

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910.

Bovi, María Teresa (Universidad Nacional de Jujuy).

Cita:

Bovi, María Teresa (Universidad Nacional de Jujuy). (2007). *El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910*. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/967>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

XI° Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia

Tucumán, 19 al 22 de Septiembre de 2007

Título: El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910.

Mesa temática Abierta: Transporte, comunicaciones y servicios públicos en América Latina en los siglos XIX y XX. Estado, Empresarios e inversión extranjera.

Universidad, Facultad y Dependencia: Universidad Nacional de Jujuy, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Unidad de Investigación en Historia Regional (UNIHR)

Autora: Bovi, María Teresa, Ayudante de Primera dedicación simple

Necochea 320 S. S. de Jujuy, Tel: 0388-4228769, maritabovi@imagine.com.ar

La historia de los ferrocarriles en Argentina ha sido tratada sólo parcialmente. Además de los trabajos pioneros que enfatizaron aspectos ideológicos y políticos en torno al desarrollo de las redes nacionales, han aparecido recientemente un conjunto de investigaciones preocupadas por sus aspectos institucionales y empresariales. Dicho impulso sirve de plataforma para la profundización de aspectos económicos y sociales en torno al impacto regional de los ferrocarriles.

El presente trabajo forma parte de un proyecto de investigación más amplio, que tiene por objeto de estudio el ferrocarril a Bolivia desde la óptica de la historia socio-cultural, política y económica que involucra desarrollos para el conjunto del noroeste argentino. Intento aquí una aproximación a las estrategias desplegadas por la dirigencia política provincial ante el Estado Nacional a fines del siglo XIX y primera década del XX, con el objetivo de poder capturar las tensiones y consensos en torno a una de las herramientas fundamentales del proyecto modernizador argentino.

El Ferrocarril Central Norte llega a Jujuy

El ferrocarril Central Norte, propiedad del Estado, se caracterizaba por ser de trocha¹ angosta. Con este ferrocarril el Estado Nacional se iniciaba en sus funciones de Estado empresario de grandes obras de infraestructura, dirigiéndose el recorrido de la

¹ En Argentina se emplearon los siguientes anchos de vías: trocha ancha (1.676 mm), trocha media (1.435 mm) y trocha angosta o métrica (1.000 mm). Para Tissone la diversidad de trocha empleada acarrió dificultades a la economía del país relacionadas con: los empalmes, los transportes continuados, el aprovechamiento de material rodante de acuerdo con las necesidades de cada zona. TISSONE, Ernesto, *Legislación Ferroviaria. Sitemas. Revisión de nuestra legislación. Régimen legal de los ferrocarriles*, Buenos Aires, J. Lajouane & Cía., 1918, p. 141.

línea hacia zonas del interior del país cuya producción potencial no se vinculaba con la demanda dominante de granos y carnes que requería el mercado mundial.²

El Central Norte había llegado a Tucumán en octubre de 1876. Desde esa provincia al norte del país sus objetivos eran Salta y Jujuy teniendo en perspectiva penetrar después hasta Bolivia, abriendo una nueva vía a su comercio de tránsito.

Desde Tucumán a Chilcas la construcción no presentó dificultades. En Chilcas, la obra ferroviaria, quedó paralizada debido a los problemas que presentaba la construcción del puente para atravesar el río Pasaje.

La empresa Jakson fue la encargada de emprender los movimientos de tierras entre Chilcas y Represa del estado y el puente provisorio del río Pasaje, terminando su construcción el 18 de septiembre de 1888. La empresa hacía mención de los inconvenientes que se le presentaba para continuar con las obras de arte debido, a la falta y escasez de herramientas, materiales de construcción y en especial mano de obra:

“De Santa Rosa á Salta y Jujuy solo se hacen los movimientos de tierra, empleando en esas dos líneas á lo mas 400 peones y encontrandose dichos trabajos bastante atrasados o mejor dicho mui al principio [...] El nº de peones puede considerarse que jamas ha escedido del mil. Debiendo notarse que los obreros traídos de B. Aires desde el principio de las obras a la fecha no pasará de 900 los que á medida que llegaban á estas obras se volvian a B. Aires quejandose la falta de cumplimiento de la Empresa según promesa del agente de B. Aires al despacharlos á Chilcas. El cuerpo de ingenieros de esta Empresa, como de los empleados de Administración en general son ingleses recién venidos al País y no hablan español lo que dificulta mucho poderse entenderse bien con la empresa todos los que tienen sus negocios ó trabajos con ella”³.

A los inconvenientes técnicos se sumaba intereses provinciales adversos. La continuación del ferrocarril desde Chilcas a la ciudad de Salta y Jujuy desencadenó en ambas provincias, movimientos de opinión antagónicos a causa de las trazas en estudio. Los jujeños sostenían la traza de Tucumán á Cobos, como estación intermedia, para seguir después hasta Salta, teniendo por objetivo final a Jujuy y Bolivia por la quebrada de Humahuaca, mientras que los salteños sustentaban la traza por la quebrada del Pasaje

² MANZANAL, Mabel, “El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción), en: *Población y Sociedad* N° 8/9, Ed. Fundación Yocavil, Tucumán, 2001-2002, p.1.

³ Empresa Jakson – Prolongación F.C. a Salta y Jujuy, Archivo Domingo T. Pérez, en adelante [ADTP].

y el valle de Lerma, teniendo por objetivo inmediato a Salta y desde ahí hacia Bolivia por la quebrada del Toro⁴.

Finalmente el Congreso resolvió el conflicto trazando el ferrocarril a Jujuy por Cobos. Subsanas las dificultades, durante la presidencia de Juárez Celman, se prosiguió con la construcción de la línea férrea con destino a Salta y Jujuy; permaneciendo en esta última “*el tren plantado a orillas del Río Chico, desde el año 1890, cerca de la ciudad.*”⁵, en la estación San Pedrito, habilitándose el servicio público el 31 de enero de 1891,

Prolongación del ferrocarril a Bolivia: comienzo de las negociaciones

Las negociaciones a fin de prolongar el ferrocarril a Bolivia se iniciaron el 29 de mayo de 1883. Los ministros de Argentina y Bolivia, Victorino de la Plaza y Modesto Omiste, firmaron en Buenos Aires un convenio internacional. Ambos gobiernos se comprometían a realizar los estudios técnicos necesarios en sus respectivos países.

Argentina lo haría hasta el punto que se determine en su frontera y “...*el Gobierno de Bolivia continuará por su cuenta, ó por medio de una empresa particular, la línea de ferrocarril desde donde termine el Central Norte Argentino, hasta el punto de Bolivia que se designe de conformidad con lo estipulado en los precedentes artículos*”.⁶

El Eco de Córdoba declaraba que retrasar el ferrocarril a Bolivia era demorar el engrandecimiento comercial de la nación y romper vínculos con el país vecino difíciles de establecer más tarde y añadía:

“Ya que la guerra del Pacífico ha roto las relaciones comerciales de Bolivia con Chile, seamos bastantes cuerdos para asegurar los que hoy felizmente existen con la República, y para ello debe prolongarse el ferrocarril del norte, confiando su prolongación á hábiles y honorables ingenieros, que señalen la vía que convenga sin tener en cuenta interese particulares y que por allí lo lleven”.⁷

⁴ *Prolongación del Ferro-Carril C. Norte. Artículos publicados en “La Union” Demostrando la conveniencia de preferir la traza por Cobos*, Jujuy, Imprenta de P. Sarapura, 1884.

⁵ VILLAFANE, Benjamín, *El Destino de Sud América*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Perú, 1944, p. 226.

⁶ Convenio Internacional para la prolongación del Ferro Carril Central Norte Argentino hasta la República de Bolivia, en: *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores presentada al Congreso Nacional en 1883*, Buenos Aires, Establecimiento tipográfico “La Pampa”, 1883, T.I, pp. 28-29. Archivo General de la Nación, en adelante [AGN].

⁷ *El Eco de Córdoba*, Córdoba, Marzo 21 de 1883.

Si bien el convenio de 1883 no fue ratificado, las negociaciones continuaron. *La Opinión*, daba a conocer un artículo publicado en *La Prensa* de Buenos Aires, en donde se mostraba la conveniencia de prolongar el ferrocarril a Bolivia:

“Esa prolongación vehemente anhelada en Bolivia y en las Provincias argentinas de Salta y Jujuy, desde su ingreso en el territorio boliviano beneficiaría una extensa región metalífera, de excepcional riqueza, como es la que constituyen las Provincias de Sud y Nor-Chichas, la de Porco, la del cercado de Potosí, y por último la del cerro de ese nombre [...] el estaño, los aluviones auríferos, el cobre, el bismuto y el cinabrio podrían ser también objeto de una importante explotación. Es obvia la previsión de que los variados y abundantes productos de las Provincias de Salta, Jujuy y Tucumán tendrían en la región minera de Bolivia el mejor mercado apetecible”.⁸

Teniendo en cuenta el recorrido que, años más tarde, realizaría el Central Norte desde San Salvador de Jujuy a La Quiaca atravesando las regiones de Quebrada y Puna, cabe recordar que, desde su nacimiento, la jurisdicción de Jujuy estuvo económicamente vinculada al espacio peruano por ser paso obligado entre la Gobernación de Tucumán y las regiones mineras de Potosí, Porco, Oruro, Chichas, Lípez y la puna jujeña. Desde el valle de Jujuy se emprendía el ascenso hacia las tierras altas por el camino real subiendo por la quebrada de Humahuaca y cruzando la Puna.⁹

Con las guerras de Independencia, la economía jujeña sufrió un duro golpe. Al romperse el circuito con los mercados del Bajo y Alto Perú, se cortó el flujo de intermediación entre Buenos Aires y el área Andina y el comercio de ganado. Finalizada las guerras de Independencias se produjo una reactivación económica, pero ésta se vio nuevamente frenada por la guerra civil y la confrontación con la Confederación Peruano-Boliviana. Después de la paralización mercantil que provocó ésta guerra, se reactivaron los circuitos de ganado hacia Perú y Bolivia.¹⁰

⁸ *La Opinión*, Jujuy, Marzo 22 de 1893, N° 60, “Ferro-Carriles á Bolivia.

⁹ SICA, Gabriela y ULLOA, Mónica, “Jujuy en la Colonia. De la fundación de la ciudad a la crisis del orden colonial”, en: TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores), *Jujuy en la Historia. De la Colonia al Siglo XX*, UNIHR-FHyCS, EDIUNJu, Jujuy, 2006.

¹⁰ CONTI, Viviana E., “De las guerras de la Independencia a la organización del Estado. 1810-1852”, en: TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores), *Jujuy en la Historia...op. cit.* Para un análisis en mayor profundidad ver: CONTI, Viviana, "Espacios Económicos y Economías Regionales. El Caso del Norte Argentino y su Inserción en el Área Andina en el Siglo XIX", reedición en: *Revista de Historia* N° 3.

En Junio de 1894 el gobierno boliviano y argentino, mediante sus ministros Telmo Ichazo y Eduardo Costa, firmaron un nuevo convenio en Buenos Aires para la unión ferrocarrilera. Ésta convención fue aprobada en La Paz –Bolivia- en octubre de 1895.

En el transcurso de 1896 se requería dar principio al estudio técnico de las trazas, por las comisiones mixtas de ingenieros, nombradas por el gobierno de ambos países. Y, así le recordaba el senador Domingo T. Pérez al ministro argentino de Relaciones Exteriores Amancio Alcorta:

“Como argentino y como jujeño, Vd. comprenderá el interés que me inspira y el anhelo que siento para que este problema de trascendental importancia para el progreso del país, se solucione con equidad [...] Debiendo, pues, de un momento á otro proceder Vd. al nombramiento de la comisión de ingenieros argentinos, he creído oportuno recordarle las conferencias que al respecto hemos tenido personalmente, á fin de que la designación recaiga en personas competentes é imparciales, como los ingenieros Miguel Iturbe, Bergallo, Pelleschi, Macklinlay, Alfredo Seurot ú otros análogos [...] el pueblo entero de Jujuy, cuyos sentimientos y aspiraciones creo interpretar en estos momentos, tienen verdadera ansiedad por conocer la marcha de la presente negociación ferrocarrilera....”¹¹

Al mismo tiempo, Pérez escribía al ministro de Bolivia Telmo Ichazo por el motivo anterior. En la misiva le requería: “*espero que Vd. Influirá á fin de que los ingenieros bolivianos que han de tomar parte en los estudios participen de nuestras ideas, de prolongar la línea á Tupiza y Cotagaita por la quebrada de Humahuaca, que es la más corta, la más barata...*”¹²

Neuquén, Universidad Nacional del Comahue, 1992, pp. 27-40; “Entre la plata y el salitre. Los mercados de Pacífico para las producciones del Norte argentino (1830-1930)”, en: CONTI, Viviana E. y LAGOS, Marcelo (compiladores), *Una Tierra y Tres Naciones. El Litoral Salitrero entre 1830 y 1930*. EDIUNJu, Jujuy, 2002.; LANGER, Eric y CONTI, Viviana, “Espacios coloniales y economías nacionales: Bolivia y el Norte argentino (1810-1830)”, en: *Siglo XX Revista de Historia*, México, 1987.

¹¹ Carta de Domingo T. Pérez a Amancio Alcorta, Jujuy, Enero 24 de 1896. Citado en: *Ferrocarril á Bolivia. La acción del Senador Nacional Domingo T. Pérez para la realización de esta obra y el trazado de la vía por Humahuaca. Antecedentes Legislativos y de otro orden*, Buenos Aires, Compañía Sud Americana de Billetes de Banco, 1908, p. 7.

¹² Carta de D. T. Pérez a Telmo Ichazo, Jujuy, Enero 24 de 1896, *Ibid*, p. 8.

El ministro boliviano manifestaba que el gobierno de Bolivia estaba trabajando en constituir la comisión de estudio y en respuesta a su pedido exteriorizaba:

“No dude Ud que he de influir en cuanto me sea posible, para la realización de nuestro propósito de prolongar el Central Norte Argentino sobre Tupiza, Cotagaita i Potosí, por la via mas ventajosa i la que mejor consulte los intereses argentinos i bolivianos.”¹³

El conflicto de las trazas en estudio era un tema candente que se daba a conocer, a través de la prensa, revelando las opiniones vertidas que sobre el tenían los actores políticos:

“No ha de causar extrañeza que el Doctor Zorrilla, siguiendo las huellas de sus comprovincianos, que desde ya han emprendido una enérgica campaña en ese sentido, nos ubique los volcanes del Himalaya, ó de las montañas de la Australia en la Quebrada de Humahuaca, á fin de demostrar que el ferrocarril á Bolivia debe seguir á la del Toro, cuya fertilidad es más rica que la de la Mesopotamia, cuyas minas encierran tesoros inagotables, cuya topografía presenta más facilidades que la Pampa inmensa, y cuyos recursos son más abundantes que los de la misma Jauja. De esta calaña son los argumentos con que nos salen al encuentro los ardorosos sostenedores de la traza del ferro-carril á Bolivia por la quebrada del Toro, que para ellos constituye un verdadero paraíso. Lo demás, lo que se refiere á las conveniencias para el comercio interno é internacional, y á las necesidades estratégicas que deben consultarse, son para nuestros colegas de la vecina provincia y para el señor ministro cuestiones que no revisten importancia alguna.”¹⁴

En el mes de septiembre de 1896 la comisión de ingenieros, designada por el Poder Ejecutivo nacional, llegaba a Jujuy y Salta presidida por Miguel Iturbe. Ésta comisión fue dividida en dos por el Departamento de Ingenieros con la finalidad de lograr óptimos resultados. Una estaba encargada de realizar los estudios por la quebrada de Humahuaca y, la otra por la quebrada del Toro. El diario *El Norte* decía: “*la mención de las dos rutas del programa del estudio recuerda la vieja y larga cuestión*

¹³ Carta de Telmo Ichazo a D. T. Pérez, Sucre, Febrero 14 de 1896 [ADTP].

¹⁴ *El Norte*, Jujuy 25 de Junio de 1896, N° 8 “Jujuy, Los ferrocarriles y el Ministro del Interior”, en: Hemereoteca de la Biblioteca Popular de Jujuy, en adelante [HBPJ].

*que debaten salteños y jujeños, quienes respectivamente gestionan el ferrocarril por su quebrada”.*¹⁵

El ingeniero Miguel Iturbe manifestaba a Pérez “...los salteños empiezan á hacer propaganda sobre la diferencia del costo de los estudios en las dos quebradas, cargándole la mano á la de Humahuaca; sin duda serán en esta más costosos, pero principalmente porque la del Toro es tan estrecha é inadecuada para un ferrocarril, tan escasa de vegetación y población que los estudios resultan muy fáciles. Deseo esté U prevenido á cerca de este punto....”¹⁶.

El estudio de las dos trazas duró tres años, mientras tanto, frente a estos vaivenes de negociaciones bilaterales, la opinión pública jujeña exteriorizaba la necesidad de concretar la proyectada línea:

“...mientras no se resuelva el problema de nuestra viabilidad internacional, y aún la propia de Jujuy, acercando los centros productores con los de consumo de uno y otro país, por medio de ferro-carriles, las relaciones comerciales argentino-boliviana, vivirán una existencia mezquina, las puertas del Pacífico concluirán por dar salida á todos los productos de la alta y baja Bolivia, y el Atlántico, a pesar de hallarse á 15 días de Europa, con vapores diarios, se habrá cerrado completamente para el comercio que nuestra incúria ha hecho perdamos”¹⁷.

Finalizados los estudios, la comisión mixta arribó a las siguientes conclusiones: es una necesidad imperiosa la construcción del ferrocarril a Tupiza; la elección del trazado es por la quebrada de Humahuaca; el establecimiento del ferrocarril no exigirá un gasto excesivo y la explotación de la línea será remunerativa para el gobierno; las líneas que puedan construirse en Bolivia hacia otras direcciones, no ocasionaría la pérdida del tráfico que se por la vía de La Quiaca.¹⁸

Estos estudios pasaron luego a la Dirección de Vías de Comunicación y Arquitectura, la cual tenía a su cargo el estudio comparativo de las dos líneas. Esta

¹⁵ *El Norte*, Jujuy, 22 de Septiembre de 1896, Año L, N° 30 “F.C. á Bolivia” [HBPJ].

¹⁶ Carta de Miguel Iturbe a Domingo T. Pérez, Jujuy, Octubre 24 de 1897 [ADTP]. El ingeniero Miguel Iturbe fue director de las obras de construcción del ferrocarril a Bolivia. Desde 1910 a 1915 se desempeñó en la administración de los ferrocarriles del Estado, siendo la misma creada en 1909 bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas.

¹⁷ *El Norte*, Jujuy 18 de Julio de 1899, Año III, N° 307 “Los fletes á Bolivia. Intercambio comercial. Causas de su crisis”, [HBPJ].

¹⁸ *Ferrocarril á Bolivia. La acción del Senador Nacional Domingo T. Pérez... op. cit.*, pp. 16-17.

Dirección, elevó al Poder Ejecutivo el informe final firmado por el ingeniero Alberto Schneidewind, en el cual aconsejaba la prolongación del Central Norte a Bolivia por la traza de Humahuaca.

Acción parlamentaria de los senadores jujeños:

Fue el senador por Jujuy Cástulo Aparicio quien presentó al Congreso de la Nación, el 26 de septiembre de 1901, el proyecto Ley referente a la prolongación del Ferrocarril Central Norte hasta la frontera de Bolivia.

Aparicio, fundamentaba los intereses y beneficios que traería la prosecución del ferrocarril. Se basaba en datos brindados por Atanasio Urioste, presidente de la empresa minera de Huanchaca. El senador manifestaba sería un error pensar que la prolongación de la mencionada línea fracasaría ya que *“...esta empresa proporciona carga al Ferrocarril de Antofagasta en una cantidad que produce á esa empresa el 4 por ciento sobre el capital invertido, y tiene un contrato que termina en 1903 y que lo renovará si no se prolonga la línea argentina. El señor Ministro de Bolivia me ha asegurado que la compañía de Huanchaca firmará un contrato con el Ferrocarril Central Norte, comprometiéndose a conducir toda su carga por esta línea, una vez que haya sido construida; y que el señor Presidente de Bolivia se preocupa de conseguir el capital necesario para la prolongación de la línea desde la frontera argentina hasta el interior de aquella república.”*¹⁹

La compañía Huanchaca exportaba sus minerales a través del ferrocarril de Antofagasta. El contrato de arrendamiento con éste ferrocarril caducaba en 1903 con la posibilidad de renovarse por 10 años más. El interés de la compañía en que se concretara la prolongación del Central Norte residía en que por él la ruta sería más rápida y menos costosa.

En 1902, le cupo al Senador jujeño Domingo Teófilo Pérez, debatir en el Senado de la Nación la prolongación del Ferrocarril Central Norte a Bolivia. El eje del debate

¹⁹*Ferrocarril á Bolivia. Algunos antecedentes relativos a su realización. Reparando una injusticia*, Buenos Aires, Junio de 1908, p. 19, Biblioteca Casa Nacional de la Moneda, Potosí – Bolivia, Cod. BN527/7 MFN. 119. Cabe acotar que para 1885, el Dr. Joaquín Lemoine se refería a los inconvenientes políticos y económicos que ocasionaría a Bolivia la vía proyectada de Antofagasta a Huanchaca, haciendo en varias oportunidades alusión de que Bolivia “anhela la aproximación del ferrocarril Central Norte Argentino [...] ferro-carril que está en construcción y que llegará sin duda á la Quiaca”. LEMOINE, Joaquín, *Intereses Político-Económicos. El Ferro-carril estratégico de Antofagasta á Huanchaca*, Buenos Aires, Imprenta, Litografía y Encuadernaciones de Jacobo Peuser, 1885, pp. 21-27, Biblioteca Casa Nacional de la Moneda, Potosí-Bolivia, Cod. BN636/10 MFN. 1357.

estuvo centrado en dos tesis que enfrentó, en el recinto parlamentario, a los legisladores por Jujuy y Salta.

Si bien las dos provincias veían la necesidad de concretar la prolongación a la vecina República; las mismas se distanciaban en cuanto al recorrido que debía seguir el trazado de la línea férrea. La tesis presentada por Jujuy respondía a que la línea debería realizarse por la Quebrada de Humahuaca, mientras la Salteña sostenía el trazado por la Quebrada del Toro.

El propósito de Pérez, era que el Senado modificase el artículo primero del proyecto de ley elevado por el Poder Ejecutivo al Congreso el 31 de diciembre de 1901, en donde se autorizaba la construcción del ferrocarril de *Cerrillos o Jujuy hasta la frontera con Bolivia*. Lo que el senador requería era que en el artículo se incluyera la traza a seguir para evitar que quedase la elección de la misma librada al criterio del Presidente de la República:

“¿Por qué, señor Presidente [se dirige al presidente del senado], no se ha de discutir esta cuestión en el seno del Parlamento, donde todas las opiniones y todos los intereses de las provincias están representados; donde no puede prevalecer ninguna influencia que no sea la de la verdad y de la justicia; donde cada representante del pueblo ha de dar su voto, inspirándose tan sólo en los legítimos intereses de la nación?”²⁰

Para Pérez era el Congreso quien debería designar la traza del ferrocarril. Con la finalidad de persuadir a los legisladores, que la quebrada de Humahuaca era la vía adecuada a los intereses comerciales de Argentina y Bolivia, en los debates parlamentarios, recurrió a argumentos sustentados en sólidos conocimientos técnicos, geográficos, económicos y políticos.

Pérez esgrimía que para determinar la conveniencia de una línea férrea era imprescindible tener en cuenta tres factores: la técnica, la población y el agua. Y era, justamente la traza por la quebrada de Humahuaca y no la del Toro la que reunía estas condiciones. A esto sumaba el interés estratégico que representaría éste ferrocarril:

“Supongamos [...] que las exigencias de una guerra nos obligara á mandar un cuerpo de ejército para operar en combinación con el boliviano ó aisladamente en la frontera de Bolivia á fin de contener el avance de un enemigo que, seguramente, emplearía el ferrocarril de Antofagasta á Uyuni: ¿y qué vía se elegiría?

²⁰ *Ferrocarril á Bolivia. La acción del Senador Nacional Domingo T. Pérez... op. cit., p. 35.*

Seguramente la más corta, la que está provista de forraje, de agua, de ganados y demás elementos necesarios para el caso de guerra: se preferiría la de Humahuaca. Entonces, pues, pensar en la construcción del ferrocarril por el Toro con fines estratégicos, es perfectamente inútil y algo inconcebible”.²¹

Francisco Uriburu –senador por Salta- opinaba que el senador jujeño había puesto todo su apasionamiento a favor de la traza por la quebrada de Humahuaca y refutaba:

“no he estudiado esta cuestión; yo no tengo conciencia de si la línea del Toro es mejor que la de Humahuaca ó vice-versa; me encuentra este debate sin preparación de ningún género, y por consiguiente, todas las ventajas en él están a favor de mi colega el señor senador por Jujuy [...] Nosotros tenemos la responsabilidad anónima; podemos ser sugestionados por el señor Senador, sin tener la responsabilidad para la historia; podemos dar nuestro voto, el cual se pierde; pero es el Poder Ejecutivo el que tiene que poner la firma y cargar con la responsabilidad ante la posteridad”.²²

Era claro que para el senador Salteño, el que debía fijar la traza era el Presidente de la República y no el Congreso y a este principio se sumaba la voz del ministro de Obras Públicas Emilio Civit.

Si bien, como afirma Palermo, Civit “*defendía el principio de autoridad científica para definir el plan ferroviario, el cual era incompatible con la acción parlamentaria*”²³, el senador Pérez también hacía prevalecer el principio de autoridad científica, es por ello que en sus discursos alegaba los resultados a los que habían arribado los estudios realizados por la comisión de ingenieros recomendando la traza por la quebrada de Humahuaca.

Aunque como señalan Regalsky y Salerno que hacia fines de la segunda presidencia de Roca se delineó un plan para retomar las construcciones ferroviarias, éste apuntaba, en vísperas de la sucesión presidencial, a fortalecer en las provincias las alianzas políticas²⁴; en el caso de la provincia de Jujuy, esta alianza a la cual hacen

²¹ Ibid., p. 32.

²² Ibid., pp. 47-48

²³ PALERMO, Silvana, “Actores e instituciones en la construcción de los Ferrocarriles del Estado (1868-1916), Vº Coloquio de Historia de Empresas: “Investigaciones en curso en la historiografía argentina”, en: Web Site <http://www.udesa.edu.ar> , p.29.

²⁴ REGALSKY, Andrés y SALERNO, Elena, “En los comienzos del Estado empresario: la inversión en ferrocarriles y obras sanitarias entre 1900 y 1928” en: *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*, Córdoba, N° 5, año 5, 2005, p. 259.

referencia los autores ya acontecía. Por ello, vale la pena reproducir *in extenso* lo que Benjamín Villafañe recordaba a raíz de las elecciones para presidente de la República que Roca y Pellegrini se encontraban en disidencia respecto a la persona que debía desempeñar la vicepresidencia:

“Un día Alvarado fue llamado por Roca para pedirle hiciera cuanto estuviese de su parte para lograr o neutralizar el voto de Pérez. En el acto le repuso Alvarado: “creo que la única forma de lograr este sacrificio de Pérez es que usted nos prometa dar principio a la obra del ferrocarril a Bolivia tan luego como se haga cargo de la Presidencia de la República”. “Al día siguiente”, contestó el General. Alvarado se puso en campaña para convencer a Pérez, que al principio rechazó de plano la insinuación, alegando el compromiso de honor contraído con Pellegrini. Pero más tarde, después de una lucha íntima que es de suponer, llamó a Alvarado y le dijo: “Por la provincia, voy a hacer un sacrificio que no habría hecho jamás, por ningún motivo, pues temo que si niego el voto al General, el ferrocarril a Bolivia no se haga”. El resultado fue que Quirno Costa triunfó con el voto de Pérez y éste se concitó la mala voluntad del doctor Pellegrini para siempre. El mismo día de la asamblea legislativa en la que el General Roca prestó juramento, Alvarado al felicitarlo le dijo: “General, ahora no olvide su compromiso”. El General inmediatamente mandó llamar al nuevo ministro de Obras Públicas, señor Emilio Civit, y le dijo: “Mañana usted comienza los trabajos del ferrocarril a Bolivia.”²⁵

El 20 de enero de 1902, el arduo debate llegaba a su fin. En el recinto del senado se votó la modificación del artículo 1º autorizando al Poder Ejecutivo proceder a construir directamente o por empresa privada el Ferrocarril Central Norte *de la ciudad de Jujuy hasta la frontera de la República de Bolivia*.

El triunfo de los legisladores jujeños, sobre la tan ansiada obra ferroviaria, fue exteriorizado por la opinión pública en diferentes periódicos y revistas del país y de Bolivia.

“Por fin, después de las discusiones que durante años han apasionado á jujeños y salteños en la cuestión de sus comunicaciones con Bolivia, tendremos el anhelado ferrocarril...es lo cierto que esta ley se cuenta entre las más trascendentales y

²⁵ VILLAFÑE, Benjamín, *El Destino de Sud América...op. cit.*, pp. 228-229. Sergio Alvarado fue senador por Jujuy en el periodo 02/05/1904 a 01/05/1910 renunciando al cargo de senador para asumir la gobernación de la provincia.

oportunas que haya dictado nuestro parlamento en el pasado periodo [...] Humahuaca era la línea que reunía las condiciones administrativas, política y estratégicas concibiéndola óptima para los intereses de ambos países”.²⁶

Felicitaban a los legisladores jujeños por el triunfo obtenido, pero en especial a Pérez:

*“...el abrazo fraternal entre las repúblicas Argentina y Bolivia no sólo está basado en su pasado histórico ni en su homogeneidad de intereses y de geografía, sino que ahora es un hecho tangible la vinculación indestructible de que tanto se ha hablado entre estas dos naciones hermanas. Me refiero á la llegada del primer tren argentino á las puertas de Bolivia, listo á seguir su prolongación hasta el corazón de ella, que ese es el gran deseo del pueblo boliviano y es el propósito bien concebido de los personajes argentinos que, como Ud., señor Perez, se interesan por la obra del ferrocarril á Bolivia, á cuya realización ha dedicado los mejores años de su vida, sin escatimar esfuerzos ni previsiones”.*²⁷

Y, desde la ciudad de Salta, le expresaban:

“Toda esta inmensa labor, justifica plenamente la frase memorable del doctor García Merou pronunciada en un banquete á que asistió hace algún tiempo en el teatro Victoria de esta ciudad: “Pérez es el Senador del Norte”.”²⁸

En 1903 se dio comienzo a las obras de construcción del ferrocarril a Bolivia. El gobierno provincial cedió al gobierno nacional, los terrenos para la construcción de la vía y nueva estación de San Salvador de Jujuy.²⁹

Durante la presidencia de Figueroa Alcorta, caracterizada por su decidido apoyo a los ferrocarriles del Estado³⁰; en el segundo gobierno de Manuel Bertrés (1904-1907) continuaron, a través de la empresa Luis Stremiz y Cía, las obras de construcción de la línea férrea.

²⁶ “El Ferrocarril á Bolivia”, en: *Revista Caras y Caretas*, Buenos Aires, 1º de febrero de 1902, Nº 446, Año X. [AGN].

²⁷ Carta de José A. Deheza a Domingo T. Pérez, Sucre, Enero 18 de 1908 [ADTP].

²⁸ “Don Domingo T. Pérez. Senador Nacional”, en: *Revista Güemes*, Salta, 1908, p. 13.

²⁹ Ley Nº 57 del 22 de enero de 1903, Libro I, Folio 189 [AHLJ].

³⁰ ZALDUENDO, Eduardo A., “Aspectos económicos del sistema de transportes de la Argentina (1880-1914), en: FERRARI, Gustavo y GALLO, Ezequiel (Comps.), *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Buenos Aires, Sudamericana, 1980, p. 447.

El 27 de Febrero de 1907 se fundó el pueblo de La Quiaca en los alrededores de la Estación del mismo nombre³¹. Si bien, el 30 de diciembre de 1907, llegaba el primer tren a La Quiaca, será recién en mayo de 1908 en que quedó habilitado este medio de transporte al servicio público.

El siguiente gráfico muestra las aperturas efectivas al servicio ferroviario:

Ferrocarril Central Norte – Tramo Jujuy/La Quiaca

Tramo	Ley Concesión	Contrato para la construcción y explotación de la línea	Decreto de apertura de la línea al servicio público	Apertura definitiva al servicio público	Domicilio de la Administración del ferrocarril	Compañía constructora
Jujuy-Purmamarca	Nº 3225 26/10/1895	2/12/1902	28/06/1905	2/07/1905	Tucumán	Luis Stremitz & Cía.
Purmamarca-Tilcara	Nº 3225 26/10/1895	2/12/1902	28/12/1905	31/12/1905	Tucumán	Luis Stremitz & Cía.
Tilcara-Humahuaca	Nº 3225 26/10/1895	2/12/1902	-----	2/09/1906	Tucumán	Luis Stremitz & Cía.
Humahuaca-Tres Cruces	Nº 3225 26/10/1895	2/12/1902	27/08/1907	1/09/1907	Tucumán	Luis Stremitz & Cía.
Tres Cruces-Abra Pampa	Nº 3225 26/10/1895	2/12/1902	10/12/1907	15/12/1907	Tucumán	Luis Stremitz & Cía.
Abra Pampa-La Quiaca	Nº 3225 26/10/1895	2/12/1902	5/05/1908	25/05/1908	Tucumán	Luis Stremitz & Cía.

Fuente: Estadística de los Ferro-Carriles en Explotación

El gobernador Daniel Ovejero exteriorizaba a los diputados provinciales la necesidad de cambiar la capital de Yavi por La Quiaca, alegando que

“V.H. tiene conocimiento de la decadencia completa de “Yavi” desde el día que los trabajos de la línea férrea á Bolivia llegaron a “La Quiaca”, y sobre todo sabe como aquella población emigró, trasladándose a los alrededores de la Estación Terminal del ferro carril desde el momento que fue un hecho la Ley de V.H. autorizando la enajenación á particulares de los lotes del pueblo de “La Quiaca”,

³¹ Ley Nº 134, Libro II, folio 295 [AHLJ] Esta Ley fue modificada autorizándose al Poder Ejecutivo a vender lotes en que se dividen las manzanas que forman el pueblo de La Quiaca, Ley Nº 138, Libro III, folio 18, fecha 20/06/1907 [AHLJ].

*trazado sobre terrenos expropiados también por V.H. con destino á esa fundación... y servido por el ferrocarril que al concluir ahí, obliga a una parada que se traduce en movimiento de hoteles, casas de comercios, depósitos y personal permanente que atiende todo eso. Sí pues, está palmariamente demostrado con las razones apuntadas, que no hay en el departamento de “Yavi” otro pueblo que “La Quiaca”, lógico es que sea éste la Capital”.*³²

Como consecuencia de la llegada del ferrocarril a La Quiaca se dio un proceso de urbanización, convirtiéndose en las primeras décadas del siglo XX en una importante ciudad desplazando a Yavi como capital del departamento.³³

El Congreso fue el ámbito de representatividad nacional en donde los dirigentes políticos reflejaban la proyección e inserción de las políticas provinciales. Para Botana³⁴, el Senado era una institución que agrupaba a quienes habían concentrado poder y prestigio en el ámbito provincial, para luego volcar en el ámbito nacional esa experiencia y capacidad de control. Este espacio, *era además un ámbito adecuado para la negociación*³⁵.

Fue principalmente a partir de ese espacio legislativo desde donde los representantes jujeños, en particular Pérez, buscaron los medios necesarios para incorporar en la provincia de Jujuy los adelantos del “progreso” siendo uno de ellos el ferrocarril.

³² Nota del Gobierno de la Provincia de Jujuy a la Honorable Legislatura Provincial, Septiembre 25 de 1909, Caja Documento N° 65, Año 1909 [AHLJ].

³³ GIL MONTERO, Raquel, “La Puna: población, recursos y estrategias”, en TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores), *Jujuy en la Historia...* op. cit. p. 380. Agregamos que en 1917 se declara al pueblo de La Quiaca capital del departamento de Yavi, Ley N° 325, Libro VI, folio 125, fecha 1/06/1917, [AHLJ].

³⁴ BOTANA, Natalio. R., *El Orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998.

³⁵ ROMERO, Luis Alberto, *Sociedad democrática y política democrática en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmas, 2004, p.35.

Bibliografía:

BOTANA, Natalio. R., *El Orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998.

CONTI, Viviana E., “De las guerras de la Independencia a la organización del Estado. 1810-1852”, en: TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores), *Jujuy en la Historia. De la Colonia al Siglo XX*, UNIHR-FHyCS, EDIUNJu, Jujuy, 2006.

CONTI, Viviana, "Espacios Económicos y Economías Regionales. El Caso del Norte Argentino y su Inserción en el Área Andina en el Siglo XIX", reedición en: *Revista de Historia* N° 3. Neuquén, Universidad Nacional del Comahue, 1992.

CONTI, Viviana, “Entre la plata y el salitre. Los mercados de Pacífico para las producciones del Norte argentino (1830-1930)”, en: CONTI, Viviana E. y LAGOS, Marcelo (compiladores), *Una Tierra y Tres Naciones. El Litoral Salitrero entre 1830 y 1930*. EDIUNJu, Jujuy, 2002.

CONTI, Viviana E., "Una Periferia del Espacio Mercantil Andino. El Norte Argentino en el Siglo XIX", en: *Avances en Investigación, Antropología e Historia*, Salta, Universidad Nacional de Salta, 1989.

Estadística de los Ferro-Carriles en Explotación. Años 1893, 1894, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1908, 1909, 1910.

Ferrocarril á Bolivia. La acción del Senador Nacional Domingo T. Pérez para la realización de esta obra y el trazado de la vía por Humahuaca. Antecedentes Legislativos y de otro orden, Buenos Aires, Compañía Sud Americana de Billetes de Banco, 1908.

Ferrocarril á Bolivia. Algunos antecedentes relativos a su realización. Reparando una injusticia, Buenos Aires, Junio de 1908.

GIL MONTERO, Raquel, “La Puna: población, recursos y estrategias”, en TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores), *Jujuy en la Historia. De la Colonia al Siglo XX*, UNIHR-FHyCS, EDIUNJu, Jujuy, 2006.

LANGER, Eric y CONTI, Viviana, “Espacios coloniales y economías nacionales: Bolivia y el Norte argentino (1810-1830)”, en: *Siglo XX Revista de Historia*, México, 1987.

LEMOINE, Joaquín, *Intereses Político-Económicos. El Ferro-carril estratégico de Antofagasta á Huanchaca*, Buenos Aires, Imprenta, Litografía y Encuadernaciones de Jacobo Peuser,

MANZANAL, Mabel, “El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción), en: *Población y Sociedad* N° 8/9, Ed. Fundación Yocavil, Tucumán, 2001-2002.

PALERMO, Silvana, “Actores e instituciones en la construcción de los Ferrocarriles del Estado (1868-1916), Vº Coloquio de Historia de Empresas: “Investigaciones en curso en la historiografía argentina”, en: Web Site <http://www.udesa.edu.ar>

Prolongación del Ferro-Carril C. Norte. Artículos publicados en “La Union” Demostrando la conveniencia de preferir la traza por Cobos, Jujuy, Imprenta de P. Sarapura, 1884.

REGALSKY, Andrés y SALERNO, Elena, “En los comienzos del Estado empresario: la inversión en ferrocarriles y obras sanitarias entre 1900 y 1928” en: *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*, Córdoba, N° 5, año 5, 2005.

ROMERO, Luis Alberto, *Sociedad democrática y política democrática en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 2004.

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, Teófilo, *Biografías Históricas de Jujuy*, San Salvador de Jujuy, Universidad Nacional de Jujuy, 1995.

SICA, Gabriela y ULLOA, Mónica, “Jujuy en la Colonia. De la fundación de la ciudad a la crisis del orden colonial”, en: TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores), *Jujuy en la Historia. De la Colonia al Siglo XX*, UNIHR-FHyCS, EDIUNJu, Jujuy, 2006.

SICA, Gabriela, BOVI, María Teresa y MALLAGRAY, Lucía, “La Quebrada de Humahuaca: de la Colonia a la actualidad”, en: TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores), *Jujuy en la Historia. De la Colonia al Siglo XX*, UNIHR-FHyCS, EDIUNJu, Jujuy, 2006.

SOARES, Ernesto E., *Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales, Leyes que lo rigen y reseña estadística*, Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina S.A., 1937.

TISSONE, Ernesto, *Legislación ferroviaria. Sistemas. Revisión de nuestra legislación. Régimen legal de los ferrocarriles*, Buenos Aires, J. Lajouane & Cía, 1918.

VILLAFañE, Benjamín, *El Destino de Sud América*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Perú, 1944.

ZALDUENDO, Eduardo A., “Aspectos económicos del sistema de transportes de la Argentina (1880-1914), en: FERRARI, Gustavo y GALLO, Ezequiel (Comps.), *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Buenos Aires, Sudamericana, 1980.