

## **El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes**

**Alejandro Benedetti** \*

### **Resumen:**

Como parte de una investigación centrada en el Territorio de Los Andes, se realizó una primera aproximación a la historia del ferrocarril Huaytiquina. Esta obra de ingeniería presenta algunas particularidades dentro de la historia ferroviaria argentina, que se irán identificando a lo largo de este artículo. También se analizará parte del imaginario creado en torno a esta obra ferroviaria, a lo largo del siglo XX, y se esbozarán algunos de los efectos territoriales provocados por este servicio de transporte en la Puna de Atacama.

**Palabras claves:** Ferrocarril; Efecto territorial; Progreso; Infraestructura; Región.

## **The Huaytiquina railroad, between the progress and the failure. Approaches from historical geography of territorio de los Andes**

### **Abstract:**

Like a part of an investigation about the Territorio de Los Andes, this paper made an approach to the history of the Huaytiquina railroad. This railroad has some particularities within the Argentine railway history, that they will be identified in this article. Also will be analyzed a part of the imaginary created around this railway infrastructure, throughout the century XX, and will be investigated some of the territorial effects caused by this transport service in the Puna de Atacama region.

**Key-words:** Railroad; Territorial effect; Progress; Infrastructure; Region.

En este trabajo se analizará el proceso de configuración de la obra de infraestructura más significativa en la historia del Territorio de Los Andes: el ferrocarril que conectó a las ciudades de Salta y Antofagasta. A este ramal se lo suele conocer con diferentes nombres: Huaytiquina (y también Guaytiquina o Huitiquina), ferrocarril a Socompa, ferrocarril Salta-Antofagasta o Antofagasta-Salta, trasandino del Norte, Ramal C-14 y, actualmente, Tren a las Nubes. La historiografía que se ocupó de este ferrocarril en general resaltó los aspectos que tienen que ver con la ingeniería, siempre con un tono épico. Si bien este no deja de ser un aspecto a destacar, poco se estudió sobre los efectos territoriales generados por el mismo. Como preguntaban quienes impulsaban la realización de esta obra: ¿activó el comercio entre Salta y Antofagasta? ¿Impulsó la explotación minera de la Puna de Atacama? ¿Alentó el proceso de poblamiento de las zonas atravesadas? En síntesis, ¿llevó el 'progreso' al Territorio de Los Andes y a las tierras altas la provincia de Salta?

Aquí sólo se presentará una primera aproximación al tema planteado. En este sentido, se trata de un gran estado de la cuestión, donde se revisa buena parte de lo publicado a lo largo del siglo XX en relación a este ferrocarril. Asimismo, se analizan algunas fuentes documentales que remiten más directamente al caso del Territorio de Los Andes. Estas consideraciones se inscriben en un trabajo más amplio sobre geografía historia del Territorio de Los Andes en el período de su existencia, 1900 a 1943. Paradójicamente, la

inauguración del ferrocarril que fuera pensado como instrumento de "fomento" para ese territorio se produjo en 1948, cinco años después de su desaparición institucional y división territorial.

Este artículo se divide en cuatro secciones. En la primera sección se presentará un bosquejo del proceso de organización del sistema ferroviario nacional con el objetivo de contextualizar el caso "Huaytiquina". En la segunda sección, en forma cronológica, se describirá el progreso de las obras del ferrocarril, desde su primera proyección, en la década de 1880, hasta su inauguración en 1948. En la tercera sección se analizarán las principales imágenes construidas en la literatura que, por distintas vías, se aproximó al análisis de este ferrocarril. Finalmente, se plantearán, en forma preliminar, algunas consideraciones sobre los efectos territoriales generados por la construcción del ferrocarril Huaytiquina.

### **Expansión del ferrocarril y organización territorial en el noroeste argentino**

Entre 1857 y 1914 el ferrocarril se expandió por todo el territorio argentino. Si bien la máxima extensión la alcanzó en 1952, ya a fines de la década de 1920 el ritmo de crecimiento era lento (ver [cuadro 1](#)). En los años sucesivos se establecieron conexiones entre puntos ya abastecidos por el servicio ferroviario, mientras que se mantenía la acción de fomento de los Territorios Nacionales por parte de la empresa estatal. En ese proceso de expansión, se produjo una total reorganización del territorio argentino, por lo que se puede hablar de una revolución de los medios de transporte, cuestión que es ampliamente conocida.

<b>Año</b>	<b>Km.</b>
1860	39
1880	2.516
1890	9.432
1914	33.710
1952	43.958
1970	41.596
1980	35.659
1990	31.793
1998	29.478

**Fuente:** estimaciones realizada por Juan Roccatagliata y cálculos propios. Ver nota 6

Para las provincias del norte argentino, al igual que en otras regiones del país, la llegada de las vías del ferrocarril trajo consigo algunos efectos socio-territoriales.

En primer lugar se puede señalar que, en términos generales, la expansión de la red dio origen e impulso a las actividades productivas que le permitieron a la Argentina insertarse en la división internacional del trabajo de la segunda mitad del siglo XIX, como proveedora de materias primas de clima templado para las potencias europeas (principalmente Gran Bretaña), por lo menos durante las décadas de 1880 a 1920. En la región pampeana incentivó la producción de granos, carne, cueros y lana para su exportación, a través del

puerto de Buenos Aires y otros puertos marítimos y fluviales. Concomitantemente, posibilitó la puesta en valor de tierras vacantes o utilizadas hasta entonces por las sociedades indígenas para la producción agrícola. Para ello se fundaron numerosas colonias agrícolas, que se poblaron con inmigrantes europeos. El ferrocarril también favoreció el desarrollo de otras economías regionales, cuya producción se orientaba básicamente al mercado de Buenos Aires, como la vitivinicultura en Mendoza y San Juan, el azúcar en Tucumán, Salta y Jujuy, como ejemplos emblemáticos <sup>1</sup>.

Con el tiempo, todo el sistema económico fue incentivado por esa nueva oferta de transporte. Al hacerlo, alteró definitivamente los circuitos de comercialización heredados de la etapa colonial. La llegada del ferrocarril al Interior, a su vez, significó la llegada de productos industriales, importados de Europa, que compitieron con la producción artesanal tradicional. También se puede destacar el acortamiento de los tiempos de traslado hacia la ciudad de Buenos Aires. El ferrocarril creó una vía de comunicación regular, rápida y eficiente en comparación con las existentes hasta entonces, cuando transportar mercadería desde Jujuy hasta Buenos Aires podía demorar hasta 45 días <sup>2</sup>. Con el ferrocarril el tiempo se acortó a poco más de dos días. El corredor ferroviario Buenos Aires-Córdoba-Tucumán-Salta-Jujuy, compitió ventajosamente con las empresas de carretas y mulas y, al hacerlo, favoreció el proceso de desestructuración y reorientación centrífuga de algunos circuitos de comercialización del espacio andino <sup>3</sup>.

Finalmente, la expansión del ferrocarril permitió mejorar la integración física entre las capitales de provincias y Territorios Nacionales. Antes de finalizar el siglo XIX, la Capital Federal se conectó con la mayoría de las capitales provinciales y territorianas, proceso que se completa en 1930 con la conexión ferroviaria de San Antonio de los Cobres, a través del Huaytiquina. Sólo las capitales de los tres Territorios Nacionales más australes, Rawson, Río Gallegos y Ushuaia permanecieron desconectadas del sistema ferroviario nacional, como puede observarse en el [cuadro 2](#).

<b>Cuadro 2.</b> Conexión ferroviaria de capitales de Provincia y Territorios Nacionales con la Capital Federal. 1870-1930		
<b>Capital de Provincia o Territorio Nacional</b>	<b>Empresa</b>	<b>Año</b>
Córdoba (a Rosario)	Central Argentino	1870
Tucumán (a Córdoba)	Central Norte	1876
San Luis	Andino	1882
La Plata	Ferrocarril Sud	1884
Santiago del Estero, Córdoba y Tucumán	Bs. As. a Rosario-Ctral. Argentina- Central Norte	
Mendoza y San Juan	Andino-Central Argentino Buenos Aires al Pacífico	1885
Santa Fe	Línea provincial	1886
Paraná (al Uruguay)	FC de Entre Ríos	1887
Catamarca	Central Norte	1889
Tucumán, Santiago del Estero	Central Argentino	1891
<i>San Salvador de Jujuy y Salta</i>	Central Norte	1891
Tucumán y Córdoba (directo a Buenos Aires)	Central Norte-Central Córdoba	1892
Santa Rosa La Rioja	Oeste Central Norte	1897
Corrientes Neuquén	FC Nordeste FC Sud	1898
Paraná y Corrientes	Ferry Boat a Zárate	1908
Resistencia	Central Norte	1910
Posadas	FC Nordeste	1912
<i>San Antonio de los Cobres</i>	<i>FC Norte Argentino</i>	<i>1929</i>
Formosa	FC Norte Argentino	1931

Elaborado en base a: Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias (1945) **Origen y desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos**, Librería y Editorial El Ateneo, Buenos Aires.; Ramallo, Carlos (1919) **Organización de los Ferrocarriles del Estado**, Taller gráfico del Ministerio de Agricultura de la Nación, Buenos Aires.; y Cuccorese, Horacio (1984) **Historia de los ferrocarriles en la Argentina**, Ed. Macchi, Buenos Aires.

La construcción de estos ferrocarriles respondía al interés del gobierno nacional de llevar "progreso" a distintas regiones del país. Pero, por sobre todo, facilitaba el control territorial del Estado nacional sobre las provincias, a la vez que permitía cimentar las alianzas políticas del gobierno central con las élites provinciales<sup>4</sup>. La prolongación de los ramales de ferrocarril satisfacía las aspiraciones que tenían esos grupos de conectar a sus provincias con Buenos Aires, que ya por entonces constituía el principal mercado consumidor del país. No obstante, esto convivía con poderosos intereses provinciales de establecer

conexiones más eficientes con mercados ubicados en países limítrofes. Claramente, este es el caso de Salta, con intereses orientados al mercado pacífico. Otras provincias del norte, como Catamarca, también buscaban en esos mercados una alternativa comercial, y el ferrocarril era visto como algo imprescindible. Sólo en Salta y en Mendoza se concretó una conexión ferroviaria con el Pacífico.

Sobre lo anterior mucho se ha investigado en las provincias de la porción noroeste del territorio argentino, aunque probablemente no lo suficiente. Las vinculaciones entre la construcción de ramales y el despegue de la agroindustria azucarera es un tema revisitado <sup>5</sup>. En cambio, poco se sabe, al menos en los casos de Jujuy y Salta, cómo afectó el ferrocarril a las economías campesinas que igualmente se siguieron desarrollando en los valles, punas y quebradas. Aun cuando existía el ferrocarril a Bolivia, el comercio hacia la feria de Huari (al sur de Oruro), por ejemplo, seguía utilizando el mismo sistema tecnológico del siglo XIX: el tráfico tropero y arriero, o caravanero. Pero no se ha investigado sistemáticamente que grados de complementación existía entre ferrocarril y tráfico a tracción a sangre. Existen ideas generales sobre el desplazamiento de los corredores de circulación de bienes y personas, o del reposicionamiento de los centros poblados como consecuencia del emplazamiento de las estaciones de ferrocarril, especialmente en la Quebrada de Humahuaca <sup>6</sup>. Existen ideas generales, también, sobre la competencia de los bienes industriales con las industrias tradicionales. Pero estos temas todavía no se han investigado en forma sistemática. Es necesario aclarar que el estado de la investigación que sostiene este artículo no permitirá dar respuesta a este problema, aunque si proponer una primera aproximación.

## **El ferrocarril Huaytiquina, seis décadas de historia**

El ferrocarril Huaytiquina es un caso particular dentro de la historia ferroviaria argentina, principalmente por dos razones: por lo tardío de su construcción y por la gran distancia temporal que existe entre el momento de sus primeras proyecciones y el de habilitación del tramo completo. Entre las décadas de 1880 y 1910 se sucedieron diferentes debates y propuestas, e inicio de algunas obras. Sin embargo fue recién en la 1920 cuando esas propuestas comenzaron concretarse. La construcción de los diferentes tramos tuvo ritmos y velocidades de trabajo fluctuantes, e interrupciones varias. Las obras se paralizaron en 1924 y se reiniciaron algunos años después. El primer tramo de esta obra de infraestructura, entre Salta y San Antonio de los Cobres, quedó lista en julio de 1929. Se trata de la obra más importante que tuvo el Territorio de Los Andes, ya que permitió una conexión rápida entre la capital territorial y Salta. Pero debieron pasar casi dos décadas más para que la conexión internacional concluyera <sup>7</sup>. Esto ocurrió en 1948, cinco años después de haberse dividido el Territorio de Los Andes <sup>8</sup>.

La historia del ferrocarril que aquí se denominará con el genérico "Huaytiquina", desde sus primeras proyecciones hasta su concreción supera largamente la cincuentena ¿En qué contexto se formuló y concretó este proyecto? Para ello es propicio presentar, en forma sucinta, una periodización del proceso de conformación del servicio ferroviario argentino. En la historia de este servicio se pueden diferenciar tres grandes períodos <sup>9</sup>. Durante el primer período, que va desde 1857 a 1945, se produjo la total configuración de la red

ferroviaria, como parte esencial en los procesos de expansión y organización territorial argentino. En este período la infraestructura fue construida y gerenciada por capitales y empresas británicas y, en menor medida francesas y belgas, y por capitales y empresas estatales. En este extenso período se pueden reconocer, asimismo, cuatro sub-períodos: 1) *los inicios del servicio*, entre 1857 y 1886, donde la red creció con cierta lentitud, expandiéndose fundamentalmente por la región pampeana, aunque ya en este período se había establecido la conexión de Rosario con Tucumán; 2) *de gran expansión*, el boom o fiebre del ferrocarril, desde 1886 hasta 1914, donde la red se extendió a casi todo el territorio nacional, conectando a todas las capitales provinciales y a varios Territorios Nacionales con la Capital Federal, y donde el estado empresario fue tomando forma; 3) *de consolidación del sistema*, de 1914 a 1934, cuando se detiene la expansión de las redes troncales, aunque aumenta sensiblemente la densidad de vías en servicio, a la vez que comienza la expansión de la red vial que competirá desde entonces con el modo ferroviario; 4) de decadencia, desde 1934 hasta 1945, con una importante descapitalización del sistema por falta de mantenimiento.

El segundo período está marcado por la intervención directa del Estado en la economía, el Estado empresario, por la creciente intromisión de empresas públicas en la economía nacional. En ese contexto se produjo la nacionalización del sistema ferroviario. En este caso se pueden diferenciarse tres sub-períodos: 1) *de conservación de la red heredada*, entre 1945 y 1958. El Estado nacional adquiere de las compañías británicas y francesas la infraestructura ferroviaria y desde entonces se establecen tarifas altamente subsidiadas, con un sentido social; 2) *de gran retracción de la red férrea*, que abarca las décadas de 1960 y 1970, donde se ensayaron diferentes políticas de racionalización del servicio, lo que llevó a la clausura y levantamiento de numerosos tramos, ramales y estaciones; 3) período de *abandono de la red de ferrocarril*, durante la década de 1980, abonando a la opinión de que era necesaria su privatización. El tercer período, finalmente, está marcado por el proceso de privatización por concesión y nueva retracción del tamaño de la red en servicio, donde se transfiere a grandes empresas nacionales y transnacionales la operación del sistema, conservando el Estado la propiedad de la infraestructura y del parque rodante.

La historia del Huaytiquina, como se desarrollará con más detalle en los próximos acápite, se engarza con varios de los sub-períodos considerados precedentemente. Los inicios de este ferrocarril, cuando era sólo un proyecto, se produce en el contexto de la gran expansión posterior a 1886, donde el Estado nacional impulsaba la construcción de nuevos ramales en las regiones extra-pampeanas. En ese contexto comienzan a formularse los primeros proyectos de construcción de un ramal que saliera desde Salta y se dirigiera hacia la puna, por la Quebrada del Toro, aunque originalmente para avanzar hacia Bolivia. Ese ferrocarril, finalmente, fue trazado por la Quebrada de Humahuaca. También por entonces comenzó a proyectarse un ferrocarril que uniera a Salta con Antofagasta, en Chile, pero por diferentes razones se vio postergado por algún tiempo.

La inauguración de la primera parte del ferrocarril Salta-Antofagasta, el tramo hasta San Antonio de los Cobres, después de dos décadas de proyectos, debates y obras inconclusas, se produjo durante el período de consolidación del servicio ferroviario, como consecuencia de la política ferroviaria impulsada

por los gobiernos radicales, especialmente del primero de Hipólito Yrigoyen. Esta política buscaba revertir los desequilibrios regionales que favorecían a la región pampeana. Este tramo se completó en 1930 y luego se paralizó por algunos años.

La reanudación de las tareas coincide con el período de decadencia experimentado por el servicio ferroviario argentino que se inició a mediados de la década de 1930. Con gran lentitud, finalmente, las obras culminan cuando los ferrocarriles ya habían sido nacionalizados, bajo el gobierno de Juan Perón, y el automóvil comenzaba a desplazar a la locomotora como modo de transporte. Como cuestión ulterior, puede indicarse que este ferrocarril se mantuvo en funcionamiento hasta el inicio del gobierno de Carlos Menem y que fue bajo esa gestión cuando se privatizó y convirtió en un atractivo y excluyente tren para el turismo internacional.

En sus orígenes, para entender el sentido o alguna de las justificaciones por las cuales desde Salta se impulsaba la construcción de este ferrocarril, debe tenerse en cuenta la estructura económica de Salta de principios del siglo XX. Como es sabido, desde la pos-guerra del Pacífico, comerciantes de la provincia de Salta se dedicaron a abastecer al gran mercado de consumo del Desierto de Atacama, proveyendo animales en pie <sup>10</sup>. Las argumentaciones sobre la utilidad de este ferrocarril giraban en torno a la necesidad de sacar a la provincia del aislamiento y mejorar la conexión con el Pacífico. La prolongación del ferrocarril trasandino del norte, además, permitiría colocar a Salta y su área de influencia, en la situación de gran puerto seco del norte, ya que hacia allí confluían tres ferrocarriles internacionales. Además del ferrocarril a La Paz por La Quiaca, obra tardíamente completada en 1924, avanzaba otro emprendimiento. Se trata del ferrocarril al oriente boliviano, que conectaría a Santa Cruz de la Sierra con el norte argentino. El tramo a Ledesma y Orán ya tenía una gran importancia en el desarrollo de la economía azucarera, pero también para el comercio ganadero <sup>11</sup>.

Al mismo tiempo, la proyección de este ferrocarril se articulaba con el discurso sobre "fomento del Territorio de Los Andes". Este factor, con seguridad, fue comparativamente menos decisivo. Buena parte de la literatura de viajeros al Territorio de Los Andes coincidía en señalar la falta de transporte, y en particular el ferroviario, como la principal causa del atraso en el que se encontraba ese Territorio Nacional <sup>12</sup>.

A través de los próximos acápite se recorrerán las seis décadas de historia de esta obra de infraestructura, desde sus primeras formulaciones hasta su concreción. Para ello, como se indicó en la introducción, se consultaron, centralmente, diferentes notas periodísticas, informes técnicos y obras de análisis que fueron publicadas a lo largo del siglo XX. La mayor parte de este corpus fue producido por observadores que acompañaron, de diferentes formas, el proceso de creación del ferrocarril Huaytiquina. Esta reconstrucción, necesariamente, debe considerarse una primera aproximación, que se ajustará en el futuro.

## **Los primeros esbozos de una conexión Antofagasta-Salta**

La primera iniciativa de un trazado ferroviario que uniera a las provincias del norte argentino con los puertos del Pacífico en el norte chileno data de 1888. Se trataba de un ferrocarril Antofagasta-Salta, donde los estudios

estuvieron a cargo del Ferrocarril Antofagasta Bolivia (FCAB) que por entonces tenía una gran injerencia en la estructuración de la red ferroviaria en el Desierto de Atacama y en su conexión con Bolivia. La raíz de ese interés tenía que ver con el gran crecimiento de la explotación del salitre y el concomitante crecimiento de la demanda de alimentos para la población que migraba hacia esa región. El norte argentino podía convertirse, y en parte ya lo era, en el gran almacén del desierto. En esa ocasión, la empresa FCAB encargó estudios al ingeniero Abel El Khader, quien propuso un trazado por la ruta: Antofagasta, Caracoles, San Pedro de Atacama, Huaytiquina, Chorrillos, El Moreno, Rosario de Lerma, Cerrillos, Salta. Las mayores dificultades se encontraban en Huaytiquina con 4.275 msnm y en Chorrillos, con 4.800 msnm. La distancia a recorrer sería de 754 km <sup>13</sup>.

Además de este, durante la segunda mitad del siglo XIX se habían barajado otras alternativas de conexión entre lo que por entonces era el norte chileno, Caldera o Copiapó, y las que ya por entonces eran provincias del noroeste argentino, como Salta y Catamarca, en virtud de las importantes conexiones comerciales que existían <sup>14</sup>. Otro estudio, anticipador, estuvo a cargo del ingeniero José Rauch, realizado entre 1895 y 1897, en virtud de un tratado celebrado entre Argentina y Bolivia en 1894, para construir un ferrocarril internacional entre ambos países. Se proyectaron dos trazados: por la Quebrada de Humahuaca y por la Quebrada del Toro. Los representantes salteños ante el Congreso argentino apoyaban la segunda opción. El ferrocarril ascendería desde Rosario de Lerma por la Quebrada del Toro hasta El Moreno y luego seguiría hacia el norte, para alcanzar el paraje de Abra Pampa y de allí a La Quiaca. El primero de los trazados propuestos, alentado por los representantes jujeños, partía de San Salvador de Jujuy y ascendía por la Quebrada de Humahuaca hasta alcanzar Abra Pampa y luego La Quiaca <sup>15</sup>. Finalmente, en el Congreso de la Nación se decidió, mediante una ley, la concreción de la segunda opción. De la línea por la Quebrada del Toro se aprobó la realización del tramo Salta-Cerrillos-Río Blanco, pero las obras llegaron, en 1909, hasta Rosario de Lerma <sup>16</sup>.

Fue a principios del siglo XX cuando la idea de construir una unión ferroviaria entre Salta y el Pacífico, a través de la cordillera, empezó a tomar fuerza en el ámbito salteño. Esa idea ya había sido formulada y difundida por el ingeniero salteño Manuel Solá desde fines del siglo XIX y en 1905 publicó un artículo en el Boletín del Ministerio de Agricultura sobre el tema. Según Solá la justificación para realizar esa obra era, básicamente, la posición relativa que las provincias del norte tenían con respecto a las cuencas del Pacífico y del Atlántico:

*"más cercanas al Pacífico que al Atlántico, señala como sus puertos naturales los de la costa occidental: Antofagasta o Mejillones"* <sup>17</sup>

Antofagasta y Mejillones, próximo uno del otro, fueron los dos puertos que se promovieron desde Salta como terminal para el ramal en cuestión. Este ferrocarril, según la opinión de Solá, permitiría balancear el desequilibrio provocado en el norte del país por el Ferrocarril Central Norte Argentino. Según sus cálculos, la carga despachada en Salta debía recorrer 1.276 kilómetros hasta alcanzar el puerto de Rosario de Santa Fe, o 1.560 kilómetros en el caso del puerto de Buenos Aires. De Salta a Mejillones, en cambio, la distancia a recorrer sería de 665 kilómetros. Los sectores comerciantes de Salta, muy interesados en este proyecto, no hacían más que procurar recuperar la



histórica función de esta ciudad como puerto seco en el noroeste del país <sup>18</sup> . En 1905 estaba en plena ejecución el ferrocarril a Bolivia por La Quiaca y el ferrocarril al oriente boliviano ya llegaba a Ledesma. El eje Perico-Güemes-Salta se transformaría en un nudo para los tres ferrocarriles internacionales.

Lo cierto es que con la ley 4.693 del 25 de septiembre de 1905, el Congreso de la Nación autorizaba al Poder Ejecutivo Nacional (en adelante PEN) a practicar estudios de una línea de ferrocarril trasandina en el norte del país. El proyecto fue presentado por los Senadores salteños Francisco Uriburu y Antonio Díaz. La misma partiría del Valle de Lerma y terminaría en el paso cordillerano de Huaytiquina, que era el más utilizado para el transporte de arreos, u otro que se determinase como mejor. En el artículo segundo se disponía que fueran aprovechados los estudios que se habían realizado para la construcción de la línea a Bolivia. El 8 de julio de 1907 Miguel Tedín, Ministro de Obras Públicas durante la gestión de Figueroa Alcorta, remitió un mensaje al Congreso de la Nación donde se afirmaba que los estudios se habían iniciado ese mismo año y que en julio de 1907 todavía se encontraban en la etapa de laboratorio. Además, anticipaba que la línea tendría, en la parte argentina, 369 kilómetros de extensión, y que recorrería la Quebrada del Toro.

La comisión creada para estudiar el trazado del ferrocarril a Chile, según lo que disponía la Ley 4.693, estuvo a cargo del ingeniero Jorge Cassafousth. Esta comisión propuso dos opciones que se aproximaban al proyecto de Rauch, presentado una década atrás. Ambos ascendían por la Quebrada del Toro, hasta el paraje Lagunillas. Desde allí se encontraban las variantes. La primera se aproximaba a El Moreno y desde allí continuaba hacia Huaytiquina, con pendientes de 5,5% y una longitud de 379 kilómetros. La segunda variante, por Abra Blanca, tenía una pendiente de 8,4% y una longitud de 285 Km. En ambos casos era necesaria la utilización de cremallera <sup>19</sup> . En el informe del 8 de julio de 1907 antes mencionado, Miguel Tedín también informaba acerca de una solicitud hecha por Emilio A. Carrasco, empresario que procedía de Chile y representaba a un grupo de industriales de aquel país. El ingeniero Carrasco solicitaba que se le concediera la realización de dicha obra. El PEN consideró ventajosa su propuesta, razón por la cual envió un proyecto de ley al Congreso. Unos meses antes Carrasco había obtenido, por traspaso, una concesión en Chile, por lo que también sería el responsable de la construcción del tramo chileno <sup>20</sup> . Allí el punto de partida sería el puerto de Antofagasta y el paso fronterizo elegido seguía siendo Huaytiquina. El proyecto pasó a la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, integrada por Emilio Mitre, Méndez Casariego, Francisco Seguí, entre otros. Esta comisión remitió un nuevo proyecto, donde se señalaba que la trocha debía ser de un metro, compatible con la red del Ferrocarril Central Norte, y que el plazo para que se termine la construcción y se libere al público era de cuatro años. En ese proyecto también se preveían cargas impositivas ante la posibilidad de extracción de minerales por parte de la empresa ferroviaria. Con este impuesto el Estado recuperaría la prima que se comprometía entregar al concesionario. El 29 de mayo de 1907, concomitantemente, había ingresado a la Cámara de Diputados otro proyecto de ley suscripto por Aniceto Latorre, Ignacio Ortiz, Abraham Cornejo, Santiago Fleming, Javier Castro, Pedro Méndez, Julio Terán y Pedro Huidobro, por el cual se disponía autorizar al PEN a contratar con una empresa particular la construcción de un ferrocarril de trocha angosta, entre el Valle de Lerma y la costa del Pacífico. Finalmente, mediante la Ley 5.141 del

30 de septiembre de 1907 la concesión fue otorgada al ingeniero Emilio Carrasco.

Al parecer, este proyecto despertaba interés a ambos lados de la cordillera. En un artículo publicado en el diario "El Herald" de Santiago de Chile, el 21 de enero de 1907, se hace referencia a estudios para construir un:

*"ferrocarril trasandino que puede unir el puerto de Mejillones con la ciudad argentina de Salta, pasando por San Pedro de Atacama"* <sup>21</sup>

La ventaja que ofrecía esta conexión, según se propone en este artículo, era que prácticamente en ningún momento del año se cortarían el tránsito, por las escasas nevadas que se producen en ese sector de la cordillera. La longitud de la línea férrea fue calculada en 745,5 kilómetros. En este caso, se vislumbraba el interés de los comerciantes del norte chileno: construir un hinterland en torno a los puertos del Pacífico, como Antofagasta o Mejillones, que abarcara las provincias del noroeste argentino y sur boliviano.

*"La construcción de esta vía internacional... [beneficiará a] seis grandes provincias argentinas, una boliviana y dos chilenas, que por sí solas formarían un gran Estado"* <sup>22</sup>

Lo cierto era que por entonces el norte chileno se había transformado en un mercado consumidor de grandes proporciones, para el cual Salta ofrecía algunas ventajas: se encontraba relativamente cerca, existían personas con excelentes conocimientos de las rutas que se debían atravesar y producía parte de lo que se necesitaba en las oficinas salitreras. En 1906 Arturo S. Torino publicó un artículo en "El Diario", de Buenos Aires, donde presentaba un listado de todos los productos que Salta podría colocar en aquellas plazas, siempre y cuando contara con un medio de transporte como el ferrocarril: Harina, que por entonces era introducida desde California; Azúcar, que provenía del sur de Perú; Carne, que en gran medida era provista por Salta, pero dado que los animales debían trasladarse a pie, perdían peso y por lo tanto se deterioraba la calidad del producto; Maderas, que llegaba del sur de Chile y de California; Tejidos; Alimentos, procedentes del sur de Chile o del Perú <sup>23</sup>. Así, Torino, quien después fuera gobernador de Salta, y sus contemporáneos, aspiraban a que esa provincia se convirtiera en la "despensa del norte chileno":

*"El ferrocarril proyectado tendrá una grandísima importancia para el norte de la República. La población de toda la costa chilena tiene alrededor de cien mil operarios que trabajan en las minas. Este territorio es absolutamente estéril. Sería, pues, de gran beneficio para las provincias del norte el convertirse en la despensa obligada de aquél, proveyéndolo de carne, harina, alcoholes, cereales y frutas"* <sup>24</sup>.

Aniceto Latorre, uno de los diputados salteños que dio impulso en el ámbito parlamentario a este proyecto, afirmaba:

*"La línea del Lerma al Pacífico, por Huaytiquina, hará del Norte de nuestra república, un emporio de abundancia y prosperidad que habilitará a los pueblos de [ las provincias de Jujuy, Salta y Catamarca] para hacer verdadero el gobierno autónomo... El porvenir del norte de nuestra república, está en su comunicación rápida con el Pacífico"* <sup>25</sup>

Una vez obtenida la concesión, la empresa constructora de Carrasco inició algunas obras menores e inmediatamente realizó nuevos estudios, demorándose el inicio de la construcción. El 30 de septiembre de 1910 el Congreso de la Nación sancionó la ley 7.502 otorgándole una prórroga de un

año para dar comienzo a las obras y tres años para terminarlas. Finalmente, en 1910 se realizaron algunas obras menores que pronto se detuvieron ante las dificultades que se fueron encontrando. Fue entonces cuando Carrasco inició negociaciones con la compañía francesa *Régie Générale des Chemise de Fer et Travaux Publics*. Los ingenieros de esta compañía llegaron a la conclusión, en 1913, que esta vía sólo sería comercialmente explotable si mantenía una pendiente no superior a 2,5% y si los radios de las curvas no fueran menores a los 120 metros. El ferrocarril tendría el siguiente trazado: Cerrillos-Puerta de Tastil-Chorrillos-Tocomar-Huaytiquina. Para lograr una pendiente no superior a 2,5% se necesitaba construir más túneles y puentes metálicos de los que se había proyectado originalmente. Ante estas dificultades, por los costos que suponía, la obra no se iniciaba. Carrasco enfrentaba serias dificultades financieras para encararla, razón por la cual solicitó al gobierno argentino apoyo financiero del Tesoro público. Esto le fue concedido por el Congreso, mediante la ley 8.852 del 30 de enero de 1912, que autorizaba al PEN a emitir acciones. De esta forma, el Estado argentino se asociaba a la empresa como un accionista ordinario, por una suma equivalente a dos millones de pesos oro. Pero este apoyo no fue suficiente. Carrasco gestionó sin éxito capitales en Europa. Asimismo, el gobierno de Chile finalmente no le otorgó la concesión de la línea hasta Antofagasta <sup>26</sup>.

Todo terminó con un decreto del 27 de abril de 1914, donde el PEN acordó la caducidad de la concesión que se había otorgado a Carrasco. Con esto fracasaba el proyecto del ferrocarril Antofagasta-Salta <sup>27</sup>. En 1909 las vías, que partían desde Salta, habían llegado hasta Rosario de Lerma y ahí permanecieron por más de una década. El proyecto Huaytiquina quedó momentáneamente trunco.

## **El Huaytiquina durante el proyecto yrigoyenista**

La Ley Nº 11.106 de 1919 creó la "Compañía de Ferrocarriles Nacionales", donde se enumeraban las diversas líneas que esta compañía debía construir, en las que se encontraba la del Valle de Lerma a Huaytiquina, de conformidad con las disposiciones de las leyes 4.693 y 5.141. Finalmente, por razones que no vienen al caso, esta ley fue vetada por el PEN. Al año siguiente, en el mensaje presidencial al Congreso del 3 de marzo de 1920, Hipólito Yrigoyen instaba a los miembros de ambas Cámaras a tratar el tema de la construcción del Ferrocarril Huaytiquina a la mayor brevedad posible. Ante la oposición del Congreso para aprobar la iniciación de esta obra, Yrigoyen firmó un decreto, el 12 de marzo de 1921, por el que se autorizaba a la Administración de los Ferrocarriles del Estado a invertir en la construcción de la sección Rosario de Lerma a El Gólgota. La Contaduría de la Nación observó ese decreto, frente a lo cual Yrigoyen volvió a firmar un nuevo decreto, en acuerdo de ministros, el 14 de julio 1921 <sup>28</sup>.

Mientras tanto, las cancillerías de Argentina y Chile avanzaban en negociaciones en materia ferroviaria que dieron como resultado, el 25 de abril de 1922, al Protocolo Barros Jarpa-Noel, conocido también como Convenio de los Trasandinos <sup>29</sup>. Firmado por Ernesto Barros Jarpa, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, y por Carlos Noel, Ministro Plenipotenciario de Argentina en Chile, este convenio tenía como objetivo establecer algunas indicaciones sobre las tarifas internacionales entre ambos países <sup>30</sup>. A la vez, se proyectó la

construcción de dos nuevos ferrocarriles trasandinos, al sur y al norte del ya existente entre Mendoza y Santiago: el trasandino de Zapala a Lonquimay y el trasandino de Antofagasta a Salta <sup>31</sup>. Este convenio hubiera permitido avanzar con más celeridad con las obras de los trasandinos del norte y del sur. En la medida que el trasandino del norte contaba con el lobby de grupos de poder de la sociedad salteña, el avance de las obras, aunque frecuentemente demoradas, dio como resultado una tardía unión ferroviaria entre Salta y Antofagasta. En el trasandino del sur, donde sólo restaban tender 210 kilómetros entre las puntas de rieles, finalmente nunca fue completado <sup>32</sup>.

Con el inicio de las obras, confirmado por un decreto del 14 de marzo de 1921, se realizaron nuevos estudios a partir de los cuales se determinó aceptar las recomendaciones dadas por la compañía francesa que eran, básicamente, adoptar la pendiente determinante de 2,5% y construir curvas que tuvieran un radio mínimo de 120 metros. La comisión técnica del caso decidió optar por un trazado que evitara el rodeo por El Moreno. Estas exigencias obligaban a proyectar "retrocesos" y nuevos puentes y túneles, desarrollos en rulo y en forma de "S" <sup>33</sup>. De esta forma, además, se garantizaba que el ferrocarril atravesara San Antonio de los Cobres.

Al frente de las obras, del lado argentino, se encontraba el Ingeniero Richard Fontaine Maury, quien debió resolver técnicamente las exigencias que impuso la empresa estatal de ferrocarril, de forma tal de evitar el uso de cremalleras, como ocurría en el tramo de la Quebrada de Humahuaca. Además se debían usar materiales resistentes y el trazado debía contemplar la obtención de fuentes de agua para las locomotoras a vapor que se pensaba utilizar. Estas y otras medidas, estaban orientadas a reducir los futuros costos operativos <sup>34</sup>.

Además de los cambios en el trazado del tramo Rosario de Lerma-San Antonio de los Cobres, se introdujo otro cambio importante. En lugar de atravesar el límite internacional por el paso de Huaytiquina, se determinó que el ferrocarril debía pasar por el de Socompa. Este cambio surgió a partir de la iniciativa de la Comisión Técnica chilena, a cargo del ingeniero Gabriel Quirós, que recorrió el trayecto San Pedro de Atacama a Huaytiquina, y determinó que este tramo ofrecía importantes dificultades. Por esa razón propuso desplazarlo hacia el sur, entre Augusta Victoria y Socompa. La comisión técnica argentina, encabezada por el Ingeniero Maury, hizo lo propio del lado argentino, concluyendo que este cambio en el trazado ofrecía algunas ventajas, entre ellas que el paso de Socompa era más bajo que el de Huaytiquina. Este último con frecuencia se obstruía por la nieve. Además, con el nuevo trazado el ferrocarril atravesaría zonas con las reservas borateras más ricas del Territorio de Los Andes. Otra ventaja era que el nuevo trazado reducía en aproximadamente 80 kilómetros la distancia entre los extremos Salta y Antofagasta. No obstante, se extendía en la parte argentina y disminuía en la chilena. Además, permitía una reducción de las obras requeridas en la sección chilena y un incremento en la sección argentina, lo que beneficiaba principalmente a Chile. En la sección chilena, en comparación al trazado original, se pasaba de 486 a 331 kilómetros de vías y se evitaban altitudes de 4650 en las proximidades del paso de Huaytiquina, frente a los 3900 del paso de Socompa <sup>35</sup>. De todas formas, esta variante fue aceptada por ambas partes, y desde entonces el "ferrocarril por Huaytiquina" se transformó en el "ferrocarril por Socompa", aunque recién en 1929 se decidió definitivamente

ese cambio <sup>36</sup> . Igualmente, al ferrocarril se lo siguió conociendo por el primero de los topónimos.

La primera etapa de la construcción quedó terminada hacia fines de 1923 e inicios de 1924, llegando el riel hasta la zona de El Gólgota, donde se emplazó la estación Gob. Manuel Solá. Desde entonces y hasta 1928 las obras prácticamente se paralizaron.

### **Intereses salteños y antofagastinos.**

Si bien existían intereses argentinos y chilenos comprometidos con esta obra de infraestructura, en las negociaciones entre la Argentina y Chile puede advertirse una mayor voluntad por avanzar con las obras del lado argentino. El primero proyecto había sido formulado desde Chile. Sin embargo en ese país era importante la oposición que ofrecieron algunos sectores que se veían perjudicados, especialmente los agrícolas y ganaderos del sur, ya que la apertura de ese corredor significaba facilitar la competencia de los comerciantes y productores salteños en el norte de aquel país. Esta resistencia comienza a disminuir a mediados de la década de 1920, cuando la economía basada en la explotación salitrera comienza a mostrar signos de debilitamiento. De esta forma el Norte Grande chileno dejó de ser un mercado de gran interés para los productores del centro y sur del país. Fue en esa coyuntura cuando comienzan a surgir propuestas formuladas por comerciantes e industriales de Antofagasta e Iquique de construir ferrocarriles hacia Argentina y Bolivia, en vistas de las limitaciones que se veían en un futuro próximo a la explotación salitrera. De todas formas sólo se concretó, aunque con una gran demora, el ferrocarril a Salta <sup>37</sup> .

En Salta el inicio de las obras del Huaytiquina se vivió con gran entusiasmo. En febrero de 1921 aparecieron en los diarios de esa ciudad los primeros avisos solicitando operarios para las empresas constructoras, y ese mismo mes comenzaron los trabajos en Rosario de Lerma <sup>38</sup> . Por entonces se acuñó la frase "Huaytiquina paga", por el importante flujo de dinero que requirió la realización de esta costosa obra <sup>39</sup> :

*"Es difícil ahora dar una idea de la enorme convulsión provocada en la ciudad de Salta por la iniciación del ferrocarril a Chile, llamado entonces Huaytiquina. El pueblo tranquilo y tradicional se convirtió en un foco que atraía a todos los aventureros del país. Corría la voz que los contratistas se hacían millonarios con los grandes contratos de movimiento de tierra" <sup>40</sup>*

Por entonces, además, en Salta se creó la "Comisión pro-ferrocarril al Pacífico", cuyo primer presidente fue Luis de los Ríos. Esta comisión expresaba tanto el interés del gobierno salteño como de diferentes grupos influyentes dentro de la sociedad salteña <sup>41</sup> . Esta asociación de intereses pro-construcción de una "salida al Pacífico" desplegó una serie de acciones de promoción en Salta, Buenos Aires y Antofagasta. Entre otras actividades, este comité organizó un raid de Salta a Antofagasta. Esta caravana partió de Salta el 8 de diciembre de 1920, formada por siete vehículos. El camino siguió por Rosario de Lerma y luego por la Quebrada del Toro hasta el Abra de Chorrillos, ya en el Territorio de Los Andes. Los siguientes lugares fueron Olacapato, Catúa y Huaytiquina, en la frontera. Después de diferentes dificultades, la comitiva llegó a San Pedro de Atacama el 24 de diciembre y el 30 a Antofagasta, el destino final. Para el viaje de ida emplearon 22 días y para el de regreso 11. Un relato

de este viaje fue publicado por Juan Carlos Dávalos en 1928 con el título "Por las montañas. De Salta a Antofagasta", donde no hace otra cosa de describir la proeza que significó atravesar la región, con una infraestructura que no estaba preparada para la circulación de vehículos automotores <sup>42</sup> .

### **Un ferrocarril para San Antonio de los Cobres**

Después del impulso inicial, gracias al cual se construyó el primer tramo hasta las cercanías de Tastil, los trabajos se detuvieron en 1924. Entre 1925 y 1928, las obras estuvieron casi totalmente paralizadas. Fue durante la segunda presidencia de Yrigoyen cuando las obras tuvieron un nuevo impulso. El 25 de marzo de 1929 el PEN decretó la prosecución de las obras, destinando para tal fin veinte millones de pesos en cuotas mensuales de un millón. Con la nueva inversión, el riel pronto alcanzó al pueblo de San Antonio de los Cobres. En julio de 1929 se terminó el enriado e inmediatamente se libró el servicio entre Salta y San Antonio de los Cobres. El Territorio de Los Andes, después de tres décadas de su creación, finalmente estaba integrado al sistema ferroviario nacional <sup>43</sup> .

La crisis económica y política de 1930 fue un cuello de botella en el avance de la obra. Con la destitución del presidente Yrigoyen por el gobierno de facto de José Félix Uriburu, las obras de este ferrocarril nuevamente se frenaron. De todas formas, en torno al año 1930 ocurrieron tres acontecimientos simbólicos en la historia de este ferrocarril. En primer lugar, se señalaba recién, a San Antonio de los Cobres se podía llegar en pocas horas, poniendo un punto de inflexión en el histórico aislamiento en el que se encontraba hasta entonces. En segundo lugar, el ingeniero Maury, el "hombre" de esta "ciclópea obra" fue apartado de su cargo. En tercer lugar, finalmente, con la casi total paralización general de las obras, se construyó el viaducto La Polvorilla. Con una longitud de 224 metros en forma de curva y una altura de 73 metros, esta obra fue construida entre los años 1930 y 1932 por la Compañía Industrial Cosulich Argentina Sociedad Anónima, a cargo del ingeniero Tillius Daniel Hannecke <sup>44</sup> . Este viaducto, puede afirmarse, es el icono por excelencia del Huaytiquina, como así también de la construcción paisajística de Salta.

Después de esto, el 28 de septiembre de 1933, la ley 11.736 autorizó al PEN a invertir una nueva suma de dinero para terminar esta obra, lo que permitió reiniciar lentamente la construcción. Fue recién por entonces, también, cuando las obras del lado chileno tomaron impulso. En junio de 1933 se iniciaron algunas construcciones en Augusta Victoria, estación final de un ramal construido y administrado por la FCAB <sup>45</sup> . En Argentina, en 1934 el "Comité Pro-ferrocarril a Chile", esta vez presidido por David Michel Torino, había sido revitalizado. Este comité envió al Presidente Agustín Justo un petitorio que habrían levantado entre los vecinos de la ciudad de Salta para la prosecución de las obras. Además elaboraron un "Memorial" sobre las riquezas de la provincia de Salta, resaltando la necesidad de abrir esta salida al Pacífico a través de Socompa <sup>46</sup> .

Cuando se iniciaron las obras del lado chileno, el ciclo salitrero iniciaba su fase terminal. Por entonces, tanto en Antofagasta como en Tarapacá comenzaron a delinearse con mayor claridad alternativas a la economía centrada exclusivamente en la minería, estimulando la posibilidad de construir nuevos ferrocarriles hacia Bolivia y el norte de la Argentina. De esta forma se

construiría una red comercial que garantizaría a los puertos de Iquique y Antofagasta el control de las ciudades mediterráneas del espacio trasandino, el ferrocarril Antofagasta-Salta <sup>47</sup>. En Chile, las obras se fueron realizando en forma progresiva llegando hasta Monturaqui en 1938. En diciembre de 1947 los rieles llegaron a Socompa y en febrero de 1948 se unieron a las vías argentinas <sup>48</sup>. Del lado argentino, el último documento vinculado a este ferrocarril, fue un decreto del 23 de julio de 1941 que autorizaba a la empresa de ferrocarriles del Estado a invertir 5 cuotas anuales de 6,5 millones de pesos (m/n). De esta forma, en 1941 se reiniciaron las obras, extendiéndose hasta el paraje Olacapato y en 1946 hasta Taca Taca.

Ya por entonces, el Territorio de Los Andes se había dividido, y sólo la porción central, con el nombre de Departamento Los Andes, quedaba dentro de la provincia de Salta, mientras que el departamento de Susques, al norte, había pasado a Jujuy, y el de Antofagasta de la Sierra, al sur, a Catamarca. El ferrocarril trasandino, a poco tiempo de terminarse, atravesaba solamente el departamento salteño de Los Andes.

### **El fin de una "epopeya"**

La inauguración oficial del ferrocarril trasandino del norte, según desde donde se lo mire, tiene dos fechas: 17 de enero de 1948 (para Chile) y 20 de febrero de 1948 (para Argentina) <sup>49</sup>. Si bien el proyecto, por el lado argentino, fue inspirado durante los gobiernos conservadores, iniciado durante el de Yrigoyen, reiniciado en el segundo de Yrigoyen y vuelto a reiniciar en el de Justo, fue en el de Perón cuando se terminó. La historiografía del ferrocarril Huaytiquina está asociada a la figura de Yrigoyen, quien suele ser considerado como el "padre" de esta obra <sup>50</sup>. Pero para muchos argentinos esta fue una verdadera "obra peronista". Esto es así porque, cuando Juan Domingo Perón asumió el gobierno, las obras que llevaban algunos años detenidas, fueron incorporadas al Primer Plan Quinquenal. El 20 de febrero de 1948, finalmente, se inauguran las obras de este ferrocarril y en una fotografía de la época tomada en la Estación Socompa, por ejemplo, se muestra a pobladores de la Puna de Atacama con pancartas que llevaban la imagen de Perón <sup>51</sup>. Como se señalaba en un folleto de la época:

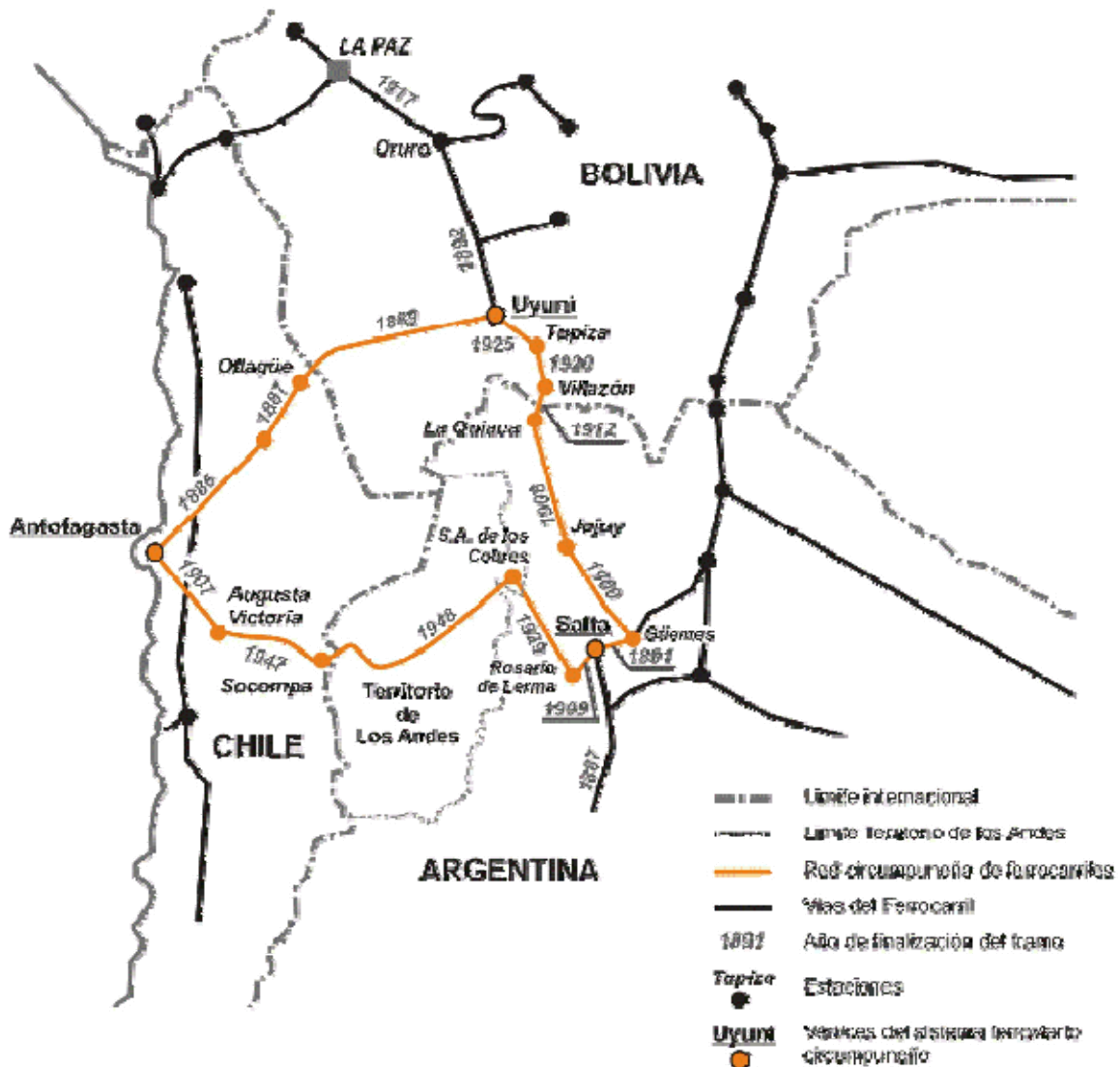
*"Perón realiza un sueño de Yrigoyen: el ferrocarril Salta-Antofagasta" <sup>52</sup>*

A la ceremonia asistieron funcionarios argentinos y chilenos. Por Argentina se contaba con la presencia del ministro de Obras Públicas, el General Juan Pistarini, y el Gobernador de Salta, Lucio Cornejo. Por Chile se encontraba presente el alcalde de Antofagasta, Juan de Dios Carmona <sup>53</sup>.

Ese año el Huaytiquina, administrado por el Estado, pasaba a integrar la red circumpuneña de ferrocarriles. Por entonces el servicio ferroviario argentino se encontraba en plena reorganización, inclusive de su denominación. Con el decreto 32.574 del 21 de octubre de 1948 los ramales de trocha angosta, como el trasandino del norte, pasaron a recibir la denominación de General Belgrano <sup>54</sup>. El ferrocarril Huaytiquina era, dentro de este bloque, el ramal C 14 (ver [mapas 1](#) y [2](#))

**Mapa 1.** Ferrocarril Salta-Antofagasta en 1957. Tramo completo (inaugurado en 1948)  
 Fuente: elaboración propia con información publicada en: Mapa Ferrocarriles Argentinos 1957;  
 Carta Aeronáutica Mundial, hojas varias, año 1959.

**Mapa 2.** Red circumpuneña de ferrocarriles. Expansión de los ramales entre 1886 y 1948.



Fuente: elaboración propia con fuentes varias. Base cartográfica de Costello 2003 op. cit.

## Fascinación, puertas abiertas y progreso. El imaginario en torno al Huaytiquina

En torno a este ferrocarril, a lo largo del siglo XX, se fueron cimentando tres poderosas imágenes que podrían resumirse así: el Huaytiquina era "objeto de fascinación", una "puerta para el progreso" de la economía salteña y un "medio civilizador" para sacar del aislamiento al Territorio de Los Andes. Esas imágenes atraviesan los distintos momentos de la historia de esta obra, desde el contexto en el cual existían ideas difusas sobre su posible construcción, hasta el contexto actual de constitución del Huaytiquina en un símbolo del paisaje salteño para el mercado turístico internacional, la del tren que va "hasta más allá de las nubes".

La primera de esas imágenes, la del "Huaytiquina como objeto de



fascinación", recorre buena parte del siglo XX, por lo menos desde el primer "corte de cinta", en 1924, hasta prácticamente la actualidad. En este imaginario, el Huaytiquina es concebido como una "obra ciclópea", "heroica", como el resultado de la "lucha del hombre con la naturaleza", usando la "técnica frente a la bravura de la montaña". La presentación del Huaytiquina en un tono épico, necesariamente requiere de un héroe, que en este caso era el ingeniero Maury.

*"la línea que váis a inaugurar, señor Ministro, mejor aún que por su longitud efectiva, valorízase porque en ella -podemos afirmar- la montaña ha sido virtualmente vencida"* <sup>55</sup>

*"el Huaytiquina constituye en nuestro país una obra importante, magnífico exponente del adelanto alcanzado por nuestros técnicos y maravillosa materialización de la potente visión de los hombres de gobierno que supieron ahondar entre las brumas del porvenir"* <sup>56</sup>

*"...obra de audacia de la ingeniería moderna..."* <sup>57</sup>

*"Ramal C-14 Salta-Socompa es la denominación técnica de una aventura extraordinaria: un tren que trepa hasta 4.475 metros de altura... El ingeniero Ricardo Fontaine Maury fue el padre de la gran obra. Su trabajo, verdadera aventura técnica y humana, continuó de 1921 a 1931"* <sup>58</sup>

*"...obra épica que tuvo como símbolo y cabeza directriz al ingeniero Richard Fontaine Maury"* <sup>59</sup>

*"MAURY, el hombre que construyó Huaytiquina"* <sup>60</sup>

Los títulos de algunas obras recientemente publicadas que están dedicadas a este ferrocarril, son también elocuentes:

*"El fascinante Tren a las Nubes y otros ferrocarriles de montaña"* <sup>61</sup>

*"La epopeya del Huaytiquina. La obra del siglo..."* <sup>62</sup>

*"El tren más asombroso del mundo"* <sup>63</sup>

La segunda imagen, que en parte ya fue delineada en la sección precedente, era que con este ferrocarril se abría una "puerta al Pacífico" y esto, de por sí, traer. Esta imagen también recorre todo el siglo XX. A la vez, fue recuperada y reforzada últimamente, tanto en Salta como en Jujuy, con la apertura de los pasos de Sico y Jama. Gracias a esta "puerta" que se abría, los problemas de Salta, el aislamiento y la pobreza, tendrían solución. Casi siempre esta solución venía de la mano de una economía fuertemente centrada en el intercambio comercial. En 1906 Arturo Torino expresaba:

*"La única fuente de riqueza que salva a los habitantes de Salta y Jujuy de caer en una extrema miseria, es la exportación de ganado a la costa del Pacífico... Para las provincias del norte esta obra sería una brisa del Pacífico que entonarían su debilitado organismo y una nueva arteria de ríos de sangre que les devolverían la virilidad y el empuje de otros tiempos"* <sup>64</sup>

En una carta enviada por Horacio Bossi Cáceres porteño que había permanecido algún tiempo en Antofagasta y otros lugares del Desierto de Atacama, ante un pedido de Aniceto Latorre, Diputado nacional por Salta, le expresaba:

*"Este ferrocarril [está] llamado a ser la arteria principal del intercambio comercial entre las Provincias meridionales de ambas Repúblicas, y cuyo éxito financiero y económico, surgirá desde el primer día que la locomotora cruce las altiplanicies Andinas, y penetre en la dilatada y rica región minera del desierto de Atacama, llegando tras sí, los productos ganaderos, agrícolas, industriales, mineros, forestales, y frugíferos de nuestras ricas Provincias del Norte..."*

esta vía está llamada a ser la palanca poderosa de la prosperidad y progreso de esas dos regiones..."<sup>65</sup>

Otros observadores señalaban:

*"Un hálito de muerte sopla sobre Salta. Y sólo una obra puede salvarla: el ferrocarril al Pacífico"*<sup>66</sup>

*"En los capítulos que preceden ha quedado demostrada la enorme riqueza actual y potencial de Salta, y sus extraordinarias posibilidades futuras una vez que se resuelva eficazmente el problema del transporte de sus productos..."*

*"A decir verdad, tanto como un problema de transporte, se trata a la vez y más bien del problema de la salida y colocación de sus productos. Porque toda solución que facilite o mejore el transporte actual desde Salta hacia el sud, con destino a los mercados del litoral e interior del país, tendrá una influencia beneficiosa indudable. Pero dicha influencia estará forzosamente limitada por la capacidad de los mismos mercados, pues, como hemos dicho, Salta no podrá llevar nunca al litoral lo que éste produce, y lo que es producción exclusiva de Salta se coloca actualmente allí..."*

*"Aquí estriba la diferencia esencial y específica del Ferrocarril a Antofagasta: va a otros rumbos, a un puerto sobre el Océano Pacífico, de modo que, además de la zona de influencia en la región minera del norte de Chile, se abre una gran puerta a un inmenso mercado nuevo y lleno de posibilidades"*<sup>67</sup>

*"La construcción del Trasandino de Salta a Antofagasta... no será un simple ramal; ni un Ferrocarril a un mercado limitado como el de la vía a La Quiaca. Será en cambio un Ferrocarril que abrirá una nueva y grande puerta a la riqueza nacional"*<sup>68</sup>

*"...es inútil desconocer la importancia de esa obra magna que ya ha de llegar a ocupar su puesto de factor indiscutible, grande y poderoso, para elaborar la grandeza de mi inolvidable Salta y entonces llegará la razón"*<sup>69</sup>

Existían visiones refractarias a este optimismo. Sirva como ejemplo esta referencia, de Alfredo Hudson, quien sostenía que era un error pensar que...

*"...por medio de este ferrocarril, quedaba resuelto para las provincias del norte, el problema de su aislamiento"*<sup>70</sup>

Para continuar diciendo, más adelante:

*"si el ferrocarril por Huaitiquina está basado en el tráfico posible del Pacífico, debieron consultar la estadística del que funciona en Mendoza, y se habría obtenido la cifra negativa de ese tráfico... y si ha fracasado el tráfico para un ferrocarril trasandino que funciona en una región de producción industrial (Mendoza, San Juan, San Luis) tal vez mayor que la de toda la zona del norte, ¿por qué ha de pensarse que, en Antofagasta se ha de realizar el milagro de modificar una situación definida y clara, en la práctica del tráfico comercial por el Pacífico?"*<sup>71</sup>

Por cierto, estas expresiones opuestas a la creación de esta obra, sobre todo en Salta, son difíciles de encontrar.

La tercera imagen, finalmente, se vincula con la posición del Territorio de Los Andes dentro del territorio argentino, marcado por el aislamiento y la marginalidad. Para los observadores de la época, el Huaytiquina constituiría un elemento "civilizador" al "sacar del aislamiento" a ese territorio. Si bien el impulso que tuvo el proyecto del Huaytiquina se explica, en gran medida, por el interés de comerciantes y productores ganaderos salteños de conectar al valle de Lerma con el puerto de Antofagasta, este proyecto también era, inevitablemente, una oportunidad para conectar a San Antonio de los Cobres con el sistema ferroviario argentino. El Huaytiquina, como en otros Territorios Nacionales, sería un instrumento que permitiría el "fomento" y la "civilización"

de la región. La generación de este imaginario está claramente limitada en el tiempo, ya que se vincula estrechamente con la existencia de una entidad geohistórica, el Territorio de Los Andes, cuya existencia está acotada al período 1900-1943.

Un primer conjunto de relatos que ponen énfasis en la importancia del ferrocarril para el Territorio de Los Andes está conformado por los primeros enviados del gobierno argentino que recorrieron ese territorio inmediatamente a su incorporación. Se trata de Oscar Döering y Eduardo Holmberg (h), que fueron comisionados en 1900 para realizar el primer viaje de exploración, y de Daniel Cerri, primer gobernador de dicho territorio, nombrado también en 1900. Los tres viajeros coincidían en destacar la necesidad que existía de sacar a esta región del aislamiento como medio de "fomento" y "civilización". La principal sugerencia en cuanto a política de inversión en la región era la extensión de las vías del ferrocarril:

"Es indispensable disminuir el aislamiento del mundo civilizado en que se encuentra el nuevo Territorio" <sup>72</sup> .

*"hay que enviar geólogos que descifren los secretos de la montaña, en cuyo seno hay escondidos filones preciosos; y hay que llevar una vía férrea hasta las mismas salidas de las punas, para que la exportación de la materia prima sea posible"* <sup>73</sup> .

*"...sólo cuando las líneas férreas de la nación escalen aquellas escabrosas montañas para penetrar en el territorio, tomarán impulso las exploraciones é investigaciones sobre el valor intrínseco de las vetas de metales que se observan en él"* <sup>74</sup> .

Después de estos primeros exploradores, una serie de técnicos enviados por el Ministerio de Agricultura recorrieron la región y contribuyeron con sus relatos a esta idea donde "explotación de los boratos" y "ferrocarril" estaban asociados en forma directa. Sin embargo se pueden advertir algunas discrepancias en cuanto a los efectos esperables de la llegada de un ferrocarril. Juan Barnabé, inspector de minas, sostenía en 1915:

*"...el frío, la puna, la falta de agua, de leña y de pastos son graves impedimentos y como el distrito queda alejado de las vías férreas es menester encontrar minas ricas para que sean explotables"* <sup>75</sup> .

A pesar de esto señalaba:

*"...aunque se ejecuten las obras de ferrocarriles proyectadas, gran parte de los distritos mineros quedarán todavía alejados de las estaciones y es indispensable prever el transporte a lomo de animal y, por consiguiente, un consumo importante de forraje"* <sup>76</sup> .

A diferencia de Barnabé, el ingeniero Luciano Catalano, probablemente el más entusiasta, decía:

*"...el Huaytiquina, en lo que llevamos andado del presente siglo, es la obra ferroviaria nacional de mayor aliento, que incorporará al país una extensa zona minera de grandísimo valor, llevándole en cambio los beneficios del progreso moderno desde el punto de vista político, social y económico, es decir, que el ferrocarril vivirá de esa zona, y Los Andes vivirá por el ferrocarril"* <sup>77</sup> .

Este autor tenía una gran confianza en el papel "civilizador" que la construcción de un ferrocarril tendría sobre la población del territorio:

*"Mucho falta para que se transforme en realidad el magno proyecto de esa vía internacional. Sin embargo, la obra se halla bastante adelantada y muy cerca de San Antonio de Los Cobres, lo que hará de ese punto el lugar de la puna al cual concurrirán los elementos que movilizará el desamparado territorio"* <sup>78</sup>

*"El ferrocarril de Salta a Chile por Socampa, consagrado con el nombre de Huaytiquina, es el más brillante ejemplo como obra nacional de fomento y progreso, y permitirá movilizar una de las más ricas zonas mineras del país, llevando en cambio el bienestar al frígido y desamparado territorio de Los Andes... Un elemental principio de moral cívica nos dice que debemos apoyar toda iniciativa progresista propendiente al engrandecimiento nacional, sea cual fuere el credo político de los hombres que las propicien"* <sup>79</sup>

*El Huaytiquina "será el primer conducto por donde llegará hasta la Puna el aire tonificante del progreso material y moral, y solo por ese vínculo empezará a tener la verdadera y efectiva sensación de que realmente forma parte integrante de la nación argentina, al entrar en goce de los beneficios de orden político, económico y social que aquel llevará consigo al par de sus rieles... El Huaytiquina será el elemento fundamental del desarrollo efectivo de todo progreso en Los Andes, pero en particular de las explotaciones mineras, y este será el primer ferrocarril netamente minero del país que, en tal sentido, también favorecerá gran parte de las provincias vecinas"* <sup>80</sup>

*"El Huaytiquina conquistará el desierto montañoso del noroeste, la región Puneña argentina, sin otras armas que las del progreso, la técnica y el trabajo, sin derramamiento de sangre, y sin más pólvora que la necesaria para abrir brechas en las rocas que se interpongan a su marcha triunfal"* <sup>81</sup>

*"La construcción del Huaytiquina, será el principal factor de mejoramiento social y económico de esa región, e influirá poderosamente en la elevación moral y espiritual de sus habitantes"* <sup>82</sup> .

Con pocos matices, otros observadores de la época abonaban a estas ideas:

*"...al atravesar la Gobernación de los Andes, pondría en movimiento y explotación sus grandes yacimientos de boratos, salinas y los minerales de plata, cobre, etc. que tanto abunda"* <sup>83</sup>

*"bastaría para justificar su finalidad práctica y económica el hecho de poner en valor el rico Territorio de Los Andes, que recorre por su centro y casi longitudinalmente, valiosísima porción, de nuestro patrimonio, casi desconocida hasta ayer, como tantas otras reservas argentinas"* <sup>84</sup>

Cuáles fueron, finalmente, los efectos causados por este ferrocarril en las regiones atravesadas, se intentará responder en la próxima sección.

## **El Huaytiquina y la reorganización territorial de la Puna de Atacama**

Para intentar responder al interrogante planteado al final de la sección anterior, se podría tomar como punto de partida el imaginario construido en paralelo al avance de las obras. Desde ese punto de vista, los interrogantes que habría que formular son dos: en primer lugar, en qué medida el Huaytiquina se convirtió en la puerta de salida de la producción salteña hacia el Pacífico; en segundo lugar, el Huaytiquina ¿se convirtió en un instrumento de fomento para el Territorio de Los Andes? Aquí, el tema de las obras de ingeniería planteada en la sección, o bien, el de la conveniencia (o no) del trazado que finalmente se siguió y de las decisiones técnicas adoptadas por los ingenieros del caso, no será considerado.

Empezando por el segundo de los interrogantes, se podría decir que el Territorio de Los Andes se dividió a poco más de una década de existencia de la tan mentada conexión ferroviaria. En 1929 se estableció dicha conexión entre Salta y San Antonio de los Cobres, y en 1943 el Territorio de Los Andes

se dividió. Para entonces, las vías ya habían llegado hasta el interior de ese territorio. La principal razón de la división del Territorio de Los Andes, según el decreto respectivo, era que...

*...la estructura actual del territorio dificulta su fomento, careciendo asimismo de los elementos de vida propia que justifiquen su existencia como entidad*<sup>85</sup>

Evidentemente el ferrocarril no estimuló, por sí solo, un crecimiento económico, y la población en general se mantuvo tan aislada como siempre. Para responder al primer interrogante existen algunas aproximaciones recientes, que llevan a considerar que los efectos territoriales de este ferrocarril son "frustrantes". Ejemplos de miradas pesimistas las ofrecen, a uno y otro lado de la cordillera, Jorge Schvarzer y Ian Thomson y Dietrich Angerstein:

*"el esfuerzo económico, y los avances que implicó en términos de ingeniería, contrastan con el hecho de que esa línea no logró nunca movilizar carga de modo sistemático. Hoy, su operación se limita a un tren turístico, conocido como el Tren a las Nubes"*<sup>86</sup>.

*"Lamentablemente, el tráfico por esta ferrovía no ha tenido el desarrollo deseado por sus iniciadores, simplemente porque ya no están dadas las condiciones del boom salitrero chileno. Dos a tres trenes de carga semanales fueron suficientes para el reducido movimiento, que se limitó al transporte de ganado en pie, de minerales en tránsito por Antofagasta al Japón y algunos productos agropecuarios. A principios del decenio 1990, el tráfico consistió en un tren semanal cargado de equipos electrónicos, automóviles japoneses y manufacturas diversas en viaje desde la Zona Franca de Iquique al país vecino"*<sup>87</sup>

Si bien estas afirmaciones son plausibles, no se acompañan de la suficiente documentación probatoria, lo que constituye al tema en un terreno fértil para nuevas aproximaciones. Otras miradas contemporáneas, en oposición, proponen una visión más optimista, próxima a la idea del progreso, aunque siempre rescatando, en primer lugar, la cuestiones de ingeniería. Un ejemplo lo ofrece Moisés Costello:

*"Por las dificultades naturales que hubo que vencer en su construcción y por la magnitud de sus obras de arte, puede considerarse a esta línea como una extraordinaria obra de ingeniería y de las que más elocuentemente hablan del esfuerzo y eficiencia de obreros y técnicos argentinos..."*

Y más adelante continúa, reproduciendo el discurso ya tradicional, algo grandilocuente:

*"La significación económica del ferrocarril de Salta a Antofagasta, que pone a disposición de toda la producción de la citada región del país un puerto en el Pacífico, es de alcances incalculables. Los mercados de Chile, Perú y otros países se abren a las carnes, minerales, riquezas forestales y otros valiosos productos del noroeste argentino"*<sup>88</sup>.

Pero estas aproximaciones poco dicen sobre los efectos concretos, producidos a distintas escalas, generados por el ferrocarril Huaytiquina, que aquí solo se esbozarán en forma provisoria. Podría advertirse que el ferrocarril dio algún impulso al comercio ganadero, que facilitó el transporte de minerales de la Puna de Atacama, que tuvo un efecto urbanizador y, finalmente, que fue el eje de una nueva actividad económica en la provincia de Salta, algo tal vez inesperado, centrado en el turismo. Estas proposiciones serán desarrolladas a continuación.

## El Huaytiquina y la ganadería salteña

Hasta la construcción de este ferrocarril existía un gran consenso de que uno de los principales problemas de Salta, de su economía, era la distancia. La idea dominante se podría resumir así: a pesar de las incalculables "riquezas", Salta era "pobre" porque estaba "lejos". En la lógica dominante de los observadores, el progreso sólo era posible cuando la provincia contara con buenos ferrocarriles que permitieran una mejor inserción en la zona portuaria del Pacífico:

*"Pretender que sea el Atlántico por donde deberán salir los productos salteños en general, de exportación, es un absurdo, ya que de Salta a Santa Fe hay 1.147 kilómetros. He ahí la evidencia de una de las principales causas que retrasa el progreso de la Provincia de Salta, no obstante poseer dilatados bosques forestales de las mejores maderas americanas y ofrecer sus maravillosas montañas incalculables riquezas minerales..."*

*"No hablemos de las tierras feraces de sus campiñas y valles de viñedos, por ser harto conocidos; pero sí preguntemos: ¿Por qué entonces allí reina la pobreza y el primitivismo intacto entre los nativos con enorme porcentaje de analfabetos en medio de tantas riquezas?..."*

*"...porque está enclaustrada en un rincón del país, sin medios de fácil exportación de sus productos al mercado consumidor"<sup>89</sup>*

Un observador a fines de la década de 1950 sugería que se exportaban a Chile por vía Socompa cerca de 40 mil vacunos<sup>90</sup>. Desde la crisis de 1930 el comercio ganadero con Chile se había visto abruptamente reducido, provocando una reducción del stock ganadero en la provincia de Salta. Esta tendencia, sin embargo, se revirtió a fines la década de 1940, como consecuencia del inicio de un nuevo ciclo minero en el norte de Chile, esta vez ligado al cobre (ver [cuadro 3](#))<sup>91</sup>. De todas formas, estas son respuestas provisorias que exigen una investigación seria de la historia económica salteña de la segunda mitad del siglo XX.

<b>AÑO</b>	<b>Nº DE CABEZAS</b>
1940	9.800
1941	13.880
1942	8.110
1943	23.281
1944	30.961
1945	39.346
1946	39.346
1947	60.730
1948	60.412
1949	35.149
1951	42.728
1953	23.233
1955	6.709

**Fuente:** Correa, Frutos, Abraham y Torino 2003:323, basado en estadísticas de la provincia de 1961; y Provincia de Salta, Dirección General de Investigaciones Económicas y Sociales 1948 (sin Nº pág.)

## Huaytiquina y boratos

Entre los argumentos que se esgrimieron para impulsar la construcción del ferrocarril, uno de los más reiterados era que estimularía la explotación del que se consideraba principal recurso natural de la región: el borato <sup>92</sup>. Desde la creación del Territorio de Los Andes las descripciones establecían una relación directa entre construcción de un ferrocarril y desarrollo de la minería:

*"...mientras los ferrocarriles no se acerquen para abaratar el transporte, la exportación del borato no tendrá una utilidad halagadora y que pueda competir con ventaja con sus similares del Perú y Persia, en donde las vías férreas pasan por sobre las mismas borateras" <sup>93</sup>.*

Como esta, podían extractarse muchas otras citas. Bien, ¿qué ocurrió? El ferrocarril Huaytiquina, ¿fomentó las industrias mineras? Según Costello cuando el ferrocarril llegó a San Antonio de los Cobres incentivó...

*"...cada vez más el proceso de reacomodamiento de las explotaciones borateras" <sup>94</sup>*

Como ya se vio, el Huaytiquina llegó en 1929 a San Antonio de los Cobres. Hasta entonces, la salida de los minerales en explotación se realizaba por dos puntos: Purmamarca, en la Quebrada de Humahuaca, o Rosario de Lerma o Cerrillo, en el Valle de Lerma. En los dos casos era necesario emplear el transporte de mula para descender hasta las tierras más bajas. Desde entonces comenzaron a transportarse los boratos de Salta y Los Andes mediante este ferrocarril, hasta el puerto de Rosario y en menor medida al de Buenos Aires <sup>95</sup>. La apertura de la estación San Antonio de los Cobres permitió a algunas explotaciones acortar las distancias.

Los boratos se explotaban en pequeñas cantidades, y esto se debía, según observadores de la época, a la ya referida ausencia de medios de transporte, aunque también se señalaba como factores a la escasez de mano de obra y la inexistencia de un mercado interno consumidor. Todos estos constituían obstáculos internos al posible incremento en la explotación del borato. Pero existía otro factor que probablemente era más determinante: la existencia de un control monopólico sobre la explotación del bórax por parte de compañías trasnacionales <sup>96</sup>. Distintos técnicos de la Sección de Minería del Ministerio de Agricultura, dieron cuenta del accionar de un trust anglo-belga sobre los boratos, formado durante los primeros años del siglo XX, a la vez que reclamaban acciones orientadas a revertir esa situación. De igual manera, en la introducción del "Padrón Minero de la República Argentina" de 1909, es decir en una publicación oficial, se daba cuenta del control monopólico sobre los boratos.

*"No se ha explotado borato en el año 1909. El único hecho digno de mencionarse, es el acaparamiento sistemático por la Compagnie Internationale des Borax, de todos los yacimientos de borato. No solo posee ya la casi totalidad de los depósitos conocidos, sino que efectúa constantes exploraciones, como demuestran los numerosos permisos de cateo que ha solicitado" <sup>97</sup>.*

Sin embargo, no se tomó ninguna clase de medida.

Para 1910 el trust anglo belga, la Compañía Internacional del Bórax, había obtenido gran parte de las concesiones en los salares de la Puna argentina. Hasta entonces, la compañía había mantenido un ritmo creciente de explotación, aunque había años en los que no se exportaba. Desde que la Bórax Co. (de Estados Unidos) obtuvo el control hegemónico, la explotación se

redujo considerablemente y las oficinas extrajeron lo suficiente como para justificar las concesiones obtenidas. Sólo durante la Segunda Guerra Mundial se produjo un aumento considerablemente de la explotación de bórax, que años después volvió a decrecer (ver [cuadro 4](#)).

<b>Cuadro 4.</b> Producción de boratos, Los Andes, Jujuy y Salta (toneladas). 1911-1919, 1932-1944.				
<b>Año</b>	<b>Jurisdicciones</b>			<b>Total nacional</b>
	<b>Los Andes</b>	<b>Jujuy</b>	<b>Salta</b>	
1911	-	-	-	808
1912	-	-	-	907
1913	-	-	-	2.200
1914	-	-	-	1.430
1915	-	-	-	887
1916	-	-	-	453
1917	-	-	-	322
1918	-	-	-	2.048
1919	-	-	-	2.227
1932	222	671	-	893
1933	237	392	-	629
1934	302	983	-	1.532
1936	4.554	272	1.129	5.955
1938	830	1.304	4.570	6.704
1939	2.744	2.038	7.352	12.134
1940	1.178	1.000	6.550	8.728
1941	7.417	1.150	5.196	13.763
1942	4.050	710	-	4.760
1943	5.856	1.098		6.954
1944	5.559			5.559

**Fuente:** Dirección General de Minas, Geología e Hidrología, Estadística minera de la República Argentina, Ministerio de Agricultura, Boletín Nº 3 [y siguientes], Serie A (Minas), Talleres Gráficos del Ministerio de Agricultura, Buenos Aires. Años: 1911 a 1919; Dirección de Minas y Geología, Estadística minera de la Nación, Año 1931, República Argentina, Ministerio de Agricultura de la Nación, Publicación Nº 96, Dirección de Minas y Geología, Buenos Aires. Años 1932 a 1934, 1936, 1938 a 1940, 1942 a 1944.

De todas formas, la actividad minera en la Puna argentina tuvo el carácter de economía de enclave, por lo menos durante la primera mitad del siglo XX. El fomento que el Huaytiquina pudo haber ocasionado en la región se limitó a esos enclaves.

### **Huaytiquina y San Antonio de los Cobres**

Desde que el ferrocarril llegó a San Antonio de los Cobres, el mineral explotado en la región, exportado a través de los puertos de Rosario o Buenos Aires, dejó de ser transportado por tracción a sangre hasta Purmamarca u otras estaciones, y desde entonces comenzó a ser cargado en la estación



emplazada en la capital territorial. Este movimiento fue importante para San Antonio de los Cobres.

*"El impulso de una obra de progreso colmó de luz y vida las tinieblas de esta apartada región del vasto suelo de la patria: los grandes movimientos de la construcción del ferrocarril trasandino conocido por Huaytiquina, llevaban de regocijo a los "collas": San Antonio de los Cobres se vistió de un lujo impropio de su situación y el montón de míseros ranchos, comenzó por alinearse sobre la única calle del centro.*

*"De pronto se tornó en un emporio comercial con motivo de la construcción de la línea a Huaytiquina... ninguna piezucha de estos ranchos se alquilaba en no menos de \$ 40 mensuales, y aún más según la ubicación" <sup>98</sup>*

Las mismas obras del ferrocarril generaron un movimiento de personas cuya consecuencia inmediata fue un impulso urbanizador que se manifestó de dos maneras: con el crecimiento demográfico y con el aumento de la actividad comercial. En 1914 en San Antonio de los Cobres se contabilizaban 4 casas comerciales. En 1936 el panorama había cambiado, al registrarse la existencia de 3 almacenes, 3 fondas, 1 hotel y almacén, 1 tienda y almacén 2 casas de ramos generales y acopiadores, 2 hoteles y 1 Almacén y acopiadores <sup>99</sup>. Mientras que en el Censo de 1914 el departamento capital reunía a 943 habitantes, en el de 1947 la población alcanzaba los 4.000 habitantes.

San Antonio de los Cobres se encuentra a 196 kilómetros de Salta.

*"Por ferrocarril dos veces por semana sale de Salta a las 11 de la mañana un tren con coche comedor y dormitorio, pudiendo regresar al día siguiente saliendo el jueves, o el martes saliendo el domingo. El viaje... dura 10 horas..." <sup>100</sup>*

Fuera de estos datos, lo cierto es que el ferrocarril significó la consolidación de San Antonio de los Cobres como principal centro urbano del Territorio de Los Andes. Una vez que este fue dividido, esa función se mantuvo y se reforzó desde que el ferrocarril se transformó en un producto turístico. La conexión entre Argentina y Chile prestaba tanto el servicio de carga como el de pasajeros, aunque con ciertas irregularidades en cuanto a las condiciones de prestación. Ya en 1971 había comenzado a tomar forma un tren turístico que hacía solamente el trayecto Salta-Viaducto la Polvorilla-Salta. Este ferrocarril incrementó aún más la importancia de San Antonio de los Cobres como centro urbano en las tierras altas. Pero, por sobre todo, se transformó en el elemento estructurador de la política turística salteña. Finalmente, en 1992 Ferrocarriles Argentinos firmó un convenio con una empresa salteña, a la que se le entrega el Tren a las Nubes en concesión. Este emprendimiento no hace otra cosa que rescatar la que probablemente fue la principal herencia de los impulsores del proyecto: una obra ciclópea para contemplar.

## **Conclusiones**

Como se sugirió en la introducción, este trabajo puede considerarse como un gran estado de la cuestión que propone más interrogantes que respuestas. En este sentido, se pueden proponer las siguientes líneas para futuras aproximaciones:

1- Se trata de un ferrocarril proyectado en el contexto de máxima vinculación de la economía salteña con el mercado consumidor generado en el Desierto de Atacama. Sin embargo, cuando el Huaytiquina fue inaugurado, la

economía salteña ya se había diversificado a la vez que el Norte Grande chileno había perdido cierta importancia como polo de desarrollo.

2- Pensado también como un ferrocarril de fomento minero, la construcción del Huaytiquina no se vio acompañado de una política minera clara que favoreciera una creciente explotación del principal mineral que se encontraba en las tierras altas de Atacama, los boratos. No obstante, en la medida que fue necesario, este ferrocarril permitió mejores condiciones de transporte hacia los centros portuarios del Atlántico, por donde se exportaba.

3- En materia de infraestructura, el contexto de inauguración coincide con el inicio de un largo período, que llega hasta la actualidad, de gran ausencia de inversiones por parte del Estado argentino. Cuando el ferrocarril Huaytiquina se inauguró todos los ferrocarriles eran de propiedad estatal. A la vez, estas vías férreas se construyeron en paralelo a las rutas, en el momento de gran impulso a las obras de vialidad. Ya por entonces, las industrias del petróleo, del neumático y de los automotores eran más poderosas que la de los ferrocarriles.

4- Algo que no se consideró en las secciones precedentes, es que el contexto de inauguración del tramo final del Huaytiquina coincide también con el de "cierre de las fronteras" en la antesala de la Guerra Fría y de los dispositivos de control a la circulación transfronteriza. Por sí solo, esto no debería ser una clave para interpretativa del "éxito" o "fracaso" de esta obra. Sin embargo este es un aspecto a tener en cuenta en futuras aproximaciones.

5- Este ferrocarril se construyó como eje articulador de una región transnacional, junto con los ferrocarriles de San Salvador de Jujuy a La Quiaca y Uyuni, y de Antofagasta a Uyuni y La Paz, además del ferrocarril al oriente boliviano. Las diferentes zonas que se encuentran en torno al Cerro Zapalero y que conforman la "triple frontera" circumpuneña, están atravesadas por un número importante de conexiones ferroviarias. Sin embargo, el funcionamiento de este sistema circumpuneño, como tal, no parece haber sido eficiente.

6- En cuanto a su función urbanizadora, por la multiplicación de puntos de concentración de población, este ferrocarril tuvo efectos limitados, en regiones que, como la Quebrada del Toro y la Puna de Atacama, siguieron siendo marginales dentro del esquema regional del noroeste argentino. No obstante, Rosario de Lerma, Campo Quijano o San Antonio de los Cobres son centros que surgieron/crecieron gracias al ferrocarril, en el occidente andino de la provincia de Salta.

7- Finalmente, este ferrocarril, como servicio interurbano de pasajeros, se constituyó en una oferta turística altamente excluyente, que durante las últimas décadas del siglo XX se orientó crecientemente al mercado internacional. Probablemente se trate de uno de los efectos menos esperados por los promotores de la obra.

Las precedentes, son resultados parciales de una investigación centrada en el Territorio de Los Andes, que requiere de nuevas aproximaciones.

\* [agbenedetti@ciudad.com.ar](mailto:agbenedetti@ciudad.com.ar). Instituto Interdisciplinario de Tilcara - Instituto de Geografía. Proyecto UBACyT I-701 "Vías Argentinas" y F-108 "Estado, sociedad y territorio en una región de frontera: transformaciones en las tierras altas de Jujuy a lo largo del siglo XX". Facultad de filosofía y Letras-Universidad de Buenos Aires.

**Citas.**

1 Barsky Osvaldo y Jorge Gelman **Historia del Agro Argentino. Desde la Conquista hasta fines del siglo XX**, Grijalgo Mondadori, Buenos Aires, 2001. [ [Links](#) ]

2 Werckenthien, Cristian **Entre sendas, postas y carruajes. Los comienzos del transporte en la Argentina**, Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, Secretaría de Cultura, Presidencia de la Nación, Buenos Aires, 1999, pág. 42. [ [Links](#) ]

3 Conti, Viviana "Articulación mercantil en los albores del siglo XX", en: Lagos, Marcelo comp., **Jujuy en la historia. Avances de investigación II**, UNIHR, Universidad Nacional de Jujuy, San Salvador de Jujuy, 1995 [ [Links](#) ]

4 Oszlak, Oscar **La formación del Estado argentino**, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1982 [ 1990] [ [Links](#) ].

5 Véase, por ejemplo, Bazán, Armando "El Noroeste argentino. Antes y después del ferrocarril (1860-1890)" Todo es Historia N° 207, Buenos Aires, 1984; [ [Links](#) ] Rutledge, Ian **Cambio agrario e integración. El desarrollo del capitalismo en Jujuy: 1550-1960**, ECIRA-CICSO, Tucumán, 1987; [ [Links](#) ] Girbal, Noemí "Estado, modernización azucarera y comportamiento empresario en la Argentina (1876-1914)" en: **Estudios sobre la historia de la industria azucarera I**, Daniel Campi compilador, UNT-UNJu, Tucumán, 1991; [ [Links](#) ] Manzanal, Mabel "El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción)" Población y Sociedad N° 8/9, Fundación Yocavil, Tucumán, 2002 [ [Links](#) ]

6 Véase, por ejemplo: Karasik, Gabriela "Intercambio tradicional en la puna jujeña" RUNA Vol. XIV, Buenos Aires, 1984; [ [Links](#) ] Bratosevich, Nicolás "Estructura agraria en la región de la Puna. Casabindo (1986-1987)" en: **Sociedad y articulación en las tierras altas jujeñas. Crisis terminal de un modelo de desarrollo**, Alejandro Isla compilador, Proyecto Ecira-Edición MLAL, Buenos Aires, 1992, pág. 135; [ [Links](#) ] Reboratti, Carlos **La naturaleza y el hombre en la Puna**, GTZ-Proyecto agroforestal en Comunidades Rurales del Noroeste Argentino, Salta, 1994, Pág. 75-76; [ [Links](#) ] Echenique, Mónica **Desarrollo histórico y social de Yavi: persistencia y adaptación ante los procesos modernizantes en la Puna de Jujuy**, Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Jujuy, FHyCS, San Salvador de Jujuy, 1995, pág. 81-83. [ [Links](#) ]

7 Costello, Moisés **Ramal C-14 Salta Socompa**, edición del autor, Salta, 1996; [ [Links](#) ] Jurcich, Milenco **La epopeya del Huaytiquina. La obra del siglo 1921-1948**, Universidad Nacional de Salta, 1996. [ [Links](#) ]

8 Para más detalles sobre esta entidad geohistórica, véase: Benedetti, Alejandro "Territorio Nacional de Los Andes: entre el éxito diplomático y el fracaso económico" En: **Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera**, Alejandro Benedetti compilador, Alción Editora, Córdoba, 2003. [ [Links](#) ]

9 Esta periodización fue elaborada en: Benedetti, Alejandro **Reestructuración del servicio ferroviario en la República Argentina: efectos territoriales y sociales**, Informe final Beca de Iniciación, Proyecto UBA-BID.802/OC-AR PICT.01671, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2000. [ [Links](#) ] Véase también: Benedetti, Alejandro "Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998)" Revista Realidad Económica N° 185, IADE, Buenos Aires, 2002. [ [Links](#) ]

10 Al respecto, se pueden consultar, entre otros: Michel, Azucena y Elizabeth Savíc "Comerciantes-ganaderos y propietarios. Salta (1880-1920)" Cuadernos de Humanidades N° 11, UNSa, Salta, 1999; [ [Links](#) ] Michel, Azucena, Lilia Pérez y Elizabeth Savíc "Los vínculos argentino-chilenos a través de la gobernación de los Andes (1900-1943)" Revista de Estudios Trasandinos Año IV, N° 4, Santiago de Chile, 2000; [ [Links](#) ] Michel, Azucena y Elizabeth Savíc "Una cuestión de 'altura': la Gobernación de Los Andes y San Antonio de los

Cobres (1900-1943)" en: **Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera**, Alejandro Benedetti compilador, Alción Editora, Córdoba, 2003. [ [Links](#) ]

11 Para una mayor aproximación a los ferrocarriles del noroeste argentino: Costello 1996; Costello, Moisés **Los ramales C 15 C16 y el Ramal Salto jujeño**, Fondo Editorial Fundación Capacit-ar del NOA, Salta, 2003. [ [Links](#) ]

12 Esta cuestión ya fue tratada en: Benedetti, Alejandro "Imágenes de una geografía desconocida. El Territorio de Los Andes a principios del siglo XX", Revista de Estudios Trasandinos 8 y 9, Mendoza, 2003. [ [Links](#) ]

13 Thomson, Ian y Dietrich Angerstein **Historia del ferrocarril en Chile**, Centro de investigaciones Diego Barro Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago de Chile, 2000, pág. 239-244. [ [Links](#) ]

14 Guillén, Leopoldo "Ferrocarril internacional de Antofagasta a Salta. Breve reseña de su historia, características técnicas y reflexiones sobre su explotación" Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, N° 109, 1948, pág. 48. [ [Links](#) ]

15 República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, **Memoria al Honorable Congreso, años 1899 a primer semestre de 1901**, Buenos Aires, 1901, pág. 130 y 131. [ [Links](#) ]

16 Costello 1996 op. cit.

17 Solá, Manuel "F. C. de Salta a Antofagasta, provincia de Antofagasta, el clima y los productos, líneas férreas y puertos-riquezas minerales, producción salitrera" Boletín del Ministerio de Agricultura, Tomo IV, diciembre de 1905, N.º 1, Buenos Aires, 1905, pág. 25. [ [Links](#) ]

18 Como se sugiere en Solá, Manuel **Ferrocarril Trasandino de Salta a Mejillones o Antofagasta**, Imp. y Tipografía El Cívico, Salta, 1906. [ [Links](#) ]

19 Sin autor "Línea internacional de Salta a Chile. Su inauguración" Boletín del Congreso panamericano de ferrocarriles, N° 105, Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 1948, pág. 91. [ [Links](#) ]

20 Guillén 1948, op. cit.; p. 49.

21 Este artículo como otros que se mencionarán a continuación fueron reunidos en una publicación en 1907. Firmado P. Z., estos artículos se compilaron con el objetivo de formar un corpus documental para justificar la realización del proyecto, que por entonces se estaba discutiendo en el Congreso de la Nación: P. Z. **Ferrocarril Internacional de Salta a Mejillones o Antofagasta**, Imprenta C. A. Curto y Ca., Buenos Aires, 1907. [ [Links](#) ]

22 El Heraldo, Santiago de Chile, 21 de enero de 1907. [ [Links](#) ]

23 Aturo Torino "Ferrocarril de Salta é Antofagasta", Nota de "El Diario", 30 de julio de 1906, en P. Z. op. cit. 12-17.

24 Mensaje de Uriburu del 25 de julio de 1905, Tomo I, página 399 REFERENCIA.

25 A. Latorre, en P. Z. 1907, op. cit., 47.

26 Sin autor 1948, op. cit., 91-92.

27 Belzoni, Guido "Las vías férreas internacionales en América del Sud" Revista Geografía Americana Año XII N° 139, abril de 1945, Buenos Aires, 1945, Pág. 212. [ [Links](#) ]

28 Figari, María **Hipólito Irigoyen y el ferrocarril a Huaytiquina**, Honorable Congreso de la Nación, Talleres de la Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1987. [ [Links](#) ]

29 <http://www.mrecic.gov.ar/politica/tratados/chile1.htm>

30 Figari 1987, op. cit.

31 Thomson, Ian **Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur. Los ferrocarriles y su contribución al comercio internacional**, Banco Interamericano de Desarrollo-INTAL (Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe), Buenos Aires, 1997. [ [Links](#) ]

32 Bandieri, Susana "La incorporación de Chile al MERCOSUR o la integración como proyecto político de la norpatagonia argentina. Una aproximación desde la historia" Revista de Estudios Trasandinos Año II, Nº 3, Santiago de Chile, 1998. [ [Links](#) ]

33 Figari 1987, op. cit.

34 Costello 1996, op. cit., pág. 30.

35 Guillén 1948, op. cit., pág. 49.

36 Sin autor 1948, op. cit., pág. 93.

37 Castro, Luis "Tarapacá, Bolivia y el noroeste argentino: estrategias de integración económica y desarrollo regional (1880-1930)" Estudios Trasandinos Nº 6, Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos e Integración Cultural, Santiago de Chile, 2001. [ [Links](#) ]

38 Costello 1996, op. cit., pág. 28.

39 Crisorio, Dante "Maury, el hombre que construyó Huaytiquina", Todo es Historia Nº 194, Buenos Aires. 1983, pág. 85. [ [Links](#) ]

40 Hume, Rolando "Recuerdos de la construcción de Huaytiquina" Todo es Historia Nº 218, Testimonios, Buenos Aires, 1985, pág. 67. [ [Links](#) ]

41 Salta, 24 de Setiembre de 1923. LEY Nº 1102 (Original Nº 1240) Autorizando al P. Ejecutivo para cancelar en el Banco Provincial de Salta la deuda que existe como a cargo del Sr. Luis de los Ríos provenientes de un préstamo por la suma de \$ 10.000 que dicho Banco otorgó al Sr. De los Ríos en su carácter de Presidente del Comité de Salta Pro-Ferrocarril al Pacífico por Huaytiquina Art. 1º.- Autorízase al P. Ejecutivo de la Provincia para que cancele en el Banco Provincial de Salta la deuda que existe por capital e intereses, como a cargo del Sr. Luis de los Ríos proveniente de un préstamo por la suma de diez mil pesos que dicho Banco otorgó en el año 1920 al Sr. De los Ríos en su carácter de Presidente del Comité de Salta Pro-Ferrocarril al Pacífico por Huaytiquina. Art. 2º.- La erogación que motive la presente Ley, se hará de rentas generales con imputación a la misma. Art. 3º.- Comuníquese, etc. D.S. Isasmendi Promulgada como Ley de la Provincia el 16 de Octubre de 1923.

42 Dávalos, Juan Carlos "Relatos lugareños", 1928 reeditado en: **Juan Carlos Dávalos. Obras completas (editas)** Volumen II, H. Senado de la Nación, Secretaría Parlamentaria, Dirección de Publicaciones, Buenos Aires, 1997. [ [Links](#) ]

43 Sin autor 1948, op. cit., pág. 90.

44 Ministerio de la Producción y el Empleo **El tren más asombroso del mundo**, Publicación de la Secretaría de Prensa y difusión elaborada para el Ministerio de la Producción y el Empleo del Gobierno de Salta, Salta, 1998. [ [Links](#) ]

- 45 Thomson y Angerstein 2000 op. cit., pág. 241.
- 46 Comité Pro-ferrocarril al Pacífico **Salta. Su riqueza, producción y medios de transporte**, Litografía San Martín, Salta, 1934. [ [Links](#) ]
- 47 Castro 2001 op. cit.
- 48 Thomson y Angerstein 2000 op. cit., pág. 241.
- 49 Guillén 1948 op. cit., pág. 55
- 50 Cfr. Tomeo, María del Carmen "Huaytiquina. Un ferrocarril para rectificar geografías" Todo es Historia, Nº 66, Buenos Aires, 1972; [ [Links](#) ] y Figari 1987 op. cit.
- 51 Inauguración del tramo ferroviario Salta-Socompa, 22-2-1948 (AGN, Archivo fotográfico, Caja 3018, sobre 35)
- 52 Folleto: Ferrocarril Salta-Antofagasta, 20 de febrero de 1948.
- 53 Costello 1996, op. cit., pág. 28.
- 54 Coronell, Juan Carlos "Cómo se organizaron los ferrocarril argentinos a partir de la nacionalización (1948-1950)" Boletín de Historia Ferroviaria, año 1, Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires, 1996. [ [Links](#) ]
- 55 Fernández Beschtedt, D. **Huaytiquina**, discurso pronunciado el 28 de julio de 1924 en Puerta del Tástil con motivo de la inauguración del primer tramo de la línea Salta-Antofagasta, Salta, 1924, pág. 3.
- 56 Catalano, Luciano **Las grandes obras ferroviarias argentinas. Huaytiquina**, Conferencia dada bajo los auspicios de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, GÆA, por el Dr. L. Catalano, Jefe de Geología del Ministerio de Agricultura de la Nación, Publicación de los Ferrocarriles del Estado, Talleres Jacobo Peuser, Buenos Aires. 1929, pág. 21. [ [Links](#) ]
- 57 Cardozo Guerrero, Teófilo **Huaytiquina FF.CC. del estado-Salta-Chile**, Imprenta Renovación, Santa Fe. 1948, pág. 22. [ [Links](#) ]
- 58 Folleto: Argentina 25 año 1971.
- 59 Mensaje firmado por el Gobernador Juan Carlos Romero en: Ministerio de la Producción y el Empleo (1998): op. cit., pág. 1.
- 60 Crisorio 1985, op. cit., pág. 82
- 61 Kirbus, Federico El fascinante tren a las Nubes y otros ferrocarriles de montaña, El Ateneo, Buenos Aires, 1993. [ [Links](#) ]
- 62 Jurcich 1996 op. cit.
- 63 Ministerio de la Producción y el Empleo 1998 op. cit.
- 64 Torino 1906, en: P. Z. op. cit., pág. 19.
- 65 Carta de Horacio Bossi Cáceres a Aniceto Latorre, Buenos Aires, Octubre 2 de 1906, en P. Z. op. cit., pág. 25. [ subrayado en el original]

- 66 Alvarado, Manuel **El trasandino del Norte**, sin datos editoriales, Salta, 1922, pág. 9.
- 67 CPFalP 1934 op. cit., pág. 55.
- 68 CPFalP 1934 op. cit., pág. 69.
- 69 Nota periodística de Cardozo Guerrero originalmente publicada en el diario "El Norte" de Rafaela, provincia de Santa Fe, el 14 de mayo de 1932, reproducida en Cardozo Guerrero 1948: op. cit., pág. 5.
- 70 Hudson, Alfredo **La Argentina. Nueva Geografía Política, el sur y el norte y sus problemas económicos**, Ed. Juan Roldán, Buenos Aires, 1925, pág. 201. [ [Links](#) ]
- 71 Hudson 1925 op. cit., pág. 203-204.
- 72 Döering, Oscar "Informe sobre el Territorio de Los Andes" en: Ministerio del Interior **Memoria del departamento del Interior Correspondiente al año 1900**, Imprenta de "Tribuna", Buenos Aires, pág. 463. [ [Links](#) ]
- 73 Holmberg, Eduardo (h) Viaje por la Gobernación de los Andes (Puna de Atacama), Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Agricultura y Ganadería, Imprenta de la Nación, Buenos Aires, 1900, pág. 76-77. [ [Links](#) ]
- 74 Cerri, Daniel El territorio de los Andes (República Argentina). Reseña geográfica descriptiva, Buenos Aires, 1903, pág. 30. [ [Links](#) ]
- 75 Barnabé, Juan "Los yacimientos minerales de la Puna de Atacama" República Argentina, Anales del Ministerio de Agricultura, Sección Geología, Mineralogía y Minería, Tomo X, Núm. 5, Dirección General de Minas, Geología e Hidrología, Talleres Gráficos del Ministerio de Agricultura, Buenos Aires, 1915, pág. 46 y 48. [ [Links](#) ]
- 76 Barnabé 1915 op. cit., pág. 33.
- 77 Catalano, Luciano Puna de Atacama (Territorio de Los Andes). Reseña geológica y geográfica, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 1930, pág. 101. [ [Links](#) ]
- 78 Catalano 1929, op. cit., pág. 3.
- 79 Catalano 1929, op. cit., pág. 19.
- 80 Catalano 1929, op. cit., pág. 20.
- 81 Catalano 1929, op. cit., pág. 21.
- 82 Catalano 1930, op. cit., pág. 11.
- 83 Torino en P. Z. op. cit., pág. 17.
- 84 Fernández Beschtedt 1924, op. cit., pág. 4.
- 85 Decreto 9.375 - División del Territorio de Los Andes - 21 de septiembre de 1943.
- 86 Schvarzer, Jorge "Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI", Documentos de Trabajo 2, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Investigaciones Económicas, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Buenos Aires, 1999, pág. 3. [ [Links](#) ]

- 87 Thomson y Angerstein 2000, op. cit., pág. 241.
- 88 Costello 1986, op. cit., pág. 36.
- 89 Cardozo Guerrero 1948, op. cit., pág. 21.
- 90 De los Ríos, Carlos "Las Tarifas ferroviarias en la economía del noroeste argentino" Conferencia dada en la Casa de la Cultura de Salta el 13 de julio de 1959, Cámara Regional de la Producción del Noroeste, Salta, 1959, pág. 10. [ [Links](#) ]
- 91 Correa, Rubén, María Frutos, Carlos Abraham y Mercedes Torino "Tendencias en la formación económico-social salteña durante el primer peronismo, 1946-1955" Revista Año 2 Vol. 1 Nº 2, Universidad Nacional de Salta, Facultad de Humanidades, Escuela de Historia, Salta, 2003, pág. 322-323. [ [Links](#) ]
- 92 Sobre la importancia regional del borato, Alonso 1998 op. cit. También se desarrolla en: Benedetti, Alejandro "Los secretos de la montaña. Minería y geografía histórica del Territorio de Los Andes (1900-1943)", Revista Chungará, sometido a evaluación.
- 93 Cerri 1903, op. cit., pág. 33.
- 94 Costello 1996, op. cit., pág. 140.
- 95 Para profundizar, Benedetti 2005, op. cit.
- 96 Ver: Sommi, Luis **La minería argentina y la independencia económica**, Biblioteca Manuel Belgrano de Estudios Económicos, Editorial Raigal, Buenos Aires, 1959. [ [Links](#) ]
- 97 Dirección de Minas, Geología e Hidrología 1909. **Padrón Minero de la República año 1909**, República Argentina, Anales del Ministerio de Agricultura, Sección Geología, Mineralogía y Minería, División de Minas, Geología e Hidrología, Contribución al Conocimiento del Estado de la Industria Minera I. Estadística, Tomo VI, N.º 2, talleres de Publicaciones de la Oficina Meteorológica Argentina, Buenos Aires, 1911, pág. 16. [ [Links](#) ]
- 98 Cardozo Guerrero 1948, op. cit., pág. 19.
- 99 Archivo General de la Nación, Series Históricas III, Territorio de Los Andes, Correspondencia recibida, Nota de la Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos de la Nación, 2 de abril de 1936.
- 100 Provincia de Salta, Dirección General de Investigaciones Económicas y Sociales 1948, op. cit.