



VIII CONGRESO
NACIONAL
ARQUEOLOGÍA
HISTÓRICA

Centro de Posgrado Sergio Karakachoff
Universidad Nacional de La Plata

Libro de resúmenes

La Plata, Argentina
28, 29 y 30 de septiembre de 2022

Ana Igareta y Florencia Chechi (Eds.)

**Libro de resúmenes
VIII Congreso Nacional de Arqueología Histórica**

**Universidad Nacional de La Plata
La Plata, 28, 29 y 30 de septiembre del 2022**

Editores: Ana Igareta y Florencia Chechi

Diseño de isotipo: Nicolás Aguerrebehere

Diseño de libro: Florencia Chechi

Libro de resúmenes : VIII Congreso Nacional de Arqueología Histórica / Ana María Rocchietti ... [et al.] ; editado por Ana Igareta ; Florencia Chechi. - 1a ed. - La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 2022.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-950-34-2152-9

1. Arqueología. I. Rocchietti, Ana María. II. Igareta, Ana, ed. III. Chechi, Florencia, ed.
CDD 930.107

Actores y materialidades ferroviarias de Tucumán en la época del vapor. Análisis a partir de fuentes gráficas.

Alexis Ernesto Weber¹

Palabras clave: Tucumán - ferrocarril - siglo XIX - fuentes gráficas

Introducción y antecedentes

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 centrales para lograr este objetivo fue la instalación de una extensa red ferroviaria destinada a estrechar los vínculos entre regiones distantes para lograr la tan ansiada unidad territorial y, a su vez, estimular la circulación y el desarrollo productivo de bienes y materias primas procedentes de diferentes partes del territorio nacional.

En el marco de este nuevo período de Organización Nacional en Argentina, los primeros avances de las líneas férreas se concentraron particularmente en la región litoral pampeana, y mediante un esquema tipo radial, las primeras y principales líneas que llegaron al país confluyeron en la ciudad de Buenos Aires con el objetivo de trasladar su producción agropecuaria a los puertos (Ares y Osores, 2017). Sin embargo, la conexión con el interior del territorio nacional no fue desatendida. Para 1870 se concretó la línea Rosario-Córdoba, e inmediatamente se iniciaron los trabajos para prolongar las vías hacia el norte, cuyo principal destino fue la ciudad de Tucumán.

Efectivamente, la primera línea que arribó a la provincia correspondió al Ferrocarril Central Norte (F.C.C.N), cuyo servicio fue inaugurado en octubre de 1876 contando con la presencia del entonces presidente de la República Argentina, Dr. Nicolás Avellaneda. Este trazado no solo reforzó las vinculaciones de Tucumán con las ciudades y puertos más importantes de la región central del país, sino que permitió modernizar su aparato productivo y colocar en las principales plazas de consumo la creciente producción de azúcar y aguardiente. Tan solo una década después, la transformación del parque azucarero tucumano había cobrado un notable impulso, por lo que resultó imprescindible la ampliación del tendido ferroviario. Como consecuencia, el gobierno tucumano impulsó la construcción de una nueva línea, el Ferrocarril Noroeste Argentino (F.C.N.O.A), que entre 1888 y 1889 vinculó a la ciudad de Tucumán con los principales poblados e ingenios azucareros de llanura y el piedemonte del centro-sur provincial, para luego conectar con la línea a Córdoba (Moyano, 2020). Con posterioridad, arribaron dos líneas más procedentes de la región central: el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (F.C.B.AyR.), en febrero de 1891; y el Ferrocarril San Cristóbal (F.C.S.C), en julio de 1892.

Ya para finales de siglo XIX, y en un lapso no mayor a 20 años, la provincia de Tucumán se había posicionado como uno de los principales ejes articuladores de un entramado ferroviario mucho más amplio que vinculó a la región central con el norte de país. No obstante, más allá de las mejoras proyectadas en materia económica, este progreso trajo aparejado una serie de grandes transformaciones a nivel territorial generando cambios en cuanto a la utilización del espacio y aprovechamiento de las tierras para el establecimiento de estaciones ferroviarias de diferentes categorías y, asociadas a éstas, la fundación de nuevos poblados o villas junto con un gran diversidad

¹ Facultad de Ciencias Naturales e Instituto Miguel Lillo (UNT), San Miguel de Tucumán, Argentina, alexiseweber@hotmail.com



de actores sociales cuya dinámica social se vio íntimamente vinculada al funcionamiento y actividades del ferrocarril.

En las últimas décadas, las investigaciones vinculadas a la temática del ferrocarril en nuestro país han crecido sustancialmente, llegando a abordar problemáticas diversas y desde diferentes perspectivas tales como el estudio de la arquitectura ferroviaria y sus componentes (Tartarini, 2001, 2016; Ferrari, 2011a; Tartarini; Saus, 2014; Tartarini *et al.*, 2017); los sistemas de asentamientos urbanos del noroeste argentino surgidos y/o modificados por la implementación del nuevo sistema de comunicación (Ferrari, 2007, 2011b, 2011c), y las problemáticas sindicales, conflictos, luchas y huelgas de los trabajadores de Ferrocarriles del Estado hacia finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX (D'Uva y Palermo, 2015; Palermo, 2015, 2019; D'Uva, 2021). Sin embargo, hasta el momento no se habían abordado, desde una perspectiva arqueológica, problemáticas asociadas al hábitat, las dinámicas sociales y la cotidianeidad de quienes habitaron y participaron en el desarrollo y funcionamiento de las primeras estaciones ferroviarias de Tucumán, desde su llegada a la provincia en 1876.

La importancia de las fuentes gráficas en Arqueología

Con el objetivo de extender el trazado de las vías férreas del Ferrocarril Central Argentino, las obras de prolongación desde Córdoba hacia Tucumán, a través de la línea del F.C.C.N, fue uno de los primeros impulsos del Gobierno Nacional por tomar enteramente a su cargo (y sin la participación de capitales ingleses) la construcción de un nuevo tendido que conecte diferentes puntos productivos del país. Luego de la licitación pública promovida por el Estado en octubre de 1872, la compañía Télfener & Co. del empresario italiano Giuseppe Télfener, se constituyó como adjudicataria de dicha construcción y fue la encargada de ejecutar la obra por un total de vías que se extendía un poco más de 541 km entre ambas ciudades. Para ese entonces, y considerando la postura severa con la que el Estado supervisaba los trabajos como consecuencia de las negativas en la opinión pública y la prensa de algunas partes del país (Scalabrini Ortiz, 1938), el registro fotográfico fue uno de los requisitos indispensables que el Estado Nacional exigía a las compañías concesionarias encargadas de ejecutar las obras del tendido férreo, y de la cual participaron incluso personajes nacionales y extranjeros como ingenieros, topógrafos y peones que no figuraban en la nómina de las empresas. Los primeros registros fotográficos que se conocen acerca de los avances y las obras de arte ya finalizadas de la extensión del F.C.C.N (tramo Córdoba-Tucumán), fueron registrados por fotógrafos europeos, el italiano Juan Bautista Stecca y el inglés Jorge B. Pilcher, hacia finales del siglo XIX; y pocos son los que se han conservado hasta nuestros días (Figuras 1 y 2).



Figura 1. Modelo de vivienda de peones camineros
Fuente: Archivo del Museo Nacional Ferroviario



Figura 2. Estación Télfener en Tucumán
Fuente: Archivo del Museo Nacional Ferroviario



En el marco de las investigaciones arqueológicas que se vienen desarrollando en relación a problemáticas asociadas con el hábitat, residencia y cotidaneidad en torno a las primeras estaciones ferroviarias de Tucumán durante el siglo XIX y XX, se han podido determinar dos grandes limitantes para el caso tucumano. Una de ellas se refiere a la escasez de fuentes escritas y gráficas que aún se conservan de las primeras estaciones ferroviarias, probablemente como consecuencia de los constantes cambios de administración que sufrieron las líneas de ferrocarril durante más de un siglo de actividad y que generaron un traspaso de la documentación de una entidad a otra, y la pérdida de elementos en el proceso. La otra limitante deriva de las cuestiones burocráticas de la época y es que la mayor parte de los registros privados y estatales casi no brindan detalles sobre los usos propuestos y concretados en los predios de estación, y menos aún de sus residentes permanentes o visitantes temporales.

Considerando este vacío de información, la recuperación y análisis del registro fotográfico en conjunto con el de otros documentos gráficos de época como planos y levantamientos del Departamento de Ingenieros y el Ministerio de Obras Públicas de la Nación (M.O.P), generados en diferentes épocas, resultaron un ejercicio metodológico sustancial para lograr una primera aproximación a los actores y materialidades presentes en las primeras estaciones de la provincia. En su análisis se pudieron relevar, por un lado, datos relacionados con la materialidad propia del predio de estación tales como rasgos arquitectónicos originales, lo que hizo posible identificar componentes que alguna vez fueron pensados y ejecutados, pero que hoy en día ya no se conservan (construcciones de servicios públicos, viviendas de peones y camineros, etc.); materiales constructivos originales que más tarde fueron reemplazados por otros de elaboración local; y la participación de diversos actores sociales, casi invisibilizados en las fuentes escritas, pero que de una forma u otra contribuyeron ampliamente al funcionamiento y/o dinámica cotidiana al entorno de la estación.

Por último, resta mencionar que el análisis del registro fotográfico formó parte de una investigación mucho más amplia que busca reconstruir y entender las dinámicas sociales que hicieron del edificio de estación y sus alrededores, un espacio de residencia permanente; y de qué manera sus ocupantes se relacionaron y desenvolvieron dentro de este nuevo hábitat construido, pensado como parte de un proceso más abarcativo que implicó la reestructuración de gran parte del territorio provincial.

Bibliografía

Ares, F., y Osores, O. (2017). Tipografía histórica ferroviaria. Estudio y rescate del patrimonio tipográfico argentino. *Arte e Investigación*, 13, 26-39.

D'uva, F. (2021). Los trabajadores ferroviarios ante los accidentes de trabajo. Denuncias, reclamos y demandas en la Argentina de comienzos del siglo XX. *Revista Latinoamericana de Trabajo y Trabajadores*, (3), 115 – 143.

D'uva, F. y Palermo, S. (2015). Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX. *Programa de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda, Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda; Año IV* (7), 37-58.

Ferrari, M. R. (2007). Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. *Tst: Transportes, servicios y telecomunicaciones* (12), 170-200.

Ferrari, M. R. (2011a). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes* 24 (1), 26-43.

Ferrari, M. R. (2011b). El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. *Revista Apuntes* 24 (1), 44-61.

Ferrari, M. R. (2011c). Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste Argentino. Líneas de Intervención. *Revista Labor & Engenho* (5), 1-19



Moyano, Daniel (22 de octubre de 2020). *El desarrollo de la infraestructura comunicacional en Tucumán. El Ferrocarril Noroeste Argentino y su rol en la integración comercial de la provincia (1885-1895)*. [Ponencia]. XXVII Jornadas de Historia Económica Asociación Argentina de Historia Económica, Mendoza, Argentina.

Palermo, S. (2015). La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado. *H-Industria*, (16) 9, 1-32.

Palermo, S. (2019). Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920). *H-Industria*, (25), 5-28.

Saus, M. A. (2014). *Ferrocarril y ciudad*. Tesis Doctoral en Arquitectura. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario.

Scalabrini Ortiz, R. (1938). *Historia del Ferrocarril Central Córdoba*. Cuadernos de FORJA, Año II, N°6-7. Archivo Histórico de Revistas Argentinas.

Tartarini, J. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires. Ediciones Colihue S.R.L.

Tartarini, J. (2016). Arquitectura ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio. *Labor & Engenho*, 10 (2), 180-190.

Tartarini, J., Pell, I., Lloga, R. y Sanabria, K. (2017). *Arquitectura ferroviaria de América Latina: Cuba y Argentina*. Editorial: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, Comisión Nacional de Monumentos, Ministerio de Cultura de Argentina y Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos.