



ARQUEOLOGÍA FERROVIARIA EN ARGENTINA. PRIMERAS CONTRIBUCIONES DESDE EL SITIO ESTACIÓN MONTEAGUDO (SIMOCA, TUCUMÁN)

RAILWAY ARCHAEOLOGY IN ARGENTINA. FIRST CONTRIBUTIONS FROM
ESTACION MONTEAGUDO SITE (SIMOCA, TUCUMÁN)

ARQUEOLOGIA FERROVIÁRIA NA ARGENTINA. PRIMEIRAS CONTRIBUIÇÕES DA
ESTAÇÃO MONTEAGUDO (SIMOCA, TUCUMÁN)

Alexis Ernesto Weber ¹

¹ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Instituto de Geociencias y Medioambiente (INGEMA). Facultad de Ciencias Naturales e Instituto Miguel Lillo, Universidad Nacional de Tucumán (FCNeIML-UNT). E-mail: alexiseweber@hotmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-1779-2767>

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO: Weber, A. E. (2023). Arqueología ferroviaria en Argentina. Primeras contribuciones desde el sitio "Estación Monteagudo" (Simoca, Tucumán). *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 17(1), 13-39.

Recibido: 22 de febrero de 2023

Aceptado: 21 de junio de 2023

RESUMEN

Se presentan los resultados de las primeras intervenciones desarrolladas en el marco del proyecto multidisciplinario de Arqueología Ferroviaria en la Provincia de Tucumán (Argentina), las cuales tuvieron lugar en el Sitio Estación Monteagudo (Departamento de Simoca), una de las primeras estaciones ferroviarias edificadas con la llegada del ferrocarril a esta región en 1876. Como consecuencia del sucesivo desmembramiento sufrido por el patrimonio documental ferroviario a lo largo de los años, la documentación oficial disponible para el estudio de casos específicos se hizo cada vez más escasa. Teniendo en cuenta esto, el objetivo principal del trabajo estuvo centrado en el registro de los vestigios arquitectónicos inmuebles, así como de los materiales constructivos que conformaron cada uno de los componentes del sitio. La metodología partió de un relevamiento de documentación histórica, gráfica y escrita, que sirvió como base para las tareas prospectivas y de lectura de paramentos que se desarrollaron posteriormente en el campo. De este modo, el análisis permitió aproximarnos a una tipología de estación cuyos criterios estilísticos y funcionales parecen haber sido una adaptación directa de los modelos ya conocidos para Inglaterra, denotando algunas modificaciones que se fueron gestando y adaptando como resultado de las condiciones del hábitat donde la



estación fue emplazada.

Palabras clave: Arqueología histórica; Arquitectura; Ferrocarril Central Norte; Estaciones ferroviarias.

ABSTRACT

The results of the first interventions developed within the framework of the multidisciplinary project of Railway Archeology in the Province of Tucumán (Argentina) are presented here, which took place at the Estación Monteagudo Site (department of Simoca), one of the first railway stations built with the arrival of the railway in this region in 1876. Because of the successive dismemberment suffered by the railway documentary heritage over the years, the official documentation available for the study of specific cases became increasingly scarce. Taking this into account, the main objective of this work was focused on the record of immovable architectural vestiges, as well as the construction materials that made up each of the site's components. The methodology was based on a survey of graphic and written historical documentation, which served as the basis for the prospective tasks and the reading of the walls that were developed in the field. In this way, the analysis allowed us to approach a typology of the station whose stylistic and functional criteria seem to have been a direct adaptation of the models already known for England, denoting some modifications that were gestating and adapting because of the conditions of the habitat where the station was located.

Keywords: Historical archaeology; Architecture; Central Northern Railway; Railway stations.

RESUMO

Apresentam-se os resultados das primeiras intervenções desenvolvidas no marco do projeto multidisciplinar de Arqueologia Ferroviária na Província de Tucumán (Argentina), as quais foram realizadas no Sítio Estación Monteagudo (departamento de Simoca), uma das primeiras estações ferroviárias construídas com a chegada da ferrovia a esta região em 1876. Devido aos sucessivos desmembramentos sofridos pelo patrimônio documental ferroviário ao longo dos anos, a documentação oficial disponível para o estudo de casos concretos tornou-se cada vez mais escassa. Tendo isto em conta, o objetivo principal do trabalho centrou-se no registo dos vestígios arquitetônicos imóveis, bem como dos materiais de construção que compunham cada um das componentes do sítio. A metodologia baseou-se no levantamento de documentação histórica, gráfica e escrita, que serviu de base aos trabalhos prospectivos e à leitura de muros que foram desenvolvidos no terreno. Desta forma, a análise nos permitiu abordar uma tipologia de estação cujos critérios estilísticos e funcionais parecem ter sido uma adaptação direta dos modelos já conhecidos na Inglaterra, denotando algumas modificações que foram gestando e adaptando em resultado das condições do habitat onde a estação estava localizada.

Palavras-chave: Arqueologia Histórica; Arquitetura; Ferrovia Central Norte; Estações Ferroviárias.

INTRODUCCIÓN

La necesidad de incorporar la República Argentina al esquema del comercio internacional fue un sentimiento que se venía gestando desde los años posteriores a la Revolución de Mayo, y que, por lo tanto, se vio incrementado con la ratificación de la Constitución Nacional en 1853. Como primer paso para promover los avances y prosperidad de las provincias, el crecimiento de la producción agropecuaria y la construcción de ferrocarriles y canales navegables, fueron los medios conducentes hacia el progreso socioeconómico del país y la mitigación del atraso en los sistemas de transporte y caminos que se venía acumulando desde épocas anteriores.

Cuatro años más tarde, en 1857, el Ferrocarril del Oeste (FCO) instaura la primera línea ferroviaria del país y el tren comienza a afianzarse como el nuevo medio de comunicación y transporte, continuando así su expansión por todo el territorio nacional en las décadas posteriores. Podría decirse que sus inicios fueron lentos e incipientes, concentrándose específicamente en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires y sus zonas adyacentes, pues el potencial productivo de la pradera argentina no era del todo conocido, y mucho menos el resto de la riqueza natural que se encontraba alejada de la ciudad-puerto que actuaba como la capital de la Nación (Schvarzer y Gómez, 2002).

Para 1860, en el marco de una inestabilidad política en el país como consecuencia de los conflictos civiles armados, el avance del tendido de los ferrocarriles nacionales continuó siendo escaso y vacilante; motivo por el cual se pondría de manifiesto la desconfianza por parte de los capitales extranjeros haciendo que las líneas se extendieran únicamente hacia algunos puntos de la Provincia de Buenos Aires y la ciudad de Rosario en Santa Fe (Álbum General de la Provincia de Tucumán, 1916).

Para la élite argentina de la época, la conflictividad política en cuanto a disputas regionales y tensiones locales como consecuencia del proceso de reorganización geopolítica orientada a la formación del Estado Nación, el orden se presentaba como una condición necesaria para asegurar el progreso económico (Oszlak, 1982), pues era preciso que se den las condiciones materiales necesarias para garantizar la consolidación de una red que redujera el aislamiento de los mercados nacionales y conectara los grandes centros productivos con los principales puertos del país.

Así, en el marco de una política de orden liberal nacionalista, con Bartolomé Mitre como uno de sus principales impulsores de la Argentina unificada, se retomaría la expansión del ferrocarril con la construcción de nuevas líneas como la “Buenos Aires Great Southern Railway” o Ferrocarril del Sud (FCS) en 1862, y del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) en 1863, partiendo esta última desde la ciudad de Rosario y avanzando hacia el oeste hasta converger hacia el norte con la Provincia de Córdoba. Si bien los primeros avances de las líneas de ferrocarril se redujeron principalmente al litoral pampeano con el objetivo de trasladar la producción agropecuaria a los puertos y conectar con los mayores mercados (Moyano, 2021), para la década de 1870 la

conexión con el interior del territorio nacional dejaría de ser desatendida, iniciándose un continuo proceso de expansión de grandes tendidos que se proyectaron aún más allá de la capital cordobesa hasta llegar al centro de la Provincia de Tucumán.

Efectivamente la primera línea que arribó al norte del país fue el Ferrocarril Central Norte (FCCN), en 1876, y cuyo tendido abarcaba inicialmente las Provincias de Córdoba y Santiago del Estero, hasta ingresar en territorio tucumano desde el sur de esta última.

Para ese entonces, Tucumán se posicionaba como un importante centro de producción azucarero, por lo que la llegada del ferrocarril fue uno de los elementos más dinamizadores de la economía regional y con el tiempo le permitió conectar con los principales puertos de Rosario y Buenos Aires, a más de 1.000 km de distancia (Fandos, 2011). Sin embargo, las relaciones inter y extra provinciales no fueron el único gran cambio generado desde la llegada del tren. A partir del establecimiento de este nuevo sistema de comunicación y transporte, muchas fueron las villas o pueblos que surgieron de manera espontánea o modificaron su trazado urbano preexistente con el objetivo de incluirse o al menos no quedar completamente relegados de las principales rutas comerciales dentro de la provincia y con otras regiones del Noroeste Argentino.

El impacto generado por el ferrocarril en la provincia dejó una marcada huella en el paisaje, modificando el espacio geográfico e incorporando actividades urbanas no registradas con anterioridad (Ferrari, 2010). Algunos de estos cambios incluyeron la creación de estaciones ferroviarias de diferente categoría, como parte de las obras de arte necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de este nuevo sistema de comunicación implementado. A su vez, estas estaciones generaron nuevas dinámicas sociales y formas de habitar dentro del mismo espacio comprendido en el predio ferroviario, e incluso hacia afuera del mismo con relación al resto de la población que fue creciendo conforme se iban estableciendo los nuevos territorios.

En función de lo expuesto anteriormente, el presente trabajo busca dar a conocer los resultados de las primeras intervenciones multidisciplinares llevadas a cabo en el Sitio Estación Monteagudo (TucSEM¹), una de las primeras paradas ferroviarias que se erigieron en la provincia en el último tercio del siglo XIX, e históricamente importante por las conexiones comerciales que mantuvo con otras villas o poblados importantes del sur tucumano. El objetivo parte de generar un primer registro de las estructuras arquitectónicas originarias (conservadas y desaparecidas), junto a los materiales constructivos que fueron empleados en las mismas, analizando a la vez la función que cumplieron como parte de un conjunto más amplio.

¹ Sigla TucSEM (Tucumán, Sitio Estación Monteagudo), según recomendaciones del Registro Nacional de Yacimientos, Colecciones y Objetos Arqueológicos (RENYCOA).

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN EN EL SITIO

La etapa metodológica inicial partió del relevamiento de fuentes escritas y gráficas contenidas en archivos y bibliotecas de las provincias de Buenos Aires y Tucumán; con énfasis puesto en los aspectos materiales y arquitectónicos de las primeras estaciones construidas por la línea hacia finales del siglo XIX, y las posteriores modificaciones sufridas en estos espacios concretados como potenciales indicadores de las características de hábitat y residencia en el sitio de estudio. Esto incluyó la búsqueda y consulta de documentación y cartografía histórica en el Archivo Histórico de Tucumán (AHT), así como en otros acervos de Buenos Aires: Archivo del Museo Nacional Ferroviario (MNF), Archivo General Ferroviario (AGF), Biblioteca Nacional “Mariano Moreno” (BNMM), Biblioteca del HiTePAC (Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad) y el Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública (CeDIAP).

La primera fuente, y más antigua, refiere a un conjunto de fotografías procedentes originalmente del álbum de Juan Bautista Stecca, quien fue un fotógrafo italiano encargado de registrar las obras de arte (puentes y estaciones) del tendido de Córdoba a Tucumán, durante su construcción en el siglo XIX. A partir de este archivo, el cual cuenta con más de 30 fotografías, se pudieron consultar dos que retratan la Estación Télfener (luego Monteagudo) entre 1872 y 1876. Paralelamente, los componentes visibles en las imágenes fueron contrastados con planos al día y croquis generados por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) hacia mediados del siglo pasado. A su vez, la información obtenida fue comparada con datos extraídos de documentos oficiales de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado durante los siglos XIX y XX.

Una vez finalizada la etapa documental, se iniciaron las tareas de campo siguiendo un diseño de prospección arqueológica superficial (sensu Ruiz Zapatero y Burillo Mozota, 1988), basado en una extensión de área dentro de los límites históricos-culturales del antiguo predio de la estación. Dicha prospección se desarrolló de manera intensiva y sistemática sobre un terreno llano de 620 m de longitud, que fue dividido regularmente en tres zonas² (Figura 1), donde se registró la presencia/ausencia de los componentes arquitectónicos asociados al ferrocarril.

Siguiendo la clasificación de López Osorio y Torres Carbonell (2008)³, el estudio de las construcciones histórico-arqueológicas en superficie partió de un relevamiento planimétrico identificando, desde la lectura de paramentos, los cambios visibles en la

² El predio de estación delimitado fue dividido en tres sectores regulares de 206,6 m, con la finalidad de tener una visualización más ordenada y relacionar los diferentes componentes presentes o desaparecidos.

³ López Osorio y Torres Carbonell (2008) proponen seis tipos de unidades que pueden reconocerse en el análisis de estructuras: a) positivas: aquella que aporta material y está definida por el cuerpo del estrato y superficies que lo delimitan; b) negativa: aquella que evidencia remoción o demolición del estrato o superficie dentro de este; c) de revestimiento: cubre estratos principales pero mantienen una relación temporal; d) de recubrimiento: son añadidas en un momento dado y no contemporáneo; e) no visibles: solo pueden ser reconocidas por medio de fuentes documentales o evidencias indirectas; y f) desaparecidas: están desaparecidas y pueden no haber dejado rastros, pero pueden reconocerse por la impronta dejada en otras unidades.

fachada del edificio a fines de diferenciar etapas y eventos constructivos que pudieron haber tenido lugar a lo largo de su ocupación. A su vez, la morfología actual del edificio fue contrastada con imágenes históricas de siglo XIX que sirvieron como apoyatura para la identificación de las transformaciones arquitectónicas mencionadas en el estudio anterior.

También se llevó a cabo la medición y muestreo de materiales constructivos presentes en las estructuras relevadas, considerados como importantes indicadores cronológicos involucrados en actividades constructivas diferenciadas.



Figura 1. Delimitación del área de estudio. Fuente: Google Earth (2022).

Figure 1. The study area delimitation. Source: Google Earth (2022).

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A TUCUMÁN

Los primeros estudios sobre la practicidad del trazado ferroviario hacia las provincias del norte comenzaron en 1866, cuando el ingeniero Pompeyo Moneta fue empleado por los contratistas del FCCA con el objetivo de explorar nuevos territorios, iniciando desde Córdoba hasta la capital de la Provincia de Salta (Manzanal, 2000). Los aspectos principales de la expedición se centraron especialmente en los terrenos, no tanto en cuestiones vinculadas a sus concesiones, sino más bien a sus cualidades productivas. Para los ingenieros miembros del FCCA, el valor de los terrenos debía ser estimado en relación a varios aspectos tales como: la naturaleza del suelo, vegetación y capacidad

de ser productivo para la agricultura y/o ganadería; y sus cercanías a fuentes de aprovisionamiento de madera, agua y carbón (Moneta, 1867).

Para el caso específico de Tucumán, las exploraciones de Pompeyo Moneta permitieron delinear dos posibles trazados que compartían un ingreso desde el sudeste. Para el primer caso se proponía continuar por el este, sobre una llanura de escasa pendiente, prácticamente despoblada y caracterizada por su aridez, por lo que la producción agrícola se reduciría a menor escala y a pequeños productores (Manzanal, 2000). La otra opción implicaba, una vez ingresado a territorio tucumano, realizar una curva en dirección al poniente, luego al norte y finalmente al noreste con el objetivo de enlazar, en el trayecto, a la capital tucumana con los centros poblacionales y agrícolas de la planicie central y estribaciones de las sierras (Moyano, 2022). Si bien el mayor foco productivo de la provincia estaba nucleado en este sector, uno de los principales factores que afectaban las zonas más distales de la Sierra del Aconquija eran las abundantes lluvias, volviéndola una región difícil y haciendo que "... la traza propuesta, determinada después de unas pocas y rápidas excursiones, no debe considerarse sino como la expresión de una idea, que tiene necesidad de ser muy estudiada y enmendada con el examen más completo del país" (Moneta, 1867, p. 26).

Es posible que las apreciaciones de Pompeyo Moneta luego de su viaje no fueran del todo convincentes para los contratistas del FCCA, pues como condición esencial para la empresa, los terrenos debían tener un alto valor productivo de modo que pudieran ser inmediatamente explotados comercialmente. Como consecuencia de ello, la desconfianza de los capitales privados habría paralizado la ejecución de la obra, hasta que, en octubre de 1869, un decreto firmado por Sarmiento y Vélez Sarsfield incita a la Oficina de Ingenieros Nacionales a emprender un nuevo estudio técnico que, partiendo desde Córdoba, siguiera la ruta económicamente más conveniente hacia Tucumán, y en caso de ser posible, hasta Salta y Jujuy.

En respuesta al pedido original, la Oficina de Ingenieros Nacionales (que para entonces estaba a cargo del director Pompeyo Moneta), emprende inmediatamente los trabajos de campo designando como director principal de la expedición al ingeniero Guillermo Dahlquist, junto con otros cuatro ingenieros ayudantes. Para junio de 1871, y tras 16 meses de trabajo, se darían por finalizados las tareas encomendadas con cerca de 1.100 km recorridos de manera longitudinal, habiéndose registrado los trazados más convenientes para ejecutar la obra sin mayores complicaciones para el gobierno.

La línea propuesta, y más tarde seleccionada, fue la línea del nacimiento. Si bien la misma se alejaba de la costa de las Sierras del Aconquija donde se concentraba indudablemente una de las regiones más pobladas y cultivadas de Tucumán (hacia el poniente), los ingenieros consideraron que de llevar la línea un poco más al este "no perderían del todo aquellas ventajas, pues todo el país comprendido hasta el río Salí, aunque menos poblado y de menor comercio por ahora, sin duda en su mayor parte es muy fértil y adecuado para el cultivo" (Moneta, 1871, p. 9). En esos momentos

las condiciones geográficas de esta parte de la provincia se consideraban bastante óptimas, principalmente por su potencial productivo en cuanto a la agricultura local, su topografía llana de pendientes suaves, y menor cantidad de ríos y cauces que pudieran cortar y dificultar el terreno. Sin embargo, diversos autores consideran que la principal razón por la cual la línea se proyectó por la zona este de Tucumán estuvo determinada por la diferencia en el costo de la construcción, y que por esta razón tuvo su incidencia en la elección de la trocha métrica empleada (Fandos, 2008; Manzanal, 2000; Scalabrini Ortiz, 1975; entre otros).

A pesar de que para 1870 la Provincia de Tucumán ya contaba con más de 40 establecimientos de cultivo y beneficio de caña de azúcar muy próximo a su capital (según estadísticas del Primer Censo de la República Argentina de 1869), el gobierno optaría por la opción más corta y económica para la construcción y explotación del tendido férreo. Se estima que, en relación con la propuesta del tendido hacia el poniente, la diferencia del costo de construcción entre las dos líneas fue de aproximadamente \$F 585.650 (pesos fuertes)⁴, aplicando un ancho de vía con base más angosta a la que se venía utilizando en los ferrocarriles del resto de país (Moneta, 1871)⁵.

Por decreto del 21 de octubre de 1872, el Estado Nacional llama a licitación pública para ejecutar la obra del tendido férreo que uniría las provincias de Córdoba y Tucumán como parte del empréstito de Obras Públicas contraído en Londres, un año antes. El proyecto estipulaba que la vía de trocha angosta debía tener una extensión de 546 km (en la cual también se instalarían telégrafos), y con un tiempo de ejecución no mayor a 48 meses. Asimismo, las obras debían estar supervisadas por el personal competente designado por la Oficina de Ingenieros Nacionales, y los materiales debían ser comprados en su mayoría a Inglaterra con una comisión estipulada por el gobierno federal. Finalmente, luego de siete propuestas evaluadas, la obra sería adjudicada a los Sres. Télfener & Cía., y su socio comercial Charles P. Lumb, quienes no sólo habrían ofrecido un precio medio con condiciones interesantes, sino que también asumieron el compromiso de concluir la obra con todos los detalles de obras de arte, estaciones, tren rodante, etc. (Schlatter, 1904). Las obras comenzaron en el año 1873, siguiendo el mismo trazado que fuera precisado años anteriores por la Oficina de Ingenieros Nacionales. Su inauguración oficial tuvo lugar tres años después, el 31 de octubre de 1876 en la Estación Tucumán (Figura 2), siendo presidida por el entonces Presidente de la República Argentina, Dr. Nicolás Avellaneda.

A lo largo de todo el tendido férreo del FCCN se construyeron originalmente un

⁴ En 1875, el Gobierno nacional dictó una ley monetaria bimetalista (N° 733), mediante la cual se creó el peso fuerte (\$f), con diferente valor en relación con el oro y con la plata. Estaba prevista la acuñación de moneda metálica fraccionaria, pero el proyecto no se concretó, por lo que se mantuvo el \$f como una unidad de cuenta. Tuvo vigencia desde 1875 hasta 1881, cuando se sancionó la ley N° 1130, con el objeto de unificar el sistema monetario y poner fin a la variedad de circulantes de uso corrientes que se utilizaban en diferentes regiones del país, con la creación del peso moneda nacional (\$ m/n) (Olarra Jiménez, 1968).

⁵ El ancho de vía seleccionado correspondió a la trocha métrica (1 m), la cual resultó ser más angosta que la que se venía aplicando en otros ferrocarriles de la República Argentina (1,676 m).

total de 22 estaciones ferroviarias, distribuidas entre estaciones de primera, segunda y tercera clase acorde a su función y ubicación. De sur a norte, se erigieron nueve en la Provincia de Córdoba, dos en territorio catamarqueño, cuatro en Santiago del Estero y, finalmente, siete en la Provincia de Tucumán. En este último caso, algunas de sus estaciones serían suprimidas (e.g. Estación Güemes) y otras trasladadas y reunificadas (e.g. Estación Monteagudo Viejo), por motivos económicos vinculados al movimiento de pasajeros y de cargas, y otros relacionados con el aprovechamiento del agua.



Figura 2. Estación Tucumán del Ferrocarril Central Norte. Fuente: Museo Nacional Ferroviario.

Figure 2. Tucumán Station of Central Northern Railway. Source: National Railway Museum.

La vía y su alrededor: el caso de Estación Monteagudo

Las vías de comunicación fueron uno de los factores más esenciales para el rápido crecimiento demográfico de los pueblos, y, por lo tanto, para promover el desarrollo comercial e industrial de los mismos. Luego de la Batalla de Caseros en 1852, se iniciaría a nivel territorial un largo proceso de mejoramiento de las vías de comunicación que daría como resultado la apertura de amplios y extensos caminos en diversos rumbos,

fundación de nuevas líneas de mensajería, y un perfeccionamiento en los sistemas de transporte y de circulación postal (Álbum General de la Provincia de Tucumán, 1916). Tan sólo un año después, con la promulgación de la Constitución Nacional, esto se vería impulsado por una marcada política de expansión de fronteras, donde la divisoria con los límites originarios sería reforzada y ampliada mediante la implantación, desde 1857, de trazas ferroviarias y sus respectivos ferrocarriles (Ferrari, 2010), reemplazando de a poco las tropas de carretas que, hasta ese entonces, habían servido para satisfacer la demanda de transporte terrestre.

En la Provincia de Tucumán, durante gran parte del siglo XIX, los caminos ordinarios o carreteros permitieron una integración regional mediante la circulación de personas y recursos diversos en las zonas más tórridas. Empero, este sistema de comunicación operaba con variadas limitaciones que no contribuyeron precisamente a lograr la tan ansiada unidad territorial (Rosal, 2000). En este sentido, el arribo del FCCN de Córdoba a Tucumán en 1876 trajo aparejado grandes cambios que implicaron, entre otras cosas, nuevas percepciones del espacio geográfico, el tiempo, y las dinámicas de los territorios implicados en este nuevo sistema de comunicación y transporte que comenzaba a gestarse.

Como consecuencia de la instalación del ferrocarril, la ocupación paulatina del territorio se produjo mediante el establecimiento de un sistema lineal encargado de relacionar pueblos y ciudades preexistentes con la fundación de otros nuevos (Ferrari, 2010, p. 30), los cuales fueron surgiendo a medida que la circulación mediante rieles se iba afianzando. Algunos de estos pueblos o villas tuvieron un surgimiento de manera espontánea cuando, luego de instalada la estación, los terrenos se ocupaban y/o explotaban comercialmente sin una planificación urbana previa; o también de manera planificada, que correspondía a aquellos casos donde las mismas empresas ferroviarias o el propio Estado compraban la propiedad de la tierra, o les eran cedidas por parte de los mismos dueños (Ferrari, 2010). El caso de la Villa Monteagudo (conocida inicialmente como Villa Télfener)⁶, corresponde a este último tipo. Cabe destacar que, para la etapa comprendida entre 1857 y 1880, el sistema ferroviario en Argentina se fundamentaba en la Europa industrial, extrapolando de manera directa sus proyectos, arquitecturas y materiales constructivos (Tartarini, 2012), como un fiel reflejo del desarrollo del diseño industrial británico de principios y mediados del siglo XIX.

Previo a la fundación de su villa homónima, la Estación Télfener (Figura 3) había sido construida en el kilómetro 461, entre estaciones Lamadrid (km 443) y Güemes (km 476), ingresando desde el sur al territorio provincial, por la línea del FCCN. Télfener era una estación de segunda clase, intermedia y de plataforma única, cuya arquitectura en ladrillos, hierros y tejas no sólo expresaba el gusto que estaba en boga en Gran

⁶ Inicialmente la Villa de Monteagudo se denominó Télfener, en honor al constructor de la línea del FCCN. Se estima que José Télfener desembarcó en Argentina durante la segunda mitad de 1870, en el marco de la creciente ola inmigratoria impulsada por el gobierno federal a partir de la segunda mitad del siglo XIX (Ajmone Marsan, 2018).

Bretaña, sino también reproducía lo proyectado para otras estaciones a lo largo del mismo tendido, como fueron los casos de Quilino y Recreo (Córdoba), Frías (Santiago del Estero), Lamadrid y Simoca (Tucumán).



Figura 3. Estación Monteagudo (antes Télfener). Fuente: Fotografía de autor (2022).

Figure 3. Monteagudo Station (before Télfener). Source: Author photography (2022).

La villa asociada a la estación se funda finalmente cuatro años después de la llegada del riel, en 1880, siendo para ese entonces jurisdicción del primer distrito de Chicligasta. La Villa Télfener -luego Monteagudo- mantenía relaciones comerciales con otros núcleos poblacionales fundados previamente como la Villa de Medinas, importante por sus plantaciones de caña, tabaco, trigo, y los establecimientos azucareros de los pioneros Juan María Méndez y Felipe Bernan. La distancia entre ambas villas era de 35 km y se conectaban por medio de un antiguo camino que corría por el margen del río Medinas, de noroeste a sudeste.

El 30 de octubre de 1880, vecinos, terratenientes y otros lugareños instalados sobre terrenos situados cerca de la Estación Télfener fueron convocados por el ingeniero

sueco Federico Stavelius (enviado por el Gobierno de la Provincia), con el objeto de determinar la delineación definitiva de la villa que debía situarse en ese lugar. Cabe destacar que previo a este suceso, ya existían algunas edificaciones que se construyeron sin proyectar ningún tipo de delineado, por lo que Stavelius se vio comprometido a proyectar una nueva delineación de la manera más conveniente y conciliadora.

Uno de los requerimientos planteados por el Gobierno Provincial fue que para facilitar la formación de la villa era necesario que los vecinos cooperasen no solo aceptando la delineación propuesta, sino también cediendo los terrenos necesarios para el establecimiento de calles, plazas y edificios públicos. De este modo, el Poder Ejecutivo se evitaría los gastos que hubiese demandado la expropiación, quedando esto garantizado por la firma de los respectivos concesionarios.

Como resultado de una decisión unánime, la cesión de los terrenos se llevó a cabo de la siguiente manera:

Don Juan José Romano, mayor de edad y vecino de la localidad, declaró: hacer cesión de un terreno situado al frente de la Estación, compuesto de ciento cuarenta metros por el Oeste, teniendo de fondo hasta el límite de su terreno con el del Señor Télfener, para plaza y calles adyacentes; asimismo se compromete a ceder gratuitamente veinticinco varas de frente al Norte sobre la plaza, por cuarenta varas de fondo al Sud para hacer la Iglesia y casa del Párroco⁷.

Enseguida, Don Nicasio Bustamante declaró: que en los terrenos de su propiedad, linderos con el del anterior por la parte del Oeste, donaba para escuela mixta de mujeres y varones, un sitio compuesto de treinta varas de frente por cuarenta varas de fondo, sitio que se determinaría de común acuerdo entre él y las autoridades locales.

Don Dionisio Roldán se comprometió enseguida, a hacer donación para edificio policial, de veinte varas de frente por cuarenta varas de fondo, en el terreno de su propiedad, lindero, por la parte del Oeste, del anterior, y determinándolo asimismo de común acuerdo entre él y las autoridades de la localidad.

Para hacer un edificio para hospital general cedió gratuitamente, Don Anselmo Lastra, colindante por el Oeste con Don Rosario Roldán, un terreno de treinta varas de frente por cuarenta de fondo, que de igual manera que los anteriores deberá determinarse oportunamente entre el propietario y las autoridades (Sánchez Loria y Del Moral, 1917, pp. 417-418).

El nuevo delineado propuesto por Stavelius, en función de las edificaciones ya establecidas antes de 1880 y los nuevos terrenos cedidos por los vecinos, resultó en una división de la villa por manzanas de 105 m de costado con un ancho de calle de 17,5 m; hecho que fuera aprobado por el Ministerio General de Gobierno el 4 de noviembre de 1880.

⁷ Una vez leída la declaración, Don Juan José Romano realizó una observación donde en lugar de ceder veinticinco varas de frente, donaba tan sólo veinte varas de frente al norte, por cuarenta varas de fondo (Sánchez Loria y Del Moral, 1917. Compilación Ordenada de Leyes, Decretos y Mensajes del Período Constitucional de la Provincia de Tucumán, que comienza en el año 1852. Vol. III, 1881-1882. Archivo Histórico de Tucumán, AHT).

RESULTADOS

Etapa documental

Las primeras imágenes analizadas (Figura 4), corresponden a las fotografías de Stecca que retratan a la estación vista desde diferentes puntos, permitiendo apreciar algunos detalles estilísticos de las primeras construcciones asociadas a la llegada del ferrocarril a la provincia y su relación con otros componentes arquitectónicos.

A partir de este análisis se pudo registrar que, la parada cuya base era lineal, contaba inicialmente con un edificio de pasajeros, con un cuerpo central bajo que se une a otros dos laterales en sus extremos (uno con planta alta), y sin locales en el sector posterior. Los muros eran de mampostería de ladrillo con hastiales o piñones acabados en forma triangular, determinando así una tipología de cubierta conocida como techo inclinado a dos aguas. A su vez, la techumbre aparece compuesta de tejas, y acompañada de una chimenea, cresterías y pináculos ornamentales tanto en el frente como en la parte trasera de la estación. Sus gabletes perpendiculares a la cubierta principal son otro de los detalles estilísticos que más reflejan el uso de elementos netamente ingleses en esta primera construcción.

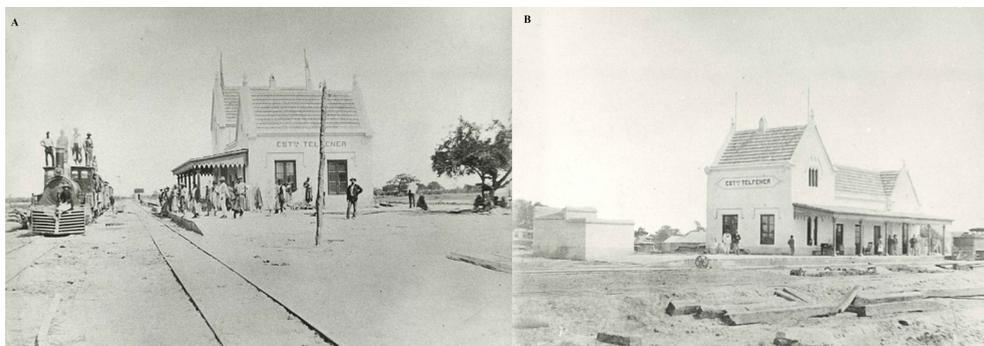
Hacia el sector posterior e independiente del cuadro de estación, se da la presencia de construcciones tipo carpa o tiendas de campaña al estilo de una arquitectura vernácula. A pesar de la escasa visibilidad de este componente en la fotografía, debido a la jerarquización del edificio de estación, se puede inferir el uso de parantes estructurales de madera y sobretechos de tela con caída a dos aguas. Este tipo de campamentos estacionales fueron comunes en el ámbito ferroviario, ya que se destinaron como lugar de habitación y descanso para obreros de menor rango, encargados de las tareas de reparación de vías y obras. Se trataba de estructuras desmontables y fáciles de trasladar, pensadas para aquellos trabajadores que, por tareas asignadas, debían moverse constantemente en función de los avances en la construcción del tendido férreo o por reparaciones de este en diferentes puntos.

El edificio presentaba aberturas con terminaciones austeras: cuatro puertas frontales rectangulares, verticales, de madera y vidrio; y un total de seis ventanas distribuidas tanto en los laterales como en el frente de la fachada (carpinterías). Las cuatro ventanas laterales (dos hacia cada lado), presentaban una forma rectangular con orientación vertical, también de madera y vidrio. Por su parte, las dos restantes denotaban rasgos estilísticos que se diferenciaban del resto: la ventana inferior del cuerpo sur del edificio se compone de un travesaño de madera bien definido; mientras que la superior (correspondiente a la planta alta), denota una marcada influencia victoriana o neogótica acentuada por sus arcos ojivales.

Otro de sus detalles ornamentales, incluye una arquitectura de madera en seco a partir de las cenefas caladas que bordeaban la galería del único andén de la estación,

y las seis columnas de madera que sostenían el techo inclinado hacia las vías de este corredor principal. Estas últimas trabajadas en sus extremos.

Si bien el edificio de pasajeros fue uno de los elementos más importantes y dinamizadores de este nuevo sistema de transporte, también formaba parte de un conjunto más amplio que permitió la interacción con otros elementos dentro del mismo entorno ferroviario. Así, las imágenes muestran que próximo al edificio de estación, hacia el sur, se registra de manera independiente una construcción menor que correspondía a un núcleo sanitario público de mampostería de ladrillos y cubierta inclinada de tejas. La estructura presentaba un muro de cerramiento orientado hacia la vía, dando el aspecto de un acceso en “U” y ocultando visualmente las puertas de ingreso a las letrinas, tal como ejemplifica Ferrari (2001) para otros casos de Tucumán y Salta. Finalmente, un poco más alejado en la misma dirección, se percibe otra estructura de planta cuadrangular (o cabina) con cubierta de tejas a dos aguas y una abertura de ingreso, próximo a lo que pareciera ser un elemento de señalización.



*Figura 4. a: Estación Télfener vista desde el norte; b: Estación Télfener vista desde el sur.
Fuente: Museo Nacional Ferroviario.*

*Figure 4. a: Télfener Station seen from the north; b: Télfener Station seen from the south.
Source: National Railway Museum.*

En relación con la planimetría histórica consultada, el análisis de los componentes arquitectónicos presentes en la misma permitió una aproximación relativa acerca de las modificaciones que fueron ocurriendo en el predio de la estación, hacia finales del siglo XIX y mediados del XX.

En un plano de nivelación orientado a un proyecto de desagüe, de octubre de 1895⁸, la estación aún mantenía su planta lineal al igual que el núcleo sanitario original presente en las fotografías de 1876. Sin embargo, nuevos componentes aparecen graficados como una estructura de planta cuadrangular hacia la parte posterior sur del edificio, dejando entre esta y la estación, un tipo de pasillo que desembocaba hacia la galería del contra frente. Por otro lado, hacia el norte, ya aparece representada la “casilla de vía y obras”,

caracterizada por tener una planta rectangular con galería techada hacia el andén y dependencias hacia el patio de esta. Por último, un galpón de cargas rectangular y de grandes dimensiones asociado a una estructura de planta cuadrangular, se ubica al noreste de la estación cruzando el tendido de las tres vías principales.

Para 1913, en un croquis sin escala, donde el Sr. Emérito del Río solicita la colocación de una báscula en la estación, sólo aparecen representados los dos componentes de mayores dimensiones: el edificio de estación lineal con la estructura cuadrangular en la parte posterior; y el galpón de cargas frente a las vías. Tanto la báscula solicitada como una grúa del Ingenio Bella Vista fueron proyectadas hacia el sur del mismo galpón.

Dos años después, para octubre de 1915, en un plano en formato “blue print” (muy deteriorado) de cañerías a levantar, se planearon un total de 11 estructuras que, a diferencia de planos anteriores, están numeradas según tipologías establecidas por el propio MOP. Entre ellas podemos encontrar: torre de mampostería (1.158); baño o w.c⁹ público (1.159); cocina de la estación (1.160); edificio de estación (1.161); casilla capataz vía y obras (1.162); galpón de cargas (1.163); estructura de planta rectangular asociada al galpón (ilegible) (1.164); ranchos para peones (1.165); cocina anexa a casilla del capataz (1.361); estructura de planta rectangular vertical (ilegible) (1.363) y baño o w.c del capataz (1.364).

En julio de 1928, según el croquis de oferta de un terreno ubicado al este del andén principal, a nombre de la vecina Sra. Sofía López de Terán, el edificio de estación figura representado junto con el baño o w.c público, la cocina en la parte posterior del ala sur y un nuevo componente que se adosa en la cara posterior del ala norte del edificio. También se graficaron la casilla del capataz, el baño o w.c contiguo y el rancho de peones. Hacia el frente de las vías, solo la estructura del galpón de cargas sobre el terraplén.

Luego de tres años, en un croquis de conexión de agua corriente, tan solo fue plasmado el edificio de estación de manera muy sencilla e ilustrativa, sin embargo, ya aparece graficada la habitación pentagonal adosada en el contrafrente del ala norte del edificio. Componentes más antiguos, como el baño público, no aparecen representados.

Por último, la cartografía más reciente y completa que se pudo analizar correspondió a un plano, de mayo de 1945, levantado por el MOP de los Ferrocarriles del Estado. En este aparecen cartografiadas un total de 10 estructuras que formaban parte del componente total, y que, a diferencia del croquis de 1928, para esta fecha la torre de mampostería (1.158) no estaba representada.

Se trata del único plano que brindó información sobre los materiales constructivos que formaban parte de las estructuras al momento del relevamiento. Del total de estructuras, ocho estaban fabricados con mampostería de ladrillos, techo de tejas y piso

⁹WC por sus siglas en inglés (“water closet”).

de baldosas (edificio de pasajeros, cocina de la estación, vivienda del capataz, galpón de cargas, vivienda del cambista, vivienda de peones, cocina del capataz y baño o w.c público). Las restantes correspondían al baño o w.c. contiguo a la vivienda de capataz (elaborado con cinc y piso de tablas), y a un vagón que se utilizaba como depósito de la sección de vía y obras.

Trabajos prospectivos: relevamientos y muestreo de materiales

Los trabajos prospectivos dieron como resultado una mayor presencia de estructuras conservadas en superficie en la zona B del área delimitada. Tanto la zona A como la zona C (ambas correspondientes a los extremos norte y sur, respectivamente) no presentaron estructuras históricas asociadas ni variaciones topográficas que permitieran suponer la presencia de antiguas construcciones actualmente desaparecidas.

En la zona B, correspondiente al cuadrante central del predio de estación, se dio la mayor presencia de estructuras conservadas por encima de cota cero, muchas de ellas con modificaciones que pudieron ser relevadas planimétricamente mediante la medición y lectura de sus paramentos.

En primer lugar, el edificio de pasajeros (Figura 5) mantuvo una tipología lineal con muros de mampostería de ladrillos de 52 cm de ancho. Está compuesto de un cuerpo bajo central con dos habitaciones contiguas de 4,60 m x 3,67 m, la de mayores dimensiones; y de 1,56 m x 3,67 m, la de menor tamaño. La primera habitación (H1) presenta dos puertas frontales, una boletería y dos puertas hacia el contrafrente del edificio. Sus pisos están revestidos por baldosas rojizas las cuales presentan la inscripción “FF.EE - Sta. Fe- V y O”, en su cara inferior. Respecto de la habitación de menor tamaño (H2), si bien la misma se encuentra clausurada para su acceso, también registra una puerta hacia el frente y en contrafrente.

Este cuerpo central se encuentra, a su vez, unido a otros dos en sus laterales. Hacia el norte, el ala de una sola planta posee una extensión total de 11,42 m y está conformada por tres componentes: una habitación con ingreso desde el andén, de 5,24 m x 4,8 m de extensión; vanos de puerta y ventana clausurados (H3). Seguida de esta una segunda habitación de 4,20 m x 2,65 m, con un vano de ventana hacia el norte y otro de puerta hacia el sur, al cual se accedía por la galería posterior (H4).

Finalmente, adosada a esta última, una estructura de forma pentagonal de 3,54 m x 3,88 m, con un vano de puerta y una ventana (H5), la cual no aparece en las primeras fotografías de la estación, ni su funcionalidad registrada en ninguno de los planos. No obstante, algunas referencias recopiladas en fuentes documentales de 1884 permiten situar su posible uso como cocina entre 1878 y 1884: “Se construyó una cocina para el servicio de la cantina de la Estación, utilizando la antigua para habitación de la familia del Gefe, haciendo con tal objeto las reparaciones necesarias” (Tedin, 1884, p. 67); a lo que se le suma la referencia de Robert Hat informando que “el restaurant está

a cargo de la señora de Schlegel” (Hat, 1884, p. 160), quien habría sido la esposa del Jefe de Estación, Gustavo Schlegel, hacia finales del siglo XIX. Hasta el momento sólo se pudo observar este tipo de cocina independiente en la Estación Quilino, no así en Monteagudo o Recreo, las cuales la tenían inicialmente incorporadas dentro del edificio.

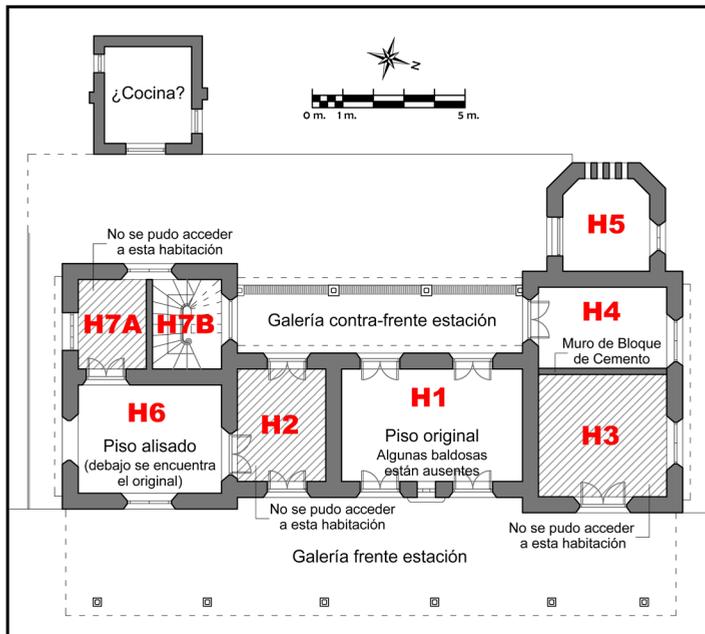


Figura 5. Disposición actual de los componentes del edificio de pasajeros. Relevamiento arquitectónico: Florencia Chechi y Alexis Weber (2023).

Figure 5. Current order of the passenger's building components. Architectural survey: Florencia Chechi and Alexis Weber (2023).

Del lado opuesto, el ala sur del edificio aun conserva su composición de dos plantas. La planta baja registra dos habitaciones: la habitación principal (H6) que da hacia el andén (5,73 m x 3,53 m), presenta una unidad de revestimiento a partir de un alisado moderno sobre su piso más antiguo, pero mantiene sus vanos de ventana orientados originalmente hacia el este y hacia el sur; así como una puerta que conecta inmediatamente con la habitación contigua.

Esta última, actualmente clausurada, registra una unidad de revestimiento mediante un muro de ladrillos que termina por dividir el espacio en dos cuartos internos: el cuarto que se encuentra clausurado (H7A) presenta modificaciones en su antigua

ventana rectangular a partir de un evento de relleno que terminó por reducir el tamaño del vano original. El cuarto siguiente (H7B) contiene una escalera de madera compensada en cuatro tramos que conduce a la planta alta, similar a las encontradas en las estaciones terminales de primera clase.

En la planta alta, las antiguas ventanas con arcos ojivales de la fachada frontal también sufrieron un evento de relleno que dejó un vano de ventana de menor tamaño, similar al descrito para la planta baja; mientras que en el muro lateral sur, la antigua inscripción con el nombre “Estación Télfener” quedó como una unidad no visible al ser rellenada y reemplazada por dos ventanas rectangulares verticales (Figura 6).

Inmediatamente detrás de las habitaciones H7A y H7B, aún se conserva la estructura cuadrangular (3,55 m x 3,88 m) que ya aparece registrada desde 1895 definida como espacio de cocina en los planos de 1915. Sus muros son de mampostería de ladrillo y presenta un vano de puerta y dos de ventana. Los ladrillos tienen un tamaño de 28 cm x 15 cm x 5 cm y están asentados sobre mortero de cal, aparejados a saga y tizón.

De la información recabada en las fuentes documentales, la referencia más antigua sobre este espacio data de 1878, donde en el marco de las modificaciones y nuevas obras solicitadas por el Ingeniero de la 4ta sección, Federico Stavelius, se solicitaba “construir nuevas cocinas independientes del edificio, por ser las existentes perjudiciales a este en las estaciones” (Dumesnil y Stavelius, 1878, p. 56). Para el caso de Tucumán, las estaciones de Lamadrid y Monteagudo incorporarían este nuevo componente luego de las inspecciones de obras de arte realizadas a lo largo de la línea como parte de las reparaciones necesarias que se debían hacer en aquellas obras mal ejecutadas por la empresa constructora (Télfener & Cía.).

Dentro del mismo cuadrante prospectado, hacia el norte, aun se conserva la estructura original que perteneció inicialmente a la casilla o vivienda del capataz de vía y obras (Figura 7). Se trata de una construcción en mampostería de ladrillos, de planta rectangular de 8,90 m x 6,85 m, que antiguamente constaba de tres habitaciones y una dependencia. Es una de las estructuras que menos modificaciones ha sufrido (a excepción de la pérdida de tejas en sus cubiertas), pues el cuerpo central aún mantiene dos vanos de puerta orientados hacia las vías y dos ventanas laterales que conservan su morfología original. La fachada frontal actualmente presenta un muro de bloque de cemento de 3,80 m de largo, que cubre parte de la galería, pero sin afectar las paredes originales de la estructura. La habitación trasera, por su parte, mantiene un vano de puerta en el lateral sur, pero hacia el norte la abertura fue cegada recientemente (unidad de recubrimiento).

Una segunda estructura se suma a este conjunto, y corresponde a un antiguo bloque sanitario que fue modificado. Los primeros registros que se tienen datan de 1895, pero no hay información de sus materiales constructivos. Entre 1915 y 1945, ya aparece designada bajo el número “1.364”, construida en un solo bloque (2,27 m x 1,20 m)

con piso de tablas, techos y paredes de cinc que permiten asimilarlas con las antiguas letrinas de hoyo seco.

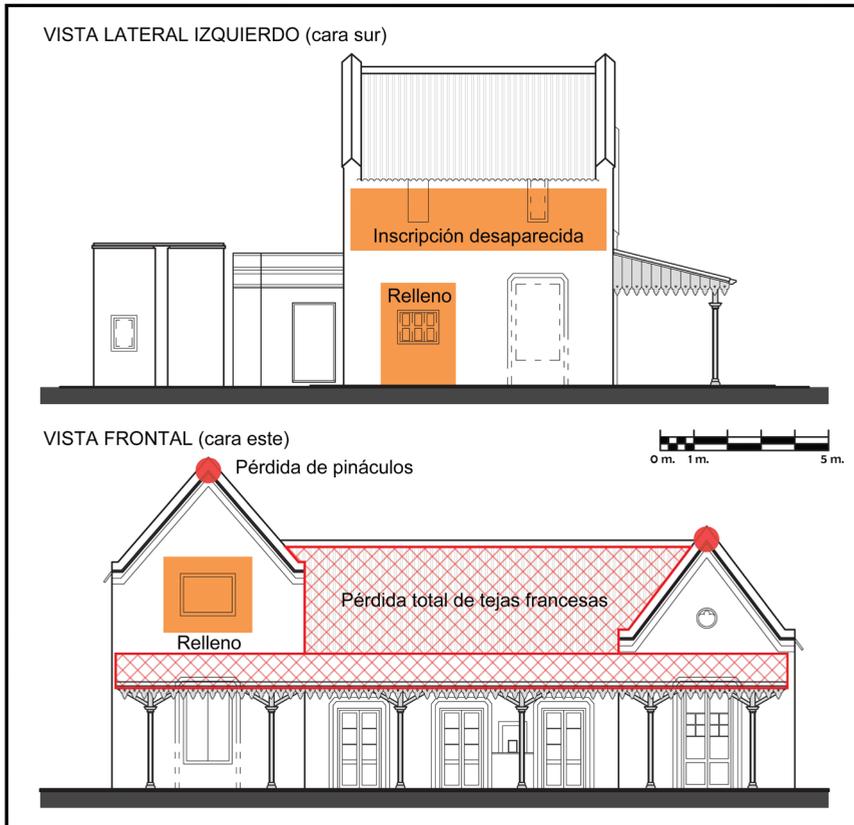


Figura 6. Cambios registrados respecto a la construcción de 1876. Relevamiento arquitectónico: Florencia Chechi y Alexis Weber (2023).

Figure 6. Changes registered with regard to the construction of 1876. Architectural survey: Florencia Chechi and Alexis Weber (2023).

Los últimos relevamientos permitieron registrar que un segundo bloque le fue asignado (2,27 m x 2,58 m), conformando así una construcción rectangular más amplia (3,43 m x 2,27 m), de dos espacios divididos por un muro interno. Sus muros son en su totalidad de mampostería de ladrillos de 26 cm x 14 cm x 5 cm, asentados sobre mortero de cal, y su cubierta mantiene la inclinación a un agua o también conocida como “tipo shed”, más conocida en la configuración de galpones o edificios de mayor escala vinculados a los talleres ferroviarios de la época.

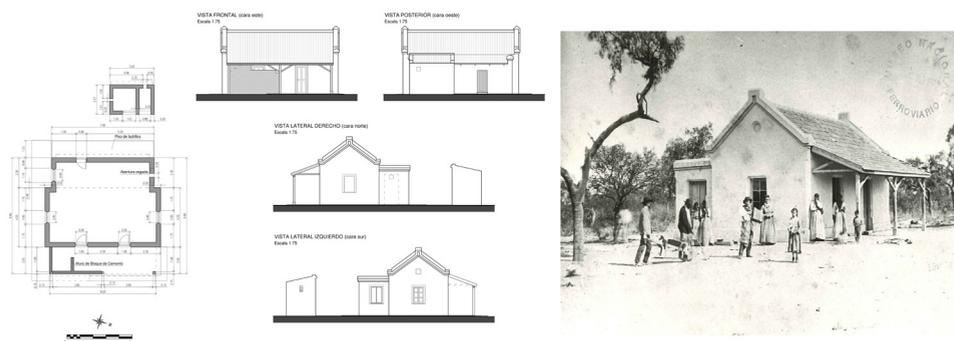


Figura 7. Planimetría actual de la antigua vivienda del capataz. Fuente: Museo Nacional Ferroviario.

Figure 7. Current planimetry of the former foreman's house. Source: National Railway Museum.

Finalmente, el último componente conservado dentro de la zona B corresponde a la estructura de planta levemente rectangular (4,46 m x 3,45 m), inmediatamente asociada al antiguo galpón de cargas, hoy completamente desaparecido. Si bien en las primeras fotografías sobre la estación este sector frente a las vías no aparece dentro del plano, en 1878 como parte de las obras no ejecutadas y que eran necesarias para el buen funcionamiento del servicio de explotación, se solicitó para la entonces Estación Télfener la construcción de un galpón con plataforma de cargas similar a lo construido primeramente en Quilino (Dumesnil y Stavelius, 1878).

Para 1895 la estructura junto al galpón ya aparece graficada, no obstante, no existe detalle sobre los materiales constructivos que las conformaron sino hasta 1945 a partir del relevamiento del MOP. En este último, la somera descripción incluyó el uso de ladrillos para los muros de cerramiento, piso de baldosas y techo de tejas francesas; mismo tipo de materiales que fueron descritos inicialmente para el edificio principal de la estación y otros componentes. La prospección superficial por el área permitió recuperar múltiples fragmentos de estas antiguas tejas que cubrieron la mayor parte de los techos de las estructuras relevadas. Se trataban de tejas francesas con el sello decorativo de la fábrica “Sacoman” (Saint Henry, Marsella), con una planta rectangular de 40 cm x 25 cm. Entre estas se pudo determinar un tipo decorado con estrella asociado a “Pierre Sacoman” y otro decorado con un ancla asociado a “Antoine Sacoman”, ambos típicos modelos importados a nuestro país hacia mediados de 1900.

En general, esta estructura aun mantiene su arquitectura original, con un vano de puerta para el ingreso desde el norte y dos vanos de ventanas laterales, todas estas con carpinterías prácticamente desaparecidas. Las paredes de la unidad conservan su arquitectura de mampostería, con ladrillos de 34 cm x 15 cm x 6 cm, asentados sobre

mortero de cal y dispuestos en su mayoría a tizón. Un aspecto particular de esta construcción fue que algunos sectores aun conservaban vestigios de las unidades de revestimiento que cubrieron el interior de sus muros, algo que no se ha visto en el resto de los componentes arquitectónicos del sitio debido a las recurrentes intervenciones por parte de los ocupantes más contemporáneos.

En relación con el revestimiento interior, se pudo determinar la presencia de revoque fino y grueso, posteriormente cubiertos por capas de pinturas color ante y color rojo, en diferentes etapas (Figura 8). En este caso, es posible que la capa de color más clara haya formado parte de las tareas de blanqueamiento de algunas estructuras de la estación, hecho que solía ejecutarse luego de las inspecciones del departamento de ingenieros encargados de registrar las reparaciones de las obras a lo largo del tendido.

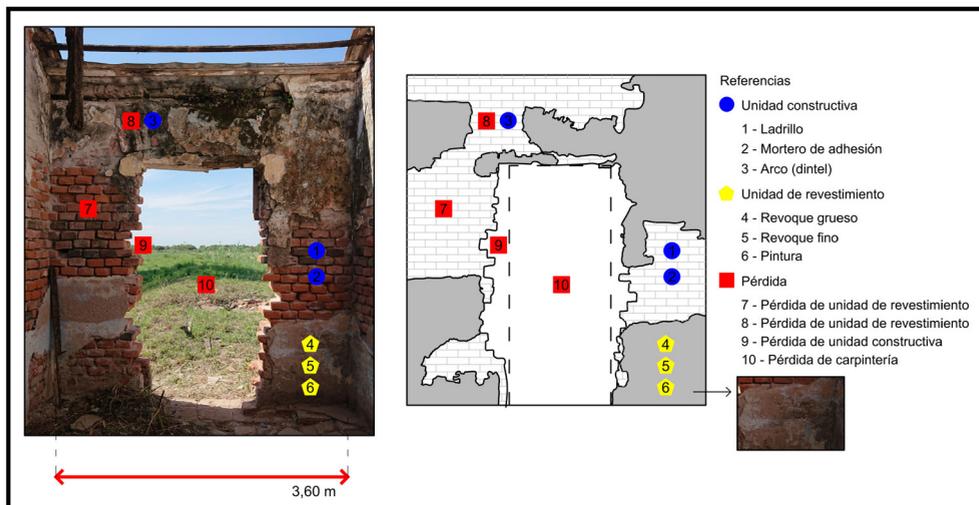


Figura 8. Lectura de las unidades constructivas y de revestimiento del componente. Relevamiento: Florencia Chechi.

Figure 8. Reading of the constructive and coating units of the component. Survey: Florencia Chechi.

En el caso de los pisos, una intervención de casi 4 m de longitud por 1,20 m de ancho permitió revelar que las antiguas baldosas que formaban parte del revestimiento fueron completamente quitadas, dejando al descubierto una posible etapa constructiva previa. Comenzando de lo más antiguo, se registró un nivel de suelo compactado de 1,10 m de tierra apisonada por sobre el terreno natural, formando un plano de apoyo por sobre el cual se construyó un contra piso de ladrillos de 28 cm x 15 cm colocados a soga (Figura 9). Por encima de este nivel de ladrillos se registró una carpeta cementicia delgada sobre la cual se habría asentado finalmente el piso de baldosas registrado en

los planos históricos.



Figura 9. Contrapiso de ladrillos. Fuente: Fotografía de autor (2022)

Figure 9. Brick subflooring. Source: Author photography (2022).

Existe también la posibilidad de que lo que se piensa como una superposición de eventos constructivos diacrónicos entre sí, pueda resultar también en un único evento de solado conocido como “piso de dos órdenes”, muy similar a lo descrito por Girelli y colaboradores (2020) para los casos estudiados en la ex casa y editorial Estrada (actual Bolívar 466) y la casa Dardo Rocha de 1885, en la ciudad de La Plata. En estos ejemplos, el piso de ladrillos fue cubierto por otro de baldosas traídas directamente de Santa Fe, tal como podría haber ocurrido en el presente caso de estudio.

Finalmente, el sondeo permitió registrar que la capa revestida con ladrillos presentaba

hundimientos en varios sectores, lo cual pudo haber estado relacionado con eventos de socavamiento natural de la tierra compactada, y/o producto de la carga y actividad prolongada al interior de la estructura, desde su construcción.

REFLEXIONES FINALES

Producto de las políticas de reformas impulsadas por el Estado Nacional en la década de 1990, la privatización del sistema ferroviario no solo generó cambios bruscos en la dinámica y el funcionamiento de este servicio, sino que también devino en el desmantelamiento y destrucción progresiva del patrimonio documental asociado al ferrocarril. En el intento por reconstruir la historia de los ferrocarriles en Argentina, y más aún en aquella enfocada en las dinámicas materiales e inmateriales asociadas a un determinado tendido, el acceso a documentos históricos de finales de siglo XIX y principios del XX implicó un ejercicio de constante búsqueda, reagrupación y ordenamiento de información diseminada por las diferentes instituciones, siendo este sumamente necesario para sentar las bases de una aproximación previa al relevamiento arquitectónico y arqueológico en el campo.

La interpretación de los datos obtenidos en este trabajo de campo permitieron interpretar que, durante el proceso de construcción de la línea del ferrocarril de Córdoba a Tucumán, las tipologías arquitectónicas empleadas en las primeras estaciones erigidas a lo largo de 546 km de extensión, mantuvieron ciertos criterios estéticos, convenciones y códigos de diseño propios de la influencia europea que llegó a nuestro país como resultado de las políticas económicas expansionistas adoptadas por el Gobierno Nacional, que vieron en el ferrocarril un nuevo sistema a través del cual posicionar a la joven República Argentina dentro de las rutas de comercio internacional.

Las primeras imágenes analizadas ayudaron a pensar que, hacia finales del siglo XIX, se produjo un trasplante estilístico y una transferencia tecnológica de componentes arquitectónicos ya conocidos y empleados en el sistema ferroviario británico, pero con adaptaciones locales que se fueron materializando con el tiempo en función de las necesidades del entorno y la escala territorial. Esto se vio principalmente reflejado en el uso de maderas que abundaban en la región, y de ladrillos de posible elaboración nacional o local, con diferentes tamaños y formas de aparejo dependiendo la jerarquización de la construcción precisada.

Inicialmente, el sitio contaba con una estación basada en una planta lineal y funcional, denotando un lenguaje formal que pudo haber sido pensado como una proyección de lo que sería la vida o las dinámicas cotidianas a través del edificio. Siguiendo la propuesta de Tartarini (2001), esta tipología proyectada para las estaciones intermedias habría reunido las comodidades mínimas e indispensables tanto para pasajeros como los propios trabajadores que convivieron dentro del predio. Consideramos también que

teniendo en cuenta la geografía en las que se asentaron estas paradas intermedias, el edificio principal habría cumplido una función conjunta de estación-vivienda pensada para albergar al jefe y su familia; a la vez que se establecía un control permanente del movimiento de mercancías y tráfico de pasajeros que viajaban hacia los diferentes destinos.

Pensamos que la totalidad del volumen construido pudo estar indicando una distribución de funciones claramente establecida desde un principio, lo cual se tradujo intencionalmente a un lenguaje visual que denotaba una estructura jerárquica de trabajo, más allá de lo ornamental. Si bien fue posible observar que materiales constructivos como ladrillos, baldosas, tejas importadas y cal como material de uso múltiple fueron empleados en la conformación del espacio funcional construido entre los siglos XIX y XX, también se apelaría al uso de elementos perecederos y prácticas constructivas vernáculas destinadas a la construcción de “ranchos colectivos” en terrenos alejados del cuadro de pasajeros, donde residieron los peones de menor rango. Si bien esto último no solo se traduce como un claro indicador de desigualdad frente a las condiciones de residencia, también pudo estar relacionado con los intereses o intenciones del estado financiero, o bien del gusto de los arquitectos que este empleaba.

Finalmente, creemos que este primer estudio permitió comenzar a pensar en la visibilización de aquellos sujetos que muchas veces pasaron desapercibidos en las fuentes históricas, y de qué forma se relacionaron con la materialidad de los espacios de trabajo y otros elementos que formaron parte de su cotidianidad. Así, las características de todo el componente ferroviario en la Estación Monteagudo, pensado desde una vinculación entre arquitectura y las prácticas de uso asociadas a estas construcciones, permitió también un acercamiento a las características del hábitat y las condiciones de residencia en la que participaron los diferentes actores sociales que, de alguna forma u otra, contribuyeron a potenciar el engranaje que este nuevo sistema de transporte necesitó para traccionar por más de 100 años.

AGRADECIMIENTOS

La presente investigación se desarrolló en el marco del Proyecto PIUNT 26/G610 y como parte de las temáticas propuestas por el Grupo de Arqueología Histórica de Tucumán (GAHT) del cual formo parte. Se agradece al Dr. Fernando Aliata y Dra. Ana Igareta por el intercambio de conocimientos y permitirnos acceder a documentación especializada de la temática en la Biblioteca del HiTePAC (UNLP). A la Arql. Florencia Borsella y Arq. Florencia Chechi por su ayuda desinteresada en el campo. Al Sr. delegado de la comuna rural de Monteagudo (Alberto Elías) y equipo, por su interés y apoyo constante durante la estancia de trabajo. Por último, resta agradecer a los evaluadores y evaluadoras que, con sus recomendaciones, ayudaron a mejorar la presentación final del manuscrito.

FUENTES DOCUMENTALES

- » *Álbum General de la Provincia de Tucumán en el primer Centenario de la Independencia Argentina, 1816-1916.* (1916). Tucumán: Establecimiento gráfico M. Rodríguez Giles.
- » Dumesnil, E. y Stavelius, F. (1878, julio 29). *Informes y presupuestos sobre las reparaciones y nuevas obras que es preciso ejecutar en el Ferro-Carril Central Norte.* Córdoba a Tucumán. Buenos Aires: Colecciones Especiales (351.812.5-047-082). Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM).
- » Hat, R. (1884). *Almanaque-guía de Tucumán para 1884.* Buenos Aires: Guillermo Kraft.
- » Moneta, Pompeyo (1867, febrero 1). *Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy.* Buenos Aires: Imprenta La Tribuna. Colecciones Especiales (000786609). Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM).
- » Moneta, Pompeyo (1871, agosto 29). *Ferro-carril a Tucumán: mensaje al Congreso. Informe de los ingenieros.* Buenos Aires: Imprenta La Tribuna. Colecciones Especiales (S2BG272206). Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM).
- » Sánchez Loria, H. y Del Moral, E. (1917). *Compilación Ordenada de Leyes, Decretos y Mensajes del Período Constitucional de la Provincia de Tucumán, que comienza en el año 1852.* Vol. III, 1881-1882. Tucumán: Archivo Histórico de Tucumán (AHT).
- » Schlatter, E. (1904). *Leyes, contratos y resoluciones referentes á los ferrocarriles y tranvías á tracción mecánica de la República Argentina.* Tomo 1 (2 ed). N° de Orden: 3189. Buenos Aires: Biblioteca de la Corte Suprema.
- » Tedin, M. (1884). *Ferrocarril Central Norte. Memoria de la Administración por el año 1883.* Buenos Aires: Colecciones Especiales (S2BG184205F). Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- » Ajmone Marsan, G. (2018). *Giuseppe Téfener. Precursore degli imprenditori globali.* Archinto Editore.
- » Fandos, C.A. (2008). *El ferrocarril Central Norte a Tucumán. Actores sociales y conflictividades desatadas en la prolongación del tramo San Miguel de Tucumán-San José de Metán (Salta), 1880-1888.* Trabajo presentado en XXI Jornadas de Historia Económica, Buenos Aires, Argentina. <http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar/programa/descargables/Fandos.pdf>
- » Fandos, C.A. (2011). El Ferrocarril Central Norte en Argentina, sección San Miguel de Tucumán-San José de Metán (Salta), 1880-1885. Notas sobre tierras y actores sociales. América Latina en la Historia Económica. *Revista de Investigación*, 35, 245-269. <https://www.redalyc.org/pdf/2791/279122165009.pdf>
- » Ferrari, M. (2001). La arquitectura del ferrocarril en el Noroeste Argentino. Casos de Tucumán y Salta. En *Actas del Coloquio III Coloquio Latinoamericano sobre rescate y preservación del Patrimonio*

Industrial (pp. 179-188). CONPAL-Chile.

- » Ferrari, M. (2010). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes*, 24(1), 26-43. <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a03.pdf>
- » Girelli, F., Schávelzon, D. y Nerguizian Raris, M. (2020). *Catálogo de baldosas cerámicas empleadas en la arquitectura de Buenos Aires (siglos XIX-XX)*. Centro de Arqueología Urbana (CAU). <https://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=9793>
- » Hat, R. (1884). *Almanaque-guía de Tucumán para 1884*. Buenos Aires: Guillermo Kraft.
- » López Osorio, J. M. y Torres Carbonell, J. M. (2008). El análisis estratigráfico del baño árabe de Churriana de la Vega (Granada): síntesis del conocimiento como base del proyecto de restauración. *Arqueología de la Arquitectura*, 5, 187-206. <https://arqarqt.revistas.csic.es/index.php/arqarqt/article/view/95>
- » Manzanal, M. (2000). El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción). *Población y Sociedad*, 8-9, 1-45. http://www.pert-uba.com.ar/detalles_publicacion.php?publicacion_id=57&cat_id=1&autor_id=1
- » Moyano, D. (2021). *El desarrollo de la infraestructura comunicacional en Tucumán. El Ferrocarril Noroeste Argentino y su rol en la integración comercial de la provincia (1885-1895)*. Trabajo presentado en XXVII Jornadas de Historia Económica. Asociación Argentina de Historia Económica, Mendoza, Argentina.
- » Moyano, D. (2022). El Ferrocarril Noroeste Argentino y su rol en la integración económica de la provincia de Tucumán (1885-1895). *Ejes de Economía y Sociedad*, 6(10), 366-392. <https://doi.org/10.33255/25914669/61019>
- » Olarra Jiménez, R. (1968). *Evolución monetaria argentina*. EUDEBA.
- » Oszlak, O. (1982). Reflexiones sobre la formación del Estado y la construcción de la sociedad argentina. *Desarrollo Económico, Revista de Ciencias Sociales*, 21(84), 531-548. <https://doi.org/10.2307/3466613>
- » Rosal, M. A. (2000). El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente. *Anuario de Estudios Americanos*, 57(2), 543-575. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2000.v57.i2.247>
- » Ruiz Zapatero, G. y Burillo Mozota, F. (1988). Metodología para la investigación en arqueología territorial. *Munibe (Antropología y Arqueología)*, 6, 45-64.
- » Scalabrini Ortiz, R. (1975). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Plus Ultra. <http://www.labaldrich.com.ar/?s=historia+de+los+ferrocarriles+argentinos>
- » Schvarzer, J. y Gómez, T. (2002). El Ferrocarril del Oeste en la Argentina: entre las demandas de la ciudad y el campo (1854-1870). *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, 3-4, 199-215. https://www.tstrevista.com/sumarios/sum03/sumario_03_008_es.asp

-
- » Tartarini, J. D. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Ediciones Colihue SRL. https://www.google.com.ar/books/edition/Arquitectura_feroviaria/3VHGDNxyBL4C?hl=es-419&gbpv=1&pg=PP1&printsec=frontcover

 - » Tartarini, J. D. (2012). El Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Algunas consideraciones sobre su valoración e importancia. En Graciela Saez (Comp.), *Historia Ferroviaria I* (pp. 3-8). <https://historiamoron.files.wordpress.com/2016/10/libro-ferrocarriles-1ra-parte.pdf>