

Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino*

Mónica Ferrari

Introducción

Como en tantos otros lugares del mundo, el sistema ferroviario constituyó a fines del XIX el principal componente de cambio del territorio. El ferrocarril alteró la percepción del mundo como un todo, acumuló nuevas nociones en el espacio físico y temporal, y una nueva dimensión cobró vida en el significado de un traslado. Estos cambios no fueron ajenos en una superficie de tanta extensión como Argentina o como el Noroeste alejado a 1500 km del puerto de Buenos Aires. Juan Bautista Alberdi, el principal impulsor del ferrocarril en nuestro medio, era consciente de ello cuando decía en sus bases en 1852: “*el ferrocarril y el telégrafo eléctrico son la supresión del espacio*” (1856, p. 48) y planteaba la necesidad de instalar un sistema ferroviario para acercar los territorios, es decir, lograr la unidad territorial y con ello gobernar el país. A partir de ese momento, los cambios políticos-territoriales se vieron favorecidos, especialmente, por el impulso que le otorgó la Constitución de 1853 a la construcción de ferrocarriles. Con el tiempo, el objetivo alberdiano de suprimir el espacio se logró mediante un sistema de asentamientos que permitió la ocupación territorial.

La cosmovisión basada en que el progreso conduciría a la prosperidad del país fue el impulso del que se valieron los que llevaron adelante la instalación del sistema ferroviario. Desde la perspectiva urbana, en nuestro medio, los poblados ferroviarios o, más aun, el urbanismo introducido por el ferrocarril, han merecido escasa atención de los investigadores en el Noroeste argentino. En este encuentro con el tema, se abre la idea de que estamos ante un fenómeno territorial-urbano-arquitectónico de gran relevancia en la ocupación del espacio y en la consolidación de un Estado desde el punto de vista físico, reto que abordamos con el ánimo de abrir una nueva ventana a la investigación ferroviaria.

Los efectos de la instalación del ferrocarril en el Noroeste argentino

La reestructuración económica: el cambio en las actividades regionales

En el período colonial la distribución física en el territorio había respondido a la ubicación estratégica de una cadena de ciudades que vincularon el Alto Perú con Buenos Aires y el Noroeste con el centro minero de Potosí con el que comercializaron, fundamentalmente, alimentos y productos artesanales.

* Cómo citar este artículo: Ferrari, M. (2010). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes* 24 (1), 26-43.



*Pueblo de Maimará
en la Quebrada de
Humahuaca. Provincia
de Jujuy, Argentina*
Fuente:
Mónica Ferrari

Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino

The Urban Settlements Produce by the Installation of the Railway in the Northwest of Argentina

Assentamentos urbanos decorrentes da instalação da ferrovia no noroeste da Argentina

Mónica Ferrari

mferrari10@gmail.com

Universidad Nacional de Tucumán

Docente Graduada del Instituto de Historia y Patrimonio de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán. Investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas –CONICET– con el proyecto: *Sustentabilidad Integral del Patrimonio Ferroviario en el Noroeste argentino*. Participa en la investigación sobre: "Paisajes culturales y desarrollo local. Evaluación de planes, proyectos y transformaciones territoriales en la Quebrada de Humahuaca" –proyecto en red– y "Promoción del Desarrollo Turístico Sustentable a través de una legislación del Patrimonio Cultural construido en la Quebrada de Humahuaca, Patrimonio Mundial". Magíster en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo Latinoamericanos (2001) por la Universidad Nacional de Tucumán, Máster en Instrumentos de Gestión del Patrimonio (2008) y Doctora en Historia del Arte y Gestión Cultural del Patrimonio en el Mundo Hispánico, ambos por la Universidad Pablo de Olavide, Sevilla. Ha defendido su tesis doctoral sobre "Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino. La Línea Jujuy - La Quiaca" en 2010. Tiene 46 trabajos publicados entre artículos, capítulos en libros y presentaciones a congresos. Ha dictado clases sobre su tema de investigación de postgrado en Tucumán y Sevilla, y obtenido premios y distinciones por trabajos de investigación, artículos publicados y promedio en la carrera de magíster.

Resumen

El impacto producido por el ferrocarril en el territorio argentino no ha tenido similitudes en la historia, ni antes ni después. El modelo de ocupación implicó un nuevo ordenamiento territorial basado en la inserción de una red con fines económicos-extractivos. Este trabajo responde a un análisis del poblamiento surgido como consecuencia de la instalación del ferrocarril en el Noroeste argentino, la estructura urbana que han tenido los nuevos pueblos y las transformaciones producidas en los poblados y ciudades preexistentes. El sistema de asentamientos se explica a partir del fenómeno urbano que comprende dos aspectos: la forma –referido a la morfología de la trama– y la función –relacionada con las actividades que mayoritariamente desarrollaron los pueblos que nacieron como producto de una red ferroviaria–. Como resultados se obtuvieron los elementos componentes del sistema de asentamientos empleado como modelo. La investigación se basó en los trabajos de campo realizados en más de 200 estaciones de ferrocarril de la región del Noroeste argentino integrada por las provincias de Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca. Se ha trabajado además con diferentes fuentes documentales como planimetría censal, fotografía satelital, legislaciones provinciales, así como cartografía actual y de fines del siglo XIX.

Palabras clave: Asentamiento humano, colonización rural, historia nacional, poblados ferroviarios.

Abstract

The impact produced by the railway in the Argentina territory has no similarities in history, before or since. The occupation model involved a new spatial ordination based on the insertion of an extractive network for economic purposes. This work responds to an analysis of the settlement emerged as a result of the installation of the railway in the northwest of Argentina, the urban structure that have the new towns and the urban transformation of existing towns and cities. The settlement system is explained by an urban phenomenon that involves two aspects: the form, –referring to the morphology of the urban weft– and function –related with the activities that took place in the towns that were born as a result of railway network–. As results we have obtained the components of the settlement system as a model employee. The research was based on fieldwork carried out over 200 railway stations in the Argentina Northwest region comprising the provinces of Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero, and Catamarca. We have also worked with various documentary sources such as census mapping, satellite photography, provincial legislation and current maps from the late nineteenth century.

Key words: Human settlement, rural colonization, national history, railway settlement.

Resumo

O impacto produzido pela ferrovia em território argentino não tem semelhanças na história, antes ou depois. O modelo de ocupação envolveu uma nova terra baseada na inserção de uma rede fins-econômico extrativo. Este trabalho responde a uma análise do acordo surgiu na sequência da instalação da ferrovia no noroeste da Argentina, a estrutura urbana que as cidades novas e as mudanças que ocorrem dentro das cidades existentes e das cidades. O sistema de resolução é explicada por um fenômeno urbano que envolve dois aspectos: a forma-morfologia refere às atividades-enredo e funções relacionadas desenvolvido principalmente pessoas que nasceram como resultado de uma rede ferroviária. Como resultados foram os componentes do sistema de liquidação como um empregado modelo. A pesquisa foi baseada no trabalho de campo realizado mais de 200 estações ferroviárias na região noroeste da Argentina que compreende as províncias de Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero e Catamarca. Ele também trabalhou com fontes documentais diversas, como o mapeamento do censo, imagens de satélite, a legislação provincial e mapas atuais do final do século XIX.

Palavras-chave: Assentamentos humanos, assentamento rural, História nacional, as cidades da estrada de ferro.

* Los descriptores y *key words plus* están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

Artículo de investigación.

El artículo presenta los resultados de un proyecto de investigación de tesis doctoral que pretendió analizar el sistema ferroviario de las provincias del Noroeste argentino y demostrar la importancia socioeconómica del patrimonio ferroviario y su potencial como factor de desarrollo integral y sostenible.

Recepción: 27 de octubre de 2010

Aceptación: 30 de marzo de 2011

Esta situación cambió entre 1810 y 1870, como consecuencia de la reestructuración económica. El comercio con el Alto Perú fue desapareciendo paulatinamente mientras se incrementaba la vinculación con el litoral, especialmente con Buenos Aires. Esta ciudad fue el puerto de comercio exterior y, a medida que se consolidaba la salida al mar, fue disminuyendo la influencia potosina (Andrés y Ricci, 1980, p. 113).

Estos cambios tuvieron una fuerte influencia en la economía norteña. Cuando el ferrocarril llegó a la región, se inició un proceso de desaparición de algunas actividades económicas como la textil, producida por la competencia de las telas extranjeras. Por otro lado, la instalación de los tendidos férreos favoreció el desarrollo y modernización de actividades económicas, las que se convirtieron en el eje del movimiento de capitales en los ámbitos local y regional. En las zonas de Tucumán, Jujuy y Salta, el ferrocarril llegó básicamente por la industria azucarera que ya había comenzado a desarrollarse antes de su llegada. En la provincia de Santiago del Estero se instaló la industria del tanino, además de la extracción del quebracho, empleado en la fabricación y exportación de durmientes y postes. Su uso irracional y tala indiscriminada produjeron, entonces, la degradación paulatina de los bosques existentes en el centro y noreste de esa provincia y se extendió hacia la región chaqueña. Así, Dargoltz (2003) dirá: “*los gobiernos provinciales que se sucedieron a partir de 1898 cambiaron ecología por economía*”. Comenzaron, de este modo, procesos de desertización y salinización, constituyéndose luego en casos irreversibles. En Catamarca, Jujuy y Salta, la actividad minera fue la atención de las empresas ferroviarias y estatales, junto con otras actividades agrícolas y ganaderas que cobraron sentido con la instalación de diversas líneas y ramales en todo el noroeste. En definitiva, el hecho de contar con un sistema de transportes otorgó en primer lugar el equipamiento industrial moderno: se importaron maquinarias para los ingenios azucareros, usinas, máquinas frigoríficas y agrícolas, y todo ello sirvió para fomentar una producción destinada al comercio regional, nacional e internacional.

El impacto en el poblamiento: la generación de pueblos y ciudades

Estas actividades económicas desencadenaron cambios en el territorio. Se amplió el espacio

ocupado y fueron fundándose pueblos y ciudades nuevos en una cadena que atravesó bosques impenetrables, llanuras y montañas en busca de las capacidades productivas de la región. Así, el impacto económico producido por el ferrocarril tuvo sus consecuencias en el espacio y produjo tanto el surgimiento de nuevas poblaciones como el crecimiento de otras, lo que favoreció la incorporación de actividades urbanas no registradas anteriormente.

Para desencadenar este proceso de ocupación del territorio, se conjugó una serie de hechos que permitieron los cambios. El proceso del orden político gubernamental iniciado con la declaración de la Independencia en 1816, trajo aparejada la llamada segunda conquista y colonización del interior del país, emprendida de modo sistemático a mediados del siglo XIX. Los ingleses fueron, durante esta etapa, los principales impulsores de una colonización mercantil moderna y fue el Estado el que la tomó como líder de los nuevos ideales de libre comercio e independencia política (Tarrago, 1976, p. 4 y ss.), cayendo de este modo en un nuevo modo de colonización: la económica a través del ferrocarril.

El proceso se inició con una política de expansión de fronteras mencionada en la Constitución de 1853. La divisoria con los límites originarios fue reforzada y ampliada con la implantación de las trazas ferroviarias, y el ferrocarril, llegado a Argentina en 1857, se convirtió en el elemento fundamental en la estructuración del territorio y en la consolidación del nuevo poblamiento. Esta audaz urbanización introducida por el convoy puede verificarse en el trazado del Ferrocarril Central Norte, que recorre de SE a NO la provincia de Santiago del Estero, donde se crearon estaciones en tierras aborígenes, cerca de otros asentamientos establecidos con anterioridad en tierras colonizadas. Así nacieron por ejemplo, en la misma provincia, Estación Loreto –muy cerca de la Villa Loreto– y Estación Atamisqui –pegada a la tradicional Villa Atamisqui–.

En segundo lugar, el proceso continuó con la política de reforzar en ciertas zonas el sistema de ocupación preexistente, es decir que siguió, parcialmente, el itinerario de los antiguos caminos coloniales que vinculaban las distintas subregiones. En las áreas intersticiales la función de colonización fue pionera; en esos sitios aparecieron nuevos pueblos paralelamente al re-poblamiento de los preexistentes. Aquellos que se ubicaron

1 Esta situación no es producto de la visión capitalista del siglo XIX y XX. Aún hoy, en pleno siglo XXI, existen denuncias de varias comunidades de pueblos originarios que son continuamente despojadas de sus tierras y maltratadas injustamente.

lejos de las vías quedaron perjudicados y postergados. En la ruta del Ferrocarril Central Argentino, que conectaba el litoral con el corazón del azúcar tucumano, surgieron Herrera, Lugones, Forres, Beltrán, La Banda, etc. Viejos pueblos como Manogasta, Silípica, Ojo de Agua, Quebrachos, Salavina, Jiménez, Vinará, etc., postas obligadas del camino al Perú, se convirtieron paulatinamente en poblaciones olvidadas por el continuo éxodo de sus habitantes. (Dargoltz, 2003)

Los nuevos asentamientos urbanos contribuyeron a lograr esa unidad del territorio promovida por la Constitución de 1853. Es posible verificar el proceso en detalle comparando la cartografía de 1866 (De Moussy, en Atlas, Planche XVI, 1963) con otra del siglo XX. En el documento antiguo se muestran claramente los pueblos, postas, estancias, asentamientos de pueblos originarios y caminos existentes antes de la llegada del tren. Aunque el ferrocarril pasó por los principales asentamientos urbanos, en ocasiones la traza de la línea ferroviaria se apartó de los poblados preexistentes y los pueblos ubicados sobre los antiguos ejes de circulación sufrieron la marginación que causó, con el tiempo, su irremediable decadencia. Así ocurrió, en la provincia de Santiago del Estero, con Atamisqui y Loreto, situados sobre el Camino Real que conducía al Perú. También se produjo, en la provincia de Catamarca, el colapso de las industrias mineras de Lafone Quevedo y Adolfo Esteban Carranza, debido a la falta de una política minera y a los costos del transporte de mula para llegar a la estación (Bazán, 2000, p. 28). (Figura 1)

Figura 1:
Mapa de la red
ferroviaria del Noroeste
argentino.

Fuente:
Elaboración propia
del autor con base en
cartografía ferroviaria.



En tercer lugar, la política de poblamiento fue instaurada oficialmente el 19 de octubre de 1876, cuando se promulgó la ley N° 817 de Inmigración y Colonización, durante la presidencia del doctor Nicolás Avellaneda. La mencionada norma significó un acontecimiento trascendental y de positiva proyección para el devenir demográfico del país. Luego de su promulgación comenzó a divulgarse en Europa; como parte del proceso de ocupación, se buscaba captar la inmigración de gente europea para poblar el territorio, puesto que se consideraba “desierto” el espacio ocupado por los originarios. De allí que “la conquista del desierto” llevada a cabo por el presidente Julio Argentino Roca en 1879, se basara en el sur del país principalmente en extender el espacio “civilizado” consistente en el despojo de los originarios de su tierras.¹

En suma, la importancia repentina que adquirió el ferrocarril se extendió rápidamente a la conformación de nuevos asentamientos urbanos y sin duda a importantes transformaciones en los ya existentes provocando alteraciones morfológicas en las trazas. Surgió así una típica conformación de conjuntos donde la estación comenzó a jugar un papel preponderante dentro de los tejidos.

Los asentamientos surgidos como consecuencia de la instalación del ferrocarril

El sistema de ocupación del territorio se produjo mediante la instalación de un sistema lineal de asentamientos que relacionó pueblos y ciudades preexistentes con la fundación de otros nuevos. Estos últimos tuvieron fundamentalmente dos formas de insertarse: a) Espontánea: ocurría cuando, luego de instalada la estación, los terrenos aledaños a ella se ocupaban sin una planificación urbana previa y sin una ley que reglamentara el modo de urbanizar. Generalmente eran propietarios de tierras que desarrollaban algún tipo de actividad económica y que luego vendían los terrenos. b) Planificada: corresponde a los casos de nueva fundación establecidos por las mismas compañías ferroviarias, por iniciativa de propietarios de las tierras, por empresas de colonización o por el Estado. En este último caso, el Estado solía comprar la propiedad de la tierra y luego la otorgaba en cesión con la condición de que algún vecino se afincara allí y construyera sobre

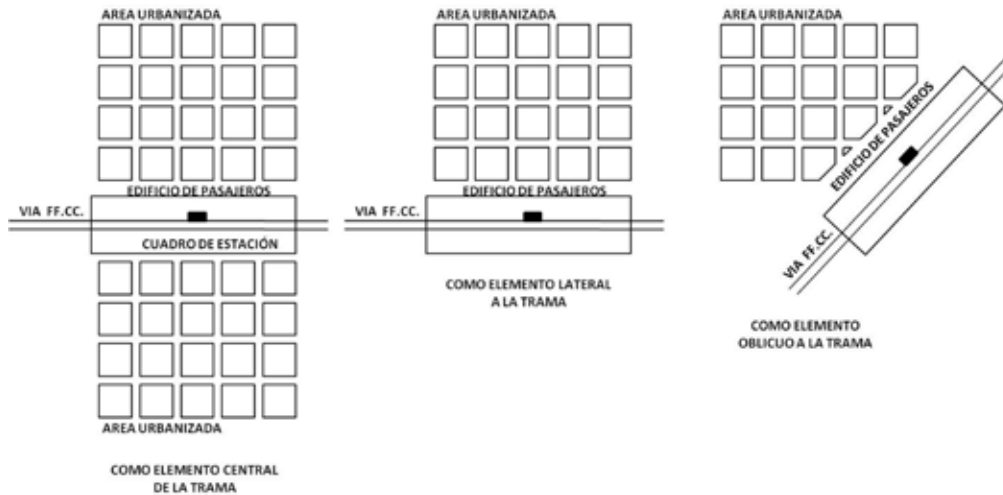


Figura 2:
Croquis del tipo de ubicación de la vía ferroviaria empleada en los nuevos pueblos de nueva fundación.

Fuente:
Elaboración propia del autor con base en cartografía ferroviaria.

el lote. Varios de estos pueblos tuvieron una ley que permitía su creación y establecía los planos y condiciones de afincamiento.

La morfología urbana generada por el ferrocarril

Como no podía ser de otra manera, la llegada del ferrocarril produjo importantes cambios en la fisonomía de pueblos y ciudades existentes. Aparecieron nuevas funciones urbanas y modernos edificios para las estaciones de trenes que se ubicaron en las afueras del radio urbano. Cuando ello ocurrió comenzaron a venderse los lotes de sus cercanías y se generó un crecimiento del tejido y por ende el ensanche de la ciudad. De este modo, los enclaves ferroviarios y sus alrededores, que al principio aparecieron como pequeñas manchas urbanas, se unieron en el tiempo con el caso fundacional. Las distancias quedaron resueltas puesto que, en estos casos, los tranvías a caballo cumplieron la función de transportar a los pasajeros desde el lugar de la llegada del tren al centro de la ciudad.

En los alrededores de las estaciones, en las ciudades existentes, comenzaron a alojarse actividades que antes no habían existido y surgieron edificios destinados a funciones comerciales: venta de comestibles y ropas, bares y hoteles, además de aquellas relacionadas con el almacenamiento de mercaderías o con la producción. En los poblados nuevos, obviamente, las actividades urbanas fueron menores, pero siempre estuvo presente el almacén de ramos generales y/o algún pequeño local gastronómico que acompañaron a la estación en sus alrededores.

En los poblados de nueva fundación se desarrolló una cierta variedad de formas urbanas que dependieron de la ubicación de la vía, de las plazas –principal y de la estación–, del tipo de trama y de la incorporación de elementos del urbanismo del siglo XIX. El tema de la centralidad fue una constante que se observó con frecuencia, donde la estación fue el principal foco del poblado. De este modo, la ubicación del cuadro de estación, como elemento central del tejido, constituyó la posición más empleada, aunque hubo casos de situación lateral u oblicua. (Figura 2)

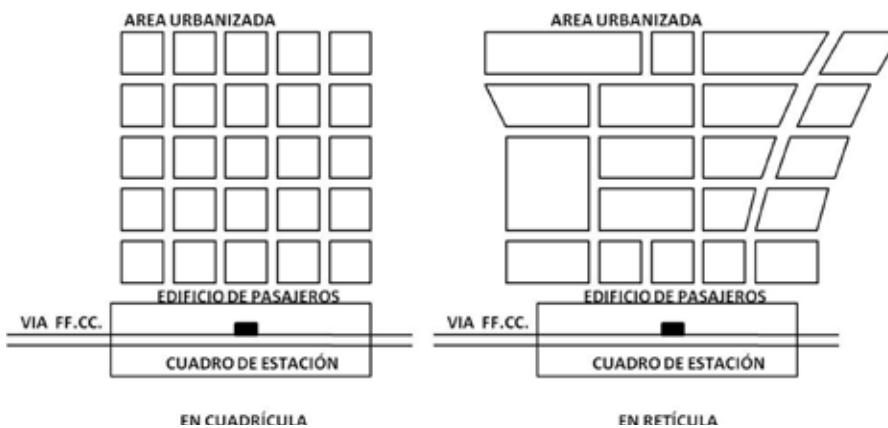
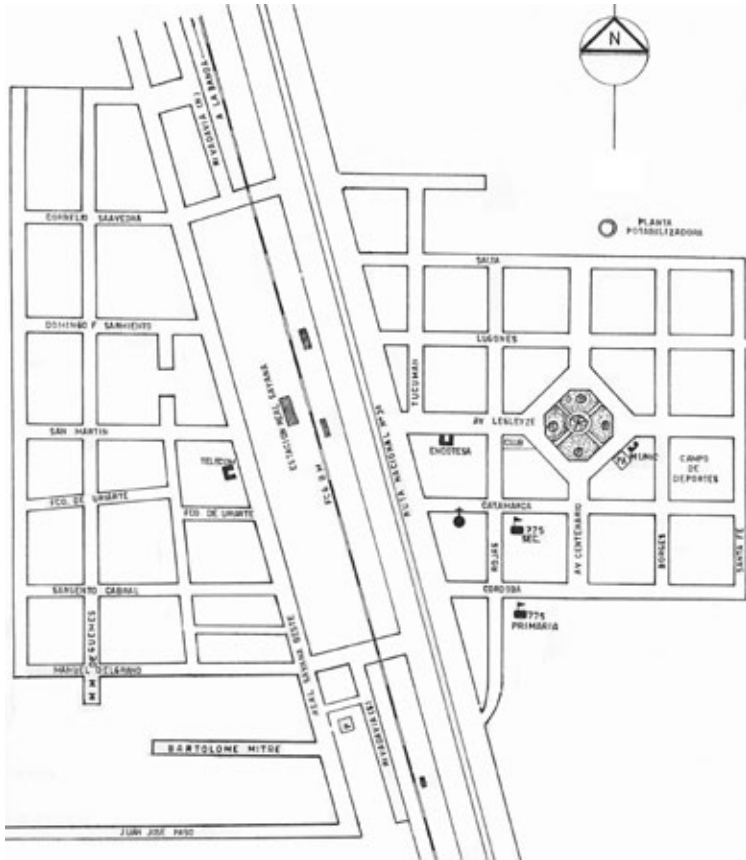


Figura 3:
Croquis del tipo de trama urbana empleada en los pueblos de nueva fundación.

Fuente:
Elaboración propia del autor con base en cartografía ferroviaria.



La regularidad de la trama dependió de si hubo o no planificación. En efecto, puede observarse en muchos poblados el empleo de la cuadrícula en contraposición con la trama en retícula, empleada en otros como producto de un desarrollo espontáneo (Figura 3). Es fácil observar además, en los pueblos planificados, las diferencias de trama que se generaron entre el casco histórico o primitivo y el crecimiento urbano posterior (Figura 4). Por otro lado, así como hubo pueblos que crecieron y se consolidaron, hubo otros tantos que no prosperaron o directamente no tuvieron un diseño preestablecido. Son los pueblos en los que se parcelaron los terrenos laterales del cuadro de estación y se caracterizaron por la linealidad y paralelismo con las vías (Figura 5).

El crecimiento de estos pueblos se dio fundamentalmente por las posibilidades de producción, por la existencia de los recursos naturales para explotación o por la situación de una ciudad o poblado cercano. En muchos de ellos pudo observarse a través de fotos satelitales la consolidación de la trama que han experimentado hasta la actualidad, no sólo por extensión sino por la ocupación de ella, y en otros casos pudo verse el

Figura 4:
Plano de Real Sayana.
Provincia de Santiago del Estero.

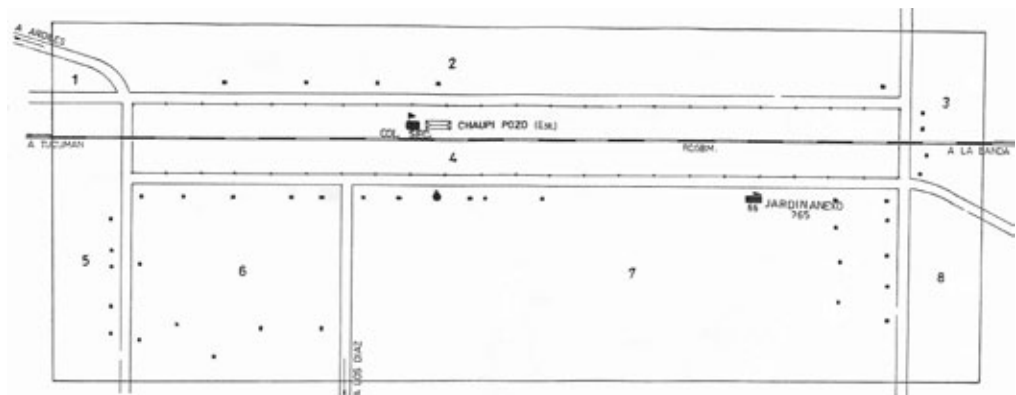
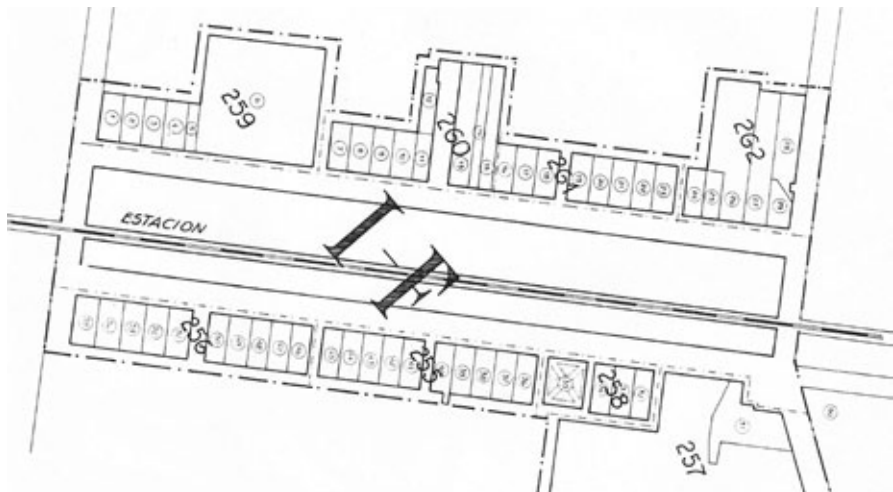
Fuente:
Dirección General de Estadísticas y censos de la Provincia de Santiago del Estero.

Figura 5:
Plano de 7 de Abril.
Provincia de Tucumán.

Fuente:
Dirección Provincial de Catastro de la Provincia de Tucumán.

Figura 6:
Plano de Chaupi Pozo.
Provincia de Santiago del Estero.

Fuente:
Dirección general de estadística y censos de la provincia de Santiago del Estero.



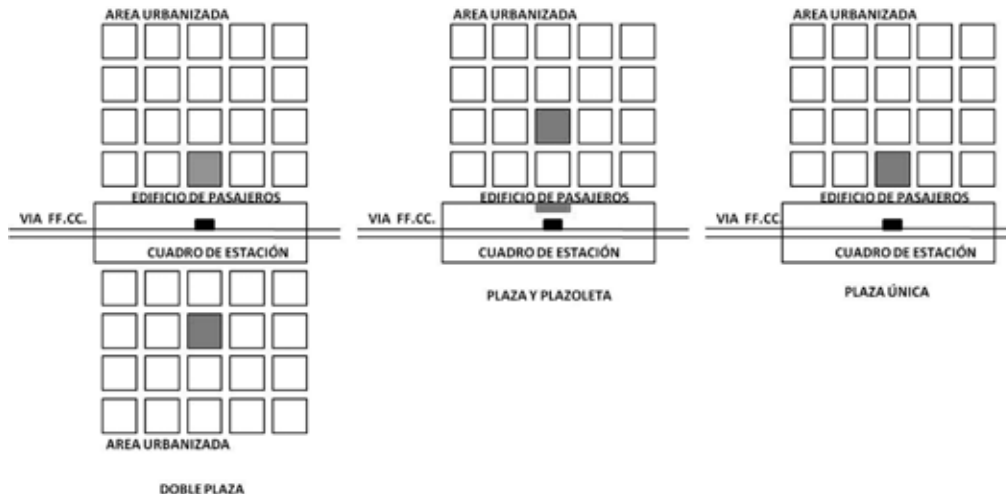


Figura 7: Croquis del tipo de ubicación de la plaza principal y la plaza de la estación empleadas en los pueblos de nueva fundación.

Fuente: Elaboración propia del autor.

tejido con escasa o débil instalación de viviendas, como en Palo Negro y Argentina en Santiago del Estero. También hubo ciertas estaciones que sólo quedaron como enclaves ferroviarios y no generaron impacto alguno en sus alrededores, como Chaupi Pozo en Santiago del Estero. (Figura 6).

Tanto en las ciudades preexistentes a la llegada del ferrocarril como en los pueblos nuevos, se generó una nueva tipología urbana –espacio verde - estación– y comenzaron a cobrar importancia las plazas situadas frente a los edificios de pasajeros. Así, los nuevos núcleos aparecieron como otros centros de atracción, especialmente en las ciudades previas al ferrocarril, y el paseo por la estación se convirtió en un nuevo modo de recreación y vida social. La plaza o plazoleta ubicada frente al edificio de pasajeros adoptó diversas variantes en su forma y tamaño. Cuando no se planificó una manzana o plazoleta, un pequeño espacio verde se ubicó dentro del cuadro de la estación y frente al acceso principal del área ferroviaria. En todos los casos, este espacio constituyó un elemento formal y paisajístico que le otorgó a la estación un marco y una presencia jerárquica por excelencia, y fue, además, un patrón que se dio en forma constante desde la instalación del

sistema. Sin embargo, aunque en minoría, hubo casos en que no se erigió una plaza o se ubicó alejada a unas pocas cuadras, pero vinculada espacialmente con la estación. Cuando los nuevos poblados se planificaron con dos plazas, las variantes fueron: doble plaza, plaza y plazoleta o, cuando no hubo dos plazas, plaza única de la estación o plaza principal. (Figura 7)

En este último caso, en el que el poblado tuvo solamente plaza principal, el tejido siguió con frecuencia en la tradición colonial de trama en cuadrícula y plaza en el centro de la composición. También es posible encontrar casos de plaza principal descentrada, así como el uso de media manzana como espacio verde, que nos hace suponer una falta de planificación (Figuras 8 y 9). También se desarrollaron casos en que, donde hubo solo una plaza, el edificio de pasajeros se vinculó a ella a través de una calle o avenida, como en Apolinario Saravia en Salta, Real Sayana, Beltrán y La Banda en Santiago del Estero, o Chumbicha en Catamarca (Figuras 10 y 4).

Cuando las dos plazas estuvieron presentes en el diseño, una albergó en su perímetro –siguiendo la tradición instalada por los españoles–



Figura 8: Croquis del tipo de ubicación de la plaza principal en los pueblos de nueva fundación.

Fuente: Elaboración propia del autor.

Figura 9:
Plano de Santa Rosa
de Leales, Provincia de
Tucumán.

Fuente:
Dirección de Estadística
de Control y Gestión de
la Provincia de Tucumán.

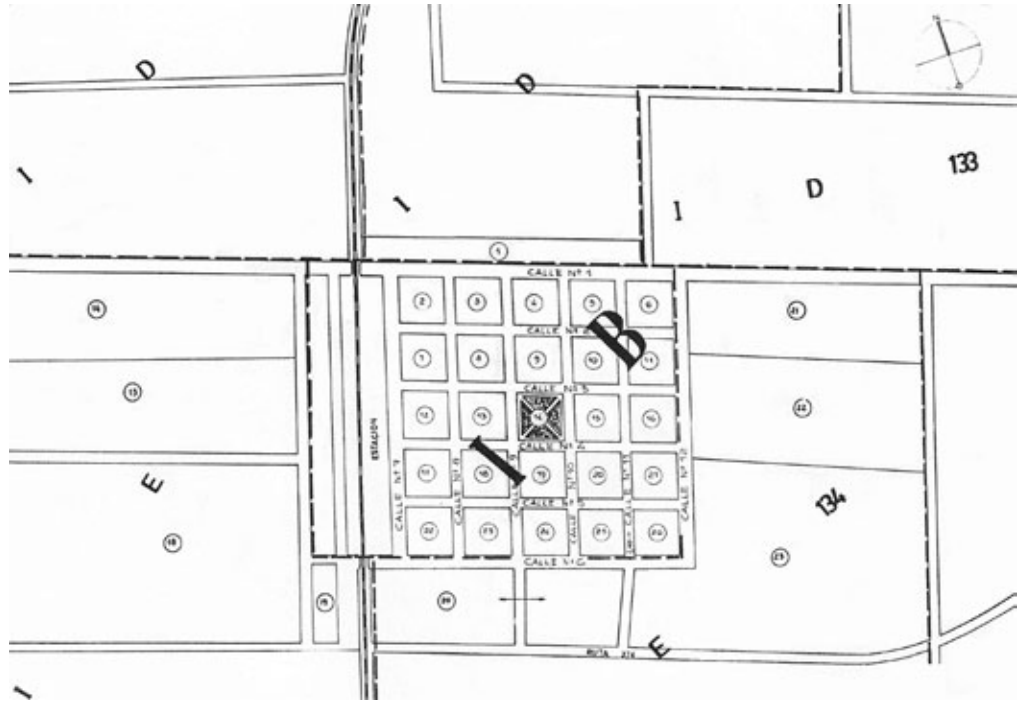
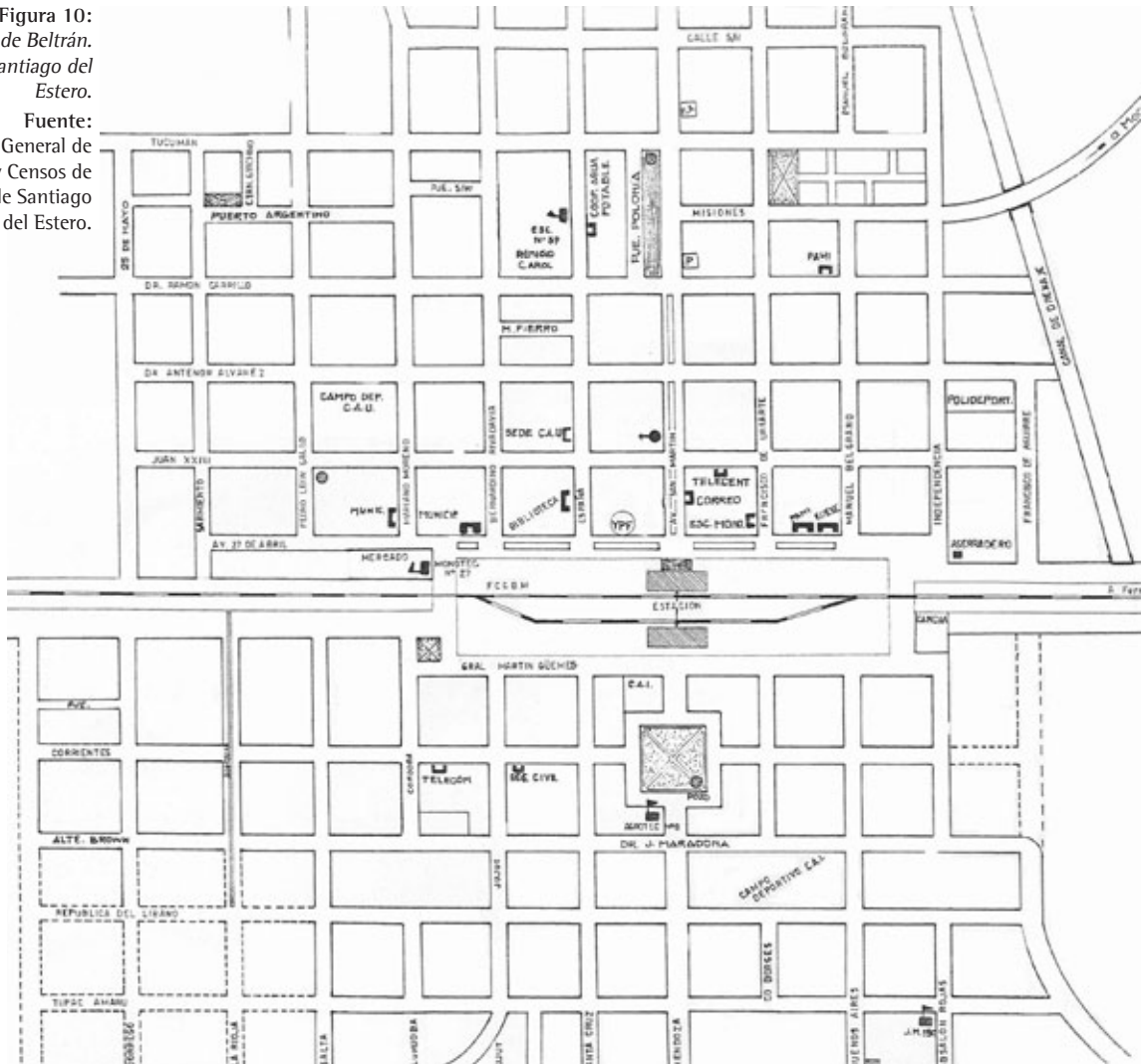


Figura 10:
Plano de Beltrán,
Provincia de Santiago del
Estero.

Fuente:
Dirección General de
Estadísticas y Censos de
la Provincia de Santiago del
Estero.



la iglesia, la comisaría o el edificio municipal, o la escuela, y la otra se situó frente a la estación de ferrocarril. Así nacieron los poblados con doble plaza como en Alberdi, Pala Pala, Frías, Capayán y Lugones (Figuras 11 y 12) o con plazoleta y plaza como en La Quiaca o Añatuya.

Paralelamente a estas formas urbanas, en varias ciudades y pueblos se manifestaron en el trazado las características del urbanismo del siglo XIX europeo, como los anchos bulevares y las diagonales (Figuras 13, 14 y 15). Con la consolidación de las ideas liberales y con una sociedad sustentada en las formas culturales europeas, aparecieron proyectos de poblados ideales en los que se adjudicó al ferrocarril una parte del mito del progreso indefinido. Así como la ciudad colonial había tenido como tipología la trama en cuadrícula con la plaza en el centro de la composición y la ubicación de los edificios cívicos y religiosos a su alrededor, así también el poblado surgido como consecuencia del ferrocarril tuvo el cuadro de estación como centro de la composición y el edificio de pasajeros en el centro geométrico de la trama. Así lo expresa el diseño de Villa Quinteros para Tucumán, que consideramos como prototipo de la urbanización del ferrocarril. En este caso, fue difícil desprenderse de una trama colonial que había funcionado para colonizar y que resultaba práctica, rápida y equitativa en el reparto de las tierras. De hecho, varios pueblos tuvieron como nueva fundación la persistencia del primitivo modelo instalado por los españoles. (Figura 16)

Todas estas fueron características que evidenciaron los pueblos nuevos, fundados en forma lineal y consecutiva, a no menos de 14 km y a no más de 35 km. Este fue el rango de posibilidades que le permitieron a los planificadores de la traza encontrar y centralizar la mayor parte de recursos. Por otro lado, las distancias máximas estaban dadas, además, por una cuestión práctica: lo que podía recorrer una locomotora sin abastecerse de agua.

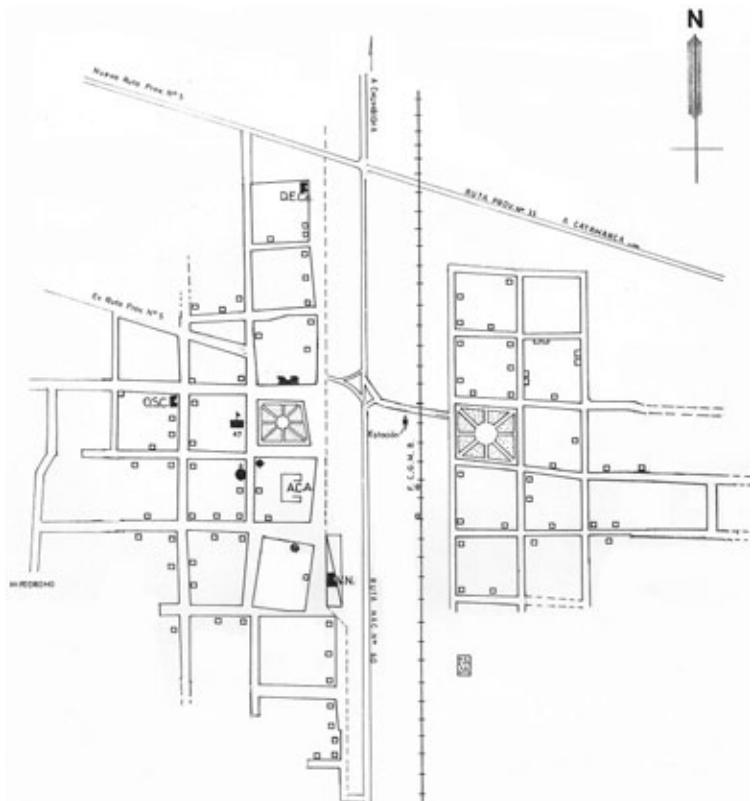


Figura 11:
Plano de Capayán.
Provincia de Catamarca.
Fuente:
Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de la Provincia de Catamarca.



Figura 12:
Plano de Frías. Provincia de Santiago del Estero.
Fuente:
Dirección General de Estadísticas y Censos de la Provincia de Santiago del Estero.

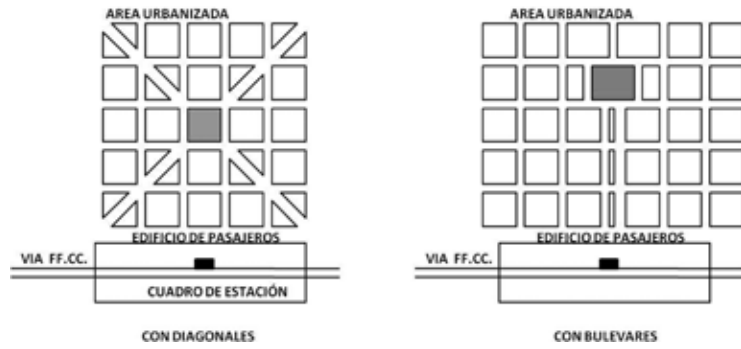


Figura 13:
Croquis del tipo de elementos del urbanismo del siglo XIX en los pueblos de nueva fundación.

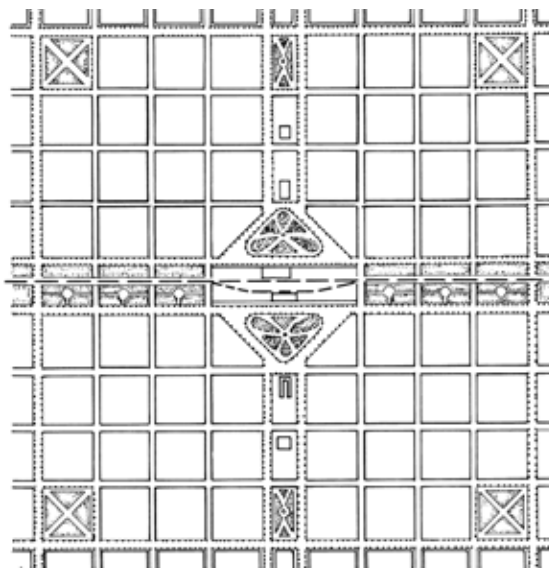
Fuente:
Elaboración propia del autor.

Figura 14:
Vista aérea de Mosconi. Provincia de Salta.

Fuente:
Google Earth.

Figura 15:
Vista aérea de Aguaray. Provincia de Salta.

Fuente:
Google Earth.



Las funciones que ejercieron los poblados

Estas consideraciones formales y técnicas no variaron en su mayoría para los pueblos fundados con finalidades de producción agrícola, minera o de explotación forestal. Las formas aquí descritas siguieron, en casi todos los casos, el mismo patrón de asentamiento y ocupación del territorio. Sea cual fuere la morfología utilizada para la fundación de un pueblo, paralelamente, hubo una razón económica-extractiva, agrícola o industrial, para su creación. De esa manera, los poblados surgidos en el Noroeste argentino como consecuencia de la instalación del ferrocarril, pueden clasificarse según las actividades económicas primarias o secundarias que lo generaron. Así nacieron, según las funciones predominantes que ejercieron, los siguientes asentamientos: poblados ferroviarios, agrícolas, de la agroindustria azucarera, de la explotación forestal y minera.

Los poblados ferroviarios

Los poblados ferroviarios fueron aquellos pueblos nuevos que se formaron a partir de la instalación de una estación de ferrocarril, en cuyos alrededores se erigieron asentamientos urbanos. En una escala menor, las empresas construyeron barrios o conjuntos de viviendas que se localizaron dentro del cuadro de estación y pertenecieron al personal vinculado directamente con la marcha de los trenes. La cantidad de residencias construidas fue muy variable y podía componerse desde una unidad hasta una veintena de casas, como en Bandera, provincia de Santiago del Estero. En la

mayoría de pueblos de nueva fundación, las casas situadas dentro del cuadro fueron el primer modo de ocupación del territorio y los empleados ferroviarios los primeros pobladores. (Figuras 17, 18 y 19)

Figura 16:
Plano del proyecto original para Villa Quinteros. Provincia de Tucumán.

Fuente:
Sosa, Modesto. Memoria del Departamento Topográfico. Presentado por el Ingeniero director de dicha oficina a Su Señoría el Sr. Ministro de Gobierno sobre los trabajos ejecutados desde Agosto de 1887 hasta Junio de 1890. Tipografía del Bazar argentino. Tucumán, 1890.

Con el tiempo estos poblados generaron en sus adyacencias diferentes funciones económicas y aunque la primera población haya sido de fundación ferroviaria, el normal crecimiento de ella llevó a que se desarrollaran funciones agrícolas, ganaderas, mineras o de alguna actividad industrial. Sin embargo, es posible distinguir que en los nudos ferroviarios –como Frías, en Santiago del Estero, o Güemes, en Salta– y en la única fábrica –los Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo en Tucumán–, la población tuvo fundamentalmente funciones relacionadas con los trabajos ferrocarrileros y, en esta última, llegó a tener alrededor de cinco mil obreros antes de su cierre. (Figura 20)

Los pueblos de la explotación forestal

Los ingleses fueron los principales impulsores de una colonización mercantil moderna y el Estado la tomó como líder de los nuevos ideales de libre comercio e independencia política. Pero la verdadera cara de los pueblos que nacieron de la explotación forestal no narra precisamente historias de “progreso”, de libertad o de la transformación del ferrocarril para beneficio de muchos, sino todo lo contrario. La obra llevada a cabo por la Empresa La Forestal –The Forestal Land, Timber and Railways Company Limited– significó la destrucción de una parte importante de los recursos naturales, la explotación de sus trabajadores y los oscuros contactos con el poder de turno (Dargoltz, 2003).

La industria del tanino comenzaba en los bosques con el hacha, en el medio del monte, y seguía con el traslado de los rollizos, la extracción del tanino y el traslado desde los puertos hacia Europa. En las cercanías de los obrajes, las fondas y boliches fueron los que dieron origen a las futuras poblaciones. Como estos primitivos asentamientos tenían vida efímera, no se fundaban poblaciones desde un comienzo. Una vez que se terminaban los quebrachales de la zona, la compañía procedía a vender y lotear las tierras yermas y devastadas que quedaban. Son ejemplos Alhuampa, Puna, Roversi, Girardet, Otumpa, Quimilí, Cejolao, Campo Gallo, Monte Quemado. (Dargoltz, 1994, cap. 2).

Con esta actividad se fueron gestando los pueblos que hoy se hallan situados en el centro y noroeste de la provincia de Santiago del Estero, y al este de la provincia de Salta. Entre 1895 y 1914



Figura 17:
Viviendas para empleados ferroviarios en el cuadro de estación de Tres Cruces. Provincia de Jujuy.
Fuente:
Mónica Ferrari.



Figura 18:
Pueblo ferroviario en Volcán. Provincia de Jujuy.
Fuente:
Mónica Ferrari.



Figura 19:
Viviendas ferroviarias en Campo Quijano. Provincia de Salta.
Fuente:
Mónica Ferrari.



Figura 20:
Villa Obrera de Tafí Viejo. Obsérvese en primer plano la vivienda colectiva tipo conventillo y más allá el tipo vivienda en esquina.
Fuente:
Mónica Ferrari.

la población se incrementó debido a la actividad de las distintas empresas que fueron explotando los bosques. La línea ferroviaria dio nacimiento a una cadena de pueblos estables con intensa actividad forestal basada en la explotación de madera de quebracho y de tanino, en la obtención de durmientes, postes de alambrado y leña. El ferrocarril se constituyó así en pieza fundamental de transporte de viajeros, en proveedor de agua y de vida para todos los pueblos que recorrió en las regiones santiagueñas y salteñas.

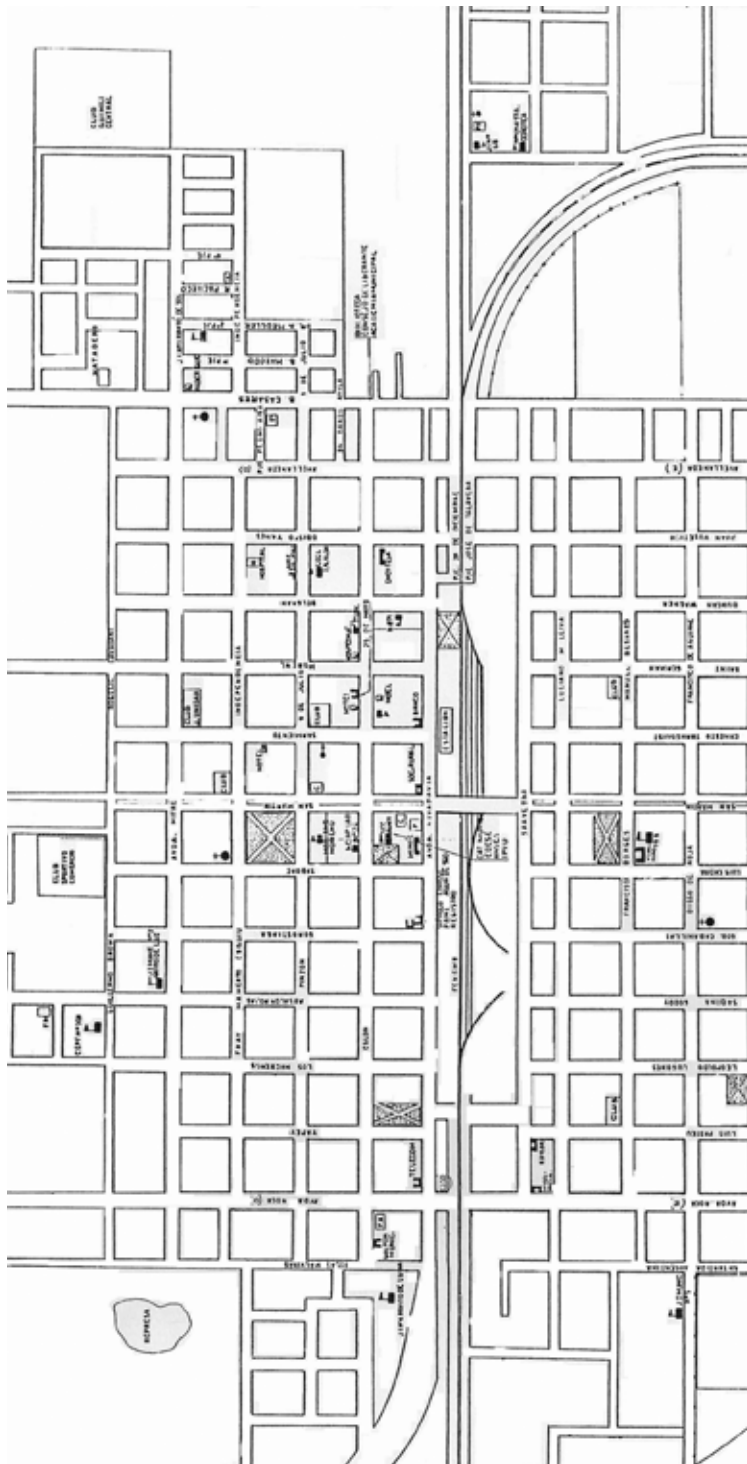


Figura 21:
Plano de Quimilí.
Provincia de Santiago del
Estero.

Fuente:
Dirección General de
Estadísticas y Censos de
la Provincia de Santiago
del Estero.

Los pueblos que se desarrollaron en función del quebracho tuvieron formas de asentamiento idénticas a los tipos ya descritos, basadas principalmente en una trama en cuadrícula donde las estaciones de ferrocarril ocuparon un lugar centralizado. Nos referimos a la línea que va de Añatuya a Quimilí y de allí a Otumpa, Tintina y Campo Gallo, además del ramal que va de Añatuya a Los Juríes y empalma con Bandera. También en la zona sal-

teña de la línea que va de Perico a Pocitos y desde Joaquín V. González a Pichanal. (Figura 21)

En referencia a esta última línea, cobra especial interés la forma original de Río del Valle, un pequeño caserío conocido también como Media Luna, organizado alrededor de un aserradero, muy cerca a la localidad de Las Lajitas, en Salta. En el centro de la composición se ubicó la fábrica, en una de las manzanas de mayor tamaño el aserradero y sobre el eje de composición la estación con su plaza. (Figura 22)

Los pueblos mineros

Durante la época de la Colonia aumentó la extracción de minerales y se incrementó aun más con la instalación del ferrocarril. El yacimiento fue la base del asentamiento donde acudieron primero los mineros y más tarde sus familias, creando pueblos nuevos cerca al lugar de explotación y sobre la línea ferroviaria, en lugares donde antes solo había campos deshabitados.

La función económica de varios pueblos del Noroeste argentino nacidos luego de la llegada del ferrocarril, fue la explotación de petróleo, oro, cobre, plomo, plata, estaño, litio, bórax, salitre y/o potasio. Dichos pueblos se desarrollaron especialmente en las líneas Salta - Socompa, Perico - Pocitos (forestal y petróleo), Jujuy - La Quiaca, Chumbicha - Tinogasta y Chumbicha - Andalgalá. Pueden nombrarse algunos pueblos surgidos de la actividad minera como Palpalá y Abra Pampa en Jujuy, Tinogasta y Andalgalá en Catamarca. Como éstos, los pueblos generados por la explotación minera mantuvieron las características que hemos mencionado en los apartados anteriores: la trama en cuadrícula y la estación del ferrocarril en el centro de la trama o en un lateral. (Figura 23)

Los pueblos agroindustriales del azúcar

Cuando el ferrocarril llegó al Noroeste argentino, la actividad azucarera se convirtió en el pivote de la economía regional. Con el tren llegó la tecnología que produjo una revolución industrial de la región. Permitió así el surgimiento y la tecnificación en el noroeste de varios ingenios, y la necesidad de mayores cantidades de tendidos que vincularan los centros extractivos, productivos y de consumo. Esta actividad generó una migración de población de las provincias vecinas y, por consiguiente, el aumento de población en



Figura 22:
Vista aérea de Río del Valle. Provincia de Salta.
Fuente:
Google Earth.

ciertas localidades y la disminución de otras. Ello determinó una ocupación del espacio que adoptó diversas formas urbanas.

La estructura de estos poblados azucareros fue muy diferente al resto de los ejemplos porque tuvo una organización basada en la funcionalidad interna a partir de las estructuras de producción. Frecuentemente existieron: fábrica, edificios administrativos, viviendas para peones y para el personal jerárquico, escuela, hospital y parque. Los ingenios que surgieron en Tucumán a partir de la llegada del ferrocarril fueron los siguientes: San Felipe, Perseverancia, Manantial, El Colmenar, Unión, Buenos Aires o San Ramón, Modelo, San Juan, Industria Argentina, San Vicente, San Miguel, La Florida (Paterlini, 1987, p. 47 y ss.). También se instalaron ingenios azucareros en Salta –San Martín de Tabacal y San Isidro– y en Jujuy –Ledesma, La Esperanza y La Mendieta–.

La estación no necesariamente estuvo directamente vinculada con el ingenio y su pueblo,

especialmente si éste se instaló antes de la llegada del ferrocarril. En muchos casos, un desvío ferroviario realizado en forma particular por el dueño del ingenio vinculó el pueblo azucarero con la línea. Por ello, varios de estos poblados se erigieron como entidades cerradas e independientes y se ubicaron como satélites respecto al pueblo originado en los alrededores de la estación. Es el caso del ingenio San Isidro en Salta, La Esperanza en San Pedro de Jujuy y de los ingenios La Providencia en Río Seco y La Corona en Concepción, ambos en la provincia de Tucumán (Figura 24). Muy pocos, como San Isidro, tuvieron crecimiento urbano en su entorno y algunos quedaron insertos dentro de la trama de las ciudades, como el ingenio Aguilares en Aguilares, o Bella Vista en Bella Vista, que se ubicaron al lado de la estación luego de instalado el ferrocarril. Algunos ingenios tenían, en sus campos, una red ferroviaria tipo *decauville*, lo que implicaba el empleo de una vía estrecha y máquinas de traslado de pequeño porte con vago-



Figura 23:
Vista aérea de Abra Pampa. Provincia de Jujuy.
Fuente:
Google Earth.

Figura 24:
Vista aérea del Río
seco y del Ingenio La
Providencia.

Fuente:
Google Earth.



netas especiales. Se usaron, especialmente, para sacar la cosecha y llevarla a la fábrica.

La ley de fundación de centros agrícolas vinculados a la traza ferroviaria en la provincia de Salta

Uno de los modos de comprender el procedimiento para la formación de poblados vinculados a la traza ferroviaria podemos analizarlo a través de la ley N° 419 de la provincia de Salta, promulgada el 26 de noviembre de 1889. No hemos podido comprobar que efectivamente esta ley se haya puesto en vigencia, puesto que no se ha encontrado aún documentación que avale la existencia de pueblos fundados bajo esa normativa. Sí hemos podido verificar, por el contrario, que el gobierno de Salta solicitó varios empréstitos para la fundación de los poblados y que fueron otorgados por leyes provinciales. Sin embargo, resulta de especial interés la lógica empleada en estos procedimientos, desde las cuestiones técnicas hasta las promociones y beneficios empleados para incentivar la producción, hecho que ha sido de uso corriente en todo el Noroeste argentino, según narran las leyes ferroviarias para la construcción de los diferentes ramales y líneas.

El primer paso en la fundación de los pueblos agrícolas establecidos por la normativa consistió en la expropiación, por parte del Poder Ejecutivo, de los terrenos que rodeaban las estaciones de los ferrocarriles nacionales y provinciales en un espacio de 1000 ha. como mínimo y de

4000 ha. como máximo. Se estudiaba la calidad de los terrenos, las posibilidades de cultivo, la cantidad de agua, la medida en litros por segundo, la facilidad para el aprovechamiento del agua, el valor aproximativo de las obras hidráulicas y todos los datos necesarios para la determinación del área por expropiar, el precio de su expropiación y la enajenación de los lotes. La ley facultaba al Poder Ejecutivo para suprimir las estaciones de los ferrocarriles provinciales cuando los propietarios de los terrenos circunvecinos se negasen a formar los poblados y fuera muy costoso para el Estado su fundación. Existieron dos modos de formación de centros agrícolas: por expropiación o hechos por particulares en centros propios:

- a) Formación de centros agrícolas por expropiación: luego de expropiado el sitio, se realizaba la división en chacras reservando por lo menos 10 ha. alrededor de las estaciones para formar el núcleo de población urbana. Luego de aprobado el plano y de realizadas las mensuras de los distintos lotes en que se dividían las tierras, se procedía a venderlos en remate público. Todo comprador de los terrenos tenía la obligación de cultivar, dentro de los tres años contados desde la fecha de la escritura, al menos la mitad de los terrenos adquiridos. Por otro lado, los propietarios de los centros agrícolas gozaban de una rebaja del 25% sobre las tarifas de carga en los ferrocarriles nacionales y particulares de la Provincia.

- b) Centros agrícolas realizados por particulares en terrenos propios: toda empresa o particular que quería hacerse cargo de la fundación de un centro agrícola, se presentaba al Poder Ejecutivo manifestando el área de terrenos que destinaría a este objeto y acompañaba su solicitud con la documentación sobre la propiedad de la tierra, el plano del trazado de las chacras, la especificación de las poblaciones existentes, el trazado del centro urbano y la información sobre el abastecimiento de agua.

Para las fundaciones existían exigencias firmes: el área de cada parcela cultivada no podía tener menor extensión a 10 ha. ni exceder de 50 ha., y cultivar la mitad del área de terreno dentro de los cinco años a partir de la fundación, entre otras. Sin embargo gozaban de ciertos beneficios como viajar gratuitamente seis veces al año en los Ferrocarriles de la Provincia durante el término de cinco años, además del beneficio de préstamos con una amortización del 5% al año. Se le otorgaban, además, 20 mil pesos de premio al fundador del primer centro agrícola que, dentro de los seis años contados desde la promulgación de esta ley, llenara las condiciones siguientes: a) Población de mil habitantes radicados en el centro agrícola; b) Superficie de 2.000 ha. cultivadas; c) Existencia de 150 propietarios; d) Un centro urbano con 65 casas.

En esta provincia se fundaron pueblos dedicados al cultivo del tabaco y a la horticultura a lo largo del ramal que va de Cerrillos a Alemania. Esta última estación fue la punta de riel desde donde se cargaban los productos provenientes de Valle de Cafayate, especialmente vino, ajíes y uvas, para ser trasladados hacia otros sitios.

Ferrocarril y sistema urbano consecuente. Síntesis y reflexiones

La gran extensión de redes ferroviarias involucró cambios en el paisaje rural incorporando la dimensión urbana o modificando el paisaje urbano existente. Los nuevos poblados ferroviarios, colonias agrícolas o pequeños parajes surgieron como consecuencia de su instalación y constituyeron elementos para articular el sistema territorial que a su vez se entrelazaron con las políticas de ocupación del territorio y de inmigración. Nuevos territorios fueron paulatinamente colonizados y

ocupados, y la estación de ferrocarril junto con el riel constituyeron en ocasiones la primera huella del hombre sobre el paisaje natural. Así, la estación sería la generadora del pueblo o de una gran ciudad, o simplemente quedaría como elemento emblemático en medio del campo –Cerro Negro en Catamarca, Finca Elisa en Tucumán, entre otras– aunque articulando el sistema.

Socialmente, el ferrocarril contribuyó tanto a la captación de los inmigrantes que por ese entonces habían comenzado a llegar al país, como a la incorporación de las tribus originarias en la construcción de ferrocarriles, en la zafra de los ingenios azucareros, en la industria del tanino y en la explotación de bosques. Ellos fueron los primeros habitantes que comenzaron a poblar los nuevos asentamientos.

Hemos visto la persistencia de la traza colonial pero con los aditamentos del siglo XIX. De este modo, en mayor o menor medida, el símbolo del progreso se hacía realidad principalmente con la presencia de la estación de ferrocarril. En ocasiones ocupando el centro de la trama, en otras el borde. Ya sea de una escala sencilla, pequeña o monumental, pero trascendente desde el punto de vista de su estilo, la estación de ferrocarril se convirtió en el símbolo del progreso en los pequeños pueblos y en las grandes ciudades, salvo en Santiago del Estero. También hemos podido observar que surgieron funciones predominantes en los pueblos nuevos según las posibilidades de extracción o producción de recursos, de modo que pudieron clasificarse según su función dominante: agrícolas, azucareros, explotación forestal, mineros. Ello permitió determinar áreas de influencia y específicamente líneas ferroviarias.

La estructura urbana de los pueblos y la reestructuración de los preexistentes brindó, por otro lado, el espacio para la implantación de aquellas funciones específicas de actividades nuevas, porque la inserción del ferrocarril tuvo una profunda incidencia en lo preexistente al generar nuevos centros vitales alrededor de las estaciones

En definitiva podemos señalar, a modo de síntesis final, los siguientes elementos componentes del sistema de asentamientos empleado como modelo en el territorio del Noroeste argentino:

1. La creación de un *nuevo sistema de ocupación del territorio* basado en el establecimiento

- to de una cadena de estaciones de forma lineal *que se integró a otras que conformaron una red.*
2. En la nueva estructuración del territorio hubo una *planificación funcional de la localización* de las estaciones que fueron partes vitales para el funcionamiento del sistema, puesto que respondieron a una coordinación de distancias de orden técnico. Esta estuvo determinada por el máximo recorrido que podía realizar una locomotora sin abastecerse de agua, es decir, *una distancia aproximada entre los 14 km y los 35 km.* En estos tramos existieron, cuando fue necesario, paradas a distancias menores aunque sin infraestructura para el abastecimiento de las locomotoras.
 3. La *planificación y elección estratégica de la localización de la estación* fueron, las económicamente más provechosas, pues su objetivo principal involucró la extracción y explotación de los recursos naturales. Las mejores oportunidades económicas convirtieron las urbanizaciones que rodearon las estaciones en poblados de mayor o menor importancia. También en la estrategia de la localización *hubo una articulación de las condicionantes topográficas con los recursos para la subsistencia:* agua, leña, cría de ganado, etc.
 4. Luego de un análisis técnico de la productividad de una región y sus posibilidades futuras, se realizaba la *búsqueda de una relación complementaria en la cadena extractiva-productiva*, es decir, el establecimiento previo de las funciones que cumpliría cada estación en el sistema. De allí que cada estación tuvo diferentes tipos de espacios de acopio y distintos edificios según su función.
 5. El resultado morfológico de la ocupación del territorio fue una *forma de ordenación repetida del espacio según la manera de concebir un poblado*, donde el cuadro de estación de forma rectangular se estableció con el modelo lineal, al menos en una primera etapa.
 6. Los asentamientos se convirtieron en ciudades, pueblos o caseríos de acuerdo con las *decisiones de orden político-administrativo* que se tomaron sobre ellas. Así aparecieron ciudades expresamente fundadas, legislaciones que fomentaron y regularon el afinamiento de la población, así como instituciones que regularon la urbanización. Otras estaciones, en cambio, tuvieron un crecimiento urbano espontáneo, especialmente cuando no hubo normativas. En varias ocasiones los enclaves ferroviarios actuaron simplemente como elementos de unión o de vínculo de la línea sin generar crecimiento urbano.
 7. En los nuevos pueblos fundados, *la estación con sus viviendas del personal ferroviario, o barrio ferroviario, constituyeron la primera ocupación del espacio.*
 8. Las ciudades y pueblos emplearon como *tipología de base el cuadro de estación*, que se convirtió en eje de la composición de la trama con ubicación central o lateral.
 9. *El crecimiento urbano producido por el ferrocarril fue diacrónico*, es decir, un proceso que se desarrolló a lo largo del tiempo. Luego de implantada la estación, le siguieron la fundación del pueblo y la ocupación paulatina del espacio.
 10. *La trama urbana quedó subordinada al ferrocarril y a su cuadro de estación*, especialmente en las áreas rurales, ocupando un espacio significativo al igual que en las ciudades preexistentes
 11. La *línea de ferrocarril* se comportó como un *elemento vertebrador* de la traza de la ciudad, y el *edificio de pasajeros* como un *componente emblemático.*
 12. La traza en *cuadrícula* fue utilizada como un elemento repetitivo en forma constante.
 13. La vía ferroviaria y el edificio de pasajeros ocuparon un *lugar central* en la trama de los pueblos de nueva fundación, desde donde se ordena el resto.
 14. La incorporación de las nuevas funciones urbanas trajo aparejada la aparición de una *nueva plaza.*
 15. La utilización de elementos del *urbanismo liberal* se expresó en algunos componentes de diseño, prevaleciendo la importancia jerárquica y significativa de la estación –ferrocarril, bulevares, avenidas, diagonales o plazas verdes–.
- El modelo de colonización gestado por el ferrocarril fue un vector de transformación e integración del territorio en el país y el sistema mundial. El esquema clásico de desarrollo bajo el que se gestó la integración territorial resultó desequilibrado no solo con respecto al exterior –vía de salida de materias primas y de importa-

ción de productos elaborados, con la consiguiente balanza desfavorable – sino también dentro de la propia región – la red de transporte generó dependencias en la escala regional al poner el territorio y la población al servicio de esa red que explotó en forma abusiva algunos sectores). Además, la dependencia del sistema se acentuó al apoyarse casi exclusivamente en la inversión externa y en la promoción estatal; incluso como factor poblador, dependió de la inmigración, por cuanto el resultado fue un débil y circunstancial arraigo, puesto que con el cese, sobre todo en los sitios dependientes del ferrocarril, la población migró a las grandes ciudades en busca de oportunidades.

La debilidad del modelo radica, pues, en el proceso de construcción –organización del territorio de corte colonial– y también en las funciones, pero no en una estructura integrada en el medio. Tiene, en definitiva, prácticamente todos los inconvenientes del modelo clásico de desarrollo que se aplicó: especulativo, desequilibrado, controlado por promotores e inversores, no estratégico desde el punto de vista de esos inversores –se buscó el beneficio en el corto plazo, en el tendido más que en los efectos esperables de promoción económica–, desconectado o no enraizado con respecto al poblamiento histórico, y con un notorio impacto en el medio. De modo que poniendo de nuevo en marcha el ferrocarril, se pondría en funcionamiento también el sistema territorial, aunque con un nuevo enfoque a favor del territorio y de su desarrollo sostenible, y no al servicio de intereses externos.

Referencias

Alberdi, J. B. (1856). *Bases y puntos de partida para la Organización Política de la República Argentina*. 2 ed. Besançon, Francia: Imprenta de José Joaquín. Recuperado de <http://books.google.com.ar/books?id=wkUCAAAAYAAJ&pg=PA2&dq=bases+y+puntos+de+parti>

da&hl=es&ei=IAbMTJDKEcWclgeD-JznCA&sa=X&oi=book_result&tct=book-preview-link&resnum=1&ved=0CDAQuwUwADgK#v=onepage&q=bases%20y%20puntos%20de%20partida&tf=false

- Andrés, S. y Ricci, T. (1980). *Geografía de Tucumán*. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Tucumán.
- Bazán, A. R. (2000). “La región del Noroeste argentino en la Argentina del Centenario”. En: *La generación del Centenario y su proyección en el Noroeste argentino*. T. 1. San Miguel de Tucumán: Centro Cultural Rougés. Fundación Miguel Lillo.
- Dargoltz, R. (2003). “Las economías regionales argentinas y la globalización. El caso de Santiago del Estero y la explotación del quebracho colorado”. *Revista Trabajo y Sociedad*. En: *Indagaciones sobre el empleo, la cultura y las prácticas políticas en sociedades segmentadas*, 5(6). Recuperado de <http://www.unse.edu.ar/trabajosociedad/Dargoltz.htm>.
- Dargoltz, R. (2009). *El Santiagueño. Gestión de una pueblada argentina*. Buenos Aires: Despertador Ediciones. Recuperado de <http://www.h-debate.com/Spanish/historia%20inmediata/dargoltz/santiguena/indice.htm>.
- De Moussy, M. (1963). Carte des provinces de Catamarca de Tucuman et des régions voisines. 1866. En: *Descripción geográfica y estadística de la Confederación Argentina*. Atlas, planche XVI. Buenos Aires: Ediciones Culturales Argentinas. Ministerio de Educación y Justicia. Dirección General de Cultura.
- Paterlini de Koch, O. (1987). *Pueblos azucareros de Tucumán*. San Miguel de Tucumán: Editorial del Instituto argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo.
- Tarrago, S. (1976). “Argentina: la urbanización de la locomotora”. *Revista 2C. Construcción de la Ciudad*, 19.

