



Investigaciones Socio Históricas Regionales
Unidad Ejecutora en Red – CONICET
Publicación cuatrimestral
Año 2, Número 4, 2012

LA SALTEÑIZACIÓN DEL TERRITORIO DE LOS ANDES. APROXIMACIÓN A LA GEOGRAFÍA POLÍTICA DEL NOROESTE ARGENTINO DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

BENEDETTI, Alejandro (UNJu/UBA/ISHIR-UNHIR)

Resumen

Durante la primera mitad del siglo XX, la Puna de Atacama tuvo para ciertos sectores del noroeste argentino una función geoestratégica para el desarrollo del comercio ganadero interandino, así como un alto valor por su potencial minero. Desde los primeros años de existencia de la jurisdicción del Territorio de Los Andes, la elite terrateniente salteña la transformó en el “patio trasero” de Salta. Este artículo planteará uno de los rasgos salientes sobre la forma en que se incorporó la Puna de Atacama al territorio de la Argentina a partir de 1900: su anexión, en la práctica, a la geografía económica y política de la provincia de Salta. La gravitación salteña es demostrada analizando varios hechos, como el emplazamiento de la capital territorial, el manejo del aparato institucional por la dirigencia salteña y las decisiones de inversión en infraestructura, todas situaciones que reforzaron la primacía de Salta sobre Los Andes.

Palabras clave: geografía política; Puna de Atacama; Territorio de Los Andes; Salta; Siglo XX

THE “SALTEÑIZACIÓN” OF THE ANDES TERRITORY. APPROACH TO THE POLITICAL GEOGRAPHY OF ARGENTINIAN NORTHWEST DURING THE FIRST HALF OF THE TWENTIETH CENTURY

Abstract

During the first half of the XX century, the Puna de Atacama had for some sectors of northwestern Argentina, a geostrategic role for the development of inter-Andean livestock trade, well as a high value by its mining potential. Since the early years of jurisdiction of the Territorio de Los Andes, the landed elite of Salta turned it into the "backyard" of the province. This article will present one of the highlights about the way in which the Puna de Atacama was incorporated to the territory of Argentina from 1900: its annexation, in practice, to the economic and political geography of the province of Salta. The gravitation of Salta is shown analyzing several facts, such as the location of the capital of the Territorio, the management of the institutional apparatus by leaders of Salta and infrastructure investment decisions, situations which strengthened the primacy of Salta on Los Andes.

Keywords: political geography; Puna de Atacama; Territorio de Los Andes; Salta; XX Century

Recibido con pedido de publicación 01/07/2012
Aceptado para publicación 20/12/2012

Hacia 1900 la Argentina, Bolivia y Chile mantuvieron intensas negociaciones diplomáticas buscando deslindar los respectivos dominios territoriales, con lo que se definió una nueva geopolítica en el espacio del capricornio andino. Una de las controversias que se resolvió por entonces fue la de la Puna de Atacama, área que había sido individualizada como región natural hacia 1885. Este litigio se resolvió en 1899, con relativa celeridad, mediante un acuerdo de límites alcanzado por representantes argentinos y chilenos en la ciudad de Buenos Aires, conocido como Laudo Buchanan. Por el mismo, se determinó que una extensión de terrenos cercana a los 64.000 km² del área en disputa se incorporara a la Argentina. Prontamente, el presidente Julio Roca informó al Congreso:

“acabamos de cortar... la disidencia del Norte con la República de Chile mientras el Gobierno de Su Majestad Británica estudia la cuestión del Sur, sometida por los dos países a su augusto fallo. Podemos dar por resueltas, desde luego, las últimas cuestiones de límites que, de tiempo en tiempo, turbaban nuestras relaciones internacionales, y que, en ciertos momentos amenazaron con una ruptura violenta y una guerra implacable...” (Discurso de mayo de 1899, en: Mabragaña 1910:343).

La “ruptura violenta y una guerra implacable” aún siguieron latentes por algunos años más. Igualmente, en relación a la Puna de Atacama, el 2 diciembre de 1899 ingresó al Senado de la Nación el proyecto elaborado por el Poder Ejecutivo Nacional (en adelante PEN) que proponía el establecimiento provisorio de “las autoridades administrativas y judiciales necesarias en el territorio argentino conocido como Puna de Atacama...”. Se debatieron dos alternativas. La primera fue distribuir las nuevas tierras entre las provincias linderas de Jujuy, Salta y Catamarca –lo que finalmente ocurrió en 1943-. La segunda, fue crear una nueva Gobernación. Roca impulsó esta opción y en enero de 1900 se sancionó la Ley 3.906, donde se creó Los Andes, décima Gobernación en que se dividieron los terrenos bajo control federal.

Para ciertos sectores del noroeste argentino, la Puna de Atacama tenía una función geoestratégica para el desarrollo del comercio ganadero interandino, por ser inevitable zona de paso hacia Chile. Esta actividad suponía una complementación entre diferentes ecoregiones donde se realizaban las etapas de cría, engorde y transporte de ganado en pie; el control de la Puna de Atacama garantizaba la tercera. Además, la región tenía un valor potencial por las reservas mineras. Desde los primeros años de existencia, la elite terrateniente salteña, y no tanto la catamarqueña o jujeña, comenzó a tener una gravitación decisiva sobre Los Andes, que pronto se transformó en el “patio trasero” de Salta.

La historiografía tradicional salteña, al abordar el caso de la Puna de Atacama (región natural) y/o Territorio de Los Andes (jurisdicción), tendió a presentarlo sobre todo como un ejemplo más de pérdida territorial en la Argentina, usando categorías como “despojo” o “desmembramiento”. En general, esta perspectiva desconsideró aspectos como los que se propondrán en este trabajo, que no centren la mirada exclusivamente en cuestiones jurisdiccionales basadas en una lógica alegatoria. Este artículo planteará uno de los rasgos saliente sobre la forma en que se incorporó la Puna de Atacama al territorio de la Argentina a partir de 1900: su anexión, en la práctica, a la geográfica económica y política

de la provincia de Salta. La fuerte gravitación salteña sobre Los Andes puede apreciarse en cuatro hechos que se analizarán en forma sucesiva: 1- la capital territorial fue emplazada en terrenos cedidos por la provincia de Salta a la Nación; 2- el aparato institucional de la Gobernación de Los Andes fue cooptado por la dirigencia salteña; además, en la práctica, funcionó en la ciudad de Salta; 3- como la capital territorial se encontraba sobre el corredor Salta-Antofagasta, las mejoras en las conexiones a Los Andes trajeron una mejor accesibilidad de Salta con el litoral pacífico; 4- La mayor inversión en infraestructura para el Territorio fue el ferrocarril Huaytiquina que, pese a las demoras, permitió consolidar el eje Salta-Antofagasta. Todo esto trajo como principal consecuencia una fuerte primacía de Salta sobre Los Andes. Antes de desarrollar cada uno de estos puntos, se revisará previamente el modo en que la historiografía tradicional salteña trató la “cuestión Puna de Atacama”¹.

Historiografía del “desmembramiento” y el “despojo”

La discusión, en un tono alegatorio y en algunos casos, inclusive, patriótico, sobre la pertenencia territorial de la Puna de Atacama a las provincias de Catamarca, Salta o Jujuy tuvo cuatro momentos destacables, como se presenta en el cuadro 1. los cuatro momentos coinciden con contextos de definición limítrofe, interestatal o interprovincial.

Cuadro 1. Tratamiento de los “derechos a la Puna de Atacama”. Diferentes coyunturas.			
Cuestión limítrofe	Artículos o documentos aparecidos		
	Catamarca	Salta	Jujuy
Fijación límite interestatal, 1899.	Maldones 1899	Ministerio del Interior 1900:39-45.	-
Consultas previas a la División del Territorio de Los Andes, de 1943.	Sánchez Oviedo 1942.	Cornejo 1938a y 1938b.	-
Litigio limítrofe interprovincial entre Salta y Jujuy, década de 1960	-	Colmenares 1967.	Uriondo Tochón 1966.
Conflicto interprovincial por la renta minera en Salar Hombre Muerto.	Brizuela del Moral s/f y 1997	Garrido 1999.	-

Fuente: elaboración propia.

En 1899, una vez resuelta la cuestión limítrofe en la Puna de Atacama por las cancillerías de la Argentina y Chile, los gobiernos salteño y catamarqueño se aprestaron a ocupar sectores de esa región. El gobierno salteño nombró autoridades en Pastos Grandes y el catamarqueño hizo lo mismo en Antofagasta de la Sierra, reemplazando a las autoridades chilenas. El gobierno nacional se interpuso a ambas provincias, provocando un intercambio epistolar entre el gobernador salteño Pío Uriburu y el Ministro del Interior Tomás Yofré,

¹ Para ampliar sobre los avatares de la cuestión diplomática en torno a la Puna de Atacama, ver Benedetti 2005a; sobre la evolución institucional del Territorio de Los Andes: Benedetti 2007.

sin mayores consecuencias (Ministerio del Interior 1900:39-45). Finalmente, el gobierno del PEN creó en 1900 el Territorio de Los Andes.

Fuera del intercambio de cartas señalado, en el caso de Salta no se publicó, en la época, ninguna obra que alegase sobre el reclamo provincial de porciones de la Puna de Atacama, como sí había ocurrido en Catamarca (ver: Lafone Quevedo 1888, Maldones 1899). Las primeras publicaciones salteñas sobre la cuestión son de la década de 1930, realizadas por Atilio Cornejo (Cornejo 1934, 1938a y 1938b). En este último artículo, enumeraba diferentes elementos que le permitían demostrar que “desde la época de la conquista Salta tuvo jurisdicción en el actual territorio de Los Andes...” (Cornejo 1938b:59). Por entonces se discutía la disolución del Territorio de Los Andes y su distribución entre las provincias vecinas. Ante esta situación, Cornejo alegaba:

“...resulta muy cómodo el ‘reparto’ proyectado, quitando a Salta lo que fue suyo y lo que nunca fue de Jujuy y de Catamarca; y en cambio, entregando a Salta sólo una parte de sus pertenencias. Creo en consecuencia, que Salta no renunció a su jurisdicción y soberanía y, si consintió en ceder sus derechos al Territorio Nacional de Los Andes, lógicamente, desaparecido éste, aquellas deben retornar a su primitivo dueño y no, como se pretende, a extraños” (Cornejo 1938b:62-63).

El tema también fue debatido en Catamarca, aunque en esa provincia sólo se pretendía la porción austral (cf. Sánchez Oviedo 1942).

La cuestión de los derechos sobre la Puna de Atacama se reavivó en la década de 1960, cuando se creó la Comisión Nacional de Límites Interprovinciales para resolver algunos litigios pendientes. Entre Salta y Jujuy existían cuatro zonas sin resolución definitiva, las Salinas Grandes entre ellas, próximas al ya extinto Territorio de Los Andes (D’Andrea 1996:52). Por entonces apareció en Jujuy una publicación de Eduardo Uriondo Tochón (representante para entender en las cuestiones de límites con Salta), hasta donde se pudo saber, único relato jujeño que alega sobre los intereses jujeños a la Puna de Atacama. Este autor argumentaba que los derechos de Jujuy sobre Susques se fundamentaban en que el paraje de Cobres había pertenecido a la encomienda de Campero, razón por la cual tenía sentido su incorporación al territorio provincial (Uriondo Tochón 1966:179). Por el lado salteño, en 1967, se envió a la mencionada Comisión una nota donde argumentaba: “la Provincia de Salta sostiene sus derechos sobre todo el territorio correspondiente a la ex-Gobernación de Los Andes”. La Comisión respondió con otra nota, excusándose del asunto, ya que Salta estaba haciendo una reivindicación de territorios y no una argumentación para resolver un litigio (D’Andrea 1996:55). También en 1967 Luis Colmenares publicó en Salta un artículo con el sugerente título de *Argentina tuvo por límite el Océano Pacífico*, donde sostenía que durante el período 1816 a 1825 el partido Atacama habría formado parte de la Intendencia -después provincia- de Salta:

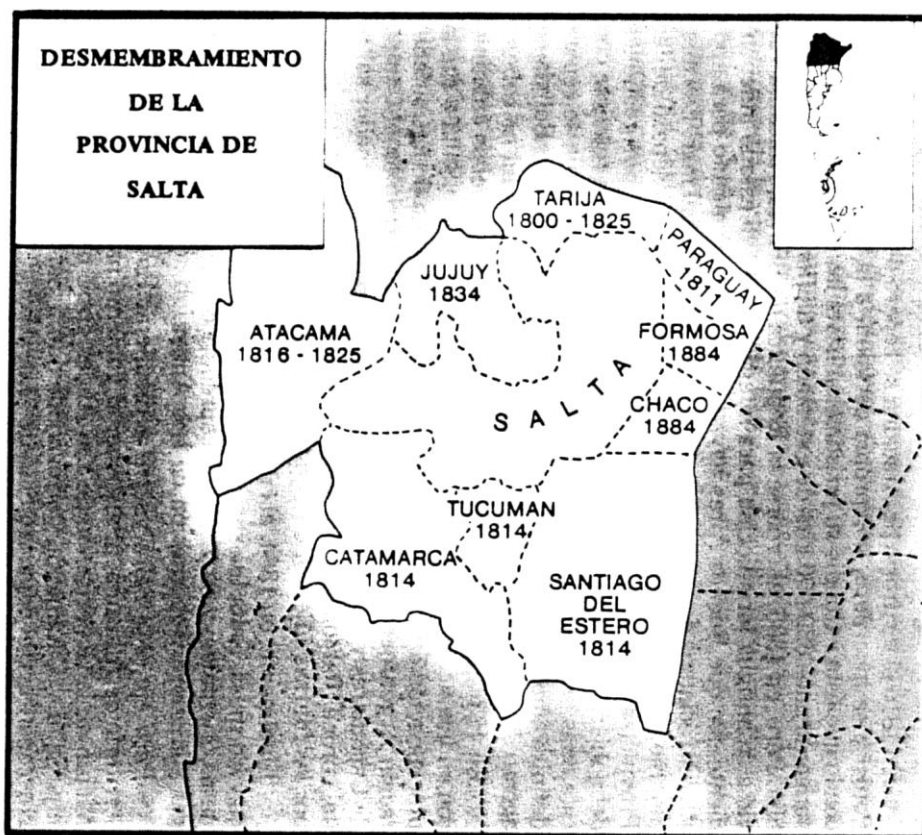
“La espontánea incorporación de Atacama fue aceptada por la Intendencia de Salta. Las autoridades de aquel partido quedaron subordinadas a las de Salta desde 1816, no quedando la decisión de los atacameños como un mero pronunciamiento teórico sino como una real y concreta incorporación” (Colmenares 1967:27).

Pero, en una nota a pie, aclaraba:

“No hemos encontrado documentación escrita relacionada directamente la incorporación [sic] de Atacama a Salta pero como podrá observar en las páginas siguientes, cuántos se refieren al tema coinciden en que tal incorporación tuvo lugar en 1816 y en que Salta ejerció desde este año actos de gobierno” (Ibídem:27).

A tal fin menciona una serie de documentos que darían cuenta de la vinculación institucional de Atacama con Salta: una donación de oro hecha en 1820 por los mercaderes de esa jurisdicción al gobierno de Salta, un registro de recaudación de impuestos de 1824, el nombramiento de jueces en 1825 en San Pedro Atacama, en momentos que se había determinado la anexión de Atacama al territorio boliviano. Con un tono patriótico, recordaba a Atilio Cornejo y a Miguel Solá, quienes “...también han hecho expresas referencias a la posesión que tuvimos sobre Atacama” (Colmenares 1967:44; Cf. Solá 1947:366-367).

Fernando Figueroa, otro autor de esta tendencia, presentó al proceso de formación territorial salteño como una secuencia de pérdidas y renunciamentos frente al expansionismo de Bolivia o Chile, el autonomismo jujeño o la negligencia del gobierno nacional. Figueroa presentaba la historia territorial provincial con la consabida metáfora antropomórfica del desmembramiento, proceso iniciado desde la creación de la Intendencia de Salta del Tucumán. Para Salta, el “desmembramiento” significó la “amputación” de Atacama (que en parte se habría recuperado en 1943), Tarija, partes de las actuales provincias de Formosa y Chaco, una parte de la actual República de Paraguay y toda la provincia de Jujuy (Figueroa 1977:43, ver mapa 1).



Mapa 1. Formación del territorio provincial salteño, según la teoría del desmembramiento. Fuente: reproducido de Figueroa 1977.

Los discursos alegatorios provincialistas sobre la “cuestión Puna de Atacama” reaparecieron nuevamente en la década de 1980, esta vez, en el contexto de una disputa por la renta minera. El trazado limítrofe entre los departamentos de Pastos Grandes (hoy Los Andes) y Antofagasta de la Sierra en el Territorio de Los Andes se había establecido en 1904, tomando a cuatro cerros como hitos, unidos por tres líneas rectas, pero nunca se había demarcado. Sobre este límite, interprovincial a mediados de 1980, se hallaron importantes reservas de litio. El gobierno de Catamarca consideraba que le correspondía la renta minera e implementó medidas orientadas a impedir el transporte del mineral a través de Salta, tal como se lo venía haciendo (Kirbus 2004:61-63). En Salta, esta fue una nueva ocasión para poner en tela de juicio la incorporación de sectores del extinto Territorio de Los Andes a las provincias limítrofes. María Inés Garrido publicó en 1985 un artículo donde reproduce, *grosso modo*, las argumentaciones de Cornejo y Colmenares y, en 1987, Santiago Fleming publicó un refrito del trabajo de Colmenares de 1967, proposiciones todas, que se vuelven a publicar una década más tarde (Garrido, 1985; Fleming, 1987; Colmenares, Garrido y Pérez 1998; Garrido 1999). Félix Brizuela del Moral (1997 y 2003) también propuso su alegato sobre los históricos derechos

catamarqueños al departamento de Antofagasta de la Sierra, como es habitual en la historiografía tradicional de esa provincia.

Es interesante comentar el artículo de Garrido de 1999, donde expuso, un vez más, exhaustivamente, la documentación “probatoria” de los derechos salteños sobre *todo* el extinto Territorio de Los Andes. La autora utiliza el término “despojo” para dar cuenta de la supuesta pérdida territorial de los departamentos de Antofagasta de la Sierra y Susques, que pasaron, respectivamente, a Catamarca y Jujuy (Garrido 1999). Como toda la historiografía provincialista salteña, busca la explicación de los “derechos” en diferentes documentos “probatorios”, estableciendo una evidente e inevitable continuidad histórica entre el período colonial y el republicano. Esta autora, con un tono a veces belicista, asume como propio el discurso oficial salteño, que les otorga a las provincias vecinas actitudes deshonestas, materializadas en el despojo, al proclamar:

“La provincia de Salta espera una solución consensuada entre las partes, sólo así se garantiza la convivencia armónica definitiva” (Garrido 1999:14).

La historiografía tradicional salteña tendió a presentar el proceso de organización territorial provincial desde la perspectiva del nacionalismo territorial (Cavaleri 2004), empleando términos de la geopolítica argentina clásica, como desmembramiento, despojo y pérdida territorial. La “teoría del desmembramiento” y del “despojo” es muy potente en esta corriente, y está presente desde la obra de Atilio Cornejo en la década de 1930 hasta nuestros días. La única forma en que estos autores encararon el estudio de la Puna de Atacama y el Territorio de Los Andes fue a través de un discurso alegatorio, dejando de lado otras consideraciones. Estuvieron ausentes, casi por completo, cuestiones básicas del tipo: ¿cómo y por qué se incorporó esa región? O, ¿cómo se desarrolló económica y culturalmente la región desde su incorporación?

Los estudios sociales, y no sólo los provenientes del campo historiográfico, desde mediados de la década de 1990 han renovado el interés por esta región, ampliando el temario y las problemáticas, como así también la base empírica para conocer esta entidad geohistórica. Se destacan, en particular, los trabajos realizados por Fanny Delgado y Bárbara Göbel, Silvia García y Diana Rolandi, Azucena Michel, Elizabeth Savic, Gabriel Karasik y, más recientemente, Sebastián Abeledo, Martín Sessa, Carolina Rivet y Jorge Tomasi, entre otros autores, que por razones de espacio no serán comentados.

San Antonio de los Cobres, la capital salteña de Los Andes

Para organizar la estructura administrativa de las Gobernaciones, someter a las sociedades indígenas y controlar las zonas limítrofes con otros Estados, el PEN inicialmente nombraba gobernadores militares, que posteriormente eran sucedidos por gobernadores civiles. Estos primeros gobernadores se ocuparon de establecer las capitales y los límites internos y externos. En la elección de las capitales territorianas, en general, se manifestaron algunos enfrentamientos entre sectores que preferían una u otra localización. El mejor ejemplo fue Río Negro, donde se enfrentaron intereses de Viedma, Choele Choel y General Roca. La creación de algunas capitales también requirió de la cesión de

terrenos de las provincias linderas, lo que suponía una mayor preeminencia de esa provincia sobre el nuevo territorio, como ocurrió en el caso de Misiones, que recibió de Corrientes el área donde finalmente se asentó la capital territorialiana (Leoni 2001:43-44).

Siguiendo la tendencia general, en Los Andes los dos primeros gobernadores fueron militares, que habían tenido un rol activo en diferentes campañas de conquista: Daniel Cerri y Nicolás Menéndez. Los límites externos quedaron señalados por la ley 3.906. Las divisiones internas fueron establecidas por estos dos primeros gobernadores, conjuntamente con la ubicación de la localidad capital.

Al dirigirse hacia el Territorio de Los Andes, además de crear la división en departamentos, Daniel Cerri tenía la misión de emplazar la capital territorialiana. Al menos provisoriamente, la misma se ubicaría en Antofagasta de la Sierra. Sobre este sitio se tenía alguna información y se presuponía que era, comparativamente, el más apropiado para la residencia del gobernador. Alejandro Bertrand, de la comisión de límites chilena, había estado allí y en Molinos y su obra era conocida en Buenos Aires (Bertrand 1885). El Tte. Cnel. Estanislao Maldones había informado sobre el lugar en 1899 y lo propio había hecho el Cnel. Ramón Pérez, quien visitó la aldea (Maldones 1899; Pérez 1899). En un Informe elevado al Ministerio del Interior, el Secretario de la Gobernación Arturo Dávalos coincidía en señalar que el mejor lugar para establecer la capital era Antofagasta de la Sierra (Memoria del Ministerio del Interior /en adelante MEM-MI/ de 1899:447). Por estos antecedentes, ese fue el primero caserío que visitó Cerri en 1900 (Cerri 1903). Una vez recorrido el nuevo territorio, el nuevo gobernador informó que los centros poblados de alguna importancia, y que eventualmente podrían transformarse en capital territorialiana, eran, además de Antofagasta de la Sierra, Pastos Grandes, Susques y Coranzulí. En su informe señaló, además, cuáles eran los elementos favorables y desfavorables que ofrecía cada lugar, concluyendo que toda la región carecía de las condiciones necesarias para instalar la capital. Frente a ese panorama, sugería que se ubicase fuera de los límites del territorio, en Molinos (Salta) o en Purmamarca (Jujuy), porque eran núcleos de población ya consolidados, que contaban con terrenos aptos para el cultivo y que presentaban buenas condiciones de accesibilidad, tanto por la existencia de caminos carreteros, como por la proximidad de las vías del ferrocarril. Según Cerri, el mejor, a su vez, era Molinos, debido a su posición geoestratégica -fácil acceso a la frontera- y geoeconómica -nodo importante en la ruta de arreo de Salta a San Pedro de Atacama- (MEM-MI de 1900:426-431). La cuestión del lugar donde emplazar la capital quedó sin resolverse durante 1900. Mientras tanto, Cerri había hecho base en Salta y en Molinos.

Poco tiempo después, un informe del gobernador Nicolás Menéndez reafirmaba que no existía ningún lugar apropiado para establecer la capital, recomendando al paraje de San Antonio de los Cobres, en Salta (MEM-MI de 1901-1904:72). Finalmente, el gobierno de Salta resolvió a fines de 1901 la cesión de San Antonio de los Cobres. Es factible que detrás de esta elección existiera alguna interna surgida dentro de la elite salteña, cuestión que no pudo reconstruirse a partir de las fuentes analizadas. Por lo pronto, San Antonio de

los Cobres era el lugar poblado de la provincia de Salta más próximo a Pastos Grandes, lugar donde se había localizado un resguardo de carabineros mientras la Puna de Atacama formó parte de Chile (Sanhueza Tohá 2001). Los terrenos donde se emplazó la capital integraban una hacienda que había adquirido por remate Fermín Grande, importante terrateniente de la provincia de Salta vinculado a la familia Patrón Costas (Uriondo Tochón 1966; Michel y Savic 2003a). En Molinos, en cambio, por donde pasaba uno de los principales caminos de arrieros a Chile, se encontraba una finca de la familia Isasmendi, tercer gobernador de Los Andes (Holmberg 1900).

Por Ley provincial 622 la Legislatura salteña aprobó en la sesión del 23 de noviembre de 1901 la cesión a la Nación de “un área de terreno ubicada en el Partido de San Antonio de los Cobres, Departamento de la Poma, con el objeto y a condición de que en ella se establezca la capital de la Gobernación del Territorio de Los Andes”. El proyecto de aceptación ingresó al Senado de la Nación el 9 de enero de 1902 y fue acompañado por una nota fechada el 7 de diciembre de 1901, firmada por el presidente Roca, donde solicitaba se le diera celeridad a la aprobación del ofrecimiento salteño. Al discutir el proyecto, surgió un intercambio entre los senadores jujeños y salteños. El senador jujeño Cástulo Aparicio opuso una queja ya que los límites entre Salta y Jujuy todavía no estaban claramente establecidos y, según él, la zona que cedía Salta a la Nación le pertenecía a Jujuy. Esto formaba parte de una competencia entre ambas provincias por obtener mejores posiciones en el proceso de organización territorial interna que estaba teniendo lugar en la Argentina en esa coyuntura. Además de la competencia por controlar las Salinas Grandes, los senadores salteños y jujeños estaban disputando el trazado del ferrocarril a Bolivia. Una opción era realizarlo por Salta, atravesando la Quebrada del Toro. Otra opción era por la Quebrada de Humahuaca, en Jujuy: fue esta opción la que sancionó el Congreso. Finalmente las objeciones de Aparicio no fueron tomadas en cuenta: el Senado aprobó el proyecto, que pasó a la Cámara de Diputados, donde fue tratado el 18 de enero de 1902. Aquí, otra vez, afloró el cruce de intereses entre Salta y Jujuy, pero sin consecuencias. El proyecto fue aprobado el 24 de enero de 1902 por Ley 4.059, aceptando la cesión de un sector del Departamento salteño de La Poma (MI-MEM de 1901-1904:73). Desde 1902 San Antonio de los Cobres funcionó como sede de la Gobernación de Los Andes. El 26 septiembre de 1902 un Decreto presidencial determinó la creación del departamento homónimo y la localización de la aglomeración donde se asentó la capital.

La cesión de Salta a la Nación, se sugiere, muestra el interés económico provincial sobre Los Andes, por ser zona de paso al mercado chileno, como también por ser una importante reserva de riquezas borateras (cuestión tratada en Benedetti 2006). Si bien el Estado nacional inicialmente obstaculizó la incorporación de estas tierras a la provincia de Salta, ahora estaba habilitando su preeminencia sobre Los Andes, ya que el acceso al mismo y a su capital debía hacerse indefectiblemente por Salta. Esto puede relacionarse con el sistema de alianzas políticas inaugurado por el presidente Julio Roca, con el objetivo de proyectar a nivel nacional el sistema de dominación estatal. Cualquier mejora en la infraestructura de Los Andes significaría una mejora en las comunicaciones del interior de Salta, de los Valles Calchaquíes y una mejor salida a los mercados ubicados allende la cordillera. El gobierno provincial y los

Senadores nacionales salteños supieron hacer valer los intereses provinciales sobre la región en el ámbito del PEN, del Ministerio del Interior y del Congreso de la Nación (Sosa 1997). Probablemente, la determinación de San Antonio de los Cobres como capital fue resuelta en negociaciones privadas entre el PEN y el gobierno de Salta. Entre las alternativas de Molinos y San Antonio de los Cobres, probablemente el gobierno salteño prefirió ceder la segunda, ubicado en el camino más directo a Chile, corredor sobre el que ya se discutía la construcción del ferrocarril trasandino del norte.

Los gobernadores y secretarios salteños de Los Andes

La Ley 1.532 establecía que los gobernadores de los Territorios Nacionales serían elegidos por el gobierno nacional y que durarían en el cargo tres años. Junto al gobernador se nombraría al secretario que podía reemplazarlo ante su ausencia temporaria, renuncia o destitución. Según las disposiciones de esa ley, el gobernador tenía amplias atribuciones, aunque en los hechos este sujeto tendió a transformarse en un delegado directo del PEN con poco margen de maniobra. Esta práctica se fundaba en el principio de incapacidad y minoridad política de las sociedades territorianas (Favaro 1996:86). Los lineamientos básicos de la política sobre los Territorios Nacionales eran trazados por el PEN a través del Ministro del Interior. En muchos casos, el cargo de gobernador era otorgado a dirigentes de las provincias vecinas que respondieran al signo político del gobierno de turno. Estos funcionarios solían utilizar su cargo en la Gobernación para intervenir en la vida política de sus provincias de origen (Leoni 2001:44).

Los Andes respondió al cuadro de situación recién reseñado: políticos de diferentes tendencias y grados de inserción en la vida política salteña, allí hicieron lo suyo. Estos funcionarios muchas veces tenían un total desconocimiento y desinterés por los problemas de la Gobernación en la que habían sido designados y delegaban buena parte de su responsabilidad en el Jefe de Policía. En Los Andes, similar a lo ocurrido en otros casos, el gobernador no residió permanentemente en la capital territorial, con excepción de los dos primeros, que no eran oriundos de Salta. Mientras existió la Gobernación de Los Andes, sus máximas autoridades residieron en la capital salteña. Los gobernadores iban en forma esporádica para realizar giras de reconocimiento. El resto del tiempo ellos se comunicaban a través de cartas o, a partir de 1920, vía telégrafo, con el Jefe de Policía, máxima autoridad presente en el territorio de forma permanente. Los argumentos eran la falta o deficiencia de transportes, de vías de comunicación (correo y telégrafo) y de un edificio para residencia de las autoridades e instalación de las oficinas. Pero aun cuando se construyeron el edificio de la gobernación, se mejoraron los caminos y se estableció la comunicación telegráfica, los gobernadores permanecieron en la ciudad de Salta. Un diputado nacional al presentar ante el Congreso un proyecto para dividir el Territorio de Los Andes sentenciaba:

“Gobernadores y secretarios han residido siempre, casi permanentemente, en la ciudad de Salta, realizando una que otra jira [sic] de inspección, cuando no de mero turismo, a la capital del territorio y, por excepción, a los lejanos rancheríos de Antofagasta de la Sierra, Susques y Pastos Grandes” (Congreso de la Nación, Cámara de Diputados, sesión del 4 de septiembre de 1929).



La vida política de la Gobernación de Los Andes puede resumirse así:

- a) En total, se sucedieron en el cargo 14 gobernadores titulares. Los dos primeros procedían de la ciudad de Buenos Aires. Los restantes gobernadores y todos los secretarios fueron salteños.
- b) Como en otros casos, las autoridades no permanecían todo el tiempo en la capital territorial. No obstante, Los Andes fue un caso extremo, ya que sus autoridades, con la excepción de los dos primeros gobernadores –aunque en forma discontinua-, nunca residieron allí;
- c) Ninguno gobernador originario de Salta, con la excepción del interventor del régimen de 1930, fue militar en actividad;
- d) Los dos primeros gobernadores fueron acompañados, en el cargo de Secretario, por salteños con una amplia trayectoria política, con inserción tanto provincial como nacional. En total fueron nueve personas las que ocuparon el cargo de Secretario, contando sólo a los titulares;
- e) Con algunas excepciones, las autoridades que ocuparon cargos en la Gobernación de Los Andes no tuvieron incidencia en el gobierno nacional. Sí tuvieron predicamento, en cambio, en el gobierno de la ciudad y provincia de Salta.

Estas conclusiones surgen de la revisión sistemática de la correspondencia de la Gobernación de Los Andes que se encuentra en un repositorio documental del Archivo General de la Nación. Este archivo de información permitió reconstruir la lista de gobernadores y secretarios, y tener una aproximación al perfil de cada uno de ellos. Además, se pudo establecer una posible periodización de la historia política del Territorio de Los Andes, donde la sucesión de gobernadores guarda relación con la sucesión de colores políticos en Salta (ver cuadro 2). En tal sentido, se pueden diferenciar tres períodos: 1) gobiernos conservadores, 1900 a 1918; 2) gobiernos radicales, 1918 a 1930; 3) gobiernos de la restauración conservadora, 1930 a 1943 (Michel y Savic 1999, 2003a y 2003b; Correa 2003; Correa, Frutos y Abrahán 2000, y comunicaciones personales de Azucena Michel y Rubén Correa).

La anterior periodización se puede ajustar aún más. Para el primero de los períodos se pueden reconocer dos sub-períodos. El primero, de 1900 a 1904, abarca los mandatos ejercidos por dos personas de formación militar, del círculo más directo del Presidente de la nación: el Gral. de Brigada Daniel Cerri (1900-1902) y el Tte. Cnel. Nicolás Menéndez (1902-1904). Cerri había participado en la Guerra del Paraguay y en las llamadas “Campañas al Desierto”. Menéndez, por su parte, había integrado la comisión de límites de la Argentina con Brasil y se había desempeñado como ayudante del perito Francisco Moreno, en la comisión de límites con Chile, con lo cual tenía cierta especialización en la realización de estudios geoestratégicos. Cerri y Menéndez provenían de una institución clave en el proceso de imposición de la nueva autoridad en los Territorios Nacionales: el Ejército. Estos gobernadores sentaron las bases de la “autoridad” y el “orden”, estableciendo las primeras instituciones orientadas a construir la estatalidad en esta región de reciente incorporación (policía, registro civil, escuelas, enrolamiento obligatorio, etc.) (Benedetti, 2007). Acompañaron a estos gobernadores, secretarios originarios de Salta, encolumnados con el partido gobernante: primero Arturo Dávalos (1900) y, tras su muerte, Delfín Leguizamón (1900-1908).

El segundo sub-período se inicia a fines de 1904 y concluye en 1918. Quien sucedió a Menéndez fue Ricardo Isasmendi (1904-1908). Esto supuso cierto grado de ruptura. En primer lugar porque no era militar sino un terrateniente con diversidad de negocios, además de mantener asuntos políticos en la provincia de Salta, y ser originario de una de las familias salteñas más tradicionales. Los Isasmendi eran una pieza importante del sistema oligárquico provincial, estrechamente vinculados a las familias Zerda, Figueroa, Usandivaras, Ovejero y Patrón Costas. En 1901 desplazaron a la familia Uriburu del centro de la escena política provincial y en la proyección hacia el gobierno nacional, constituyendo el núcleo central del nuevo pacto oligárquico (Correa 2003). Esto constituye otro elemento de ruptura, ya que Isasmendi formaba parte de la línea opositora al roquismo, encolumnado con Quintana. En octubre de 1904 Manuel Quintana asumió la presidencia de la Nación, David Ovejero el cargo de gobernador de la provincia de Salta y Ricardo Isasmendi es nombrado gobernador del Territorio de Los Andes. Como se desprende de lo anterior, el nuevo gobernador no venía desde Buenos Aires, sino desde Salta. Además, fue el primero que no residió en el Territorio, inaugurando la modalidad de gobernador absentista que caracterizaría a todas las gestiones. El sucesor de Isasmendi marcó otra ruptura. Se trata de Brígido Zavaleta (1909-1917), militar retirado, con una trayectoria política menos destacable que la de sus predecesores y con una fortuna personal menos importante que la de su antecesor. Zavaleta, proveniente de las filas del conservadurismo, fue designado durante el gobierno de Figueroa Alcorta y su mandato se solapó un año con el de Hipólito Irigoyen. Su continuador fue Domingo Torino (1917-1918), perteneciente a una importante familia de los Valles Calchaquíes, representando la continuidad del régimen conservador, situación que refleja, en realidad, la que se daba en el gobierno salteño.

Cuadro 2. Territorio de Los Andes, Provincia de Salta y República Argentina (1900-1943). Gobernadores y Secretarios de Los Andes, Gobernadores de Salta, Presidentes argentinos. Comparación períodos en ejercicio.

Nº	Gobernador y Secretarios de Los Andes	Gobernador de Salta	Presidente
1	Daniel Cerri - enero 1900/enero 1902 Arturo Dávalos - enero 1900/septiembre 1900 Delfín Leguizamón - septiembre 1900/enero 1902	Pío Uriburu - septiembre 1898/septiembre 1901	Julio Roca octubre 1898/octubre 1904
		Ángel Zerda - septiembre 1901/septiembre 1904	
2	Nicolás Menéndez - enero 1902/octubre 1904 Delfín Leguizamón - enero 1902/octubre 1904	David Ovejero - septiembre 1904/noviembre 1906	Manuel Quintana octubre 1904/marzo 1906
3	Ricardo Isasmendi - octubre 1904/noviembre 1908 Delfín Leguizamón - octubre 1904/octubre 1908 Pedro Aguilar - octubre 1908/noviembre 1908	Ángel Zerda - noviembre 1906/febrero 1907	
		Luis Linares - febrero 1907/febrero 1910	
4	Brígido Zavaleta - enero 1909/febrero 1917 Pedro Aguilar - enero 1909 Juan Tomás Frías - enero 1909/febrero 1917	Avelino Figueroa - febrero 1910/febrero 1913	Roque Sáenz Peña octubre 1910/agosto 1914
		Robustiano Patrón Costas - febrero 1913/febrero 1916	Victorino de la Plaza agosto 1914/octubre
		Abraham Cornejo - febrero	

5	Domingo Torino - abril 1917/agosto 1918 Juan Tomás Frías - abril 1917/agosto 1918	1916/mayo 1918 Emilio Gimenez Zapiola - mayo 1918/julio 1918 Cnel. Ricardo Solá - Julio 1918/agosto 1918	1916
	Juan Tomás Frías, interino agosto 1918/agosto 1919	Manuel Carlés - agosto 1918/enero 1919 Joaquín Castellanos - enero 1919/octubre 1921	Hipólito Yrigoyen octubre 1916/octubre 1922
6	Pablo Saravia - agosto 1919/septiembre 1921 Juan Tomás Frías agosto 1919/septiembre 1921	Juan B. Peñalba - Octubre/noviembre 1921	
	Juan T. Frías, interino - septiembre 1921/marzo 1922	Arturo S. Torino - Noviembre 1921 – mayo 1922	
7	Carlos Outes - mayo 1922/1925 Daniel Etcheverry - 12 septiembre 1922	Adolfo Güemes mayo 1922/mayo 1925 Joaquín Corbalán - mayo 1925/mayo 1928	Marcelo Torcuato de Alvear octubre 1922 – octubre 1928
8	Luis Diez - septiembre 1925/septiembre 1928 Daniel Etcheverry – 1925/1928 Ricardo Messone – 1928		
	Ricardo Messone interino - septiembre 1928/mayo 1929 Juan Carlos Sarmiento Mercier, interino - 1928-1929.	Julio Cornejo - mayo 1928/septiembre 1930	Hipólito Yrigoyen 12-October 1928 - 6-Septiembre 1930
9	Luis E. Langou mayo 1929-septiembre 1930 Ricardo N. Messone mayo a agosto 1929 Francisco P. Ilvento agosto 1929-septiembre 1930		
10	Mayor Rafael De Giacomo - septiembre a octubre 1930 Luis Henchoz, Sub-Comisario Policía - septiembre a octubre 1930	Coronel Ernesto A. Day septiembre 1930 Gral. Gregorio Vélez Septiembre 1930/junio 1931	
11	Silverio Chavarría - octubre 1930/junio 1934 Ernesto Cornejo Arias - octubre 1930/noviembre 1933 Benjamín Dávalos Michel - noviembre 1933/nov. 1934	Raimundo Meabe – junio 1931/octubre 1931 Erasmus Martínez – octubre 1931/enero 1932 Fernando Valenzuela – enero 1932/febrero 1932	José Félix Uriburu 6 Septiembre-1930 / 20-Febrero-1932
12	Juan Esteban Cornejo Arias noviembre 1935/abril 1938 Benjamín Dávalos Michel diciembre 1935/enero 1936 Juan Tomás Frías 1936 Benjamín Dávalos Michel 1937/abril 1938	Avelino Aráoz 1932/1936 Luis Patrón Costas - 1936	Agustín P. Justo 20-Febrero-1932 / 20-Febrero-1938
	Benjamín Dávalos Michel mayo 1938/1939 Salvador Salvatierra Mayo de 1938 Juan Tomás Frías 1939		Ricardo Ortiz 20-Febrero-1938 / 3-Julio-1940
13	Jorge A. Vélez - 1942		Ramón Castillo 3-Julio-1940 / 4-junio-1943
14	Julio S. Storni - junio 1943/julio 1943.	Ernesto Aráoz – 1941	Ramírez 4-Junio-1943 / Febrero-1944
Fuente: AGN, Series Históricas III, Territorio de Los Andes, Correspondencia Recibida y Libros Copiadores, años varios.			

Algo similar ocurría con los secretarios. Los dos primeros, Arturo Dávalos y Delfín Leguizamón, eran integrantes de familias salteñas tradicionales y tenían influencia en la vida política provincial y nacional. Quienes se sucedieron en este cargo, Pedro Aguilar (1908-1909) y Juan Tomás Frías (1909-1922), guardan mayor homogeneidad entre sí: eran abogados de perfil bajo, próximos a los gobiernos conservadores que controlaban el escenario político salteño. El caso que sobresale es el de Frías. Nombrado para acompañar a Brígido Zavaleta en 1909, permaneció en el cargo hasta 1922. Frías asumió en forma interina la gobernación en tres ocasiones, en la transición hacia los gobiernos radicales, y reapareció en la década de 1930, ocupando la Jefatura de Policía y la Secretaría, en el período de la restauración conservadora.

El segundo período se inicia en 1919, con quienes sucedieron a Torino en la Gobernación: Pablo Saravia (1919-1921), Carlos Outes (1922-1925), Luis Diez (1925-1928) y Luis Langou (1929-1930). Todos ellos eran radicales, representantes de distintas líneas. Estos cuatro gobernadores en conjunto constituyen la continuidad radical en la Gobernación de Los Andes. En la Secretaría, a Frías, lo sucedieron Daniel Etcheverry (1922-1926) y Ricardo Messone (1928-1929), ambos con importante militancia radical, ocupando diferentes puestos en los gobiernos salteño y nacional. A diferencia de la primera tanda de gobernadores, los del período radical se caracterizan por ser profesionales liberales, de familias menos poderosas y con una importante militancia partidaria.

El gobierno militar de José Félix Uriburu, como al resto del país, intervino Los Andes, colocando al frente de la Gobernación al Mayor Rafael De Giacomo, nombrado por el interventor de Salta, Ernesto A. Day. La intervención de Los Andes duró dos meses y luego se puso al frente a Silverio Chavarría (1930-1934), viejo militante del conservadurismo salteño. A partir de entonces siguieron ocupando el cargo de gobernador integrantes menos ilustres de las familias más tradicionales de Salta, con intereses en la zona de los Valles Calchaqués: Juan Esteban Cornejo Arias (1937-1938) y Benjamín Dávalos Michel (1939-1941). Ernesto Cornejo Arias y el propio Benjamín Dávalos Michel fueron quienes ocuparon la Secretaría en la década de 1930. Los últimos dos gobernadores, Jorge Vélez y Julio Storni, como así también el secretario Ernesto Yañez, no pertenecían a familias tradicionales de la provincia, ni a los círculos más activos de la política salteña.

Las rupturas y continuidades en la conducción de la Gobernación de Los Andes responden ante todo a los cambios y permanencias que se produjeron en la arena política nacional y, sobre todo, salteña. Esto marca la posición que ocupó Los Andes, mientras existió, en el noroeste argentino: un coto de la clase política salteña. A diferencia de otros Territorios Nacionales, no hubo ningún movimiento local que se transformara en partido vecinal. Cuán importante era el cargo de Gobernador o Secretario para la proyección política de quien lo ocupaba, aún es difícil establecer. Eso requerirá de un estudio en profundidad de la historia política salteña. Lo cierto es que la Gobernación de Los Andes formaba parte del abanico de espacios institucionales por los que circulaban los integrantes de la clase política salteña, tanto de aquellos que tuvieron un rol destacable en el gobierno nacional, como Dávalos, allegado a la familia

Uriburu; o a nivel provincial, como Isasmendi, importante miembro de la oligarquía local; o como Saravia y Messone, de profesiones liberales e integrantes del partido radical, con presencia en el Congreso de la Nación. El Territorio de Los Andes, si bien no fue una “plataforma de despegue” hacia el gobierno nacional, sí era parte del circuito de cargos para políticos salteños. En la medida que las oficinas de la Gobernación funcionaban en pleno centro de Salta, no era difícil participar de las diversas actividades que ocurrían en esa ciudad, antes, durante y después de ocupar la Gobernación de Los Andes, tanto en el caso de gobernadores como de secretarios, quienes eran invitados regularmente a diferentes eventos y celebraciones.

Rutas puneñas para el comercio salteño a través de Los Andes

En el espacio salto-jujeños las agroindustrias azucareras fueron las actividades que, desde fines del siglo XIX, motorizaron su reorganización regional. Pero estas actividades coexistieron con otras, como la producción tabacalera, la actividad forestal y la explotación de los hidrocarburos, constituyendo una pluralidad de estrategias diseñadas por diversos actores sociales (Campi 2000). Otra de las actividades característica en la región fue la ganadería para exportación, orientada básicamente a satisfacer la acrecida demanda generada por la actividad salitrera del norte de Chile, permitiendo la reactivación de circuitos comerciales transcordilleranos. El proceso de redefinición territorial de la posguerra del Pacífico acarrió un *boom* comercial para Jujuy, Salta y Catamarca. Esto fue posibilitado por la conjunción entre el aumento de la demanda nortina chilena y la extensión del área ganadera en el norte argentino, por el avance de la frontera agropecuaria hacia la región chaqueña. Tras el arrinconamiento y “pacificación” de las sociedades indígenas del Chaco, terratenientes salteños comenzaron a criar vacunos en los montes que se destinaban a los centros mineros allende la cordillera. Durante las décadas de expansión de la economía agroexportadora de la región pampeana, comerciantes de Catamarca, de Jujuy y, principalmente, de Salta reforzaron tradicionales vínculos con el desierto, revitalizando las antiguas rutas que conectaban los Andes con la costa del Pacífico. La economía agro-exportadora del noroeste argentino con el norte chileno se desarrolló hasta la crisis de 1929, aunque luego se recuperó, pero sin tener la importancia de antaño (Conti 2003).

¿Por qué el norte de Chile y no Buenos Aires? Existían numerosas razones por las cuales los comerciantes del noroeste argentino optaron por orientarse hacia el Pacífico: en Chile los precios que se pagaban por el ganado eran altos, mientras que los fletes y gravámenes que pesaban eran relativamente menores; en la región existía un buen número de arrieros y troperos conocedores de las rutas; existían serias dificultades para competir con la producción pampeana de superior calidad; el gobierno central era lo suficientemente permisivo para que los ganaderos y comerciantes del noroeste se mantengan ocupados sin generar una competencia innecesaria con los sectores ganaderos y comerciantes de Buenos Aires (Langer y Conti 1991). En el esquema de la economía salteña, el borde chaqueño consolidado con el avance de la frontera en la década de 1880 era la región de cría del vacuno, mientras que el engorde o invernada se realizaba en diferentes zonas de los

valles de Lerma y Calchaquí. Las numerosas quebradas que ingresaban a la Puna de Atacama, entre ellas la del Toro, eran las zonas de tránsito obligado para acceder a los mercados de la cuenca pacífica (Michel y Savíc 1999:181-187).

Algunos integrantes de la elite salteña que participaban activamente en el comercio ganadero ocuparon puestos claves en el gobierno nacional en el momento en que se discutían diversas cuestiones referidas con la organización del Territorio de Los Andes: conformaron las comisiones para resolver la cuestión limítrofe; estuvieron presentes en el Congreso decidiendo su institucionalización; fueron sus primeros secretarios y, en su mayoría, gobernadores; contribuyeron a determinar cuál sería el sitio donde se emplazara la capital territorial; y, años después, participaron activamente en las comisiones de fomento para la construcción de un ferrocarril trasandino. Entre ellos figuraban apellidos como Uriburu, Isasmendi, Figueroa, Leguizamón, Grande, Dávalos y, a través de diferentes redes, Patrón Costas, Gómez (Indalecio) y Ovejero, entre otros (Michel y Savíc 1999:187-191). Paso para el ganado vacuno, el control de la Puna de Atacama era estratégico. La elite catamarqueña tenía algunos intereses en el comercio con Chile y en la explotación de las aguadas que existían en Antofagasta de la Sierra. Pero en esta competencia territorial, Salta alcanzó preeminencia, y esto se debió a la inversión de recursos desde la nación para el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad a las tierras altas desde la capital de esa provincia.

La Puna de Atacama estaba surcada por un conjunto de caminos utilizados desde tiempos inmemoriales. Estos caminos, en general, no eran más que sendas abiertas por las pisadas de los animales que se transportaban a través de la región. Desde los primeros años de creación, el gobierno nacional realizó algunas obras que permitieron mejorar las condiciones de accesibilidad a la región. Además se creó un sistema de transporte que prestó sus servicios en forma irregular. El camino que concentró prácticamente todos los recursos fue el de la Quebrada del Toro. La importancia de esta ruta se vio reforzada a partir de la década de 1930, con la creación de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo que dio nuevo diseño a la red vial del país, que permitió la consolidación de una red regional centrada en San Antonio de los Cobres. En el período que va entre la Guerra del Pacífico y la crisis de 1930, momento de auge del circuito Salta-San Pedro de Atacama, no existió ninguna conexión ferroviaria que posibilitara el transporte del ganado. En todo ese período el transporte de animales fue realizado por arrieros de lugares de la región circumpuneña, pero fundamentalmente en los Valles Calchaquíes y San Pedro de Atacama.

A principios del Siglo XIX eran numerosas las sendas que podían utilizarse para atravesar la región, que se mantenían relativamente en buenas condiciones. Que las rutas fueran más o menos utilizadas dependía de tres elementos de gran importancia: la presencia de pastos, la existencia de agua y que los pasos a atravesar no representaran una gran amenaza, especialmente en los meses fríos del año. La creación de Los Andes y la nueva organización territorial impuesta desde el Estado nacional, también produjo una rejerarquización de las rutas. Las más utilizadas para el comercio entre Salta y

San Pedro de Atacama eran dos. La primera tomaba la Quebrada del Toro y cruzaba por Huaytiquina. La segunda ruta ingresaba a la Puna de Atacama por la Quebrada de Luracatao, desde Molino en el Valle Calchaquí, seguía por Pastos Grandes y luego se conectaba con la ruta anterior. La principal ventaja que ofrecía era una pendiente no muy pronunciada, además de las pasturas existentes en Molinos antes de emprender el viaje por el Despoblado. Existían otros dos caminos de cierta importancia. Uno era el que conectaba a Catamarca con San Pedro de Atacama, a través de Belén y Antofagasta de la Sierra. Otro corredor era el que partía de San Salvador de Jujuy hacia el norte por la Quebrada de Humahuaca, seguía por la Quebrada de Purmamarca, atravesaba las Salinas Grandes y luego pasaba por Susques (Bertrand 1885; Bernabé 1915; entre otros).

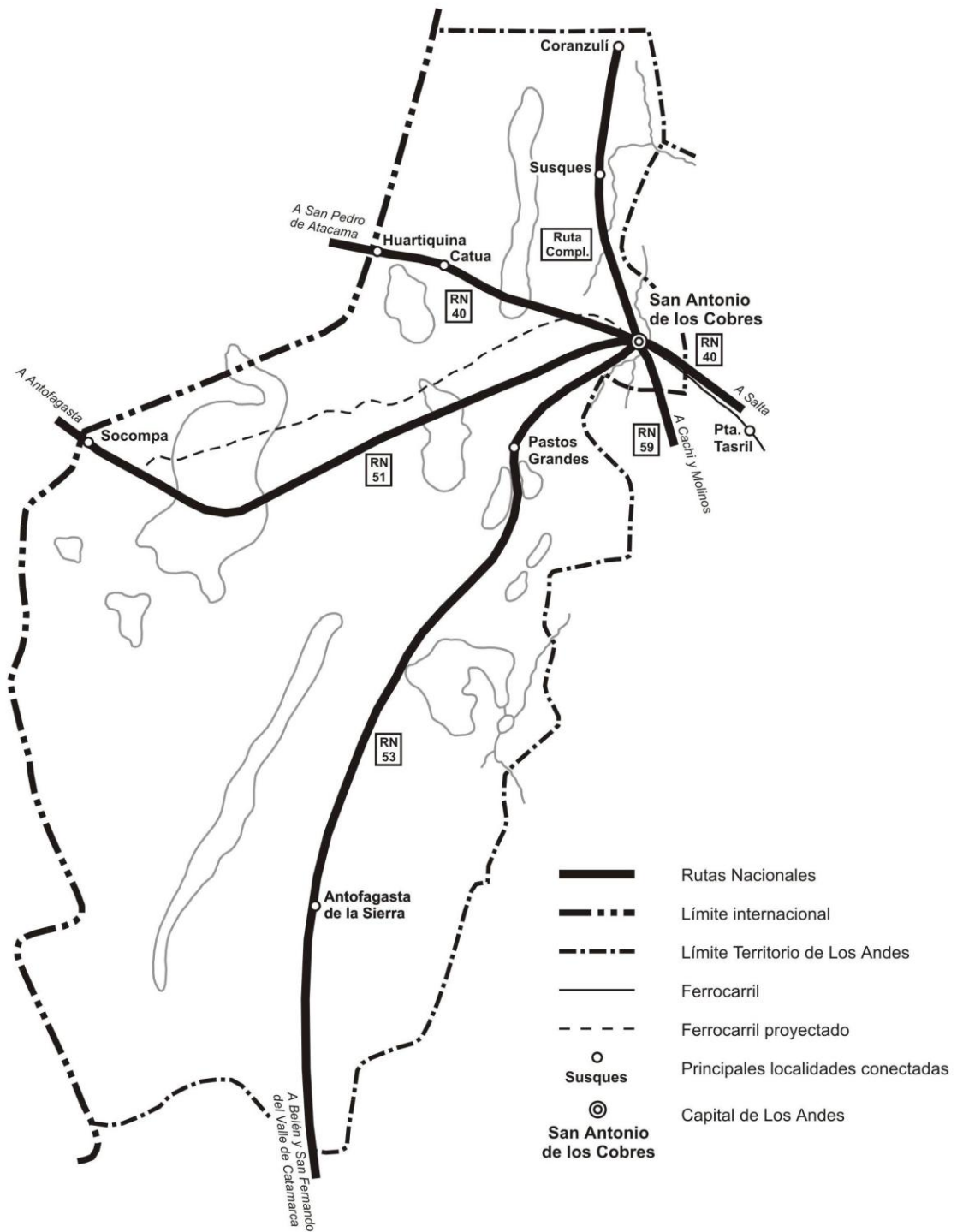
En general se trataba de caminos que no recibían mayor atención ya que el clima puneño facilitaba su conservación. Esto también era posible porque las mercancías transportadas eran animales en pie. Desde la creación del Territorio de Los Andes, lo que surgió como principal dificultad, y a la vez excusa para los gobernadores para no residir permanentemente en la capital, fue la ausencia de infraestructura vial. La principal dificultad eran los caminos de ascenso. Periódicamente los gobernadores pedían medios para acondicionar la ruta por la Quebrada del Toro, que era cruzada numerosas veces por el río. Dado que no existían puentes ni obras hidráulicas, durante el verano el camino se veía interrumpido por la creciente del río y las avalanchas de barro. Para el mantenimiento de los caminos se había creado una cuadrilla de peones, que contaba en 1914 con un capataz y seis personas para mantener con equipamiento rudimentario cientos de kilómetros de rutas de montaña. (AGN, SH III - CR, signatura 128, Ministerio del Interior, Nota 173, Buenos Aires, 27 enero de 1914). En 1918 solo trabajan cuatro peones (AGN, SH III - Libro copiador N° 13, 1918, folios varios). En el Territorio de Los Andes, sólo el camino entre Susques y San Antonio de los Cobres había sido acondicionado por los vecinos, para permitir el tránsito de vehículos (Dávalos 1930). Hacia Antofagasta de la Sierra, al sur, el transporte se siguió realizando a lomo de mula. Hacia 1910 se requerían siete jornadas para desplazarse, a lomo de mula, desde Pastos Grandes a Antofagasta de la Sierra (Seckt 1912:189). Aún en 1926, para las comunicaciones con ese lugar, se requería de las mulas. La distancia entre San Antonio de los Cobres y Antofagasta de la Sierra era de unos 300 km. y seguían siendo necesarios “seis días de buena marcha a lomo de mula” (MI-MEM de 1925-1926).

Las cosas empezaron a cambiar lentamente en la década de 1930, cuando el Estado argentino comenzó a definir una política vial nacional. La primera obra encarada fue el mejoramiento de la calzada del llamado “camino de Salta a Chile por la Quebrada del Toro” (DNV-MEM de 1933:367), carretera que comunicaba a la Argentina con Chile por el norte. En el interior de Los Andes se consolidaron tres rutas, que partían de San Antonio de los Cobres: a Coranzulí pasando por Susques, a Antofagasta de la Sierra pasando por Pastos Grandes y al límite internacional con Chile. En este caso, había dos variantes, una por Huaytiquina y otra por Socompa, que en el mapa figuran con los números 40 y 51, respectivamente, aunque posteriormente se redefinen. Esta era una de las rutas utilizadas por los arrieros, que a su vez se benefició con los trabajos del ferrocarril trasandino del norte. Una vez dividido el

Territorio de Los Andes, los pasos utilizados para las comunicaciones entre el norte de Chile y el de Argentina seguían siendo dos y ambos se encontraban en la provincia de Salta: Huaytiquina y Socompa.

En suma, al cabo de las cuatro décadas de existencia del Territorio de Los Andes, quedó configurada una red caminera caracterizada por la centralidad excluyente de San Antonio de los Cobres, reforzada luego con el trazado del ferrocarril (ver mapa 2). Como un relicto, aún hasta la actualidad este poblado sigue siendo un importante núcleo, lugar central de la Puna de Atacama, también llamada Puna sur o Puna salada. El grado de consolidación que alcanzaron las rutas a Antofagasta de la Sierra y Susques condicionaron posteriormente las posibilidades de accesibilidad de esas aglomeraciones con las respectivas capitales. Hasta la década de 1970 ni Catamarca ni Jujuy realizaron obras viales para mejorar los caminos. Los maestros y demás funcionarios debieron viajar a Susques o Antofagasta de la Sierra, por mucho tiempo, de San Antonio de los Cobres, ingresando por Salta (ver: Miranda 2002).





El ferrocarril salteño al país más allá de las nubes

El ferrocarril trasandino norte, más que la red vial, puede considerarse el ícono material de la preeminencia salteña sobre Los Andes, en la búsqueda de una conexión con el Pacífico. El también llamado ferrocarril Huaytiquina, que suele describirse como una epopeya de la ingeniería moderna, fue la única obra de infraestructura relevante que se construyó en Los Andes y el principal elemento que consolidó la organización de esta entidad geohistórica como una extensión territorial de Salta. El análisis detallado de los proyectos, las discusiones parlamentarias y las vicisitudes que llevaron a la construcción de este ferrocarril se presentó en otro artículo (Benedetti 2005b). Aquí se expondrán los aspectos salientes referidos a la participación salteña. En el proceso de conformación de esta vía ferroviaria se pueden reconocer cuatro momentos: el momento de las primeras propuestas no concretadas, el momento de activación gracias a la voluntad política de Yrigoyen, el momento de avances y retroceso de las obras y, finalmente, el de su puesta en marcha.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se barajaron diferentes proyectos de conexión entre Salta o Catamarca y el norte chileno, en virtud de las importantes relaciones comerciales existentes, pero ninguno prosperó (Thomson y Angerstein 2000:239-244; Cf. Puelma Tupper 1888). A principios del siglo XX la idea de construir una unión ferroviaria entre Salta y el Pacífico volvió a cobrar fuerza en el ámbito salteño, formulada y difundida por el ingeniero salteño Manuel Solá. Su justificación para realizar esa obra era la mejor posición relativa de las provincias del norte con respecto a la cuenca del Pacífico frente a la del Atlántico. Además, según Solá, se podría balancear el desequilibrio provocado en Salta por el Ferrocarril Central Norte Argentino (Solá 1905:25). Los sectores comerciantes de Salta estaban muy interesados en este proyecto, en la medida que esta obra transformaría a la ciudad en un importante puerto seco del noroeste argentino. En 1905 estaba en plena ejecución el ferrocarril a Bolivia por La Quiaca y el ferrocarril al oriente Boliviano llegaba a Ledesma. El eje Perico-Güemes-Salta se transformaría en un nudo para tres ferrocarriles internacionales. Los sectores comerciantes salteños aspiraban a que su provincia se convirtiera en la “despensa del norte chileno”. Finalmente, el Congreso de la Nación autorizó al PEN a practicar los estudios para una línea de ferrocarril trasandino y las obras fueron otorgadas a un empresario de origen chileno, quien se encontró con numerosas dificultades financiera. En 1909 las vías, que partían desde Salta, llegaron hasta Rosario de Lerma y ahí permanecieron por más de una década. El proyecto Huaytiquina quedó momentáneamente trunco (Guillén 1948).

El segundo momento se inició con el impulso dado por el presidente Hipólito Yrigoyen para construir este ferrocarril. En marzo de 1921 firmó una serie de decretos para retomar los trabajos. Se realizaron nuevos estudios que determinaron cambios en el trazado y redundaron en el aumento de los costos (Figari 1987). El nuevo trazado, además, hacía que el ferrocarril atravesara San Antonio de los Cobres. Otro cambio importante, por iniciativa de la comisión técnica chilena, fue que en lugar de atravesar la cordillera por el paso de Huaytiquina, se hiciera por Socompa. La comisión técnica argentina consideró que el nuevo trazado era conveniente, entre otras razones, porque el paso de



Socompa era más bajo y no se obstruiría por la nieve (Sin Autor 1948:93). La primera etapa de la construcción quedó terminada en 1924. Si bien existían intereses argentinos y chilenos comprometidos con este ferrocarril, había una mayor voluntad por avanzar con las obras del lado argentino. En Chile se oponían algunos sectores que se veían perjudicados, como los productores agropecuarios del sur, ya que la apertura de este ferrocarril facilitaría la competencia de los comerciantes y productores salteños. Esta resistencia comenzó a disminuir a mediados de la década de 1920, cuando la economía basada en la explotación salitrera mostró los primeros signos de debilidad. La zona salitrera dejaba de ser un mercado interesante para los productores chilenos del centro y sur (Castro 2001). En Salta el inicio de las obras ferroviarias se vivió con gran entusiasmo. En febrero de 1921 aparecieron en los diarios de esa ciudad los primeros avisos solicitando operarios para las empresas constructoras, y ese mismo mes comenzaron los trabajos en Rosario de Lerma (Costello 1996:28). En aquel tiempo, además, se creó en Salta el “Comité de Salta Pro-Ferrocarril al Pacífico por Huaytiquina” (Dávalos 1928), que expresaba tanto el interés del gobierno provincial como de diferentes grupos influyentes dentro de la sociedad salteña.

A partir de 1924 se habría un nuevo momento, marcado por las marchas y contramarchas en las obras. Después del impulso inicial, los trabajos se detuvieron en 1924 y hasta 1928 estuvieron casi totalmente paralizados (Sin Autor 1948:90). Durante la segunda presidencia de Yrigoyen las obras tuvieron un nuevo impulso. El 25 de marzo de 1929 el PEN decretó su prosecución. En julio de ese año se libró el servicio entre Salta y San Antonio de los Cobres. Los Andes, a tres décadas de su creación, finalmente estaba integrado al sistema ferroviario argentino. La crisis económica y la política de 1930 fueron un cuello de botella. Con la destitución de Yrigoyen las obras de este ferrocarril nuevamente se frenaron. En 1934 el “Comité Pro-ferrocarril al Pacífico” volvía a la carga, enviando al Presidente Agustín Justo un petitorio levantado entre los vecinos de la ciudad de Salta para seguir con las obras. Además, elaboraron un Memorial sobre las riquezas de Salta, resaltando la necesidad de abrir esta salida al Pacífico a través de Socompa (Comité Pro-ferrocarril al Pacífico 1934). Por entonces el proyecto por el lado chileno tomaba impulso. Las obras progresaron lentamente, con varias interrupciones. Finalmente, el ferrocarril Salta-Antofagasta se la inauguró el 17 de enero de 1948, del lado chileno, y el 20 de febrero de 1948, del lado argentino (Guillén 1948:55). Cuando se iniciaron las obras del lado chileno, el ciclo salitrero había iniciado su fase terminal. Tanto en Antofagasta como en Tarapacá habían comenzado a delinearse con mayor claridad alternativas a la economía centrada exclusivamente en la minería. De esa coyuntura surgen propuestas formuladas por comerciantes e industriales de Antofagasta e Iquique de construir ferrocarriles hacia Argentina y Bolivia, con el supuesto que esa red comercial garantizaría a los puertos de Iquique y Antofagasta el control de las ciudades mediterráneas del espacio trasandino. Sólo se concretó, con gran demora, el proyectado Ferrocarril Trasandino del Norte (Castro 2001).

Los interrogantes que se pueden formular son dos: ¿en qué medida el Huaytiquina se convirtió en la puerta de salida de la producción salteña hacia el Pacífico? Y si, finalmente, ¿se constituyó en un instrumento de fomento de la economía del Territorio de Los Andes? Empezando por el segundo de los

interrogantes, se podría decir que Los Andes se había dividido poco antes de la apertura de la tan mentada conexión ferroviaria. En 1929 se había establecido la conexión entre Salta y San Antonio de los Cobres, y en 1943 Los Andes se había disuelto, cuando las vías apenas estaban llegando al interior de ese territorio. La principal razón de la división de Los Andes, según el decreto 9.375 de 1943, era que “la estructura actual del territorio dificulta su fomento, careciendo asimismo de los elementos de vida propia que justifiquen su existencia como entidad”. Evidentemente el ferrocarril no estimuló, por sí solo, el crecimiento económico y la población se mantuvo tan aislada como siempre, con la excepción de quienes residían en San Antonio de los Cobres. El primer interrogante no cuenta con investigaciones sistemáticas que ofrezcan una base empírica razonable. Existen algunas aproximaciones que consideran los efectos territoriales de este ferrocarril como “frustrantes”, ya que la envergadura de las obras no se condice con el volumen de carga transportado ni con los magros efectos generados en las economías regionales (Schvarzer 1999:3, Thomson y Angerstein 2000:241).

Por cierto, esta obra ferroviaria consolidó la conexión de Salta con San Antonio de los Cobres, incrementando la preeminencia de esta ciudad sobre ese poblado y toda la Puna de Atacama. Le brindó, además, una de las principales postales que atrae a visitantes de todas partes: la del simbólico tren a las nubes.

Conclusiones

La Puna de Atacama ofrecía algunos recursos, como refugio, agua y pasturas para los animales, para los arrieros ocupados en el comercio salteño orientado hacia el Pacífico. Por esa razón, y por ser inevitable zona de paso, se transformó en una región con valor geoeconómico en el circuito económico que conectaba el espacio salto-jujeño con el desierto de Atacama. La política fronteriza adoptada en tanto por Argentina como por Chile permitía que las movildades transcordilleranas se realizaran sin mayores obstáculos arancelarios o para-arancelarios, razón por la cual este corredor, que era utilizado desde antaño, se consolidó después de la Guerra del Salitre. La organización del Territorio de Los Andes no constituyó un obstáculo para la circulación sino, todo lo contrario, facilitó la pervivencia de este circuito. San Antonio de los Cobres consolidó su función de posta en el camino, hacia donde se accedía por las rutas mantenidas con recursos del Estado nacional a través de la Gobernación de Los Andes. Esta función se reforzó con la llegada del ferrocarril Huaytiquina. Aun escasamente mantenido, el camino al Territorio de Los Andes mejoró las condiciones de accesibilidad desde la ciudad de Salta hacia la puna. El único camino que se mantenía era el que atravesaba la Quebrada del Toro hacia San Antonio de los Cobres. Este tramo ya se usaba antes de 1900, pero no era necesariamente el más importante. Los pueblos de La Poma, Cachi o Molinos, en los Valles Calchaquíes, eran los principales lugares de acceso a las tierras altas, y por allí circulaba el ganado enviado hacia Chile o Bolivia. El camino por San Antonio de los Cobres fue desplazando en importancia a los anteriores.

El Territorio de Los Andes se transformó en una encrucijada de los caminos que unían distintos puntos de la región del capricornio andino. Claro está que esta función para los pasos cordilleranos del área atacameña no era nueva, y se mantuvieron como relicto una vez creado el Territorio de los Andes. En todo caso, ocurrió que la función de zona de tránsito de las punas del Territorio de Los Andes, en el camino entre los llanos de la provincia de Salta y las pampas del Desierto de Atacama, fue reforzada por la intervención del Estado argentino en el acondicionamiento de la infraestructura caminera y ferroviaria. Así, Los Andes fue una zona de intermediación en un proceso de acumulación que tenía lugar en regiones circunvecinas.

La capital territoriana se estableció en un área cedida por la provincia de Salta a la Nación. Esto era algo común a otras Gobernaciones. San Antonio de los Cobres funcionó como una capital formal, y las máximas autoridades, siempre, residieron en forma permanente en la ciudad de Salta. Además, todos los gobernadores, con la excepción de los dos primeros, y todos los secretarios eran integrantes de distintos sectores dirigentes de la provincia de Salta. No hubo políticos jujeños o catamarqueños nombrados por el PEN al mando de la Gobernación de Los Andes. Por ello, se puede considerar que fue un aparato institucional controlado desde la provincia de Salta, gestionado por distintos grupos de poder en la escala de esa provincia, que se sucedieron conforme transcurrían en el gobierno salteño. Tanto en el plano institucional como en el material, el Territorio de Los Andes se organizó como una extensión del territorio salteño, sin buenas conexiones con los territorios provinciales de Jujuy o de Catamarca, sin participación de esas provincias en la vida política territoriana.

En 1943 el Territorio de Los Andes se dividió en tres departamentos, y a Salta se anexó el que había sido dotado de la mejor infraestructura. Para el gobierno de esa provincia el problema de la conexión física ya estaba resuelto. También contaba con una cabecera departamental bien equipada. San Antonio de los Cobres era el principal centro urbanizado del sur de la Puna Argentina, estratégicamente ubicado en el camino a Chile. La organización que había adoptado Los Andes fue en gran medida un resultado directo de la preeminencia que Salta había tenido sobre ese territorio. Por eso, a pesar de la división de 1943, por varias décadas y aún hasta la actualidad San Antonio de los Cobres siguió siendo el principal centro de atracción de todo el ex Territorio de Los Andes. Esta cuestión fue olvidada por la historiografía tradicional salteña.

Bibliografía

Barnabé, Juan (1915) "Los yacimientos minerales de la Puna de Atacama" *Anales del Ministerio de Agricultura, Sección Geología, Mineralogía y Minería, Tomo X, Núm. 5*, República Argentina, Ministerio de Agricultura, Dirección General de Minas, Geología e Hidrología. Contribución al conocimiento de la industria minera, Investigaciones mineras, Talleres Gráficos del Ministerio de Agricultura, Buenos Aires.

Benedetti, Alejandro (2005a) "La Puna de Atacama como construcción geopolítica. Transformaciones territoriales posteriores a la Guerra del Pacífico (1889-1900)" revista *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, Volumen VII, Nº 2 (pp. 155-183

Benedetti, Alejandro (2005b) "El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del Territorio de Los Andes", *Revista Historia Nº 4*, Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, UNSa.

Benedetti, Alejandro (2006) “Los secretos de la montaña. Minería y geografía histórica del Territorio de Los Andes (1900-1943)” *Estudios Sociales del NOA, Año 9, Nº 9*, Instituto Interdisciplinario Tilcara, Tilcara.

Benedetti, Alejandro (2007) “Tras la incorporación de la Puna de Atacama a la Argentina: geohistoria política del Territorio de Los Andes (1900-1943)” Cuadernos de Humanidades Nº 17-18, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Salta, 2006-2007, Salta.

Benedetti, Alejandro comp. (2003) *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera*, Editorial Alción, Córdoba.

Bertrand, Alejandro (1885) Memoria sobre las cordilleras del desierto de Atacama y regiones limítrofes, Imprenta Nacional, Santiago.

Brizuela del Moral, Félix (1997) “El problema limítrofe con Salta. Contribución histórica para su solución” *Boletín de la Junta de Estudios de Catamarca, Año XII, 1995-1996*, Catamarca.

Brizuela del Moral, Félix (2003) *Historia de las Mercedes de tierra en Catamarca. Siglos XVI al XIX*, Universidad Nacional de Catamarca, CENEDIT, Catamarca.

Campi, Daniel (2000) “Economía y sociedad en las provincias del noroeste”, en: *El Progreso, la Modernización y sus Límites (1880-1916)*, Tomo V, Mirta Lobato directora de Tomo, Nueva Historia Argentina, Sudamericana, Buenos Aires.

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

Cavaleri, Paulo (2004) La restauración del virreinato. Orígenes del nacionalismo territorial argentino, Editorial Universidad Nacional de Quilmas, Bernal.

Cerri, Daniel (1903) *El territorio de los Andes (República Argentina). Reseña geográfica descriptiva*, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires. Reimpresión facsimilar, Editorial Universidad Nacional de Jujuy, Serie: Jujuy en el Pasado, 1993.

Colmenares, Luis (1967) “Argentina tuvo por límite el Océano Pacífico” *Separata del Nº 48 de la Revista Historia*, Buenos Aires.

Colmenares, Luis, María Inés Garrido y Lilia Pérez (1998) “Las relaciones de Salta con Bolivia hasta la dimisión del presidente Santa Cruz” *Boletín del Instituto de San Felipe y Santiago de Estudios Históricos de Salta Nº 43*, Salta.

Comité Pro-ferrocarril al Pacífico (1934) *Salta. Su riqueza, producción y medios de transporte*, Litografía San Martín, Salta.

Conti, Viviana (2003) “El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX” en: *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera*, Alejandro Benedetti compilador, Alción Editora, Córdoba.

Cornejo, Atilio (1934) *Apuntes históricos sobre Salta*, Talleres Gráficos Ferrari Hnos., Buenos Aires, segunda edición corregida y aumentada, 1937.

Cornejo, Atilio (1938a) “Antecedentes históricos sobre la jurisdicción de la provincia de Salta sobre el Territorio de Los Andes”, *Boletín del Instituto de San Felipe y Santiago de Estudios Históricos de Salta Nº 1*, Salta.

Cornejo, Atilio (1938b) “Antecedentes históricos sobre la jurisdicción de la provincia de Salta sobre el Territorio de Los Andes”, *Boletín del Instituto de San Felipe y Santiago de Estudios Históricos de Salta Nº 2*, Salta.

Correa, Rubén (2003) Régimen oligárquico y reforma política en la Provincia de Salta, 1901-1918. Del nepotismo al “remedio de la Intervención Federal” Tesis Licenciatura en Historia, Escuela de Historia. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Salta, Salta.

Correa, Rubén, María Frutos y Carlos Abrahán (2000) “Debilidad estructural de la economía salteña y crisis política. Las grietas en la dominación conservadora, 1913-1918” *Cuadernos de Humanidades*, Universidad de Salta, Facultad de Humanidades, Salta.

Costello, Moisés (1996) *Ramal C-14 Salta Socompa*, edición del autor, Salta.

D'Andrea, Ramón (1996) *Cuestiones de límites interprovinciales. Antecedentes históricos Línea Barilari. Fijación y Demarcación*, Comisión bicameral examinadora de autores salteños, Talleres Gráficos de la Cooperativa de Trabajadores "6 de Octubre", Salta.

Dávalos, Juan Carlos (1928) "Por las montañas. De Salta a Antofagasta" en: *Los buscadores de oro* Juan Carlos Dávalos. Reeditado en *Juan Carlos Dávalos. Obras completas (editas)* Volumen II, H. Senado de la Nación, Secretaría Parlamentaria, Dirección de Publicaciones, Buenos Aires, 1997.

DNV (1933) *Memoria Dirección Nacional de Vialidad 1933*, Tomo I, República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, Talleres Gráficos Argentinos, Buenos Aires.

Favaro, Orietta (1996) "Realidades contrapuestas a los estados provinciales: Los Territorios Nacionales. 1884-1955" *Realidad Económica* 144, IADE, Buenos Aires.

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

Figueroa, Fernando (1977) *Compendio de historia y geografía de Salta*, Plus Ultra, Buenos Aires, 1986.

Fleming, Santiago (1987) "Salta y mar. La Argentina tuvo por límite el Océano Pacífico (Desde 1816 hasta 1825)" *Boletín Instituto San Felipe y Santiago* N° 40, Salta.

Garrido, María Inés (1985) "Güemes y el Pacífico: vigencia permanente" *Boletín del Instituto Güemesiano de Salta* N° 10, Gobierno de la Provincia de Salta, Salta.

Garrido, María Inés (1999) "La disolución del Territorio Nacional de los Andes y los derechos de la provincia de Salta", *Décimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina - Santa Rosa*, Separata, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires.

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

Holmberg, Eduardo (h) (1900) *Viaje por la Gobernación de los Andes (Puna de Atacama)*, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Agricultura y Ganadería, Imprenta de la Nación, Buenos Aires, Reimpresión Editorial Universidad Nacional de Jujuy, Serie: Jujuy en el Pasado, San Salvador de Jujuy, 1988.

Kirbus, Federico (2004) "Cuestión de límites. Litigios territoriales entre provincias" *Todo es Historia* N° 439, Buenos Aires.

Lafone Quevedo, Samuel (1888) *Londres y Catamarca*, Buenos Aires.

Langer, Erick y Viviana Conti (1991) "Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930)" *Desarrollo Económico* vol. 31 N° 121, IDES, Buenos Aires.

Leoni, María (2001) "Los Territorios Nacionales", *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Tomo VIII – cuarta parte: La Argentina del siglo XX c. 1914-1983, Academia Nacional de la Historia, Planeta, Buenos Aires.

Mabragaña, Heráclito (1910) *Los Mensajes. Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina redactada cronológicamente por sus gobernadores, 1810-1910* Tomo V, 1891-1900, Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos, Buenos Aires.

Maldones, Estanislao (1899) "Catamarca y la Puna de Atacama (Recopilación o extracto)". *Boletín del Instituto Geográfico Argentino del año 1899*, Tomo XX, Buenos Aires.

Michel, Azucena y Elizabeth Savic (2003a) "Una cuestión de 'altura': la Gobernación de Los Andes y San Antonio de los Cobres (1900-1943)" en: *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera*, Alejandro Benedetti compilador, Alción Editora, Córdoba.

Michel, Azucena y Elizabeth Savic (2003b) "Repercusiones de las tensiones argentino-chilenas en la provincia de Salta durante el año 1901" *Revista de Estudios Trasandinos* 8 y 9, Mendoza.

Michel, Azucena, Lilia Pérez y Elizabeth Savic (1998) "Exportaciones desde Salta al norte chileno, fines del siglo XIX y comienzos del XX" *Revista de Estudios Trasandinos, Año 2, Nº 2*, Santiago de Chile.

Ministerio del Interior (1900) *Federalización de la Puna de Atacama*, República Argentina, Ministerio del Interior, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, Buenos Aires.

Ministerio del Interior, *Memoria del departamento del Interior Correspondiente al año 1899*, Tomo II-Anexos, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires, 1900.

Ministerio del Interior, *Memoria del departamento del Interior Correspondiente al año 1900*, Tomo I, Imprenta de "Tribuna", Buenos Aires, 1901.

Ministerio del Interior, *Memoria del departamento del Interior Correspondiente al año 1901-1904*, presentada al Honorable Congreso de la Nación por el Ministro del Interior Joaquín V. González, Buenos Aires, 1904

Ministerio del Interior. *Memoria del Ministerio del Interior*, presentada al Honorable Congreso de la Nación, 1925-1926, Establecimiento Gráfico A. de Martino, Buenos Aires, 1926.

Miranda, Neri Arnaldo (2002) *Allá, donde los cóndores. Siembra de truchas en Antofagasta de la Sierra Catamarca, 1960*, Ediciones del Boulevard, Catamarca.

Pérez, Ramón (1899) *Valles Calchaquíes y Puna de Atacama*, sin datos editoriales, Buenos Aires.

Puelma Tupper, Guillermo (1888) *Ferro-Carril Trasandino del Norte. Sección Argentina*, Establecimiento de Impresiones de G. Kraft, Buenos Aires.

Sánchez Oviedo, Cornelio (1942) "Los derechos de Catamarca a la Puna de Atacama". *Boletín de la Junta de Estudios Históricos de Catamarca, Año II, Nº 1*, Catamarca.

Sanhueza Tohá, María (2001) "Las poblaciones de la Puna de Atacama y su relación con los Estados Nacionales. Una lectura desde el Archivo" *Revista de Historia Indígena Nº 5*, Facultad de Filosofía y Humanidades, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile.

Schvarzer, Jorge (1999) "Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI", *Documentos de Trabajo 2*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Investigaciones Económicas, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Buenos Aires.

Seckt, Hans (1912) "Contribución al conocimiento de la vegetación del noroeste de la República Argentina (Valles de Calchaquí y Puna de Atacama)" *Anales de la Sociedad Científica Argentina Tomo LXXIV*, Buenos Aires.

Sin autor (1948) "Línea internacional de Salta a Chile. Su inauguración" *Boletín del Congreso panamericano de ferrocarriles, Nº 105*, Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Solá, Manuel (1905) "F. C. de Salta a Antofagasta, provincia de Antofagasta, el clima y los productos, líneas férreas y puertos-riquezas minerales, producción salitrera" *Boletín del Ministerio de Agricultura, Tomo IV, Nº 1*, Buenos Aires.

Solá, Miguel (1947) "Capítulo I – Salta (1810-1821)" en: *Historia de la Nación Argentina* Ricardo Levene Director, Academia Nacional de Historia, El Ateneo, Buenos Aires.

Sosa, Jorge (1997) "El Territorio Nacional de Los Andes" *Inédito*, Maestría en políticas ambientales y territoriales, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Thomson, Ian y Dietrich Angerstein (2000) *Historia del ferrocarril en Chile*, Centro de investigaciones Diego Barro Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago de Chile.

Uriondo Tochón, Eduardo (1966) *Límites Interprovinciales: teoría general. Cuestión Jujuy-Salta*, Imprenta del Estado, San Salvador de Jujuy.