

Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. La línea Jujuy-La Quiaca

Autor: Mónica Rossana Ferrari
Directora: Olga Cristina Paterlini de Koch
Codirectora: Ana María Aranda Bernal
Doctorado en Urbanismo,
Universidad Pablo de Olavide de Sevilla,
leída en 2010



En Argentina el ferrocarril alcanza una considerable importancia a lo largo de los siglos XIX y XX, llegando a disponer de casi 50.000 km de trazado, con lo que deviene una de las redes ferroviarias más extensas del mundo y un pilar fundamental en su desarrollo económico, territorial y social.

Aunque si observamos un diagrama de las líneas, éstas configuran un sistema radial con epicentro en Buenos Aires, encontramos otros nodos de irradiación relevantes, como Rosario y Córdoba, y podemos incluso apreciar el considerable esfuerzo en alcanzar los extremos más recónditos del país, para facilitar así, la exportación agrícola y ganadera.; vincular las economías regionales con los puertos y favorecer el crecimiento de ciudades y pueblos a lo largo de su recorrido. Tras su nacionalización en 1948 por parte del presidente Juan Domingo Perón, que crea Ferrocarriles Argentinos, en la década de los sesenta empieza a entrar en declive debido a la competencia del transporte automotor, hasta ser privatizados en los años noventa por el gobierno de Carlos Menem.

La tesis doctoral de Mónica Ferrari se organiza en dos partes. En la primera se ocupa de las trazas ferroviarias, los pueblos y la arquitectura de la red del Noroeste Argentino. En la segunda parte se enfoca en la línea Jujuy-La Quiaca y en una propuesta de reutilización de ésta.

Nos muestra como los trazados ferroviarios del Noroeste Argentino jugaron un papel clave en la integración de esta región con el resto del país y con los mercados internacionales, que conectaron el país con Bolivia y Chile, con tres pasos fronterizos, siendo esencial para su desarrollo económico, especialmente para la producción agrícola y minera.

Al analizar el sistema de asentamientos profundiza sobre los efectos del ferrocarril, en las funciones que ejercieron, su morfología y transformaciones. El estudio arquitectónico de edificios e instalaciones, descubre herramientas de diseño y permite una clasificación de los componentes de la arquitectura ferroviaria en general y de forma específica de los edificios de pasajeros y de una pieza singular, los Talleres de Taí Viejo.

En una segunda parte, se ocupa del patrimonio ferroviario de la línea Jujuy-La Quiaca, que formó parte del sistema del Ferrocarril Córdoba a Tucumán y de Tucumán al Norte, es decir de la red del Ferrocarril General

Belgrano, que conectó Salta, Tucumán, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca con los puertos, extendiéndose hasta Bolivia a través de la Quebrada de Humahuaca y la Puna. Se fija, singularmente, en las modestas estaciones de pasajeros para reclamar su tan considerable, como desconocido valor patrimonial. Destaca la situación geográfica e histórica de aquellas regiones, las características del territorio antes, durante y después del trazado del ferrocarril, el sistema de estaciones, los tipos de los asentamientos y la morfología de sus tramas urbanas y la nueva arquitectura ferroviaria, que conjuntamente conforman un modelo.

En un último capítulo desarrolla las bases para la intervención en el patrimonio ferroviario del Noreste de Argentina con una propuesta concreta para la línea Jujuy-La Quiaca fundamentando su trabajo en una cadena lógica de intervención, en el valor estratégico del ferrocarril y del patrimonio como factor de desarrollo. Aporta con ello los fundamentos de un plan territorial de reutilización apoyado en líneas estratégicas que desarrollan pautas ambientales, económicas y sociales.

En definitiva, vías ferroviarias, pueblos nacidos a su amparo, edificios y otros componentes constituyen parte de uno de los uno de los sistemas patrimoniales más completos en Argentina, y un territorio con numerosas singularidades. Esto lleva a la autora a la necesidad de abordar en primer lugar los factores históricos que condicionan el trazado; un análisis urbano y del sistema de pequeños núcleos, que se acercan al ferrocarril, generando nuevos espacios que les dotan de identidad y una arquitectura particular de pequeñas infraestructuras y estaciones, quizás la manifestación más clara de la visión decimonónica de la construcción de un país: la urbanización de la locomotora.

En este sentido la autora se adelanta a otros trabajos al poner en valor el excepcional patrimonio de las provincias del Noroeste Argentino, que se traduce en más de 4.000 km de infraestructura y 200 estaciones. Tras un primer encaje histórico del NOA, se pone el foco en un ámbito específico, la línea de Jujuy a La Quiaca, que atraviesa dos regiones bien diferenciadas desde el punto de vista geográfico e histórico: la Quebrada de Humahuaca, declarada patrimonio mundial y la Puna.

Mónica Ferrari se enfrenta a un legado que empieza a perderse por el desuso, abandono y falta de conserva-

ción de edificios y trazados, o por una deriva que la tesis pretende corregir, la falta de un mínimo reconocimiento y respeto por la herencia cultural. Dicho de manera más directa, un primer y rotundo mérito de la tesis es desvelar la dimensión patrimonial de unas huellas que están a punto de ser borradas en un territorio, cuando aún ni siquiera han ocupado un lugar en la conciencia colectiva de sus pobladores.

Tras una epopeya constructiva, que ofreció soporte a una economía productiva y de exportación que convierte Argentina en una verdadera potencia mundial, aquella base infraestructural se va dejando de lado. Influyen en ello diversos factores, desde campañas internacionales interesadas en la sustitución de importaciones, cantos de sirena sobre las ventajas de sistemas de transporte alternativos o la presión de los sindicatos. Ocurre aquí, como en muchos otros casos en Latinoamérica. El resultado es el progresivo desmantelamiento de la infraestructura que pretendió ordenar un país.

Frente a esta situación, un segundo mérito de la tesis es formular una propuesta de gestión de un patrimonio que se abandona a su suerte, sin pensar siquiera en posibles alternativas, en estrategias de uso que eviten su simple deterioro y desaparición. Arranca para ello una incansable labor que no se detiene siquiera con la lectura de la tesis, un considerable esfuerzo en proponer una metodología de reutilización del patrimonio ferroviario del NOA, con el fin de identificar características arquitectónicas de los edificios emblemáticos del siglo XIX, detectar modos de intervención y de preservación.

Esto le lleva a los archivos ferroviarios de Tucumán y Salta, a bibliotecas de Buenos Aires, a incansables recorridos y trabajos de campo en un extenso territorio; al estudio detenido de cada vestigio, a partir de la observación directa y del análisis fotográfico durante casi dos décadas, en innumerables levantamientos y croquis, contrastados con documentos originales, o con imágenes satelitales. Esta metodología se desarrolla con la voluntad de ser aplicable en otros contextos. Analiza a fondo las estaciones de los núcleos principales (Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, Salta y Jujuy), que muestran una mayor relevancia arquitectónica, sus pretensiones de monumentalidad y una clara impronta urbana. Pero no se limita a estos elementos singulares, sino que atiende asimismo a piezas mucho más modestas.

Otro claro logro de la tesis de Mónica Ferrari es mostrarnos la función social y económica del patrimonio ferroviario, y cómo éste, a pesar de su deterioro, podría servir de catalizador de un renovado impulso del corredor, basado en una reutilización de los espacios del ferrocarril -edificios y tierras- buscando fundamentar un desarrollo endógeno y sostenible. Un objetivo añadido es el de desarrollar criterios estratégicos para considerar el patrimonio ferroviario como infraestructura sostenible. Esto se ensaya en la línea Jujuy-La Quiaca, donde elabora un diagnóstico del territorio y de sus componentes básicos; del modelo colonial de ocupación y organización; del poblamiento, edificios e instalaciones relacionadas con la traza ferroviaria y del funcionamiento del sistema. A través de ello desvela las consecuencias del abandono de la línea, pero a su vez la persistencia de ciertos rasgos, y la posibilidad de detener el proceso de degradación desde una diversificación de usos.

La pasión de Mónica Ferrari por el patrimonio ferroviario e industrial¹, no acabó con la presentación de su tesis, y le ha llevado a continuar investigando sobre el mismo en el NOA y sobre el Paisaje Cultural de la Quebrada de Humahuaca, así como a colaborar con el Proyecto de Memoria Ferroviaria en Brasil.

Pero la tesis constituyó un primer referente relevante en la puesta en valor de dicho patrimonio y en situarlo en la agenda pública.

1

Hoy es Presidente de TICCIH Argentina (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial)

JOAQUÍN SABATÉ

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA

joaquin.sabate@upc.edu

Doi: 10.5821/id.13577