, Eduardo, 1904, *Ob.Cit.*, p.42.

²¹ La idea de que Taco Ralo no fue la primera estación de la antigua línea del FCCN no sólo se sustenta en el plano de la Empresa Telfener, sino también en la referencia presente en el “Almanaque-Guía de Tucumán”, donde se describe a la Estación La Madrid como “...la primera estación del FCCN situada en territorio de Tucumán”. Hat, Roberto (1884), *Almanaque-Guía de Tucumán para 1884*, Buenos Aires, Guillermo Kraft, p.159.

cuales denotaban construcciones con un arquitectura básica y económica, donde primaban las casillas de madera machimbrada y techos de zinc.

Cuando un determinado punto geográfico era elegido estratégicamente para contener una estación, diversos eran los componentes que formaban parte de un todo complejo pensado para el correcto funcionamiento de la parada. El edificio de estación era el componente más importante y cumplía múltiples funciones: a) aquellas orientadas a los aspectos administrativos y comerciales (donde se articulaba la venta de boletos, control de encomiendas, telégrafo, marcha de trenes, etc.); y b) una función residencial destinada para el albergue del Jefe de Estación y su familia²². Teniendo en cuenta ambos aspectos, diversos fueron los elementos arquitectónicos que acompañaron a este edificio principal, y que, en conjunto, conformaban un gran predio ferroviario como espacio de múltiples relaciones, actividades y diferenciaciones. Algunos de estos elementos anexos fueron la vivienda del capataz de vía y obras, los ranchos para peones, sanitarios públicos, letrinas, galpones de cargas, lampisterías, cabinas de señales, entre otros.

Las primeras referencias gráficas encontradas para el sitio remontan a finales de siglo XIX (año 1899), donde la estación continuaba siendo conocida como Km 428 (Figura 2). En este croquis de la empresa, relativo a la construcción de un desvío desde el último tramo de la vía a pedido del Sr. Gonzalo Nieto (posible vecino de la localidad), el edificio de la estación aparece representado con una planta rectangular de poco menos de nueve metros, y su respectiva galería frontal de la misma longitud. En el sector posterior, orientado hacia el oeste, un local de menor tamaño (6,70 m de longitud), inmediatamente asociado a este. Hacia el norte, una estructura rectangular de 5,50 m x

²² Ferrari, Mónica (2001), “La arquitectura del ferrocarril en el Noroeste Argentino. Casos de Tucumán y Salta”. En *Actas del Coloquio III Coloquio Latinoamericano sobre rescate y preservación del Patrimonio Industrial*, pp. 179-188. CONPAL-Chile.

2,15 m, y hacia el sur, lo que pareciera corresponder a un bloque sanitario público o *water closet*.

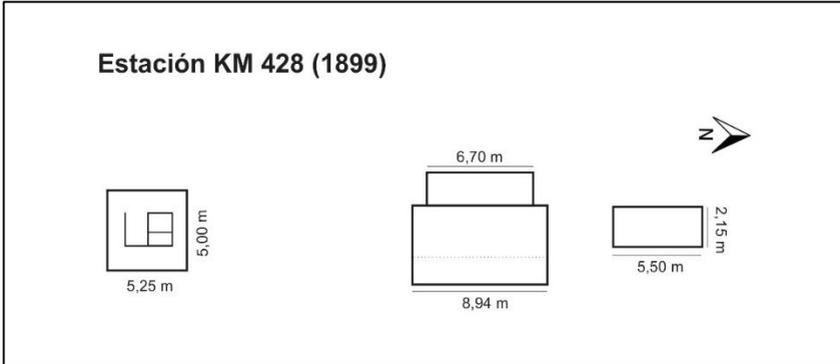


Figura 2. Componentes representados para 1899.

Esta última observación se basa en la particular forma de la construcción, la cual presenta un muro de pantalla o envoltente posterior orientado hacia las vías. Las tipologías de *water closet* (Figura 3) tendían a ser relativamente similares y pueden observarse en estaciones de todo el país. Para el caso que nos compete, estas dependencias sanitarias fueron construidas con ladrillos asentados sobre argamasa de cal y arena, sus cubiertas tendían a ser planas o inclinadas, y ocupaban un espacio próximo pero independiente del edificio de estación. En cuanto a los detalles constructivos, algunos llegaban a presentar elementos decorativos como albardillas o remates coronando la parte superior de sus muros.

Para finales de siglo XIX, las redes de agua y saneamiento aún no había llegado a estas latitudes, algo que tuvo mucho que ver en las formas en que se administraban los espacios y enseres de evacuación, previo a las nuevas tecnologías. Siguiendo un plano generado por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación (MOP), el servicio de agua para la Villa de Taco Ralo se proyectó recién hacia 1912, extrayendo la materia prima directamente de un pozo de 28,50 m situado hacia el

suroeste de la estación y transportándola a través de un caño de hierro galvanizado de 2 ½ pulgadas.



Figura 3. Tipología de bloque sanitario en Estación Monteagudo, línea FCCN, hoy derrumbado)

En este sentido, podría decirse que previo a la implementación de mejoras en el saneamiento, los espacios para uso público dentro del predio ferroviario se basaron en la implementación de letrinas no conectadas a redes de saneamiento. Considerando la poca densidad poblacional que estos sectores de la provincia presentaban para aquel entonces, la construcción de letrinas de hoyo seco significó el único medio para la disposición de excretas. Mientras que en las ciudades la solución ideal era la recolección de las aguas negras por medio de un sistema de alcantarillado, en las áreas rurales la solución técnica y económicamente más viable eran las letrinas²³. Para el caso ferroviario, las letrinas de las estaciones tendían a ser construcciones simples, fabricadas en muchos casos con materiales percederos como la madera, especialmente si estaban destinadas para el uso del personal no jerárquico.

²³ Molina Acevedo, Luis Carlos (2016), *Mierda: símbolos y significados*, Editorial CreateSpace, pp. 1-211.

Continuando con el relevamiento, en 1912, en un plano que proyectaba un terreno donado para el ensanche de la Estación Km. 428, el cuadro de estación de aproximadamente 89 m de largo estaba compuesto del edificio principal, una casilla “H” hacia el norte y una letrina de planta cuadrangular al sur. Hacia el oeste, y por detrás de la línea de alambrado que diferenciaba el predio con el exterior, aparecen representadas otras estructuras (tres cuadrangulares y una rectangular). Ninguna de estas últimas estructuras aparece particularmente denominada en cuanto a uso y/o función.

Para febrero de 1916, según un plano general de la estación, el predio contaba con un edificio principal designado como “casilla” de 8.85 m de largo x 4.35 m de ancho. Esto le daba al mismo una morfología lineal y rectangular, a lo que se le agregaba una galería techada de 2.37 m de ancho, orientada hacia las vías. De forma complementaria, otra casilla rectangular de madera destinada a vivienda del cambista, de 5.50 m de largo por 2.16 m de ancho, se ubica hacia el norte de la estación.

Hacia el sector posterior del edificio, está representado lo que pareciera ser un local cerrado de 7,15 m de largo x 3,10 m de ancho, inmediatamente adosado al edificio de planta rectangular, tipología que se asemeja a lo observado en la casilla del capataz de vía y obras de la Estación Monteagudo²⁴. También hacia este sector, unos metros más al norte, una cocina de adobe de 2,47 m de largo x 2,72 m de ancho aparece asociada a la mencionada casilla. Con dirección al sur, a unos 18 metros, está ubicada una letrina o “w.c” de madera, cuyas dimensiones eran de 1,94 m de largo x 1,39 m de ancho. Resulta interesante la presencia de un muro en “L” inmediatamente adosado a la construcción, lo cual le estaría brindando el aspecto típico de los

²⁴ Weber, Alexis E. (2023), “Arqueología ferroviaria en Argentina. Primeras contribuciones desde el sitio Estación Monteagudo (Simoca, Tucumán)”, *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 17(1), pp. 13-39.

bloques sanitarios conocidos para las estaciones de esta línea, con un acceso en “U” para cubrir el ingreso a la letrina²⁵.

Finalmente, el último conjunto de elementos arquitectónicos presentes en el cuadro de estación refiere a construcciones tipo “ranchos” situados en las áreas más periféricas y distantes. El más próximo se situaba al suroeste del edificio principal, a casi 31 m, y pertenecía al rancho del cambista. La estructura contaba con un largo de 4,30 m y un ancho de 3,29 m. En el caso de la vivienda del capataz de vía y obras, el rancho se ubicaba a casi 85 m al sur del edificio de estación, y tenía una forma rectangular de 4 m de largo x 6 m de ancho. El resto de los ranchos (n=4) se encontraban circunscritos dentro de un área 1.069 m² completamente alambrada, cuyo ingreso se daba mediante un portón de 1,03 m de abertura.

Es probable que entre 1916 y 1920, la antigua casilla de madera que funcionaba como edificio de estación, haya sido reemplazada otro edificio de mampostería de ladrillos construido unos 22 m más al sur.

Para 1946 el plano levantado por el MOP da cuenta de un total de nueve estructuras presentes en el predio ferroviario (Figura 4). El edificio de estación con planta rectangular (1334), de 14,60 m de largo x 4,65 m de ancho, el cual contaba con una galería frontal techada de 4,05 m de longitud que cubría el andén principal (Figura 5). Hacia el sector posterior, cuatro son las estructuras y/o habitaciones representadas: la primera, inmediatamente asociada al edificio, una estructura menor de 2,35 m de largo x 3,30 de ancho (sin numerar), a la cual se accede desde la galería del contrafrente. Unos 6,38 m más al sur, una construcción de 3,63 m de largo x 2,80 m de ancho, también se representa sin numeración ni referencia. Junto al edificio de estación, las dos estructuras descritas anteriormente formarían una tipología alineada en “L”, similar a lo que se proyectó para la Estación León Rougés del F.C.N.O.A.²⁶. Las dos construcciones restantes

²⁵ Ferrari, Mónica (2011), “El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias”, *Apuntes* 24(1), pp. 44-61.

²⁶ Ferrari, Mónica, 2001, *Ob. Cit.*, p. 189.

corresponden a un horno (b) y un “w.c” pequeño de 1,13 m x 1.70 m, con paredes y techos de zinc (1470).

Hacia el norte de la estación, con dirección a Tucumán, se encontraba un galpón de cargas (1126) de 8,90 m de largo x 4,35 m de ancho, construido con paredes de madera, techo de tejas y piso de baldosas. A su lado, una construcción menor que funcionaba como archivo (1127) de 5,50 m x 2,15 m, que erigida en madera y con techo de tejas. Finalmente, una construcción precaria de 1,75 m x 1,20 m que funcionaba como “w.c” público, construida con paredes y techo de zinc, y piso de madera (a).

Por último, hacia el sur con dirección a Frías (Santiago del Estero), tres estructuras aparecen representadas. La de mayor jerarquía era la vivienda del peón *recorredor* (1124), y se trataba de una construcción en madera con planta rectangular (6 m de largo x 4 m de ancho), y una galería techada de 2,75 m de longitud. Próximas a esta vivienda, se encontraban dos “w.c” de diferentes dimensiones (d y c), destinados específicamente para uso del peón. Al igual que para el “w.c” público, las referencias dan cuenta de que ambos espacios sanitarios eran de poca monta, apisonando el terreno para el piso y empleando durmientes “a pique” para sus muros.

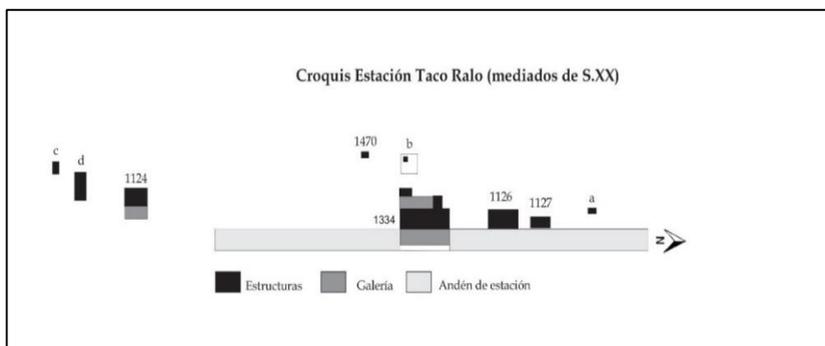


Figura 4. Croquis de la Estación Taco Ralo s/plano del MOP (1946).



Figura 5. Estación Taco Ralo a mediados de siglo XX. Fotografía de autor desconocido.

Con relación a las intervenciones arqueológicas, las mismas tuvieron lugar en lo que se conocía antiguamente como espacio destinado a letrina de uso público (a), situado al noroeste de la estación. En 1915, el espacio estuvo representado como “w.c” y sin referencia sobre los materiales empleados en su construcción. Para 1920, los planos dan cuenta de que esa construcción había sido trasladada a la ubicación nombrada, en reemplazo del “w.c” de madera que antiguamente estaba situado al sur del andén principal. Recién para 1946, tal como se propone en el croquis anterior, la estructura designada como “a”, correspondería a un espacio de letrina fabricado con materiales de poca monta.

Los trabajos en este espacio permitieron recuperar una materialidad diversa pero fragmentada a lo largo de los niveles excavados; siendo el vidrio, los metales y lozas los materiales de mayor presencia. Si bien la densidad material puede considerarse baja, es posible que esto pudiera estar relacionado con la funcionalidad de la

parada y las estrictas reglamentaciones que controlaban su funcionamiento.

En el primer grupo, los fragmentos de vidrio (Tabla 1) correspondieron mayormente a restos de color verde e incoloro (también llamados transparentes), con espesores en las paredes que oscilan entre los 2 y 5 mm, y que en su mayoría correspondían a fragmentos de pico y cuerpo de contenedores líquidos. Si bien establecer una cronología absoluta a partir del análisis de un registro vítreo fragmentando es una tarea compleja y difícil de abordar, atender a los atributos visibles e identificables permite formular aproximaciones fundamentadas que nos acercan a una cronología relativa de fabricación, uso y/o circulación. El nivel de fragmentación del material vítreo es elevado y no presenta decoraciones o marcas comerciales que permitan determinar su cronología y procedencia, no obstante su espesor y morfología permiten inferir que pudieron estar asociados a recipientes de bebidas.

Nivel	Nº fragmentos	Color	Espesor	Inscripción	Tipo de decoración	Segmento
40-50 cm	1	incoloro	5 mm			base y cuerpo de vaso
50-60 cm	1	incoloro	2 mm	-	-	pico
	1	incoloro	2 mm			cuerpo
	1	marrón	3 mm			cuerpo
	2	verde	4 mm			cuerpo
60-70 cm (subnivel 1)	1	verde	4-5 mm	"P" "gota o burbuja"	relieve relieve	cuerpo
	1	claro verde claro	4-5 mm			cuerpo
70-80 cm (subnivel 2)	2	incoloro	2 mm	-	-	plano
80-90 cm (subnivel 3)	1	incoloro	3 mm	-	-	cuerpo
	1	verde	3 mm			cuerpo
	1	incoloro	2 mm			plano
	2	incoloro	1 mm			cuerpo
	1	incoloro	4 mm			pico
	3	incoloro	4 mm			base y cuerpo

Tabla 1. Lista de fragmentos de vidrio recuperados en excavación.

El fragmento vítreo con inscripción “P” en relieve, por ejemplo, corresponde a una botella de ginebra (marca comercial La Llave), de la compañía Peters Hermanos, una de las principales casas importadoras domiciliada en la provincia de Buenos Aires, y cuya razón social comenzó a funcionar a partir de la década de 1870. Acompaña a este fragmento otro de igual espesor y color con un detalle “gota o burbuja” al interior del recipiente. Respecto a esto, es común encontrarlos en botellas con defectos de fabricación. Teniendo en cuenta el color verde aguamarina de estos dos fragmentos y el aspecto de biselado de uno de los bordes, los mismos pudieron pertenecer al grupo de botellas de ginebra con cierre de corcho que continuaron circularon hacia mediados de siglo XX. Este tipo de modelo de botellas troncopiramidales, que antes se hacía de manera artesanal, continuó elaborándose industrialmente hacia 1920, siendo “La Llave” la marca comercial que continuó utilizándolo durante décadas posteriores²⁷.

Con respecto a los metales (Tabla 2), se recuperaron restos de objetos vinculados al consumo y la construcción. Para el primer grupo, se hallaron una llave abrelatas de 8 cm de largo y cabeza de forma ovalada; dos bordes agudos de lata con 5,5 cm de circunferencia y tres bases de lata con restos del cuerpo e igual circunferencia. En el caso del segundo grupo, una cabeza hexagonal de posible bulón, dos restos de alambre y un total de seis clavos completos de variada longitud, cabeza redonda y cuerpo circular. También una arandela doble para clavo rielero que solían tener las vías como parte del sistema de sujeción del carril. Algunos restos presentados en la tabla estaban deteriorados por lo que resulta dificultoso definir a que parte/sector de la pieza correspondían.

En relación a los restos asociados a prácticas de consumo, vemos que la llave abrelatas pudo pertenecer a un recipiente metálico (cilíndrico o rectangular) de conservas. Este tipo de abrelatas o *can*

²⁷ Moreno, Paula (1997), *Botellas cuadradas de ginebra: estudios de la forma y procesos de fabricación desde mediados del siglo XVIII hasta principios del siglo XX*. Buenos Aires, Ed. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”, pp. 1-24.

opener con llave giratoria fue patentado por el norteamericano J. Osterhoudt en 1866, y poco a poco fue siendo adoptada por diferentes fábricas de conservas cuyo modelo de producto lo permitiesen²⁸. Inicialmente este modelo de abrelatas fue incorporado como método para la abertura de latas de sardinas rectangulares, sin embargo, se seguiría replicando para latas cilíndricas de *corned beef*. Los restos del borde agudo (cierre de la lata entre la tapa y el cuerpo), de 5 cm de circunferencia, parecen dar cuenta de una lata de alimentos.

Respecto de los objetos asociados a la construcción, los clavos enteros recuperados varían en tamaño y pueden dar cuenta de una tipología de fabricación industrializada, distinta a las artesanales conocidas para los siglos anteriores (S. XVII y XVIII). En el caso de los ejemplares recuperados, aquellos de 4 cm de longitud corresponden a clavos punta París de 1 ½ pulgadas; aquellos entre 6 y 6,5 cm, a un clavo de 2 ½ pulgadas; mientras que el de 10 cm equivale a 4 pulgadas (todos ellos presentan cabeza redonda). Es importante destacar que, a diferencia de los clavos de hierro forjados tradicionalmente, los industriales se caracterizaban por tener cuerpo cilíndrico, con punta en un extremo y cabeza circular en el otro²⁹.

En el caso de la cabeza de bulón hallado, su tipología permite suponer también una elaboración industrial. Mientras que hasta 1840 los bulones y tuercas se elaboraban artesanalmente mediante tornos manuales, rápidamente la llegada y expansión del ferrocarril impulsaría la producción rápida y masiva de bulones en todo el mundo³⁰.

²⁸ Summers, Guillermo y Summers, Guillermo G. (2011), *50 inventos y la mente que los parió*, España, Ediciones Martínez Roca.

²⁹ Schávelzon, Daniel (1987), “Tornillos, clavos y bulones. Notas sobre su cronología en la Arqueología Histórica de Buenos Aires”, *Arqueología Urbana. Serie de Estudios Materiales*, Publicación N° 3, pp. 1-20.

³⁰ Schávelzon, Daniel, 1987, *Ob. Cit.*, pp. 11-12.

Nivel	Nº fragmentos	Tipo	Medidas	Estado de conservación	Observaciones
40-50 cm	1	arandela	circunferencia total de 3,5 cm	regular	tipo <i>grower</i> doble
	1	lata	circunferencia total de 5,5 cm	malo	borde agudo circular del cuerpo de una lata
	2	alambre	21 cm y 30 cm de longitud	malo	espesor de 3 a 5 mm
50-60 cm	1	lata	circunferencia total de 5,5 cm	regular	borde agudo circular del cuerpo de una lata
	1	cabeza	-	regular	cabeza hexagonal de bulón
60-70 cm (subnivel 1)	1	llave abrelatas	8 cm de longitud	regular	llave abridora de lata de conservas
70-80 cm (subnivel 2)	1	clavo	4 cm de longitud	malo	cabeza redonda y cuerpo circular
	1	clavo	9,5 cm de longitud	malo	clavo rielero
80-90 cm (subnivel 3)	1	clavo	6-6,5 cm de longitud	malo	cabeza redonda y cuerpo circular
	2	clavo	4 cm de longitud	malo	cabeza redonda y cuerpo circular
	1	clavo	5 cm de longitud	malo	cabeza redonda y cuerpo circular
	1	clavo	10 cm de longitud	malo	cabeza redonda y cuerpo circular
	3	-	2,7 a 3,5 cm de longitud	malo	fragmentos de clavos deteriorados (indefinidos)
	3	lata	circunferencia estimada de 5,5 cm	malo	base y fondo de lata fragmentados
	1	lata	4 cm x 2,9 cm	malo	fragmento cuerpo de lata

Tabla 2. Cuadro de fragmentos metálicos recuperados en estratigrafía.

Los restos de loza recuperados en superficie y estratigrafía (Tabla 3) resultaron ser los mayores indicadores cronológicos de la totalidad de este palimpsesto material (Figura 7). Se nota una predominancia absoluta de lozas tipo *whiteware*, entre las cuales encontramos diseños impresos de cenefas geométricas, fitomorfo, *letters* (*letras*), *dashes* (guiones) y linear (líneas). El diseño de cénefas geométricas con flores cada cuarto pudo haberse impreso en platos y fuentes modestas, sencillas y de baja calidad, llegándose a considerar “de buen gusto” para

las primeras décadas de siglo XX³¹. Los fragmentos de porcelana con diseño *delft polychrome* pintado a mano, con un patrón floral típico de lo producido en Holanda para mediados de siglo XX, entre 1950 y 1960. Este tipo de cerámica comenzó a fabricarse en el siglo XVII con el objeto de imitar la elegante porcelana china de la forma más cercana posible³², dando como resultado un tipo de cerámica recubierta con un esmalte de estaño blanco, elegante y mucho más fácil de producir durante los siglos posteriores.

Nivel	Nº fragmentos	Medidas	Tipo de esmalte o cerámica	Decoración	Técnica decorativa	Diseño / marca comercial
Superficial	3	5, 5 cm (remontado)	<i>whiteware</i>	marrón sobre blanco	transferencia	cenefa geométrica
Superficial	2	2 cm - 4,3 cm	<i>delftware</i>	azul, rojo y verde sobre blanco	pintado	<i>delft polychrome</i>
Superficial	1	2,6 cm	cerámica	negro sobre blanco	impreso	letters: "PA"
Letrina (b) – 40 a 50 cm	1	5,5 cm x 4 mm de espesor	<i>whiteware</i>	resaltado en positivo	moldeo/relieve	<i>dashes</i>
	1	2,1 cm x 4 mm de espesor	<i>whiteware</i>	bordeaux sobre blanco	impreso	<i>linear</i>
	1	3,5 cm x 5 mm de espesor	aislador de porcelana	liso	-	-
50 a 60 cm	1	1,4 cm	<i>whiteware</i>	liso	-	-
80-90 cm	1	4,3 cm x 4 mm de espesor	<i>whiteware</i>	bordeaux sobre blanco	transferencia	<i>S.C Maastricht Chardon</i>
	1	3,5 x 4 mm de espesor	gres	marrón oscuro	-	-

Tabla 3. Presencia de restos cerámicos en superficie y estratigrafía.

³¹ D. Schávelzon, comunicación personal, 13 de diciembre de 2023.

³² Neurdenburg, Elisabeth (1923), *Old Dutch Pottery and Tiles*, United Kingdom, Benn Brothers Limited.

La loza *whiteware* con motivos *dashes* o de guiones en relieve, corresponde a un sector de borde y base de plato, cuya decoración se presenta en la circunferencia de la base misma. Es posible apreciar guiones de 3 mm en positivo, muy similares a los que decoraban las vajilla marca *Wedgwood made in England*, para la década de 1940.

A excepción de lo presentado anteriormente, el resto de lozas de la tabla corresponde a fragmentos muy pequeños con decoración no identificable o casi imperceptible. En el caso del fragmento de porcelana correspondiente a un aislador de electricidad, los mismos son característicos en estos contextos ferroviarios ya que comenzaron a utilizarse con la llegada del ferrocarril y el tendido telegráfico durante el siglo XIX. Si bien el resto encontrado en estratigrafía no es representativo de su volumen total, es natural encontrar fragmentos o incluso aisladores completos en superficie, dentro de los límites del predio ferroviario y zonas aledañas.

A pesar de que es un elemento bastante común y fácil de encontrar en los edificios de estación, también puede resultar sencillo caer en la confusión sobre los modelos antiguos respecto de los actuales. Los primeros aisladores aplicados a líneas telegráficas eran modelos norteamericanos de vidrio, como los Hemingray-42, que empezaron a emplearse desde la primera década de siglo XX y hasta 1960. Algunos de estos modelos pueden verse exhibidos en el MNF de Buenos Aires junto con otros de cerámica de fabricación nacional, como los FAPA, cuya producción comenzó hacia finales de la década de 1930. Los primeros aisladores empleados en las líneas telegráficas argentinas, durante siglo XIX, eran de tipos perno recto, perno curvo y roldana sobre los cuales se introducían o reposaban los conductores de alambre galvanizados³³.

³³ *Antecedentes Administrativos de Correos y Telégrafos (1897-1898), Volúmen XI* (1898), Buenos Aires, Imprenta de Juan Schurer-Stolle.

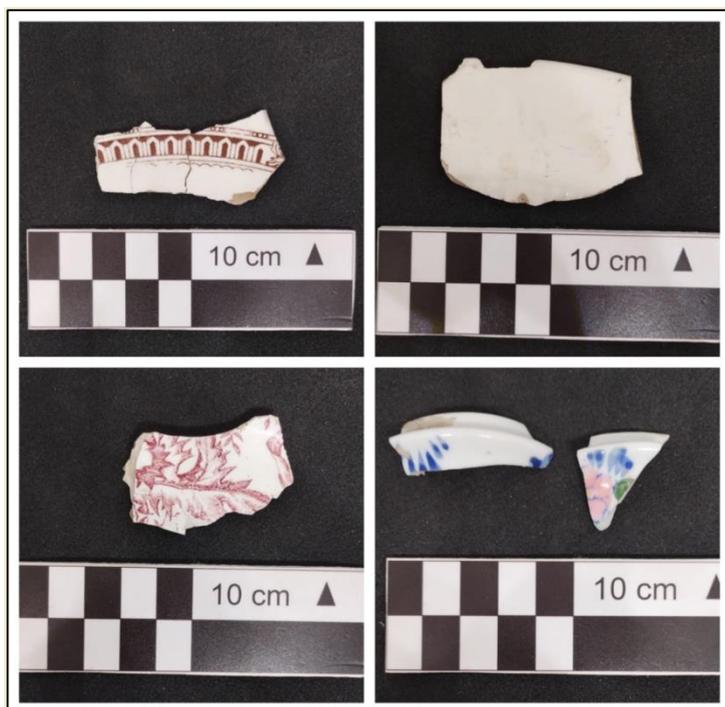


Figura 7. Ejemplos de lozas: arriba-izquierda: motivo cenefa geométrica; arriba-derecha: *dashes*; abajo-izquierda: *Maastricht Chardon*; abajo-derecha: *delft polychrome*.

Finalmente, el fragmento con decoración fitomorfa adornando el fondo de un posible plato o bandeja oval, corresponde al tipo de vajilla holandesa de la *Société Ceramique Maastricht* patrón “Chardon”, que data de finales de siglo XIX y principios del XX. El motivo decorado en color borgoña sobre blanco hecho por transferencia, representa la especie botánica *Caardus nutans* de la familia Asteraceae, nativa de parte de Europa e introducida en el continente americano hacia 1900 (Figura 8). En este mismo nivel (80-90 cm) se dio la aparición de un único fragmento de gres, de tonalidad marrón rojizo oscuro (2.5 YR

4/6, según tabla de Munsell)³⁴ y 4 mm de espesor. Si bien debido al tamaño no se pudo determinar ninguna inscripción que nos permita asociarlo a una marca comercial específica, su espesor y coloración nos ayuda a suponer que se podría tratar de un contenedor de tinta o tintero, similar a lo recuperado por Pineau y Andrade en el sitio Mariano Miró (siglo XX)³⁵; ya que las botellas de cerveza tendían a ser claras o de coloración beige.



Figura 8. Motivo fitomorfo de especie *Caardus nutans* en loza *Maastricht Chardon*.

La llegada del ferrocarril a nuestro país no solo trajo aparejado una serie de importantes cambios económicos y geográficos en los cuales se vio inmerso gran parte del territorio nacional, sino que además implicó la importación de un modelo complejo que incluyó desde objetos hasta conocimientos técnicos y estéticos que se vieron reflejados en la materialidad de los distintos espacios que se fueron transformando con su llegada. En este sentido, el estudio del hábitat y la forma en que se pensaron estos espacios con el objeto de garantizar un correcto funcionamiento de la parada, constituyen una herramienta útil para aproximarnos o hipotetizar sobre los modos de vida y dinámicas domésticas implicadas en la cotidianeidad.

³⁴ Munsell Soil Color Charts (2000), Michigan, Edición revisada.

³⁵ Pineau, Virginia y Andrade, Ariana (2018), “Los fragmentos de gres del sitio Mariano Miró. Análisis de su contenido y procedencia”, *Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos*, 4(2), pp. 111-121.

En el marco de este proceso dinamizador y a la vez vertiginoso que fue el ferrocarril, muchos fueron los poblados que surgieron como consecuencia de la llegada del tendido férreo, y tantos otros tuvieron que modificar su trazado primigenio a fines de evitar un completo relegamiento de las principales rutas comerciales que se iban trazando. Siguiendo esta idea, el surgimiento de la Estación Taco Ralo se dio como consecuencia del impacto causado por el ferrocarril en el sur tucumano, en el marco de lo que Mónica Ferrari plantea como una política tendiente a reforzar ciertas zonas con una ocupación preexistente³⁶. A diferencia de las estaciones contiguas creadas con el trazado original, como La Madrid y Telfener (luego Monteagudo), es posible que Taco Ralo no haya contado inicialmente con nexos comerciales directos con otras villas y poblados emergentes, como si pasaba con las paradas nombradas anteriormente. Incluso, el Departamento de Graneros (del cual formaba parte el distrito de Taco Ralo), llegó a tener su propia estación como parte del tendido del Ferrocarril Noroeste Argentino (FCNOA), inaugurado en 1889. Este tendido partía desde Estación La Madrid y cruzaría por los principales poblados agropecuarios y azucareros situados en la llanura occidental, hasta desembocar en la capital tucumana.

Creemos resulta necesario exponer estas observaciones de índole histórica para poder reflexionar mejor sobre el contexto en el cual se dio la construcción de Estación Taco Ralo. Considerando que previo al surgimiento de dicha parada ya operaban en la provincia tres líneas ferroviarias y una cuarta próximo a inaugurarse, es muy probable que la elección de Taco Ralo como punto de estación no haya servido a los intereses de ninguna compañía sino más bien a los de la población que la solicitaba. Esto también podría servir de explicación para comprender mejor las diferencias en cuanto a la totalidad del volumen construido, su tipología y el resto de los componentes que formaban parte del cuadro de estación; en relación a aquello planificado previamente por parte de alguna compañía o por el mismo estado empresario.

³⁶ Ferrari, Mónica, 2011a, *Ob. Cit.*, p.29.

Las características y la complejidad de los elementos que se fueron incorporando o suprimiendo a lo largo de la evolución de la estación, permiten situar a nuestro objeto de estudio dentro de la categoría de “estación intermedia de tercera clase”. Siguiendo la propuesta de Jorge Tartarini, las estaciones intermedias alteraron las antiguas tipologías prefabricadas en madera para reemplazarlas por mampostería de ladrillo y volúmenes de techo a dos aguas de muy simple factura³⁷, lo cual pudo haber sucedido en Taco Ralo considerando el carácter provisorio que se le asignó inicialmente a la parada.

La ausencia de arquitecturas complementarias como galpones de carga y acopio o vivienda del capataz, y el empleo de materiales de poca monta en otras, como maderas, durmientes y zinc para ranchos y letrinas, durante su funcionamiento, pueden verse como indicadores de una jerarquía menor respecto a otras estaciones de la línea que fueron planificadas previamente, y que mantuvieron vínculos directos con villas comerciales y establecimientos azucareros.

Con respecto a las características del espacio intervenido y su alto grado de alteración como consecuencia del impacto antrópico de la actividad agrícola-ganadera, su condición nos acerca a lo que podría clasificarse como un “sitio somero”. En este sentido, los procesos post-depositacionales culturales que tuvieron lugar en el área pudieron alterar considerablemente la estratigrafía natural, afectando sus características de yacencia y las condiciones de sedimentación bajo las cuales se encontraba inicialmente el registro. Estos sitios someros tienen la característica de albergar materiales culturales diacrónicos en el seno de un Horizonte A de suelo, ubicados a profundidades variables y en una matriz sedimentaria afectada por procesos edáficos y/o culturales³⁸.

³⁷ Tartarini, Jorge (2001), *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires, Ediciones Colihue.

³⁸ Zárata, Marcelo; González de Bonaveri, María; Flegenheimer, Nora, y Bayón, Cristina (2015), “Sitios arqueológicos someros: el concepto de sitio en estratigrafía y sitio de superficie”, *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano*, 19, pp. 635–653

El sondeo permitió recuperar fragmentos y objetos que sirvieron de indicadores para comenzar a pensar la utilización del espacio ferroviario más allá de lo industrial. Es decir, repensar la transformación de un espacio técnico en un hábitat de uso doméstico íntimamente vinculado al primero. El registro nos permite abordar diferentes matices dentro de las condiciones del hábitat: una vinculada al consumo y la vida cotidiana, representada por estos fragmentos que alguna vez formaron parte de un utensilio, vajilla o contenedor para bebidas; y que cumplieron un circuito de circulación hasta llegar a desecharse. La otra perspectiva tiene que ver con las actividades de descarte, reutilización y resignificación de las construcciones durante su uso y posterior a su abandono.

Tal como se observa en las tablas, con excepción de las lozas halladas en superficie la potencia de materiales comienza a partir de los 40 cm de profundidad. Esto podría estar indicando que los niveles más superficiales pudieron corresponder a los últimos eventos de deposición y descarte en el pozo, antes de un abandono completo del mismo. En el caso de los fragmentos de vidrio, poco significativos en cuanto a tamaño y detalles decorativos, muestran un patrón de descarte bastante regular en cuanto al tamaño de los fragmentos. Es decir, el hecho de no haberse hallado botellas o frascos completos podría estar indicando que el espacio no fue reutilizado o pensado como un basurero en sí mismo, sino como medio indirecto para el descarte de pequeños fragmentos.

Los restos más significativos a nivel temporal son los fragmentos de loza. En general corresponden a modelos de vajillas de producción masiva e industrializada, principalmente platos o recipientes bajos, plausibles de encontrar en sitios donde hubo ocupaciones domésticas sostenidas en el tiempo. La mayor parte de los modelos se ubican dentro de un período de fabricación y circulación comprendido entre 1920 y 1960, a excepción del fragmento *Maastricht* patrón *Chardon* cuya fecha de fabricación se sitúa entre 1890-1910, pudiéndose extender su distribución durante décadas posteriores del siglo XX.

Recordemos que llegada del ferrocarril a nuestro país no solamente implicó la importación de materiales, materias primas y

elementos técnicos libres de gravámenes³⁹ con el objeto de garantizar la construcción de los tendidos (eg. materiales de hierro y acero para la vía, edificios y obras de arte), sino también la introducción de enseres de uso cotidiano y bienes de consumo que se distribuyeron desde los principales puertos. La posibilidad de establecer una cronología exacta acerca de la obtención-uso-descarte de un objeto en particular resulta una tarea compleja, principalmente porque su vida útil pudo haberse prolongado en el tiempo, independientemente de los períodos finales de fabricación. Si bien es posible que entre los períodos pre y post-inmigratorios (1870-1920) los cambios en los gustos de las lozas podrían estar directamente correlacionados con los cambios sociales⁴⁰, la variabilidad observada no implicaría simultaneidad en cuanto a los patrones de descarte. Es decir, la discontinuidad en la fabricación de un determinado patrón no estaría determinando la discontinuidad de su consumo ni invalidando el período, sino que puede ser un indicador de que el objeto pudo tardar más tiempo en ser desechado.

La presencia de estos elementos no es casual. Tal como plantea Schávelzon, el surgimiento y distribución de la loza europea llegó para cambiar las costumbres de mesa y vida hogareña, donde cada elemento cumplía su función específica. Las estaciones ferroviarias, más allá de su función técnica, cumplían un rol de vivienda no menos importante. Los jefes de estación junto con sus familias se vieron involucrados en situaciones cotidianas que implicaron actividades domésticas de las cuales participó la cultura material que hoy estamos analizando. Esto sería una muestra, al menos parcial, de la circulación de objetos en el seno de la estación, con la posibilidad de extrapolarlo a las prácticas de consumo locales en el poblado de Taco Ralo y otras villas conectadas por la misma línea.

La cronología del registro arqueológico es coincidente con las fechas de ocupación del predio y ubicación de la zona de letrina.

³⁹ Ley N°368 de 1870.

⁴⁰ Ferneti, Gustavo (2020), “Las lozas decoradas del sitio La Basurita como indicadores de cambio socioeconómico. Rosario, Argentina (1873-1920)”, *Urbania* 9, pp. 63-92.

Recordemos que para 1946 el espacio intervenido continuaba funcionando como “w.c público”, mientras que para finales de siglo XX sería reemplazado y reubicado por bloques sanitarios anexados al edificio de la estación, los cuales se continuaron utilizando hasta la actualidad. Tal como se presentó en la tabla correspondiente, se observa en el registro una primacía de lozas de bajo costo o baratas, lo cual podría estar indicando una inclinación hacia el consumo de vajilla económicamente accesible. Recordemos que a diferencia de las lozas *creamware* y *pearlware*, la loza *whiteware* inundó el mercado nacional de forma casi repentina y a todos los niveles sociales dado su bajo costo. Y coincidimos con la propuesta de Gómez Romero al sostener que en las letrinas, el registro arqueológico contenido pudo haber sido producto tanto de un descarte deliberado como de la pérdida accidental de objetos y/o fragmentos⁴¹.

Tal como se observó a lo largo de la estratigrafía, la presencia de lozas, vidrios y metales quebrados y mezclados con espículas de carbón y restos óseos de animales, dan cuenta de eventos de descarte, quema y relleno continuos; lo que pareciera indicar acciones deliberadas en cuanto al descarte de pequeños residuos domiciliarios. Esto encuentra sustento, además, en la presencia de escoria fundición las cuales suelen aparecer en contextos de hornos u otras estructuras asociadas a eventos de quema, en los cuales se producía la solidificación de aquellos productos que no llegaron a incinerarse completamente.

Hasta el momento no existen para la provincia referencias específicas sobre la construcción de pozos de basura o descarte dentro de predios ferroviarios.

Posiblemente la ausencia de construcciones de este tipo dentro de los límites de la estación esté asociada con las estrictas reglamentaciones impartidas por las empresas, las cuales iban desde la prohibición de inmiscuirse en política, cumplir órdenes sin formular objeción alguna o arrojar basura en las vías y zonas aledañas al edificio.

⁴¹ Gómez Romero, Facundo (2002), “Arqueología de una pulpería de campaña: Las Vizcacheras”, *Trabajo presentado en I° Congreso Nacional de Arqueología Histórica*, Mendoza, Argentina, pp. 417-427.

De esta forma, los patrones de descarte observados permiten suponer un uso paralelo de la letrina, como un espacio para el descarte secundario de basura doméstica.

La historia ferroviaria en Argentina, desde una perspectiva arqueológica, no ha tenido desarrollo en nuestro país en relación a otras temáticas o problemáticas históricas. Creemos que el estudio de estos espacios poco comunes puede arrojar datos interesantes, que nos permitan adentrarnos en aspectos poco conocidos de la vida cotidiana, y prácticamente no registrados en los libros y memorias de las compañías que regulaban su funcionamiento.

Agradecimientos

Un especial agradecimiento a los miembros del GAHT por colaborar en la campaña, y a mis directores de tesis doctoral por sus aportes y seguimientos. La presente investigación se hizo en el marco de una beca doctoral financiada por CONICET y del Proyecto PIUNT G/711. Los permisos fueron otorgados por el ECT bajo resolución N° 2546/2022.