



Investigaciones Socio Históricas Regionales
Unidad Ejecutora en Red – CONICET
Publicación cuatrimestral
Año 2, Número 2, 2012

FERROCARRILES Y POBLACIÓN: UNA MIRADA COMPARATIVA EN JUJUY (1891-1948-1993)¹

GOLOVANEVSKY, Laura (CONICET/FCE-UNJu)

Resumen

El presente trabajo se propone comparar los movimientos y la evolución de la población en las localidades de la provincia de Jujuy por donde circulaba el ferrocarril en tres momentos del desarrollo ferroviario: la llegada del servicio a la provincia, la nacionalización durante el primer peronismo y su privatización (que en Jujuy equivalió prácticamente a su desmantelamiento). El objetivo es analizar cómo el ferrocarril influyó en el surgimiento o crecimiento de determinados pueblos y ciudades con su llegada y auge, y cómo pudo haber impactado en sentido inverso con motivo de su privatización / desmantelamiento en Jujuy. Si bien los movimientos poblacionales obedecen a múltiples razones, sólo una de las cuales es el ferrocarril, se intenta una aproximación correlacional, no explicativa, de la vinculación entre dichos movimientos y los vaivenes de la historia ferroviaria en Jujuy.

Palabras claves: ferrocarril; Jujuy; desmantelamiento; población; ciudades

RAILWAYS AND POPULATION: A COMPARATIVE APPROACH IN JUJUY (1891-1948-1993)

Abstract

This article proposes to compare population dynamics and movements in Jujuy cities that were on railway route in three moments of railway development: the arrival of railway to Jujuy, its nationalization during the first peronism and its privatization (which in Jujuy was practically equal to its dismantling). The objective is to analyse how railways influenced in the birth or growth of certain towns and cities and how could its privatization affect them in an opposite way. Although population movements depend on various factors, being the railway only one of them, this article tries to perform a correlational approach, not seeking for causalities, looking at the relation between population changes and railway history in Jujuy.

Keywords: railway; Jujuy; dismantling; population; cities

¹ Este trabajo fue realizado en el marco del Proyecto de Investigación Plurianual (PIP) CONICET 2010-2012: "Desmantelamiento ferroviario y privatización siderúrgica: consecuencias socioeconómicas, representaciones sociales e identidades políticas. Los casos del Ferrocarril General Belgrano y de Altos Hornos Zapla en la década de 1990 en Jujuy (Argentina)".

El presente trabajo se propone comparar los movimientos y la evolución de la población en las localidades de la provincia de Jujuy por donde circulaba el ferrocarril en tres momentos del desarrollo ferroviario: llegada del servicio, nacionalización y desmantelamiento.²

Fue sin lugar a dudas el ferrocarril el medio con el que se modificó el paisaje y su economía.³ Desde sus primeros kilómetros de tendido, la escasez de población y caminos dio al ferrocarril un carácter de creador de medios de transporte, ya que no llegó a reemplazar caminos, sino a crear vías de comunicación. Y también dio lugar a que el ferrocarril imprimiera su sello a la organización de la economía y la sociedad del país, puesto que la forma en que se fue expandiendo la red impulsó ciertas actividades y deprimió otras, conectando algunas regiones, antes alejadas, con el mercado mundial y nacional. El trazado del ferrocarril y la ubicación de sus estaciones dieron origen a numerosos pueblos y ciudades, contribuyendo a “definir el espacio habitado del país. Los rieles quedaron íntimamente ligados a la sociedad y la economía local.”⁴ Además, a diferencia del caso europeo, donde las vías se trazaron uniendo población, en la Argentina, “numerosos pueblos y ciudades fueron creciendo en torno a las estaciones del ferrocarril”.⁵

La complejidad del fenómeno que se intenta analizar impide postular un modelo explicativo, que pueda dar cuenta de los movimientos demográficos en base a las etapas del desarrollo (y desmantelamiento) ferroviario, por cuanto son múltiples los factores involucrados y no podrían aprehenderse y considerarse en su totalidad. Por ello, la propuesta es una aproximación de tipo correlacional, donde se observan los movimientos de población en relación a los momentos en que el ferrocarril iba creciendo, alcanzando un máximo y luego desapareciendo, de alguna manera.

Como señala Müller,⁶ el efecto negativo del cierre de ramales ferroviarios sobre numerosos centros poblacionales de menor tamaño ha sido un lugar común. En muchos casos la cancelación del servicio ferroviario parece haber afectado la accesibilidad y, por esta vía, la viabilidad de actividades productivas, dando lugar no sólo a una pérdida de calidad de vida en dichos lugares, sino también a su abandono, generando la aparición de los denominados “pueblos fantasma”. Si bien el caso de Jujuy no llega por lo general a este extremo, las consecuencias del desmantelamiento ferroviario no han podido aún ser

² Se agradecen los comentarios del Dr. Ricardo Ciccerchia a una versión previa de este trabajo presentada en el III Encuentro de la Red Internacional Marc Bloch, realizado en San Salvador de Jujuy en Octubre de 2010. Dichos comentarios dieron lugar a una nueva línea en la investigación, por lo que en su mayoría han sido contemplados en otros escritos.

³ David Casas. “Historia de las Comunicaciones en Jujuy”. En *Notas de la Junta de Estudios Arqueológicos de Jujuy*; Tomo I, Nº 1. San Salvador de Jujuy, 1980..

⁴ Jorge Schvarzer. “Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI”. *Documento de Trabajo*; Nº 2, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo. Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1999; [pág.] 6.

⁵ Juan A. Roccatagliata. *Ferrocarriles ante el siglo XXI*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1998; [pág.] 250.

⁶ Alberto Muller. “De trenes y pueblos “fantasma”: acerca del impacto de la reducción del servicio ferroviario en la Argentina”. *Desarrollo Económico*; Vol. 46, Nº 184. Buenos Aires, IDES, 2007.

evaluadas en su totalidad. El presente trabajo intenta ser un paso en el camino a mejorar nuestra comprensión sobre este fenómeno.

A los fines de ordenar el análisis a nivel de localidades se parte de la usual clasificación en regiones de la provincia de Jujuy: Ramal, Valles Bajos, Valles Orientales, Quebrada de Humahuaca y Puna.

El Ramal abarca la región este de la provincia. Por sus condiciones climáticas en ella se desarrollan la frutihorticultura, la explotación forestal y el cultivo de la caña de azúcar. Este último fue el que dio lugar a la formación de los principales centros urbanos de la región (Libertador General San Martín, vinculado al Ingenio Ledesma y San Pedro de Jujuy, vecino al Ingenio La Esperanza). El Ingenio Ledesma es el más grande del país y uno de los más importantes del mundo. El Ramal comprende los departamentos de Ledesma, San Pedro y Santa Bárbara.

Los Valles Bajos incluyen tanto al departamento Capital como a la zona tabacalera por excelencia. En esta región se encuentran importantes industrias (la siderúrgica Aceros Zapla y empresas vinculadas, la cementera Puesto Viejo y Celulosa Jujuy, entre otras) y también se concentra la mayoría de los servicios, debido a la presencia de la ciudad capital, San Salvador de Jujuy. Los Valles Bajos comprenden los departamentos Dr. Manuel Belgrano (o departamento Capital), El Carmen, San Antonio y Palpalá.

La región de los Valles Orientales está conformada por un pequeño territorio que enlaza la Quebrada de Humahuaca con el Ramal. Es una zona de difícil acceso y con escasa población. Está constituida por el departamento Valle Grande.

La Quebrada de Humahuaca, que comprende los departamentos de Humahuaca, Tilcara y Tumbaya, es el paso obligado desde los Valles Bajos hacia la Puna. Históricamente su actividad se vinculaba a la agricultura y ganadería de subsistencia. En estos últimos años se ha incrementado notoriamente el turismo en la región. Cuenta con una industria de producción de cal en la localidad de Volcán.

La Puna, una altiplanicie por encima de los tres mil metros sobre el nivel del mar, abarca el noroeste de la provincia. Posee un clima muy riguroso, suelos pobres y dificultades para la provisión de agua. Por ello la población es actualmente escasa y tiende a agruparse en torno a áreas de explotación minera. También se desarrolla la agricultura de subsistencia y la ganadería, centrada en caprinos, ovinos, llamas y vicuñas. La Puna comprende los departamentos de Yavi, Santa Catalina, Rinconada, Cochino y Susques.

En relación al ferrocarril, se dieron diferentes circunstancias: pueblos que eran de gran importancia en la época colonial y que resultaron marginados de las rutas principales de circulación debido al trazado del ferrocarril; otros que eran igualmente relevantes en épocas anteriores y cuya jerarquía se vio reforzada por el trazado de las vías férreas; pueblos que surgieron debido al paso del ferrocarril y otros que crecieron debido al desarrollo agroindustrial y ferroviario.⁷

⁷ Al respecto, cf. Alejandro Benedetti. "Los efectos de la inclusión. Transformaciones territoriales y reorganización de la red de lugares poblados en las tierras altas de Jujuy durante



Teniendo en cuenta lo recién señalado se comparan tres momentos históricos y en todos ellos se analizan los movimientos del ferrocarril y los cambios en la población, tomando datos censales a nivel de localidades. En el primer momento, la llegada del ferrocarril, el tendido, el emplazamiento de nuevas estaciones, se comparan las incidencias relativas y las tasas de crecimiento intercensal de las localidades en los censos de población de 1869, 1895 y 1914. Esto implica poner a disposición del público información sistematizada de los dos primeros censos a nivel de localidades que, creemos, no estaba agregada a ese nivel hasta el momento.⁸ ⁹ En el segundo momento, la comparación corresponde a los censos de 1914, 1947 y 1960, cuando da inicio, de alguna manera, el comienzo del fin de los ferrocarriles interurbanos en la Argentina. Finalmente, un tercer momento, donde se comparan los movimientos de los censos de 1980, 1991 y 2001, en paralelo al proceso que implicó el desmantelamiento del servicio ferroviario de pasajeros en Jujuy.

La llegada del Ferrocarril a Jujuy

El ferrocarril surge en Argentina en la época de la organización nacional, con su primera línea inaugurada en 1857. La misma partía del centro de la ciudad de Buenos Aires y se extendía hacia los suburbios, con un recorrido de aproximadamente diez kilómetros. A partir de allí se multiplicaron los tendidos, primero dentro de la provincia de Buenos Aires, luego en otras provincias. En algunos casos la construcción y explotación corrió por cuenta de inversores privados, por lo general extranjeros, mayoritariamente capitales de origen británico. En otros casos fue el propio Estado nacional el que tomó a su cargo el desarrollo de las líneas.¹⁰

El desarrollo ferroviario se concentró originariamente en la provincia de Buenos Aires, canalizando la producción pampeana. El Estado nacional construyó el resto de la red ferroviaria, a fin de unir las distintas capitales provinciales, en la

el siglo XX". *XIII World Congress of the International Economic History Association*. Buenos Aires, Asociación Internacional de Historia Económica, 2002; [pág.] 17-18. Disponible en <http://eh.net/XIIICongress/cd/papers/33Benedetti294.pdf>.

⁸ Los censos nacionales de 1869 y 1895 estaban disponibles hasta el momento a nivel departamental para el caso de Jujuy, no a nivel de localidades. Se obtuvieron las cédulas censales en www.familysearch.org y se realizó el conteo por localidad, respetando la información que se reflejaba en las cédulas.

⁹ Algunos resultados, como la población de Yavi, y los índices de masculinidad por grupos de edad para los departamentos de Quebrada y Puna, incluyendo información sobre estos dos censos, puede encontrarse en Raquel Gil Montero; Mariano Morales y Mariana Quiroga Mendiola. "Economía rural y población: La emigración en áreas de montaña. Humahuaca y Yavi (provincia de Jujuy) durante el siglo XX". *Estudios Migratorios Latinoamericanos*; Año 21, N°62. Buenos Aires, Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos, 2007. Se agradecen los comentarios de Raquel Gil Montero a la versión de este trabajo presentada en el III Encuentro de la Red Internacional Marc Bloch.

¹⁰ Liliana Bergesio y Laura Golovanevsky. "Ferroviarios y zapleros en Jujuy: de la seguridad social a la inestabilidad laboral". *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*; Número 6. Buenos Aires, SIMEL/CEUR, 2010.

concepción de que este medio de transporte era ideal para impulsar el desarrollo de las zonas extra pampeanas y garantizar la unidad política.¹¹

La línea del ferrocarril que finalmente llega a Jujuy es la originariamente denominada Central Norte, concebida en sus inicios como una prolongación de la línea del Central Argentino, que unía Rosario con Córdoba. En una primera etapa se plantea la prolongación del Central Argentino entre Córdoba y Tucumán. En 1866 se contrata a un ingeniero (Pompeyo Moneta) para que estudie la factibilidad de este nuevo recorrido, en base a tres criterios: que el trayecto sea el más corto posible, que el ferrocarril sea de bajo costo y que se conozca el potencial agrícola-ganadero de los terrenos que resultarían servidos por esta extensión.¹²

El informe elaborado por Pompeyo Moneta es publicado por el Gobierno Nacional en 1867. Ya desde su título “Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba a Jujuy” queda manifiesto el propósito de llevar las vías hasta Jujuy. Luego de innumerables inconvenientes (técnicos, políticos y financieros) el tren llegó a Jujuy en noviembre de 1890, a la estación de Pampa Blanca. Esta línea, que pasa a denominarse Ferrocarril Central Norte, se prolonga luego tanto hacia el norte como hacia el este. Por ella el Ingenio La Esperanza enviaba sus productos hacia los mercados consumidores del centro del país¹³. Para 1891, el ramal proveniente de Pampa Blanca y Perico había llegado a la capital provincial, a la estación San Pedrito¹⁴, en las afueras de la ciudad.

Así, la provincia de Jujuy se encuentra atravesada por dos ramales del ferrocarril, uno que une Pampa Blanca con La Quiaca (que posteriormente recibe la denominación de ramal C) y otro que surca territorio jujeño desde Perico hasta Yuto (conocido luego como ramal C15).¹⁵ ¹⁶ Mientras que el primero comunicaba los valles y la capital provincial con Bolivia, revistiendo por tanto un gran valor político y estratégico (además de servir al traslado de importante cantidad de personas y mercancías), el segundo se dirigía hacia la región azucarera (los departamentos de San Pedro y Ledesma), que se consolidaba como el polo de poder económico en la estructura provincial de aquellos años. El acceso al ferrocarril facilitaba el despegue de la industria

¹¹ Liliana Bergesio y Laura Golovanevsky. “Otra vez en la vía. Estudio preliminar de los efectos socio-económicos del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en Jujuy”. 7º Jornadas Regionales sobre Economía y Sociedad del NOA. San Salvador de Jujuy, 17 y 18 de septiembre de 2009. Versión en CD.

¹² Mario Justo López. *Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886*. Buenos Aires, Lumiere, 1994; [pág.] 185.

¹³ Francisco Bonfanti. *Piedra Basal de la Fundación de San Pedro de Jujuy*. Salta: Stampa Impresiones, 2009.

¹⁴ Esto ocurrió el 31 de enero de 1891, según COSTELLO, Moisés. *El Ferrocarril de la Quebrada de Humahuaca*, Cuadernos N° 1. República Argentina, 2009.

¹⁵ Un tercer ramal, C14, que une San Antonio de los Cobres con Socompa, ambas en la provincia de Salta, cuenta con una estación en territorio jujeño, Olacapato, la cual no reviste importancia para la temática que nos ocupa.

¹⁶ El proyecto para el ramal Perico-Ledesma fue propuesto por el senador nacional por Jujuy Cástulo Aparicio, quien fundamentó su necesidad en la riqueza de esta región de la provincia. El 20 de enero de 1902 se sancionó la ley que ordenaba la construcción de este tramo. (Jujuy, Diccionario General. Ediciones del Gobierno de la Provincia de Jujuy, S. Salvador de Jujuy, 1992)

azucarera,¹⁷ permitiendo traer maquinarias más modernas (que en carreta no se podían trasladar)¹⁸ y llevar el producto final a los consumidores de las grandes urbes del país con mayor facilidad.¹⁹

El ramal C15 fue fuertemente impulsado por los intereses azucareros. Los hermanos Leach (propietarios del Ingenio La Esperanza) financiaron inclusive parte de su costo, adelantando dinero (a cuenta de futuros fletes), cediendo terrenos que fueran de su propiedad y resultaran afectados por la traza del ferrocarril y entregando tierras para el emplazamiento de algunas estaciones, como fue el caso de las de San Pedro y El Quemado.²⁰

Para 1892 ya estaban entonces habilitadas las estaciones de Pampa Blanca y Perico, en febrero de 1904 se habilitó la de San Pedro de Jujuy y en septiembre de ese mismo año la de Ledesma.²¹ En 1909 el ramal alcanza Yuto, última estación en territorio jujeño. El recorrido del ramal C15 (Perico-Pichanal) en territorio jujeño resulta finalmente establecido con las siguientes estaciones:²² Perico (td), San Juancito (pc), La Mendieta (td), San Pedro (td), El Quemado (pectl), Chalicán (pectl), Fraile Pintado (td), Ledesma (td), Calilegua (td), 23 de Agosto (pectl), Caimancito (pectl) y Yuto (td).

El ramal C, que había llegado a la capital provincial en 1891, tardó doce años en alcanzar el centro de la ciudad.²³ Su trazado fue fruto de disputas entre jujeños y salteños, existiendo dos caminos alternativos para llegar a la frontera. Finalmente, se impuso el trazado por territorio jujeño.²⁴

¹⁷ Al respecto puede verse, por ejemplo, Ana Teruel. "Panorama económico y socio-demográfico en la larga duración (siglos XIX y XX)"; en Ana Teruel y Marcelo Lagos (directores). *Jujuy en la Historia. De la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales y Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy. 2da edición, 2007.

¹⁸ Este proceso tuvo lugar primero en los ingenios tucumanos, donde el ferrocarril llegó antes. Al respecto, Isetto (1978) apunta que hasta entonces la industria azucarera utilizaba trapiches de madera, ya que las maquinarias metálicas no podían ser trasladadas en carreta. Con la llegada del ferrocarril la industria azucarera ingresó aceleradamente a la era del vapor. Juan Agustín Isetto. "La construcción del Central Norte". *Todo es Historia*; N° 130, Marzo, Buenos Aires, 1978.

¹⁹ La cuestión de las tarifas cobradas por el transporte del azúcar no fue un tema menor. Se alegaba que luego del beneficio inicial que significó la llegada del ferrocarril, los posteriores aumentos tarifarios perjudicaban grandemente a la industria azucarera. Para una discusión al respecto para el caso de Jujuy puede verse Cecilia Fandos y María Teresa Bovi. "Un cuerpo sin cabeza": el Ferrocarril Central Norte, 1890 - 1925. Debates y balances en torno al impulso del "progreso" en Jujuy". XXII Jornadas de Historia Económica, Río Cuarto, 21 al 24 de septiembre de 2010.

²⁰ Francisco Bonfanti. *Piedra Basal de la Fundación ...*, *op.cit.*

²¹ *Jujuy, Diccionario General...*, *op.cit.*

²² Al lado del nombre de cada una de ellas, se indica entre paréntesis el tipo de servicio prestado, p: pasajeros, e: encomiendas, c: cargas, tl: telégrafo, h: hacienda, td: todos.

²³ Según señala Casas la presencia del Río Chico le impide al tren llegar a la capital jujeña hasta realizarse las correspondientes obras de ingeniería. Recién en 1903 pudo inaugurarse la estación que se encuentra en el centro de la ciudad. David Casas. "Historia de las Comunicaciones ...", *op.cit.*, [pág.] 19

²⁴ Para detalles de cómo el trazado se definió por Jujuy puede verse David Casas. "Historia de las Comunicaciones ...", *op.cit.* y, especialmente, María Teresa Bovi. "El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910". XIº Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Tucumán, 19 al 22 de Septiembre de 2007.

Así, en su camino hacia la frontera con Bolivia, el servicio llegó a León en junio de 1904²⁵ y a Purmamarca en julio de 1905.²⁶ El tramo Purmamarca–Tilcara fue abierto efectivamente al público en diciembre de ese mismo año, mientras que el tramo Tilcara–Humahuaca se habilitó en septiembre de 1906.²⁷ El tramo Humahuaca–Tres Cruces entró en servicio al público un año más tarde, mientras que de Tres Cruces a Abra Pampa el servicio se habilitó en diciembre de 1907.²⁸ El 30 de diciembre de ese mismo año arribó a La Quiaca el primer tren (de prueba, porque llevaba sólo cinco pasajeros),²⁹ pero el servicio fue efectivamente inaugurado el 25 de mayo de 1908.³⁰

El recorrido del ramal C quedó configurado con las siguientes estaciones (mismas referencias entre paréntesis que en el caso anterior): Pampa Blanca (td), Maquinista Verón (pec), Monterrico (td), Perico (td), Kilómetro 1129 (apeadero, p), Gral. Savio (td), Río Blanco (apeadero, p), Kilómetro 1149 (apeadero, p), Jujuy (td), Reyes (apeadero, p), Yala (embarcadero, pech), Chañi (apeadero, p), León (pectl), Volcán (td), Tumbaya (pectl), Purmamarca (pectl), Maimará (pectl), Tilcara (td), Huacalera (td), Senador Pérez (pectl), Humahuaca (td), Kilómetro 1289 (apeadero, p), Iturbe (pectl), Tres Cruces (pectl), Abra Pampa (td), Puesto del Marqués (td), Kilómetro 1397 (apeadero, p), Pumahuasi (pectl), La Quiaca (td).

La población según los censos de 1869, 1895 y 1914

Como el tren llega a Jujuy en 1891, la primera comparación sería la de los censos 1869-1895, aunque sólo unas pocas estaciones hayan sido inauguradas antes de 1895 (Pampa Blanca, Perico, Palpalá y Jujuy). Al analizar información proveniente de estos dos censos deben tenerse en cuenta ciertas limitaciones. Como ya se anticipó, se obtuvieron las cédulas censales originales y se hicieron los cómputos a nivel localidad en base a la información estrictamente contenida en las mismas. Esto puede acarrear errores en el sentido de que carece de algún otro tipo de controles y mejoras que esta información podría haber tenido de haber sido procesada por los propios organismos encargados de la estadística. Al no existir este trabajo, el mismo fue realizado por la autora, con las limitaciones que esto implica.

Hecha esta aclaración, puede señalarse que la población de la capital creció entre 1869 y 1895 levemente por encima del promedio provincial (11,53 por mil y 8,91 por mil respectivamente), lo que la llevó a incrementar también de manera leve su peso en la población total de la provincia, de 19% a 20,2%, en el período bajo estudio (ver Cuadro 1). En el caso de Pampa Blanca, el crecimiento poblacional fue muy elevado, 46,63 por mil, lo que le significó incrementar notoriamente su peso en el total departamental. Este crecimiento

²⁵ *Jujuy, Diccionario General...*, *op.cit.*

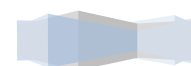
²⁶ María Teresa Bovi. "El Ferrocarril de La Quebrada...", *op.cit.*

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ *Jujuy, Diccionario General...*, *op.cit.*

³⁰ María Teresa Bovi. "El Ferrocarril de La Quebrada...", *op.cit.*



parece claramente ligado al avance del ferrocarril. A diferencia de las dudas que podrían generar otros casos de crecimiento poblacional en localidades donde además se desarrollan actividades económicas en etapa claramente expansiva, creando un efecto de sinergia y complementación con el ferrocarril, en Pampa Blanca no había un desarrollo de algún sector económico que justificara esta atracción demográfica, excepción hecha del ferrocarril.

Más interesante resulta el análisis para el período subsiguiente, 1895-1914, pues a esa altura ya estaba inaugurada casi la totalidad del trazado de la red en la provincia de Jujuy. Frente a una tasa de crecimiento intercensal de 22,51 por mil para el conjunto de la población provincial, algunas localidades donde había llegado recientemente el ferrocarril (a ellas o a sus cercanías) alcanzan a prácticamente triplicarla, como ser los casos de Estación Perico (60,61 por mil), El Carmen (59,26) y Negra Muerta (67,04). Pero los casos verdaderamente excepcionales son los de San Pedro (105,73), Tumbaya (87,86) y La Quiaca (80,13). Este último es además especial, porque surgió con el ferrocarril y rápidamente se desarrolló por su lugar estratégico en la comunicación con Bolivia. En 1914 fue declarada capital del departamento de Yavi.

Gil Montero *et al.* señalan que la llegada del ferrocarril a La Quiaca dio lugar al proceso de urbanización más importante de aquella época.³¹ Mientras que en 1895 La Quiaca tenía 172 habitantes (ver Cuadro 1), para 1914 había más que cuadruplicado su población. En esta dinámica, sin embargo, influyó también el rol que tomó La Quiaca como proveedora de ganado para Chichas, en Bolivia, que tuvo un fuerte desarrollo minero. También en La Quiaca se juntaban los jornaleros que, provenientes de Bolivia, acudían allí a tomar el tren. De tal manera, el crecimiento poblacional de la Puna se concentró en La Quiaca, en pueblos que se desarrollaron en torno a las vías del ferrocarril y en derredor de las minas. El ferrocarril implicó así desplazar el eje de poblamiento de la Puna, desde las aguadas y las zonas que estaban a reparo del viento hacia la planicie central. Tal fue también el caso de Abra Pampa, que merced al paso del ferrocarril pasó de ser un pequeño caserío a convertirse en la capital del departamento Cochino.³²

Más en línea con el crecimiento promedio de la población provincial están los casos de Pumahuasi, Monterrico, Uquía y Humahuaca, y por debajo de él (con ferrocarril recientemente inaugurado), Volcán, Pampa Blanca (ambas revirtiendo parte del enorme crecimiento intercensal anterior) Purmamarca y Huacalera. En el caso de Volcán, como así también en Iturbe (también conocido como Negra Muerta) y León, fue la construcción del ferrocarril el motivo que impulsó su conformación. Particularmente Volcán, donde funcionaban talleres y depósitos, y donde la importancia del empleo en el ferrocarril llevó a la creación de un barrio obrero para los trabajadores del riel.³³

El trazado del ferrocarril en algunos casos siguió las rutas históricas, pero mayoritariamente no lo hizo, “unas veces por seguir la traza más corta y otra por favorecer los intereses de personas de influencia política.”³⁴ Así, pueblos

³¹ Raquel Gil Montero; Mariano Morales y Mariana Quiroga Mendiola. “Economía rural y población...”, *op.cit.*

³² *Ibid.*, [pág.] 51.

³³ Alejandro Benedetti. “Los efectos de la inclusión...”, *op.cit.*

³⁴ David Casas. “Historia de las Comunicaciones ...”, *op.cit.*, [pág.] .21.

FERROCARRILES Y POBLACIÓN: UNA MIRADA COMPARATIVA EN JUJUY (1891-1948-1993)

otrora florecientes como eran Cochinoca y Casabindo sufrieron un drenaje poblacional. Otras localidades de la zona, como Cangrejos, Cangrejillos, por ejemplo, prácticamente han desaparecido.

Los departamentos que quedaron fuera del trazado del ferrocarril, como Rinconada, Santa Catalina y Valle Grande, mostraron tasas de crecimiento muy reducidas, en su mayoría negativas, en el período 1869-1895-1914, sosteniendo el rol clave que cumplió en esa etapa el desarrollo ferroviario y su carácter de creador de pueblos. La llegada del tren quebró la organización territorial colonial vigente hasta entonces, debilitando el viejo modelo de comercio, que vinculaba a Jujuy con el Alto Perú, más que con Buenos Aires.³⁵

Cuadro 1: Población de localidades vinculadas al ferrocarril según Censos de 1869, 1895 y 1914. Valores absolutos, porcentaje sobre el total y tasas de crecimiento intercensal.

DEPARTAMENTO	LOCALIDAD	Ramal	Año* estación	1869	1895	1914	%	%	%	TCI%	TCI
							1869	1895	1914	69-95	95-14
Capital			1891	7.629	10.160	14.117	19,0	20,2	18,4	11,53	17,46
Cochinoca			1907	3.860	3.741	4.257	9,6	7,5	5,6	-1,25	6,82
	Abra Pampa	C	1907		680	496	0,0	18,2	11,7		-16,47
El Carmen				3.170	5.406	7.582	7,9	10,8	9,9	21,58	17,96
	Est. Perico	C-C15	1890		324	991	0,0	6,0	13,1		60,61
	El Carmen		No tiene	549	772	2.305	17,3	14,3	30,4	13,73	59,26
	Monterrico	C	1890	492	328	537	15,5	6,1	7,1	-16,09	26,29
	P. Blanca	C	1890	240	750	1.042	7,6	13,9	13,7	46,63	17,46
Humahuaca				3.608	4.766	4.262	9,0	9,5	5,6	11,20	-5,87
	Humahuaca	C	1906	615	526	856	17,0	11,0	20,1	-6,23	25,96
	N.Muerta/	C	1907	92	188	645	2,5	3,9	15,1	29,00	67,0

³⁵ Al respecto véase, por ejemplo, Erick Langer y Viviana Conti. "Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930)". *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*; N° 121; Vol. 31. Buenos Aires, IDES, 1991.

	Iturbe											4
	Uquía		No tiene	456	307	614	12,6	6,4	14,4	-15,70		37,16
Ledesma				5.248	4.787	12.372	13,0	9,5	16,1	-3,67		51,25
	Ledesma	C15	1904	1.589	2.744	3.864	30,3	57,3	31,2	22,09		18,18
Palpalá**	Palpalá	C	1890/1	s/d	s/d	466	s/d	s/d	3,3	s/d	s/d	s/d
Rinconada				2.395	1.681	1.616	6,0	3,3	2,1	-14,06		-2,07
San Antonio				780	1.049	1.505	1,9	2,1	2,0	11,92		19,18
San Pedro				1.718	5.639	15.218	4,3	11,2	19,9	48,69		53,64
	San Pedro	C15	1904	1.295	1.380	9.316	75,4	24,5	61,2	2,55		105,73
	La Mendieta	C15	1904	s/d	s/d	2.395	0,0	0,0	15,7	s/d	s/d	s/d
	La Esperanza		No tiene	s/d	1.209	2.219	0,0	21,4	14,6	s/d		32,48
Sta. Bárbara				510	807	1.570	1,3	1,6	2,0	18,53		35,65
Sta. Catalina				2.640	2.454	2.510	6,6	4,9	3,3	-2,92		1,19
Tilcara				2.157	2.742	2.886	5,4	5,5	3,8	9,64		2,70
	Huacalera	C	1906	287	495	538	13,3	18,1	18,6	22,04		4,39
	Maimará	C	1905	448	570	537	20,8	20,8	18,6	9,68		-3,13
	Tilcara	C	1905	444	525	479	20,6	19,1	16,6	6,73		-4,81
Tumbaya				1.643	2.030	2.799	4,1	4,0	3,7	8,50		17,05
	Volcán	C	1904	228	368	455	13,9	18,1	16,3	19,33		11,23
	Purmamarca	C	1905	336	545	769	20,5	26,8	27,5	19,54		18,29
	Tumbaya	C	1904/5	490	64	317	29,8	3,2	11,3	-78,19		87,86
V. Grande				1.403	1.631	1.721	3,5	3,2	2,2	6,04		2,83
Yavi				3.455	3.310	4.216	8,6	6,6	5,5	-1,71		12,82
	La Quiaca	C	1908	530	172	744	15,3	5,2	17,6	-44,02		80,13

FERROCARRILES Y POBLACIÓN: UNA MIRADA COMPARATIVA EN JUJUY (1891-1948-1993)

	Pumahuasi	C	1907	352	94	198	10,2	2,8	4,7	-51,44	39,99
Total				40.216	50.203	76.631	100	100	100	8,91	22,51

*Esta información se agradece a la Dra. Cecilia Fandos, quien la obtuvo de "Estadística de los Ferrocarriles en explotación", varios años, Talleres Tipográficos de la penitenciaría nacional y Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires.

** Palpalá fue parte del departamento Capital hasta 1987.

Fuente: elaboración propia en base a los Censos de Población de 1869, 1895 y 1914.

El funcionamiento del ferrocarril en las tierras altas de Jujuy marcó la transición entre la desintegración del comercio de mulares y vacunos y la integración de Jujuy al mercado nacional. La Quebrada de Humahuaca fue una importante vía de transporte, a través del ferrocarril, de los minerales extraídos de la Puna hacia los mercados pampeanos, llevando consigo el desplazamiento de quebradeños hacia la región puneña, como polo de desarrollo minero.³⁶ El efecto del ferrocarril se hizo sentir de manera diferencial en la zona de los Pericos, ya que el territorio al este de las vías tuvo un proceso de valorización debido a su conexión con la región azucarera, desarrollando un esquema productivo más comercial, mientras que las tierras que quedaron al oeste de las vías (La Isla, San Vicente, Perico de San Juan, Monterrico, Ovejería), desarrollaron una estructura de autoconsumo, producción en pequeña escala y propiedad más fragmentada.³⁷

En términos de las regiones de Jujuy, los departamentos y pueblos de la Puna que quedaron fuera del trazado del ferrocarril (Cochinoca, Rinconada, Santa Catalina) resultaron marginadas de la circulación principal, mostrando tasas de crecimiento intercensal muy inferiores al total provincial, e inclusive negativas. En cambio, en aquellas localidades de la Puna y también de la Quebrada de Humahuaca que quedaron dentro de la traza del ferrocarril (Abra Pampa, La Quiaca, Humahuaca, Tilcara, Tumbaya), las tasas de crecimiento intercensal fueron en general elevadas. Fue también importante el crecimiento poblacional en las localidades que surgieron debido a la creación de una estación ferroviaria (como Volcán). Lo mismo ocurrió en la región del Ramal, con aquellas localidades vinculadas al avance de la industria azucarera, favorecida por el desarrollo ferroviario. En este último grupo San Pedro exhibe una impactante tasa de crecimiento intercensal de 105.73 por mil para el período 1895-1914. Finalmente, en la región de los Valles Bajos las localidades del departamento El Carmen tuvieron importantes tasas de crecimiento

³⁶ Gabriela Sica, María Teresa Bovi y Lucía Mallagray. "La Quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad"; en Ana Teruel y Marcelo Lagos (directores). *Jujuy en la Historia. De la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales y Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy. 2da edición, 2007.

³⁷ Fanny Delgado, Cecilia Fandos y Salomé Boto. "Mundo urbano y agrario: los valles centrales"; en Ana Teruel y Marcelo Lagos (directores). *Jujuy en la Historia. De la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales y Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy. 2da edición, 2007; [pág.] 416.

(recordemos que allí llegó primero el ferrocarril), mientras que la capital provincial no se destaca por su aumento en términos de población y en esta etapa no alcanza aún el rol central que le cabrá en años siguientes, hasta la actualidad.

La nacionalización

La situación de Jujuy con respecto a la cuestión de la nacionalización es bastante peculiar, por cuanto que los ferrocarriles que allí llegaban eran del Estado, no de capitales extranjeros. En ese sentido, la nacionalización puede no haber tenido un impacto significativo. Lo que sí podemos imaginar es que los cambios que la nacionalización implicó para el manejo administrativo, operativo e inclusive político de la compañía, pueden haber impactado en el territorio provincial.

El proceso que llevó a la nacionalización de los ferrocarriles debe ser visto en un contexto más amplio, que arranca, en la mirada de Lewis,³⁸ en los años previos a la Primera Guerra Mundial. Según este autor, “1912/3 pueden ser vistos como el comienzo del fin de la “Belle Époque” de internacionalismo económico, de los cuales los ferrocarriles argentinos de propiedad británica fueron quizá el símbolo más obvio.”³⁹ Gran Bretaña atravesó un período de fuerte iliquidez, y esto resultó crítico para sus empresas en el exterior. La situación, agravada por la crisis de 1929, llevó a que hacia 1933, en los círculos ferroviarios tanto en Argentina como en Gran Bretaña, la nacionalización fuera vista como un paso que en algún momento había de producirse, restando determinar cuándo y cómo tendría lugar.⁴⁰

Diversos son los motivos involucrados: los ferrocarriles británicos quedaron asociados a la imagen –negativa por cierto- del Pacto Roca-Runciman, y así como a fines del siglo XIX estas compañías eran vistas como la avanzada de una tecnología que ayudaría a transformar a la Argentina (apoyada por los estancieros), para comienzos de la década de 1930 ambos grupos, empresas ferroviarias británicas y terratenientes, eran señalados como derrochadores y abusadores de su poder. Los consumidores comenzaban a protestar por el precio y la calidad del servicio, quejas que los gobiernos democráticos pudieron ignorar, pero que las administraciones de la década infame no podían desoír. Los beneficios sociales logrados por los obreros ferroviarios⁴¹ implicaron aumentos de costos. El desarrollo del transporte automotor proveía una respuesta más dinámica a los requerimientos de transporte en una economía cambiante. Además, el transporte automotor estaba en manos de capitales nacionales, a diferencia de los ferrocarriles, argumento utilizado en tiempos de nacionalismo económicos. Hacia 1933 estaba claro que los problemas no tendrían otra solución, más que la nacionalización de los ferrocarriles. Pese a

³⁸ Colin Lewis. “Crisis, tecnología y eficiencia: los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición”; en Mario Justo López & Jorge Waddell (eds.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumiere, 2007.

³⁹ *Ibid.*, [pág] 2.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ Al respecto, puede verse Liliana Bergesio y Laura Golovanevsky. “Ferroviarios y zapleros en Jujuy...”, op,cit.

ello, la política económica de la década infame al respecto de esta cuestión continuaría hasta bien entrada la década de 1940.⁴²

Con las nuevas circunstancias de la economía mundial, el modelo de industrialización por sustitución de importaciones se consolidaba, y el modelo agroexportador comenzaba a intentar ser desplazado como base de la economía argentina. Ante esto, el rol de los ferrocarriles, que eran fundamentalmente el medio de transporte de las exportaciones agropecuarias hacia el puerto, resultó cuestionado. El último, breve, período de prosperidad de los ferrocarriles correspondió a la década de 1920, cuando “asumieron un papel dinámico en el crecimiento económico argentino”,⁴³ en consonancia con la recuperación de las exportaciones luego de la caída en épocas de la Primera Guerra Mundial. Por medio de diversificación, innovación, aumento de producción exportable, incremento de tarifas y esfuerzos de las empresas por absorber costos crecientes, los ferrocarriles británicos lograron incrementar sus utilidades y pagar nuevamente buenos dividendos. A fines de la década de 1920 los problemas retornaron: grandes cosechas implicaron caída de precios, reclamo de reducción de tarifas, todo acompañado de costos crecientes, en el marco de los inicios de la Gran Depresión. Esto fue el principio del fin para los ferrocarriles de capitales británicos en la Argentina.

La expansión de las actividades económicas en la región pampeana quedó comprometida por la crisis de 1930. Esto se reflejó en una caída en la demanda hacia el transporte ferroviario, que se tradujo en menor rentabilidad, agravada por la sostenida remisión de ganancias desde la Argentina hacia Gran Bretaña (sumergida en una crisis de escala mundial). En la búsqueda de beneficios a corto plazo se redujeron las inversiones, dando lugar al deterioro de equipos e instalaciones, situación que se agudizó durante el período en el que Gran Bretaña se vio envuelta en la Segunda Guerra Mundial.⁴⁴

En ese contexto, el gobierno argentino decidió fomentar la construcción de caminos, como alternativa para el transporte de las cargas. Fue así que en 1932 se creó por ley la Dirección Nacional de Vialidad. Este organismo construyó numerosos caminos, pero en paralelo a las líneas ferroviarias existentes, por lo cual en lugar de complementarse el transporte ferroviario y el automotor, resultaron competitivos. El ferrocarril terminó siendo perjudicado, sobre todo en los tramos cortos, especialmente en el transporte de carga, reduciendo aún más su rentabilidad.⁴⁵

Por ese entonces, Gran Bretaña atravesaba las dificultades inherentes a su protagonismo durante la Segunda Guerra Mundial, como ya se mencionó. Priorizando la producción bélica, sus exportaciones se redujeron, acumulando deudas con varios países, entre ellos la Argentina. Dada su comprometida situación, estos créditos no estaban disponibles de manera inmediata, por lo que se conocieron como “libras bloqueadas”. En esta situación Argentina tenía un crédito acumulado de aproximadamente 112 millones de libras hacia el año 1946 (el más alto de América Latina). Gran Bretaña no estaba dispuesta a

⁴² Colin Lewis. “Crisis, tecnología y eficiencia...”, *op.cit.*

⁴³ *Ibid.*, [pág.] 7.

⁴⁴ Liliana Bergesio y Laura Golovanevsky. “Otra vez en la vía...”, *op.cit.*

⁴⁵ *Ibid.*



desbloquear las libras, buscando formas alternativas de resolver esta cuestión. En ese momento asume la presidencia Juan Domingo Perón, encontrándose en la nacionalización de los ferrocarriles una salida a la recuperación de los créditos (que a corto plazo parecían imposibles de cobrar de otra manera), las relaciones con el Reino Unido y la situación alicaída de los ferrocarriles.^{46 47}

Luego de largas y complejas negociaciones, con el pacto de Andes del 12 de febrero de 1948 se formalizó finalmente la compra de los ferrocarriles británicos, cuya posesión formal tuvo lugar el 1º de mayo de 1948, en un acto público multitudinario.⁴⁸ El precio de la operación fue motivo de controversias y críticas, puesto que los críticos “señalaban que se había comprado ‘hierro viejo’ a valores injustificados”.⁴⁹ En el mismo sentido, Schvarzer⁵⁰ encuentra que con equipos obsoletos, vías que requerían reparación -buena parte de ellas “estaban tal cual habían sido tendidas” a fines del siglo XIX- y caídas en la rentabilidad, las empresas británicas prefirieron vender los ferrocarriles antes que tener que afrontar los costos de las necesarias reparaciones.⁵¹

Sin embargo, la nacionalización tenía sus razones, defendidas por el gobierno. En primer lugar, el sistema tarifario vigente antes de la nacionalización estaba diseñado de tal manera que beneficiaba a algunos productos y regiones y perjudicaba a otros, favoreciendo especialmente el transporte hacia el puerto de Buenos Aires y afectando negativamente el traslado entre puntos del interior del país. Se basaba en el tipo de producto: “Por ejemplo, cada 1.000 kilómetros, 25 toneladas de ganado vacuno abonaban m\$ n 366,19; pero por el mismo recorrido y el mismo peso, el trigo debía pagar m\$ n 1.268; el azúcar, m\$ n 2.009; los tejidos, m\$ n 4.304, y los artículos de almacén, m\$ n 33.209”.⁵² En segundo lugar, se argumentaba a favor del precio pagado que con el proceso de nacionalización se habían incorporado tierras, además de “empresas de transporte, eléctricas y de aguas corrientes, compañías de tierras e inmobiliarias, hoteles, frigoríficos, tiendas de distinto tipo, edificios y terrenos en todo el país que pertenecían a las compañías ferroviarias”.⁵³ Finalmente, se

⁴⁶ Mario Rapoport y colaboradores. *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires, Ediciones Macchi, 2003.

⁴⁷ Basualdo señala que “Sin abordar un análisis pormenorizado de la cuestión, parece poco discutible que la nacionalización de los ferrocarriles estuvo encaminada a solucionar el diferendo económico entre la Argentina e Inglaterra en función del afianzamiento de la sustitución de importaciones como el nuevo patrón de acumulación de capital”. Eduardo Basualdo. “Los primeros gobiernos peronistas y la consolidación del país industrial: éxitos y fracasos”. Cuadernos del CENDES, Año 22, N° 60. Tercera Época. Septiembre-Diciembre 2005, [pág.] 123.

⁴⁸ Los ferrocarriles en manos de capitales franceses (Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y Compañía de Ferrocarriles de Rosario a Puerto Belgrano) por su parte fueron nacionalizados el 18 de diciembre de 1946. El valor simbólico de esta nacionalización lejos estuvo de alcanzar la trascendencia de la compra por parte del Estado de los ferrocarriles en manos británicas. Esto puede explicarse, en parte, por la menor importancia en términos de los kilómetros de tendido de los ferrocarriles franceses. Pero también puede pensarse que la oposición a los intereses británicos jugaba –y aún juega- un rol de mayor trascendencia en el sentimiento colectivo de los argentinos.

⁴⁹ Mario Rapoport y colaboradores. *Historia económica, política y...*, *op.cit.*, [pág.] 391.

⁵⁰ Jorge Schvarzer. “Los ferrocarriles de carga en la Argentina...”, *op.cit.*, [pág.] 10.

⁵¹ Liliana Bergesio y Laura Golovanevsky. “Otra vez en la vía...”, *op.cit.*

⁵² Mario Rapoport y colaboradores. *Historia económica, política y...*, *op.cit.*, [pág.] 391.

⁵³ *Ibid.*

señalaba que se debía agregar el valor de rieles, líneas telegráficas, durmientes, postes de alambrado y galpones, aunque se reconocía la obsolescencia de las maquinarias, como observara Schvarzer,⁵⁴ puesto que “según la estadística brindaba por los mismos ferrocarriles: de las 3.965 locomotoras aún en uso más de la mitad eran obsoletas y habían sido puestas en funcionamiento antes de 1910”.⁵⁵

Por otro lado, si bien hubo controversias acerca del monto involucrado en la nacionalización de los ferrocarriles, no fue así con respecto a la estatización en sí, puesto que la mayoría de los sectores sociales la apoyaban (a excepción de la oligarquía agropecuaria básicamente). Además, contemporáneamente a esta medida, hechos similares ocurrían en Inglaterra y Francia, por parte de los gobiernos laboristas y de De Gaulle, respectivamente. En cualquier caso, vale la pena señalar que de los 983 millones de dólares que Perón invirtió en nacionalizaciones durante los dos primeros años de su gobierno, dos terceras partes se destinaron a la compra de los ferrocarriles británicos y, en menor medida, franceses.⁵⁶

En esta etapa de ferrocarriles nacionalizados se incrementó la dotación del personal y se redujeron las tarifas en términos reales. Mientras que lo primero obedeció tanto a la necesidad de mantener una red que se encontraba envejecida como a las demandas políticas y sindicales, lo segundo resultó más un atraso tarifario por omisión, al no ajustarse las tarifas en un marco de precios crecientes. En relación al personal, no debe perderse de vista que en el primer peronismo se enfatizaba el pleno empleo, y los trabajadores ferroviarios gozaban además de protecciones especiales.⁵⁷ en un Estado benefactor que comenzaba a forjarse en la Argentina. El atraso tarifario no era tampoco un tema menor. Una vez establecido no se pudo revertir, y llegó a significar que las tarifas ferroviarias entre 1945 y 1951 cayeran a la mitad, en términos reales, con respecto a los promedios del quinquenio anterior,⁵⁸ oscilando a partir de allí en esos valores durante los 25 años siguientes. La confluencia de una mayor masa salarial y una reducción en los ingresos reales dieron lugar al déficit de Ferrocarriles Argentinos, que perduró hasta su privatización y desmantelamiento en la década de 1990.⁵⁹

Con respecto a los efectos de la nacionalización en Jujuy, como ya se ha señalado, no implicó un cambio de propiedad, puesto que los ferrocarriles en esta región fueron desde su construcción del Estado. Lo que sí puede observarse en este período es la importancia del sindicato ferroviario en la estructuración del peronismo en la provincia.⁶⁰ La Unión Ferroviaria, en Jujuy

⁵⁴ Jorge Schvarzer. “Los ferrocarriles de carga en la Argentina...”, *op.cit.*

⁵⁵ Mario Rapoport y colaboradores. *Historia económica, política y...*, *op.cit.*, [pag.] 392.

⁵⁶ Eduardo Basualdo. “Los primeros gobiernos peronistas...”, *op.cit.*

⁵⁷ Al respecto, véase Liliana Bergesio y Laura Golovanevsky. “Ferroviarios y zapleros en Jujuy...”, *op.cit.*

⁵⁸ Horacio Núñez Miñana y Alberto Porto. “Inflación y tarifas públicas: Argentina, 1945-1980”. *Desarrollo Económico*; Nº 84. Buenos Aires, IDES, 1982.

⁵⁹ Aún entonces, el déficit es reemplazado por subsidios a los concesionarios.

⁶⁰ Al respecto, véase Adriana Kindgard. “Estado protector y sociedad movilizadora, 1945-1955. Materializaciones urbanas de la hegemonía peronista en Jujuy”; en Ana Teruel (comp.): *Problemas nacionales en escalas locales. Instituciones, actores y prácticas de la modernidad en Jujuy*. Rosario, Prohistoria-ISHIR, 2010 y Adriana Kindgard. “Estado, partido y elecciones en

como en el resto del país, jugó un rol clave en la articulación de las nuevas organizaciones obreras que se iban sumando al proceso de sindicalización propulsado por el peronismo. En ese contexto, fueron los dirigentes de la Unión Ferroviaria los que impulsaron la formación del partido laborista a nivel local. Y fueron obreros y empleados ferroviarios los que constituyeron la “Agrupación Peronista 17 de Octubre”, cuya primera actividad fue tomar parte en los festejos del primer aniversario de la fecha mencionada. El gremio ferroviario también participó en el armado de listas de candidatos para las elecciones que se realizarían en febrero de 1946, ocupando muchos lugares de relevancia en la misma.

Por otro lado, los ferroviarios tenían condiciones de trabajo particularmente favorables. Si bien los Ferrocarriles del Estado pagaban menores sueldos que los hasta entonces privados, los jornales parecen haber sido más elevados que los de trabajadores pertenecientes a otros gremios o sectores. Por caso, Kindgard⁶¹ estima un salario obrero promedio de \$ mn 104 en San Salvador de Jujuy en el año 1934, y según Giordano⁶² hacia 1930 los sueldos del personal ferroviario superaban holgadamente esa cifra en la mayoría de las categorías (la cual después fue sujeta a aumentos, por lo que era de esperarse que fuera aún mayor para 1934, año del cálculo realizado por Kindgard).

En cualquier caso, si bien los ferrocarriles de Jujuy ya eran del Estado antes de las nacionalizaciones de 1946/48, vale la pena preguntarse si la nueva administración influyó de alguna manera en el ferrocarril a nivel local, tema pendiente para una futura investigación. En general, las líneas de propiedad estatal, que habían sido agrupadas en la Administración de los Ferrocarriles del Estado, habían tenido un importante crecimiento de la red en la década de 1920, mientras que los ferrocarriles en manos privadas se habían estancado en ese mismo período.⁶³

Ante la nacionalización, se esperaba que la administración de los ferrocarriles, ahora centralizada, enfrentara los problemas ocasionados por lo que había sido un crecimiento desordenado, no planificado, pensando en la competencia entre líneas, situación que ahora cambiaba radicalmente. A todo esto se sumaba la diversidad de trochas, muy difícil de solucionar. Persistían los problemas de la competencia creciente del transporte automotor, la antigüedad del material rodante y el alza de costos. A ello se agregaba que el gobierno peronista decidió no actualizar las tarifas frente a la inflación, generando una caída en términos reales que se estimaba en torno al 50% entre 1946 y 1952.⁶⁴ Una de las primeras medidas, cosmética, fue el cambio de nombre. Las que eran

Jujuy en tiempos del primer peronismo”; en Oscar Aelo (comp.). *Las configuraciones provinciales del peronismo. Actores y prácticas políticas, 1945-1955*. Buenos Aires, Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires, 2010 (en prensa), de quien se toman las referencias al rol de los ferroviarios en los albores del peronismo jujeño.

⁶¹ Adriana Kindgard. “Estado protector y sociedad movilizada...”, *op.cit.*

⁶² Graciela Giordano. “El conflicto ferroviario de 1929/30. Empresas y trabajadores”. *Todo es Historia*; N° 180/181, Mayo/Junio 1982. Buenos Aires.

⁶³ Mario Justo López. “Del equilibrio a la crisis de las empresas ferroviarias privadas. 1917-1946”; en Mario Justo López & Jorge Waddell (eds.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumiere, 2007.

⁶⁴ Jorge Waddell. “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976”; en Mario Justo López & Jorge Waddell (eds.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumiere, 2007.

líneas del Estado aún antes de la nacionalización recibieron el nombre de Ferrocarril Nacional General Belgrano. En 1950 se creó la empresa Ferrocarriles del Estado, y cada uno de los ferrocarriles adquirió la categoría de empresa del Estado. En este lapso que transcurrió desde la nacionalización hasta la creación de dicha empresa se desarrolló un período de reorganización administrativa y reconocimiento de los bienes que se habían adquirido, lo cual no era una tarea sencilla dada la magnitud de la empresa resultante. Si bien se logró crear una administración central y se compraron materiales ferroviarios necesarios en el exterior, no se logró aprovechar el impulso que significó que el Estado tomara a su cargo la totalidad de los ferrocarriles para imponer una política de transporte coordinada en el país.⁶⁵

Históricamente se ha criticado el trazado de la red ferroviaria, señalando que su diseño en abanico tenía objetivos centralistas y como finalidad canalizar la producción hacia los puertos. En consecuencia, la forma de la red ferroviaria habría coadyuvado a la deformación del territorio, fomentando la macrocefalia con eje en Buenos Aires. En realidad, sostiene Roccatagliata,⁶⁶ el problema central fue la falta de un plan diseñado en función de las necesidades del país, lo que llevó a trazar vías cercanas entre sí y utilizar diferentes trochas. No hubo una pretensión centralista, al menos no en los inicios, y el gigantismo porteño se profundizó a partir de 1947, con la industrialización, no debido al ferrocarril. Roccatagliata⁶⁷ discute así la noción de país embudo o país abanico, y apunta que “la red ferroviaria es el resultado de una realidad y, aún más, muchas líneas pioneras son el resultado de un voluntarismo político para vencer en parte esa geografía no siempre benigna”, considerando que las líneas fueron trazadas sobre caminos ya existentes. En cualquier caso, la nacionalización permitió reunir en una única empresa líneas antes administradas de manera independiente, y podría haber sido una oportunidad para reorganizarlas, e integrarlas en un sistema intermodal que tomara las ventajas comparativas de cada medio de transporte y las potenciara. Esto no fue así y a fines de la década de 1950 la red comenzó una etapa de regresión que no se detiene hasta la actualidad.⁶⁸

⁶⁵ Juan Carlos Coronell. “Cómo se organizaron los ferrocarriles argentinos a partir de la nacionalización (1948-1950)”. *Todo es Historia*; N° 347, Buenos Aires, 1996.

⁶⁶ Juan Roccatagliata. *Ferrocarriles ante...*, op.cit.

⁶⁷ *Ibid.*, [pág.] 245.

⁶⁸ Una etapa de gran trascendencia para los ferrocarriles fue la que correspondió a la presidencia de Frondizi. Las bajas tarifas, mala calidad del servicio y la competencia del transporte automotor, entre otros factores, pusieron en la escena pública el redimensionamiento de la red ferroviaria como una cuestión central. En ese contexto por sugerencia del Banco Mundial se realizó en 1959 un estudio general del transporte en la Argentina, que dio lugar al denominado Plan de Largo Alcance, popularmente conocido como el Plan Larkin debido a que fue dirigido por un coronel norteamericano de nombre Thomas Larkin (Fernando Ortega. “De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)”. *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*; Año 4, N° 7. Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 2010. No nos extenderemos en esta temática, puesto que no se analiza este período en particular en el presente trabajo, pero baste señalar que con supresión de ramales, privatización de actividades periféricas y renovación de parte de las locomotoras y vagones (que debían transitar sobre vías en malas condiciones), el deterioro del sistema ferroviario siguió su curso.

La población según los censos de 1914, 1947 y 1960

En primer lugar, cabe señalar que se encontraron dificultades en el acceso a la información censal, puesto que las localidades de menor tamaño no aparecen registradas, especialmente en el año 1960. Hecha esta salvedad, que limita en algunos casos el análisis, se observa que la tasa de crecimiento intercensal de la población para toda la provincia en torno a los años de la nacionalización de los ferrocarriles fue de 23,83 por mil para el período 1914-1947 y de 28,91 para el período 1947-1960 (ver Cuadro 2). En esos años se conformó y consolidó la base del sector industrial de Jujuy, agroindustrias azucarera y tabacalera, y siderurgia, la cual perdura hasta la actualidad.

Por el lado de la industria azucarera, para 1914 se había consolidado y estaba en condiciones de competir con los ingenios tucumanos, merced en buena medida a la concentración. Se convirtió en la principal actividad económica de la provincia, favorecida con políticas nacionales y provinciales que le permitieron atravesar la crisis de 1929 con producción creciente. Posteriormente, la llegada del peronismo al poder alteró esta situación, dando inicio a una política regulatoria de la producción azucarera y favoreciendo la organización sindical de los trabajadores y sus reivindicaciones. Pese a atravesar un período de costos salariales crecientes y precios de venta controlados, hacia el final del gobierno peronista los ingenios de Jujuy habían logrado una expansión del área cañera y un incremento de la producción de azúcar, y continuaban siendo quienes más aportaban al producto bruto geográfico de la provincia. Más aún, hasta 1960, seguían siendo un factor determinante en el crecimiento demográfico de la provincia.⁶⁹

Por su parte, la actividad tabacalera comenzó a desarrollarse en la década de 1940. Para ello se dieron condiciones propicias: la construcción de dos diques que garantizaban el riego, la llegada del ferrocarril y los movimientos demográficos. Luego de los primeros intentos de cultivar tabaco, viendo los buenos rendimientos obtenidos se sumaron nuevos productores y para 1946 ya se había logrado comercializar la producción, mientras que la actividad era impulsada por una línea oficial de créditos del Banco Nación. En apenas dos décadas la superficie sembrada con tabaco pasó de las 4 hectáreas con las que se inició la experiencia a 5200 en la cosecha 1959-1960. Merced a la expansión de los tabacos claros se desplazó a Corrientes y Misiones como principales productoras y se logró autoabastecer la demanda interna.⁷⁰

La tercera pata de la estructura industrial en la economía jujeña está constituida por la siderurgia, que se desarrolló también en la década de 1940. Fue a comienzos del año 1941 cuando se tuvo conocimiento de la existencia de mineral de hierro en las serranías del Zapla, en las proximidades de Palpalá.

⁶⁹ Véase Ana Teruel. "Panorama económico y socio-demográfico...", *op.cit.* y Ana Teruel, Marcelo Lagos y Leonor, Peirotti. "Los valles orientales subtropicales: frontera, modernización azucarera y crisis"; en Ana Teruel y Marcelo Lagos (directores). *Jujuy en la Historia. De la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales y Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy. 2da edición, 2007.

⁷⁰ Para mayor detalle véase Fanny Delgado, Cecilia Fandos y Salomé Boto. "Mundo urbano y agrario...", *op.cit.*

FERROCARRILES Y POBLACIÓN: UNA MIRADA COMPARATIVA EN JUJUY (1891-1948-1993)

Realizados los cateos geológicos, en 1943 se crea Altos Hornos Zapla y ese mismo año se realiza la primera colada de arrabio argentino. El desarrollo de esta industria atrajo numerosa población, especialmente mano de obra especializada de otras provincias y migrantes limítrofes. A comienzos de la década de 1950 se completó el ciclo siderúrgico en la empresa palpaleña, y la misma se constituyó en un símbolo de la industria nacional.

Otra actividad de peso en el período fue la minería.⁷¹ En 1933 tuvo su origen la firma Pirquitas, Picchetti y Cía., integrada por un grupo de accionistas entre los cuales se encontraban dos de los hermanos Leach (dueños del ingenio La Esperanza). Se dedicó a explorar un yacimiento de plomo y plata ubicado en el departamento de Rinconada. En 1936 comenzó la explotación de un yacimiento de plomo, cinc y plata, en el departamento de Humahuaca, casi en el límite con la Puna. Recibió el nombre de El Aguilar. Con él se incorporó tecnología moderna que permitía mejorar los rendimientos. Si bien hubo otras explotaciones menores que se instalaron en la zona, ninguna de ellas logró el impacto de Mina Pirquitas y Mina Aguilar. Merced a ellas, podía considerarse que Jujuy era la provincia más rica del país en cuanto a minerales metalíferos en explotación.

Analizando el período 1914-1947, la mayor tasa de crecimiento correspondió a la localidad de Calilegua (87,17 por mil), seguida por La Quiaca (69,20 por mil), los departamentos de Santa Bárbara (45,12 por mil), Yavi (35 por mil), Rinconada (34,29) y Capital (33,56). También con crecimientos superiores al treinta por mil se encontraron las localidades de Tilcara (32,58) y Volcán (30,03), al igual que el departamento de Humahuaca (30,46). Por el contrario, con una tasa de decrecimiento elevada encontramos a Purmamarca (-59,10 por mil), afectada por un derrumbe en la década de 1940.

Cuadro 2: Población de localidades vinculadas al ferrocarril según Censos de 1914, 1947 y 1960. Valores absolutos, porcentaje sobre el total y tasas de crecimiento intercensal.

DEPARTAMENTO	LOCALIDAD	1914	1947	1960	% 1914	% 1947	% 1960	TCI % 14-47	TCI % 47-60
Capital		14.117	41.955	72.062	18,4	25,2	29,8	33,56	42,49
Cochinoca		4.257	6.913	6.412	5,6	4,1	2,7	14,80	-5,77
	Abra Pampa	496	1.203	1.391	11,7	17,4	21,7	27,21	11,23
	P. Marquez		220	277	0,0	3,2	4,3		17,88
El Carmen		7.582	12.632	20.005	9,9	7,6	8,3	15,59	36,00

⁷¹ Véase Ana Teruel. "Panorama económico y socio-demográfico...", *op.cit.* y Cristina Serapio. "Minería y comunidades en territorios de la Puna Jujeña". Presentado en el Pre-Congreso de ASET en Jujuy, San Salvador de Jujuy, Facultad de Ciencias Económicas UNJu, 2007.

	Estac. Perico	991	1.409	4.125	13,1	11,2	20,6	10,72	86,14
	El Carmen	2.305	1.243	2.029	30,4	9,8	10,1	-18,54	38,41
	Monterrico	537	123	1.177	7,1	1,0	5,9	-43,68	189,74
	P. Blanca	1.042	229	259	13,7	1,8	1,3	-44,88	9,51
	Los Lapachos	416	373	874	5,5	3,0	4,4	-3,30	67,69
Humahuaca		4.262	11.471	12.014	5,6	6,9	5,0	30,46	3,56
	Humahuaca	856	2.094	2.530	20,1	18,3	21,1	27,48	14,66
	N. Muerta/Iturbe	645	180	326	15,1	1,6	2,7		46,75
	Uquía	614		450	14,4	0,0	3,7		
	Tres Cruces	s/d	118	462	0,0	1,0	3,8		110,70
Ledesma		12.372	25.724	47.614	16,1	15,4	19,7	22,43	48,50
	Ledesma	3.864	4.476	11.922	31,2	17,4	25,0	4,47	78,27
	Fraile Pintado	s/d	741	1.676	0,0	2,9	3,5		64,79
	Calilegua	160	2.523	5.646	1,3	9,8	11,9	87,17	63,92
	Caimancito	s/d	s/d	1.340	0,0	0,0	2,8		
	Yuto		994	451	0,0	3,9	0,9		-58,98
	Chalicán	s/d	s/d	1.321	0,0	0,0	2,8		
Palpalá (*)	Palpalá	466	833	10.843	3,3	2,0	15,0	17,76	218,24
Rinconada		1.616	4.916	2.832	2,1	2,9	1,2	34,29	-41,54
San Antonio		1.505	2.245	2.364	2,0	1,3	1,0	12,19	3,98
San Pedro		15.218	23.579	41.129	19,9	14,1	17,0	13,36	43,73
	San Pedro	9.316	6.105	15.354	61,2	25,9	37,3	-12,73	73,52
	La Mendieta	2.395	2.113	2.991	15,7	9,0	7,3	-3,79	27,09
	La Esperanza	2.219	3.885	5.076	14,6	16,5	12,3	17,12	20,78
Sta. Bárbara		1.570	6.736	9.541	2,0	4,0	4,0	45,12	27,14
Sta. Catalina		2.510	3.298	2.976	3,3	2,0	1,2	8,31	-7,87
Susques			1.450	1.738	0,0	0,9	0,7		14,03
Tilcara		2.886	6.053	5.834	3,8	3,6	2,4	22,70	-2,83
	Huacalera	538	s/d	641	18,6	0,0	11,0		
	Maimará	537	1.068	1.308	18,6	17,6	22,4	21,05	15,72
	Tilcara	479	1.380	1.675	16,6	22,8	28,7	32,58	15,01
Tumbaya		2.799	4.479	4.531	3,7	2,7	1,9	14,35	0,89
	Volcán	455	1.208	1.319	16,3	27,0	29,1	30,03	6,79

FERROCARRILES Y POBLACIÓN: UNA MIRADA COMPARATIVA EN JUJUY (1891-1948-1993)

	Purmamarca	769	103	472	27,5	2,3	10,4	-59,10	124,23
	Tumbaya	317	174	s/d	11,3	3,9	0,0	-18,01	
V. Grande		1.721	2.130	1.600	2,2	1,3	0,7	6,48	-21,77
Yavi		4.216	13.119	10.810	5,5	7,9	4,5	35,00	-14,78
	La Quiaca	744	6.768	6.290	17,6	51,6	58,2	69,20	-5,62
	Pumahuasi	198	100	407	4,7	0,8	3,8	-20,49	114,02
Total		76.631	166.700	241.462	100	100	100	23,83	28,91

* Palpalá fue parte del departamento Capital hasta 1987.

Fuente: elaboración propia en base a los Censos de Población de 1914, 1947 y 1960.

En el caso de La Quiaca, es de destacar que para 1947 la mitad de sus pobladores eran extranjeros, fundamentalmente bolivianos. El departamento Rinconada, que también sobresale por su crecimiento, es donde se radicó Mina Pirquita, y allí se observaba, para 1947, un muy elevado porcentaje de inmigrantes, con alta presencia de mujeres, mostrando inmigración de parejas o familias.⁷²

En términos de la clasificación de Jujuy por regiones, las localidades y departamentos de Puna y Quebrada de Humahuaca que están fuera del circuito del ferrocarril continúan, en líneas generales, con población decreciente, aunque el efecto de la minería logró revertir en parte el drenaje poblacional de las tierras altas. Entre 1914 y 1947 se dio en esta región el aumento demográfico más importante del siglo XX, con los departamentos de Rinconada y Yavi multiplicando su población por dos y por tres, respectivamente. Pero mientras que en el primer caso el aumento de población se vincula claramente a la minería, en el segundo tiene que ver con el desarrollo de la ciudad de La Quiaca, merced a la llegada del ferrocarril a la frontera con Bolivia.⁷³ En las localidades de Quebrada y Puna que quedaron integradas a la ruta del ferrocarril se observan los resabios del impacto favorable de su paso inicial, mientras que en la zona de los Valles Bajos destacan Palpalá (ligado al desarrollo siderúrgico antes mencionado) y Perico (en la zona tabacalera) y el departamento capital va acentuando su rol central, y ya para 1960 se acerca a una tercera parte de la población provincial. En el Ramal, Ledesma y San Pedro retoman tasas de crecimiento por encima del promedio en el segundo sub-período de análisis (1947-1960).

⁷² Véase Raquel Gil Montero; Mariano Morales y Mariana Quiroga Mendiola. "Economía rural y población...", *op.cit.*, [pág.] 67.

⁷³ Ana Teruel. "Panorama económico y socio-demográfico...", *op.cit.*

La privatización / desmantelamiento

Vincular la población al ferrocarril en una relación de causalidad es prácticamente imposible, pues se entrecruzan variables y factores de diferente tipo, dando origen a los movimientos demográficos. Lo que se intentará será, en todo caso, como ya se señaló, un análisis correlacional para el período 1980-1991-2001. Al respecto, cabe observar que la década de 1980 se correspondió con el fin del gobierno militar y con el primer gobierno democrático, el cual desarrolló políticas económicas ambiguas, sin lograr escapar de las condicionalidades planteadas por la deuda externa legado del gobierno anterior. Como consecuencia, el mandato del Dr. Raúl Alfonsín terminó abruptamente, en medio de una crisis hiperinflacionaria, y con la asunción anticipada del poder por parte del ganador de las elecciones presidenciales de 1989, Dr. Carlos Menem. Este implementó una política económica de corte neoliberal, en abierta contradicción con la plataforma que había propuesto en la campaña electoral. Luego de varios intentos de salir del régimen de alta inflación, el éxito en el control de precios llegó de la mano del Plan de Convertibilidad, implementado en Abril de 1991. El mismo se basaba en el tríptico desregulación, privatizaciones y apertura externa, partiendo de principios neoliberales, que consideraba que se debían desregular los mercados y reducir al mínimo la participación del Estado en la economía.

Como parte de este plan, en la década de 1990 en la Argentina se concretó la privatización de numerosas empresas públicas. En realidad, las políticas económicas neoliberales se remontan al gobierno militar de 1976, pero en aquel momento se terminaron reduciendo más vale al plano del discurso que al de las medidas concretas. Luego, durante el gobierno radical de 1983, se hicieron los primeros intentos de privatizar empresas públicas, de la mano del Ministro de Obras Públicas Rodolfo Terragno. Dichos intentos fracasaron, especialmente por la oposición del justicialismo, que contó con el apoyo de sindicatos y proveedores del Estado. Irónicamente, fue el mismo justicialismo el que llevó finalmente a cabo un ambicioso programa de privatizaciones, al asumir el gobierno en plena crisis hiperinflacionaria de 1989. Prácticamente sin oposición, debido tanto al “pacto de transición” establecido entre Menem y el renunciante Alfonsín como a la situación extrema que parecía requerir medidas draconianas, se sancionó en agosto de 1989 la Ley 23.696 de Reforma del Estado. Dicha Ley declaró sujetas a privatización las principales empresas de propiedad estatal, convirtiendo a la venta de activos estatales en una de las políticas centrales de la reforma económica y dejando en manos del Poder Ejecutivo la totalidad del proceso (incluyendo la implementación de decretos para llevar a cabo la política central), quedando el Congreso en un rol sólo de control.⁷⁴

Entre los numerosos activos que se transfirieron al sector privado se encontraban los ferrocarriles, tanto de carga como de pasajeros. Este caso fue en algún sentido paradigmático, ya que la empresa era señalada como un ejemplo de mala calidad de servicio y de generación de déficit fiscal, dos de las banderas centrales esgrimidas como argumentos favorables a la venta de

⁷⁴ Mariana Llanos. “El presidente, el Congreso y la política de privatizaciones en la Argentina (1989-1997)”. *Desarrollo Económico*; N° 151; Vol. 38. Buenos Aires, IDES, 1998.

activos del sector público⁷⁵. Junto con la Ley de Reforma del Estado, en relación a los ferrocarriles se incluyó el Decreto-Plan 666/89, en el cual se buscaba racionalizar gastos y entregar en concesión algunos ramales al sector privado. Unos meses más tarde, el Ministro de Obras y Servicios Públicos de aquel entonces reconocía que sólo se mantendrían los servicios que tuvieran sustentabilidad económica, eliminando el recurso a los subsidios del Estado como fuente de financiamiento⁷⁶.

Como quedaba claro, lo que predominó en todo momento fue el criterio fiscal, sin tener en cuenta otros aspectos igual o más importantes que aquél. No debe soslayarse el hecho de que la configuración territorial de nuestro país estuvo estrechamente ligada a las redes de transporte, en especial las ferroviarias. Como señala Roccatagliata⁷⁷ “el país se hizo a caballo y progresó y se estructuró con el ferrocarril”. Más aún, el mismo autor apunta que a nivel mundial se está asistiendo a un redescubrimiento del ferrocarril, a tal punto que, “si los ferrocarriles no existieran, habría que inventarlos”.⁷⁸ En este contexto, y aun comprendiendo la complejidad de las circunstancias por las que atravesaba la economía en aquel año de 1989, la solución por la que se optó (“ramal que para, ramal que cierra”) no estuvo a la altura de las circunstancias.

Los ferrocarriles prestaban un servicio que iba más allá del mero transporte. Llegaban a lugares de otra manera aislados, permitían trasladarse con mucho equipaje (incluyendo bicicletas, carritos y hasta animales) a bajo costo, generaban oportunidades de venta en los andenes, conformaban un espacio de sociabilidad e incluso de entretenimiento en los pequeños pueblos, donde ir a ver pasar el tren era una salida dominguera. Todos estos aspectos no fueron considerados y prevaleció la evaluación contable de ingresos y gastos. Esto llevó al cierre de numerosos ramales, uno de los cuales fue el de pasajeros que circulaba por Jujuy.

En cuanto al transporte de cargas, en tres ocasiones se convocó al capital privado para esta concesión, y en ninguna de ellas hubo interés. También fracasó la provincialización. Finalmente, se otorgó en concesión directa a la Unión Ferroviaria, naciendo la empresa Belgrano Cargas S.A. Los resultados no fueron auspiciosos, y siguió declinando su rol en el traslado de cargas, a favor del camión.⁷⁹ Ante el deterioro creciente del ferrocarril, en 2006 se declaró a la empresa en estado de emergencia, designándose como gerenciadora a una sociedad empresarial-sindical integrada por el grupo Macri, un socio chino, las empresas nacionales Roggio y EMEPA y varios gremios (Unión Ferroviaria, La Fraternidad y la Federación de Camioneros). En tanto el

⁷⁵ Daniel Azpiazu. *Las privatizaciones en la Argentina. Diagnóstico y propuestas para una mayor competitividad y equidad social*. Buenos Aires, Fundación OSDE/CIEPP, 2002.

⁷⁶ Ruth Felder. “¿Por qué te quedás en la vía muerta?: las políticas ferroviarias de los '90 y el debate acerca del futuro de los ferrocarriles”; en Victoria Basualdo y Karina Forcinito (coord.). *Transformaciones recientes en la economía argentina. Tendencias y perspectivas*. Buenos Aires, Prometeo Libros, 2007.

⁷⁷ Juan A Roccatagliata. *Ferrocarriles ante...*, op.cit., [pág.] 23.

⁷⁸ *Ibid.*, [pág.] 28.

⁷⁹ Ricardo Sánchez, Georgina Pizzolitto y Manuel Abdala. “Las concesiones cargueras en Argentina: Viabilidad comercial e institucional del Ferrocarril Belgrano”. Instituto de Investigación en Economía y Dirección para el Desarrollo (IDIED), Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Austral, Rosario, 2001.



Estado aporta subsidios para el pago de sueldos y obras prioritarias.⁸⁰ Esta situación se prolongó hasta febrero de 2009, cuando por decreto 1771 debía hacerse cargo de la empresa la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, de reciente creación.⁸¹

Periódicamente surgen noticias acerca de la reactivación de algunos tramos del servicio en Jujuy, lo que hasta el momento no ha llegado a concretarse.

La población según los censos de 1980, 1991 y 2001

El análisis de los movimientos poblacionales permite observar un fuerte dinamismo en el área tabacalera en el período 1980-1991, especialmente Perico y Monterrico, con tasas de crecimiento intercensal de 65,41 por mil la primera y 100,12 por mil la segunda. Se consolidan también en ese período por su crecimiento algunas localidades de la Quebrada (Humahuaca, Tilcara) y Puna (Abra Pampa, La Quiaca), mientras que decae sustancialmente la población de Puesto Viejo, La Esperanza y los departamentos de Rinconada (luego del auge minero) y San Antonio.

El crecimiento de las localidades quebradeñas resulta en buena medida de la crisis minera. La población desplazada de las minas se relocalizó en los centros urbanos cercanos. Además, desde la década de 1980 la emigración se redujo, por diversos factores: la mecanización de la zafra, una reducción en las tasas de fecundidad, entre otros. Los pobladores parecen haber buscado la forma de permanecer en sus lugares de origen, o en las proximidades, desarrollando cultivos adaptados a las exigencias del mercado, explotando productos “andinos”, dedicándose al turismo y, complementando todas o algunas de estas actividades, recibiendo pequeños subsidios estatales.⁸²

En el período 1991-2001 es donde debiera observarse el impacto del desmantelamiento ferroviario del transporte de pasajeros en Jujuy. Como ya se señaló, al no poder separarse este efecto de otros que influyen en los movimientos poblacionales, el análisis resulta correlacional. De las localidades más claramente vinculadas al ferrocarril, es Volcán la que aparece muy afectada, ya que, recordemos, allí estaban los talleres de la empresa, y existía un barrio ferroviario. Por eso, en el período intercensal 1991-2001 la población de Volcán casi no se modifica, lo cual implica un retroceso en un conjunto provincial creciente (ver Cuadro 3). En la mayoría de las localidades de la Quebrada el crecimiento intercensal ha estado por sobre la media provincial de 17,92 por mil, sobresaliendo los casos de Huacalera e Iturbe. Con poco dinamismo poblacional se observan las localidades azucareras y el corazón de la siderurgia, Palpalá. La Quiaca también resignó crecimiento, aunque igualmente ganando peso en términos relativos en el total provincial.

Además del impacto del cierre del ferrocarril en la década de 1990 debe sumarse el cierre de Mina Pirquita y los despidos masivos de Mina Aguilar.

⁸⁰ Diario Clarín 13 de octubre de 2008.

⁸¹ En *Rieles multimedia*; www.rieles.com, fecha de consulta 06 de noviembre de 2008.

⁸² Raquel Gil Montero; Mariano Morales y Mariana Quiroga Mendiola. “Economía rural y población...”, *op.cit.*

FERROCARRILES Y POBLACIÓN: UNA MIRADA COMPARATIVA EN JUJUY (1891-1948-1993)

Esto generó un panorama de elevada desocupación y altos niveles de pobreza, frente a lo cual las políticas de ayuda por parte del Estado tomaron un rol central.

Tomando la clasificación por regiones de Jujuy, las localidades y departamentos de la Puna que resultaron marginados por el trazado del ferrocarril siguieron mostrando una pobre performance en términos de población (departamentos de Rinconada y Santa Catalina), mientras que aquellas localidades de Puna y Quebrada de Humahuaca que formaron parte del circuito ferroviario no parecen haber acusado de manera tan fuerte el impacto del cierre del mismo, las poblaciones cuyo origen se debió exclusivamente al ferrocarril y que no desarrollaron actividades alternativas (el caso arquetípico de Volcán) resultaron fuertemente afectadas por el desmantelamiento ferroviario. Por otra parte, las zonas que crecieron al influjo del ferrocarril y la agroindustria azucarera entraron en una etapa de desaceleración (posiblemente más por la problemática del sector azucarero que por el cierre del ferrocarril), mientras que la capital siguió consolidando su rol central como principal aglomerado y centro administrativo y de servicios en la provincia.

Un caso excepcional es el de Susques, que resultó el departamento con mayor crecimiento de la Puna para el período 1991-2001. Esto se vincula claramente al desarrollo del Paso de Jama como cruce fronterizo hacia y desde Chile.⁸³

En términos del tema que nos ocupa de manera central podríamos pensar que, sacando Volcán, con un claro impacto del cierre del ramal, en los casos restantes los efectos negativos que el mismo pudo haber causado parecen haber sido compensados por otros factores, o en algunos casos pueden atribuirse a cuestiones vinculadas a sectores económicos específicos, como el azucarero o el siderúrgico. El peso creciente de algunas localidades de la Quebrada podría estar mostrando un proceso de reorganización poblacional al interior de los departamentos, puesto que los mismos pierden peso tomados en su conjunto.

Cuadro 3: Población de localidades vinculadas al ferrocarril según Censos de 1980, 1991 y 2001. Valores absolutos, porcentaje sobre el total y tasas de crecimiento intercensal.

DEPARTAMENTO	LOCALIDAD	1980	1991	2001	% 1980	% 1991	% 2001	TCI % 80-91	TCI % 91-01
Capital		167.394	184.920	238.012	40,8	36,1	38,9	9,09	25,56
Cochinoca		7.418	9.859	12.111	1,8	1,9	2,0	26,20	20,79
	Abra Pampa	2.929	5.398	7.496	39,5	54,8	61,9	57,15	33,38

⁸³ *Ibid.*

	P. Marquez	s/d	197	299	s/d	2,0	2,5	s/d	42,61
El Carmen		44.023	62.291	84.667	10,7	12,2	13,8	32,06	31,17
	Estac. Perico	12.825	25.749	36.320	29,1	41,3	42,9	65,41	35,00
	El Carmen	6.380	8.542	12.295	14,5	13,7	14,5	26,88	37,09
	Puesto Viejo	2.763	1.121	1.334	6,3	1,8	1,6	-78,74	17,55
	Monterrico	2.225	6.356	9.167	5,1	10,2	10,8	100,12	37,30
	P. Blanca	275	627	1.992	0,6	1,0	2,4	77,80	122,54
	Los Lapachos	s/d	607	701	s/d	1,0	0,8	s/d	14,50
Humahuaca		16.817	18.183	16.765	4,1	3,5	2,7	7,12	-8,09
	Humahuaca	3.963	6.158	7.985	23,6	33,9	47,6	40,88	26,32
	N. Muerta/ Iturbe	s/d	304	514	s/d	1,7	3,1	s/d	53,92
	Uquía	s/d	369	525	s/d	2,0	3,1	s/d	35,89
	Tres Cruces	526	604	431	0,1	3,3	2,6	12,65	-33,18
Ledesma		63.556	68.869	75.716	15,5	13,4	12,4	7,33	9,52
	Ledesma	34.984	41.135	43.701	55,0	59,7	57,7	14,83	6,07
	Fraile Pintado	7.116	10.217	11.878	11,2	14,8	15,7	33,43	15,18
	Calilegua	3.873	4.146	4.888	6,1	6,0	6,5	6,21	16,60
	Caimancito	3.680	4.499	5.362	5,8	6,5	7,1	18,44	17,70
	Yuto	3.369	4.829	6.147	5,3	7,0	8,1	33,27	24,43
	Chalicán	1.238	1.093	1.015	1,9	1,6	1,3	-11,26	-7,38
Palpalá (*)		Ver *	43.521	48.199	s/d	8,5	7,9	s/d	10,26
	Palpalá	27.857	39.822	45.184	16,6	91,5	93,7	33,02	12,71
Rinconada		3774	3.076	2.298	0,9	0,6	0,4	-18,42	-28,74
San Antonio		2923	2.704	3.698	0,7	0,5	0,6	-7,05	31,80
San Pedro		57261	66.130	71.037	14,0	12,9	11,6	13,18	7,18
	San Pedro	36.907	49.785	55.220	64,5	75,3	77,7	27,58	10,42
	La Mendieta	3.128	3.167	3.295	5,5	4,8	4,6	1,13	3,97
	La Esperanza	3.110	2.586	2.669	5,4	3,9	3,8	-16,63	3,16
Sta. Bárbara		15.815	15.607	17.115	3,9	3,0	2,8	-1,20	9,27
Sta. Catalina		2.920	3.176	3.140	0,7	0,6	0,5	7,67	-1,14
Susques		2.184	2.846	3.628	0,5	0,6	0,6	24,36	24,57
Tilcara		7.159	8.463	10.403	1,7	1,7	1,7	15,33	20,85
	Huacalera	s/d	444	767	s/d	5,2	7,4	s/d	56,19
	Maimará	1.699	1.907	2.240	23,7	22,5	21,5	10,55	16,22

FERROCARRILES Y POBLACIÓN: UNA MIRADA COMPARATIVA EN JUJUY (1891-1948-1993)

	Tilcara	2.167	2.976	4.358	30,3	35,2	41,9	29,26	38,88
Tumbaya		4.210	4.175	4.553	1,0	0,8	0,7	-0,76	8,70
	Volcán	1.107	1.036	1.048	26,3	24,8	23,0	-6,01	1,15
	Purmamarca	s/d	339	510	s/d	8,1	11,2	s/d	41,69
	Tumbaya	s/d	220	321	s/d	5,3	7,1	s/d	38,50
V. Grande		1.693	1.976	2.386	0,4	0,4	0,4	14,15	19,03
Yavi		12.861	16.533	18.160	3,1	3,2	3,0	23,10	9,43
	La Quiaca	8.289	11.499	13.761	64,5	69,6	75,8	30,20	18,12
	Pumahuasi	s/d	138	190	s/d	0,8	1,0	s/d	32,49
Total		410.008	512.329	611.888	100,0	100,0	100,0	20,46	17,92

Fuente: elaboración propia en base a los Censos de Población de 1980, 1991 y 2001.

Conclusiones

El desarrollo ferroviario en Jujuy fomentó la integración de su economía a la del resto del país, afectando de manera tal vez lenta pero irreversible el circuito económico que Jujuy conformaba con el Alto Perú, ya desde épocas prehispánicas. Por ello, los movimientos poblacionales mostraron dinamismo en las regiones que se integraban a la economía nacional (las zonas azucareras de manera emblemática), a la vez que el ferrocarril ayudaba al desarrollo de localidades de Quebrada y Puna que se encontraban en su recorrido y condenaba a la marginalidad a pueblos antes florecientes por su integración con la economía del Alto Perú.

En un segundo momento, década de 1940 aproximadamente, cuando la red ferroviaria alcanza su máxima expresión, la estructura económica de Jujuy derrama sus efectos en términos demográficos. En relación a las localidades vinculadas al ferrocarril, se destaca el desarrollo que continúa en las localidades de Quebrada y Puna básicamente, acompañado también por el auge minero.

En el período de privatización y desmantelamiento, la localidad más afectada por el cierre ferroviario parece ser Volcán, debido a su importante rol previo en el Ramal C.

En suma, en este recorrido histórico y demográfico, destacamos la desaparición o pérdida de peso de poblaciones que eran importantes en épocas prehispánicas y coloniales, pero que quedaron fuera del trayecto ferroviario. Observamos también el desarrollo que significó para ciertos pueblos de Quebrada y Puna el ferrocarril y su impacto negativo sobre Volcán al momento del cierre. Para complementar el análisis nos proponemos estudiar el transporte de cargas y de pasajeros a través del tren, para los mismos períodos desarrollados en el presente trabajo. El mayor obstáculo es el acceso a la información.

Laura GOLOVANEVSKY

El tren ha dejado su impronta en el territorio jujeño, y sea que se efectivice o no su recuperación, no puede soslayarse su presencia en los análisis para comprender más cabalmente el presente de la provincia.