



El Ojo del Cóndor

una mirada diferente a nuestra geografía

Número 6
ISSN: 1853-9505



La revista "El Ojo del Cóndor" es una publicación del Instituto Geográfico Nacional.

QUEBRADA DE HUMAHUACA

Evolución y peligrosidad geológica/ Poblamiento y migraciones/ Valorización turística de productos agrarios/ Cambios históricos y toponimia/ Historia de los caminos/ Biodiversidad y conservación/ Riesgo ambiental/ Patrimonio de la Humanidad.

Incluye Imagen satelital.

Cartografía táctil para ciegos

Además: La Infraestructura de Datos Espaciales de Jujuy/ Fotografías aéreas con Vehículos Aéreos No Tripulados.

Actividades geodésicas en Jujuy

Además: El IGN en la Gestión Mundial de la Información Geoespacial/ El Atlas Jujuy 100K/ El Catálogo de Objetos Geográficos/ El trabajo entre el IGN y las provincias/ Las distorsiones en los mapas/ Las actividades del Comité de Montaña.

Breve hodografía histórica

Alejandro Benedetti *

Hodografía es un término en desuso, que apareció por última vez en un diccionario de la Real Academia Española en 1895. Deriva de hodo, palabra griega que significa camino. La hodografía podría definirse como “colección de las noticias hodográficas”. Hace referencia, y pone en primer plano, a los caminos como cuestión. Estudiar los caminos no significa concentrar la mirada exclusivamente en sus aspectos técnicos, sino considerarlos como componentes elementales de la organización espacial: con los caminos las sociedades transforman los paisajes. Además, éstos intervienen en la construcción de imaginarios geográficos y se articulan con diferentes prácticas materiales y simbólicas. Peregrinaciones, trashumancia, migraciones y exportaciones requieren de caminos, que no son más que esa parte del espacio utilizado para realizar una de las acciones básicas del ser humano: caminar, con tracción a sangre o motorizada. Este artículo presentará una breve hodografía histórica de la Quebrada de Humahuaca. Una constante de ese espacio fue servir como camino para el tránsito entre la región platina (al Sur) y el altiplano andino (al Norte). En el último tiempo se posicionó no tanto como zona de tránsito, sino como destino. Contando a partir del final del período colonial, se diferenciarán cinco procesos sucesivos, identificados con las tecnologías camineras implementadas: camino real y carrera de postas, camino de herradura y la arriería, el ferrocarril, la ruta panamericana y el eje de integración del Capricornio.

CAMINO REAL Y CARRERA DE POSTAS

A fines del siglo XVIII, el valle del río Grande, en la jurisdicción de la ciudad de Jujuy, quedó integrado al nuevo Virreinato del Río de la Plata, dentro de la Intendencia de Salta del Tucumán. Hasta entonces, al norte de Jujuy se habían conformado dos caminos. El primero se encontraba al Oeste, por la región conocida como Despoblado o Puna. Su prin-

cipal acceso se ubicaba en las cercanías de la ciudad de Salta, aunque también se podía acceder desde Jujuy, a través de un camino transversal que partía de Purmamarca. El segundo, al Este, bordeaba al río Grande, eje articulador del área que hoy se conoce como Quebrada de Humahuaca. El camino del Despoblado había permitido la penetración española hacia el Sur y la fundación de ciudades, como Jujuy, Salta y Tucumán. Una vez sometidas las poblaciones de esa región, la vía por la quebrada se consolidó como parte del Camino Real de Lima a Buenos Aires. Por este camino circularon, durante la colonia, las producciones de las distintas regiones del espacio rioplatense, generalmente mulas, enviadas hacia Potosí. Si bien la quebrada era una zona de tránsito, era importante porque allí se cultivaban alfalfas para el ganado antes de subir a la puna. Entre Buenos Aires y Jujuy este camino era mayormente plano; podía realizarse en carreta. Las mercancías, una vez que llegaban a Jujuy, para poder proseguir al Norte por terrenos mayormente en declive, debían cargarse en mulas, y así transitar un camino de herradura. En toda su extensión no contaba con mejoras técnicas sustanciales: se trataba de sendas naturales, sin puentes ni infraestructura alguna, formadas por el pisoteo de los animales. Con el Camino Real, la Corona reforzó la dirección Norte-Sur del sistema caminero sudamericano en el tramo jujeño, ya definido durante el período incaico. Ese camino se superponía a otros transversales, pastoriles y caravaneros, algunos de los cuales siguen utilizándose inclusive hasta el presente. A lo largo del Camino Real se habían ido fundando ciudades planificadas, como Potosí o Jujuy. Entre estas ciudades, cuya distancia fue calculada por entonces en 560 km, la Corona no fundó ninguna otra ciudad. En este trayecto existían, empero, una sucesión de antiguos pueblos de indios, como Humahuaca, Uquía, Tilcara y Tumbaya. Otras poblaciones surgieron como consecuencia de la creación del sistema de postas. La llamada carrera de Buenos Aires a Potosí tenía al norte de la ciudad de Jujuy las postas de Guájara, Hornillos, Humahuaca (junto al río Grande), la Cueva, Cangrejos Grandes y La Quiaca (en el altiplano).

* *Doctor en Geografía, investigador adjunto del CONICET por la Universidad de Buenos Aires. alejandrobenedetti@conicet.gov.ar*

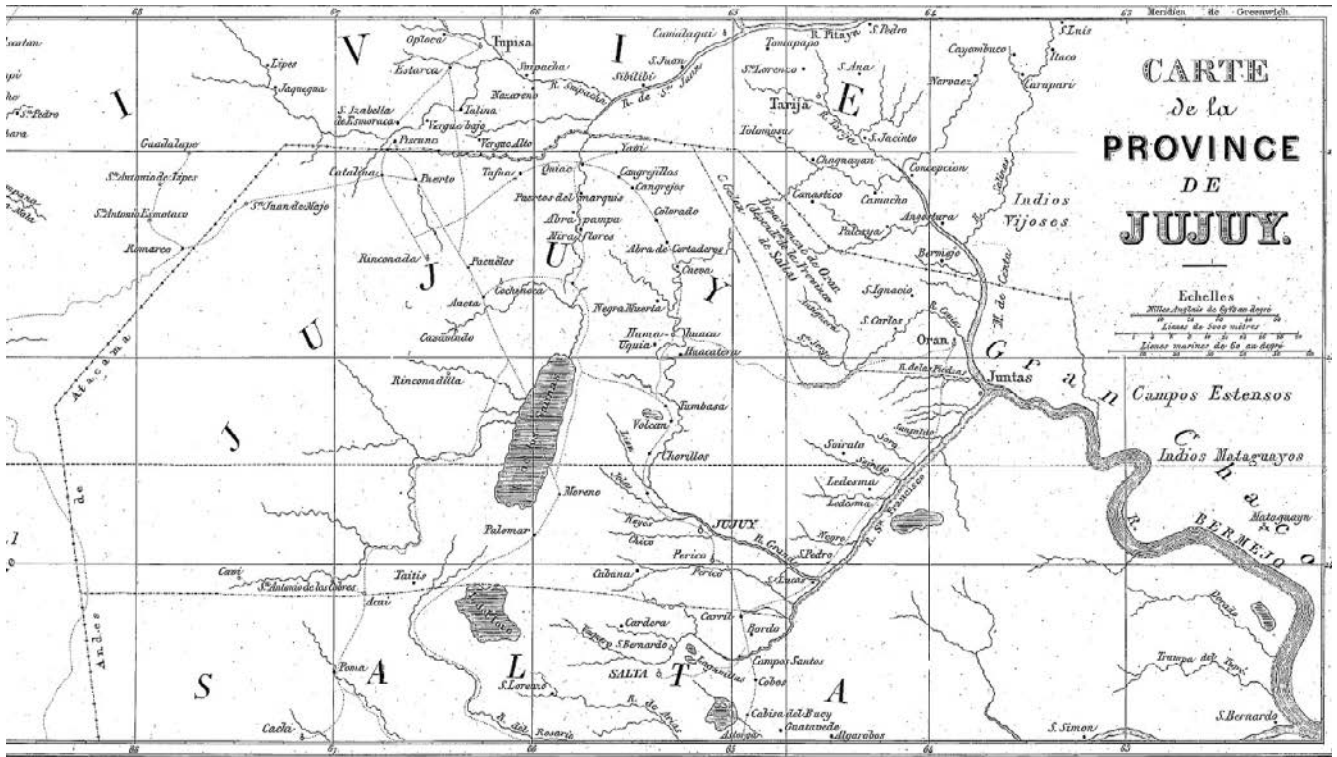


FIGURA 1. Obsérvese en este mapa de 1858 el camino por el Despoblado, hacia el Oeste, y el camino de la quebrada, en el centro de la provincia de Jujuy. Un poco al norte de la localidad de Tumbaya salía un camino transversal hacia las tierras altas, por la quebrada de Purmamamarca. Fuente: Du Graty 1858.

“El camino secular de la conquista incasiana ha continuado siendo el de la colonización española y el del comercio actual... Desde Tupiza, en la frontera boliviana, es carretero i atraviesa la Quiaca, Abrapampa, Humahuaca, Uquía, Tilcara, Tumbaya, i llega a Jujui.” (Carrillo, 1888:172).

EL CAMINO DE HERRADURA Y LA ARRIERÍA

En 1810 se inició el proceso de descolonización, que originó un reordenamiento del espacio andino. Desde 1814 el valle del río Grande, en la campaña de Jujuy, formó parte de la provincia de Salta. Hacia 1825 cesaron las guerras por la Independencia, que habían tenido a ese valle como uno de sus principales escenarios, y en 1834, finalmente, se autonomizó la provincia de Jujuy. En el primer período republicano las características del camino por la quebrada no cambiaron sustancialmente. La arriería, al igual que antaño, seguía prestando un servicio fundamental para los intercambios. La tecnología y los tiempos para

transitar la región, en lo esencial, no habían cambiado. De hecho, el camino era, en su mayor parte, el propio lecho del río, que se veía afectado, especialmente en verano, por las crecidas y por los volcanes. Progresivamente fue perdiendo importancia el tradicional tráfico de animales destinados al altiplano. En general, se produjo, a lo largo del siglo XIX, una reorientación centrífuga de los circuitos comerciales en torno al espacio altoandino. El altiplano boliviano se fue vinculando al comercio exterior fundamentalmente a través de los puertos ubicados en el Pacífico, mientras que Jujuy se fue alineando hacia Buenos Aires como proveedora de materias primas. Si bien la importancia del camino de herradura hacia Potosí decayó, siguió siendo vertebral en la organización del espacio jujeño. Las antiguas postas de Guájara, los Hornillos (aún existentes) y Humahuaca, subsistieron. Algunos viajeros que pasaron por allí, inclusive en la década de 1880, dejaron testimonio de su existencia. La posta la Cueva era una marca que solían destacar, ya que desde allí el camino comenzaba a recorrer por terrenos planos y elevados. El camino del Despoblado llegaba hasta La Quiaca (FIGURA 1).

“(…) durante las crecientes, es imposible aventurarse allí: en 1901, debí detenerme durante tres días delante del angosto de Yacoraite hasta que las aguas de las crecientes disminuyeron.” (Boman, 1908:774).

EL FERROCARRIL A BOLIVIA

A fines del siglo XIX los presupuestos destinados a obras carreteras eran magros, en comparación con lo que ocurría con la vialidad férrea. Una de las claves en el proceso de consolidación territorial de la Argentina fue la expansión de su red ferroviaria. El Estado argentino encaró, desde la década de 1880, una política activa de inversión para lograr la integración física de aquellas provincias a las que las empresas británicas no llegaban por evaluarlas no rentables. Así, en 1890 el riel llegó a la ciudad de Jujuy y debió cambiar el siglo para que las obras avanzaran hacia el Norte. Gracias a esto, la Quebrada de Humahuaca recuperó su función de vía de acceso hacia el altiplano, esta vez, con el tren. Este ramal integró por algunas décadas un sistema ferroviario que permitió la vinculación de Argentina, Bolivia y Chile (FIGURA 2). Comenzó a operar en 1908 y tenía estaciones en Jujuy, Reyes, Yala, León, Bárcena, Volcán, Tumbaya, Purmamarca (a 4 km del pueblo), Maimará, Tilcara, Huacalera, Senador Pérez, Humahuaca, Iturbe, Tres Cruces, Abra Pampa, Puerto del Marqués, Pumahuasi y La Quiaca. El ferrocarril fue clave para el despegue de la economía capitalista azucarera centrada en los valles subtropicales del oriente jujeño, que se transformó en el principal centro gravitacional de la provincia. De todas formas, el servicio ferroviario acompañó algunas transformaciones del eje del río Grande. Hasta entonces una de las principales actividades era la provisión de pasturas para el ganado en pie que iba hacia las minas del sur de Bolivia, además de la agricultura y la ganadería de autosubsistencia.

El ferrocarril compitió con el transporte de mulas, aunque no logró hacerlo desaparecer por completo.



FIGURA 2. Red de ferrocarriles que permitía la interconexión entre Argentina, Bolivia y Chile. Estos ramales fueron inaugurados entre 1886 y 1948. El mapa incluye al Territorio de Los Andes, que existió entre 1900 y 1943.

Fuente: Publicado en Benedetti, 2005.

Pero fue el turismo la actividad que, progresivamente, se fue consolidando como característica de la economía regional. La condición climática benigna de esta quebrada, especialmente en verano, la convirtió en un destino apetecible para sectores de altos ingresos provenientes de Tucumán, Salta y Jujuy. Hacia la década de 1930, Maimará, Tilcara y Humahuaca se convirtieron en villas veraniegas, hasta las cuales se podía llegar en tren. Allí se construyeron algunos hoteles y viviendas destinadas al veraneo de familias pudientes. El ferrocarril fue utilizado, además, por el sector minero. Los principales recursos mineros de la provincia se encuentran en las tierras más altas. La extracción sistemática de boratos, plata, plomo, zinc comenzó entre las décadas de 1930 y 1950 y su carga se realizaba en las estaciones de La Quiaca, Abra Pampa o Purmamarca. El ferrocarril permitió el surgimiento, asimismo, de algunos pueblos donde se encontraban talleres y depósitos, como León, Volcán e Iturbe. Este transporte, finalmente, fue un medio para los trabajadores que se dirigían hacia las plantaciones del Sur. Así, la política ferroviaria



FIGURA 3. En este mapa de Jujuy, de cuando todavía no tenía la forma actual (producto de la anexión del departamento de Susques, luego de la división del Territorio de los Andes en 1943), se advierte la dirección predominante Norte-Sur de la ruta nacional 9 que, un poco más al norte de Jujuy, todavía no había sido pavimentada. Fuente: Editores Peuser (1938).

volvió a jerarquizar el camino quebradeño, con marcada dirección Sur-Norte, recuperando su función de articulación con el altiplano boliviano.

“Entre los grandes y hondos valles, cortados en dirección más o menos meridional dentro de las montañas marginales de la Puna, el de Huma-huaca... tiene importancia particular para el tráfico, pues por él pasa la línea férrea internacional que se dirige a Bolivia...” (Kühn, F., 1930:84).

LA RUTA PANAMERICANA

Junto a la expansión del ferrocarril hacia los últimos rincones del país, fue desarrollándose la red vial automotriz. En la década de 1930 comenzaron a diseñarse en Sudamérica sistemas de carreteras asfaltadas, ante la presión de los intereses vinculados a la producción de automóviles y de petróleo, básicamente de origen estadounidense, que pronto comenzaron a competir con el modo ferroviario en la captación de la demanda de viajes. Los caminos para automóviles, al igual que los ferrocarriles en otra época, eran vistos como “fuerzas del porvenir”. Desde 1932 la Dirección Nacional de Vialidad proyectó y construyó el sistema carretero troncal nacional. El camino de Buenos Aires a La Quiaca se transformó en la Ruta Nacional (RN) 9 que, en líneas generales, conservaba la traza del Camino Real. En la Quebrada de Humahuaca el sendero para vehículos iba paralelo al riel, pero todavía no había recibido prácticamente ninguna mejora. Concomitantemente, se fueron realizando diferentes obras de acondicionamiento de los caminos internacionales, respondiendo al ideal panamericanista de los Estados Unidos impulsado desde la década de 1920. En 1925 se celebró en Buenos Aires la primera Conferencia Panamericana de Carreteras, que acentuó la urgencia por completar, además de la RN 7 al límite con Chile, la 9 a Bolivia, a la sazón, denominadas rutas panamericanas. En la década de 1960 buena parte de los casi 2.000 km de la RN 9 ya estaban pavimentados, excepto el tramo quebradeño: de los 290 km que separaban las ciudades de Jujuy y La Quiaca, sólo se habían pavimentado 11 km, en las proximidades de la capital. El acondicionamiento de esa carretera se demoró. Recién concluyó en la década de 1970, hasta la localidad de Humahuaca. Durante todo ese tiempo, el ferrocarril siguió siendo la principal conexión de la Quebrada de Humahuaca con el resto de la Argentina.

“Por la quebrada de Humahuaca, entre Jujuy y La Quiaca, el camino cruza más de 250 veces el lecho de un río, de curso serpenteante, lo que obliga a los volantes a usar de la máxima prudencia para evitar contratiempos.”
(Automóvil Club Argentino, 1961).

EL EJE DE CAPRICORNIO

La hodografía quebradeña comenzó una nueva fase de transformación en la década de 1990. Por un lado, se determinó el cierre del ramal ferroviario. En octubre de 1991, como parte de las políticas neoliberales, el gobierno nacional canceló la corrida del tren de pasajeros entre Jujuy y La Quiaca. El último circuló en 1994, para recoger vagones que habían quedado sueltos en el ramal, en tanto que los rieles fueron desapareciendo con cada crecida del río. Esto generó un inevitable traslado de cargas y pasajeros desde el modo ferroviario al automotor. Por otro lado, surgió con fuerza el discurso de la integración entre países. En Jujuy cobró envión la idea, que no era nueva, de acondicionar un paso cordillerano para acceder a los puertos del Pacífico. Por entonces, se hablaba de los corredores bioceánicos, que se renombraron como ejes de integración y desarrollo desde la década de 2000. Uno de esos ejes se denominó de Capricornio. Cruza los Andes, en Jujuy, por el Paso de Jama. Si históricamente se promovió la construcción de caminos internacionales para lograr la unión entre capitales de países, muchas de las nuevas propuestas, como la del eje de Capricornio, buscaron fortalecer conexiones entre regiones interiores. En la década de 2000, finalmente, la ciudad de Jujuy quedó conectada con los límites con Bolivia (RN 9) y Chile (RN 52), a través de la Quebrada de Humahuaca, mediante rutas asfaltadas. A partir de

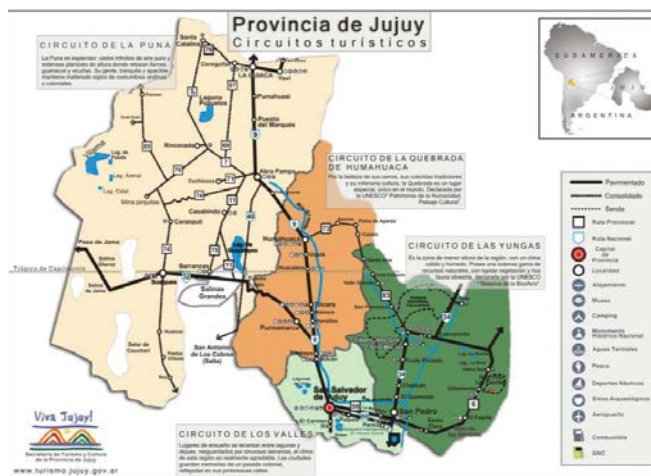


FIGURA 4. Mapa de los Circuitos turísticos de provincia de Jujuy. Fuente: Página oficial [consultado 2009].

entonces, en el mapa de los caminos jujeños, que tenía una marcada orientación Norte-Sur por la ruta panamericana, comienza a sobresalir el camino del Capricornio, con marcada orientación Este-Oeste. La pavimentación de esas rutas, además de aumentar la circulación de camiones para el transporte de mercaderías, permitió una mejora sustancial de la accesibilidad de los visitantes. A partir de la crisis de 2001 en la Argentina se incrementó el turismo interno, siendo la Quebrada de Humahuaca uno de los destinos que más creció. La región adquirió aun mayor visibilidad a partir de 2003, cuando, tras im-

portantes gestiones gubernamentales, la UNESCO la declaró Patrimonio de la Humanidad, bajo la categoría de Paisaje Cultural. El pueblo que más se transformó fue Purmamarca. Hasta la década de 1980 era visitado durante unas pocas horas por turistas que hacían viajes guiados en circuitos. Con los nuevos caminos, se posicionó como un punto estratégico para pernoctar y desde allí realizar recorridos por la Puna o por la Quebrada.

BIBLIOGRAFÍA:

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO. (1961). *Revista AU-TOCLUB*, 1, Buenos Aires.

BENEDETTI, A. (2010). Quebrada de Humahuaca: ¿hoya, unidad fisiográfica, región geográfica, ambiente o lugar? Estudio bibliográfico sobre la toponimia y el pensamiento geográfico regional argentino (siglos XIX y XX). *Registros, año 7 (n. 7)*, 111-138. Recuperado de <http://faud.mdp.edu.ar/revistas/index.php/registros/article/view/63/40>

BENEDETTI, A. (2005). El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del Territorio de Los Andes, *Historia*, (4), Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad de Salta, 123-165.

BOMAN, E. (1908). Antiquités de la région Andine de la République Argentine et du Désert D'Atacama. París: Imprimerie Nationale. [Reimpresión Universidad Nacional de Jujuy (1991) Antigüedades de la región andina de la República Argentina y del desierto de Atacama. San Salvador de Jujuy: Ediunju].

BRACKEBUSCH, L. (1883). Viaje a la provincia de Jujuy, *Boletín del Instituto Geográfico Argentino*, Tomo IV, Librería, Imprenta y Encuadernación de Jacobo Peuser, Buenos Aires, reimpreso en Luis Brackebusch Por los caminos del Norte, Colección Jujuy en el pasado, Universidad Nacional de Jujuy, 1990:10.

CARRILLO, J. (1888). Descripción brevísima de Jujuy. Provincia de la República Argentina. Trabajo encomendado por la comisión auxiliar para la exposición de París. Imprenta de José Petruzzelli. Reimpreso en: *Serie Jujuy en el Pasado*, Universidad Nacional de Jujuy, San Salvador de Jujuy, 1989.

CICERCHIA, R. (comp.). (2013). *Caminos de fierro... tren a Bolivia: el ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del siglo XX*. Rosario: Prohistoria ediciones.

EDITORES PEUSER. (1938). *Atlas Vial de la Argentina. Red nacional de caminos y caminos provinciales*. Mapas originales de la Dirección Nacional de Vialidad, Buenos Aires. Fragmento de la hoja: Provincias de Salta, Jujuy. Territorios de los Andes y Misiones.

EMPRESA FERROCARRIL GRAL. BELGRANO. (1996). Belgrano cargas. *Análisis del corredor Jujuy-La Quiaca Línea C. Km 1152,00 a km 1435,60*. Buenos Aires: Empresa Ferrocarril Gral. Belgrano, Gerencia comercial.

FANDOS, C. A. y BOVI, M. T. (2011). Un cuerpo sin cabeza: el Ferrocarril Central Norte, 1890-1925. Debates y balances en torno al impulso del "progreso" en Jujuy (Argentina). *TST*, 21, 142-169.

KUHN, F. (1930). *Geografía de la Argentina*. Barcelona: Editorial Labor.

SICA, G., BOVI, M. T. y MALLAGRAY, L. (1993). La Quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad. En Teruel, A. y Lagos, M. directores, *Jujuy en la Historia. De la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy: Ediunju.

SOLARI, E. (1907). *Geografía de la Provincia de Jujuy*. Buenos Aires: Talleres de la Casa Jacobo Peuser.

TOMMEI, C. y BENEDETTI, A. (2014). De ciudad-huerta a pueblo boutique. Turismo y transformaciones materiales en Purmamarca. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58, 179-199.