

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur

editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Ecos de una tragedia olvidada: el accidente ferroviario de Iturbe (quebrada de Humahuaca, Jujuy, 1945)

Facundo Petit

UE CISOR (CONICET/Universidad Nacional de Jujuy), Argentina

Jesica Carreras

CONICET, Argentina

Abstract In 1945 there was a railway accident in the province of Jujuy (Argentina) that received the name of «The Iturbe tragedy», where 36 people died. In spite of its magnitude, it is currently a tragedy that has been largely forgotten. This investigation seeks to recover the memory of this event through archival work, testimonies and the concept of echo, exploring how the train, although an absent entity, continues to resonate in the Quebrada de Humahuaca.

Keywords Humahuaca, Iturbe. Memory. Train accident. Tragedy. Jujuy.

Índice 1 El accidente. – 2 Ecos del tren. – 3 Kilómetro 1313. – 4 Responsables de la tragedia. – 5 ¿Cómo recordar aquello que se olvidó?




Studi e ricerche 42

e-ISSN 2610-9123 | ISSN 2610-993X

ISBN [ebook] 978-88-6969-940-5

Peer review | Open access

Submitted 2025-01-30 | Accepted 2025-03-17 | Published 2025-09-30

© 2025 Petit, Carreras |  4.0

DOI 10.30687/978-88-6969-940-5/007



1 El accidente

El viernes 7 de septiembre de 1945 partió desde La Paz (Bolivia) el tren llamado El Panamericano con destino a Buenos Aires. El sábado arribó a La Quiaca (Jujuy, Argentina) y volvió a salir por la noche, con doscientos pasajeros a bordo. En la madrugada del domingo 9 de septiembre, entre las estaciones de Tres Cruces e Iturbe – localidades que marcan el paso de la puna de Jujuy a la quebrada de Humahuaca –, el maquinista aceleró a una velocidad excesiva porque venía atrasado. El tren nunca llegó a destino: en una curva, sobre un puente abovedado, en una zona de grandes pendientes, descarriló y en el kilómetro 1313, a las 2:05 de la mañana, cayó sobre el río Grande, un río de grandes piedras, desde una altura de 15 metros.

Algunos medios de la época mencionan que recién a las seis de la mañana un avión sobrevoló la zona y descubrió el accidente.¹ Otros, que a las cuatro de la mañana el jefe de la estación de Jujuy recibió la información y que el auxilio llegó recién a las nueve. Al principio se estimaron 20 muertos y 50 heridos. Luego, la estimación ascendió a 80 muertos, considerando la gravedad del accidente. Finalmente, el conteo dio un total de 36 muertos, convirtiendo a este accidente ferroviario en el más grave a nivel nacional hasta el momento, un evento sin precedentes, con carácter inmediato de catástrofe y tragedia. En la provincia se dispuso un día de duelo por las víctimas.

Antes de los primeros auxilios, provenientes de Humahuaca, llegaron los ‘chacales’, como llaman los periódicos a algunos hombres que estaban apostados en un campamento cercano y que, en lugar de ayudar, se dedicaron a robar las pertenencias de los heridos y los muertos. La escena es desoladora. El ruido metálico del tren cayendo al vacío, los gritos de dolor y desesperación, un hombre que pide un revólver para suicidarse al ver sus piernas destrozadas. Entre los muertos, los sobrevivientes afrontan una larga noche oscura de luna nueva a tres grados bajo cero.

El maquinista murió inmediatamente. El foguista sobrevivió unas horas y llegó a dar testimonio antes de morir. Entonces contó a un reportero que, previo al accidente, tuvieron una violenta discusión

¹ Como se trata de un hecho que no ha sido debidamente investigado, recurrimos a la única fuente más o menos sistemática de información: los diarios de la época. Consultamos, de forma digital, las publicaciones de los periódicos *El Litoral* y *El Orden* (Santa Fe) y *Clarín* (Buenos Aires). La principal fuente de información fueron los diarios jujeños *Proclama* y *La Opinión*, que consultamos en la Biblioteca Popular de Jujuy. *Proclama* fue el primer medio en enviar corresponsales al lugar del accidente y publicó distintas notas referidas al hecho, aprovechando el interés de la ciudadanía jujeña, lo cual permitió romper el récord de ventas del diario. A través de estos exponentes de la prensa gráfica fuimos reconstruyendo el día a día de las circunstancias del accidente, la adjudicación de responsabilidades, los listados de muertos, heridos e ilesos, los testimonios de sobrevivientes, así como las repercusiones a nivel provincial y nacional.

con el maquinista sobre el peligro del exceso de velocidad. Al tratarse de una zona de muchas curvas y pendientes, la velocidad no debería haber excedido la conocida como paso de hombre: unos 5 kilómetros por hora. A causa de la velocidad y el -no menos estimable- mal estado de las vías férreas, el tren comenzó a tambalear peligrosamente hasta que quedó colgando de un puente. De los diez vagones, ocho cayeron al río, uno sobre el otro, junto con la locomotora. Sobre las vías quedaron suspendidos los dos vagones restantes, el comedor y un dormitorio ocupado por pasajeros bolivianos [fig. 1].



Figura 1 Fotografía del accidente de Iturbe. Proclama, San Salvador de Jujuy, 12 de septiembre de 1945

2 Ecos del tren

La pandemia de COVID-19 nos obligó a pasar mucho tiempo en nuestra casa en Tilcara, localidad que, al igual que el accidente, se sitúa en la quebrada de Humahuaca [fig. 2]. Fue durante esos años cuando comenzamos a pensar una investigación sobre el tren de la quebrada. Cada tanto, escuchábamos (y escuchamos hoy en día) un sonido bastante disruptivo dentro de nuestro paisaje sonoro cotidiano: la bocina de un tren. Como si se tratara de un maquinista que se anuncia al llegar a la estación. Pero no podía ser, porque, si bien hubo un tren en Jujuy entre 1908 y 1993, este medio de transporte no circulaba por estas vías y durmientes argentinos desde hace treinta años (Cicerchia 2013).



Figura 2 Mapa de Jujuy, con un recuadro rojo en la localidad de Iturbide. Instituto Geográfico Nacional

Justo durante la pandemia estábamos leyendo una novela, *Desierto sonoro*, de Valeria Luiselli, en la cual la autora apoya su narrativa literaria en un uso muy serio de la investigación antropológica asociada con los mundos sonoros y audibles, como los casos del antropólogo Steven Feld y del compositor Raymond Murray Schafer, quien desarrolló el concepto de ‘paisaje sonoro’. En ese libro, Luiselli (2020, 263) trabaja sobre el concepto de «inventario de ecos», «sonidos que se perdieron pero que alguien encontró después, o que se hubieran perdido si no los hubiera capturado alguien». La tarea de recopilar ecos es ir tras los fantasmas de presencias pasadas. O bien, tras los sonidos que están en el presente pero que nos recuerdan a sonidos del pasado. Esta noción de los ecos nos permitió darle un marco explicativo a esa bocina del tren que escuchamos cada tanto, que nos golpea cuando estamos desatentos. Entonces, ¿por qué no hacer el camino inverso de la autora e incluir este concepto proveniente de la literatura en una investigación antropológica e histórica?

El inventario de ecos nos llevó a notar que, además de esa resonancia que escuchamos en la bocina de un tren –que en nuestros esquemas es un sonido imposible, pero así y todo suena (de hecho la pudimos grabar una tarde)–, hay otros ecos que no son necesariamente sonoros y que sin embargo remiten a la figura del tren ausente. En las calles de Tilcara encontramos ecos gráficos o rupestres, dibujos en las paredes que representan el tren como un aspecto que refleja la identidad del pueblo y la región [fig. 3]. También, ecos arquitectónicos. En los pueblos, y a lo largo de la quebrada, han quedado en efecto los vestigios materiales del tren, cuando dejó de funcionar frente al desmantelamiento producido por las políticas de ajuste estatal y

privatización de la década de 1990 (Bergesio, Golovanevsky 2010). En nuestra casa en Tilcara y en muchas otras hay durmientes que funcionan como vigas o dinteles. En el paisaje son visibles vías, puentes y señales, que nos hablan de la materialidad del tren circulando por las curvas y pendientes de esta geografía compleja. La arquitectura de las estaciones de cada pueblo es, asimismo, un eco de esa época. Estaciones que fueron abandonadas y luego reocupadas por actuales vecinos, gestando los 'barrios estación', que sistemáticamente resisten los intentos de desalojo por parte de los sistemas de poder. De aquel imaginario de progreso que trajo el tren sólo quedan escombros que, como dijera Gastón Gordillo (2018), son los vestigios materiales de procesos de violencia y despojo.



Figura 3
Representación del tren de la exescuela n.º 49 de Tilcara, realizada por estudiantes de la institución. Foto de Facundo Petit y Jesica Carreras, 2021

Hay, también, otros ecos más literales y transparentes que se encuentran en los archivos y que nos permiten ver y escuchar al tren de la quebrada y a sus usuarios recurrentes: fotografías, notas periodísticas, videos y películas. Fue a través de estos ecos que, buscando, nos encontramos con la tragedia de Iturbe. En el momento, el accidente generó conmoción a nivel nacional e internacional, si consideramos que El Panamericano traía pasajeros de Bolivia y que las vías se conectaban con Lima (Perú) y con el norte de Chile, en lo que se llamó la Diagonal de Hierro (Coloma Elías 2008).² Y, aunque fue el accidente más grande del momento (y uno de los más importantes

2 El accidente fue tan impactante a nivel nacional que, por primera vez, el periódico *Clarín* (que había comenzado a salir hacía diez días) incluyó en su tapa una noticia

a nivel nacional), la tragedia fue olvidada. Si bien quedan personas en localidades aledañas que saben que sucedió algo, quizá a través de relatos de familiares, no existe una memoria social del hecho en el sentido de Paul Connerton (1989). No se celebran homenajes en la fecha del accidente ni hay dispositivos a través de los cuales se lo recuerde, tanto a nivel local como regional ni nacional. Tampoco aparece mencionado cuando se realizan recuentos de tragedias ferroviarias argentinas y, asimismo, se encuentra ausente en sitios web dedicados a sistematizar la historia del tren en el territorio nacional, como el Archivo Ferroviario Digital.³ Al no existir políticas o iniciativas dedicadas a recordar ni a fomentar una memoria social, gradualmente esta tragedia ha pasado a formar parte de un olvido colectivo (Pollak 1989).

3 Kilómetro 1313

La quebrada de Humahuaca es un profundo valle encajonado por dos grandes cordones montañosos que circunscriben el flujo del río Grande, el cual tiene afluentes que provienen de quebradas subsidiarias. Se trata de un paso natural entre las yungas y la puna de Jujuy, único en la región [fig. 2]. Utilizado por poblaciones prehispánicas, antes y durante la expansión del Imperio incaico, durante la conquista europea y en épocas republicanas como paso hacia el Alto Perú, hoy en día es el ámbito sobre el que circula la ruta nacional 9, que recorre la región paralela en gran parte a las vías del antiguo tren.

Iturbe es uno de esos pueblos ferroviarios que nacieron y crecieron en los alrededores de las estaciones ferroviarias creadas a principios del siglo XX (Cicerchia 2013, 25). La inauguración del servicio ferroviario en 1908 marcó la integración de Jujuy a la economía nacional, generando un vínculo directo hacia el sur con Buenos Aires a través del Ferrocarril Central Norte (rebautizado como Ferrocarril Belgrano en 1948), y hacia el norte e internacional con Bolivia y Perú. Fue un medio de transporte que transformó los circuitos de los mercados locales, así como la identidad de pueblos como Tilcara y Maimará, reconvertidos en villas turísticas (Sica, Bovi, Mallagray 2016). Junto con el turismo, fomentó el extractivismo minero, ya

nacional por sobre los eventos de la Segunda Guerra Mundial, que por entonces estaba llegando a su fin.

3 En nuestra investigación encontramos muy pocas referencias al accidente. Una se encuentra en un video de YouTube de un canal que divulga, justamente, historias poco conocidas del territorio argentino. También hallamos una entrada en Wikipedia, con información fragmentada y aludiendo, también, al poco conocimiento que se tiene de esa tragedia.

que Jujuy es una provincia con mucha riqueza mineral que pudo ser transportada rápidamente hacia otras regiones. A lo largo de todo el siglo XX fue un medio económico de utilidad para mover gente y mercadería, aunque sacrificado por las incomodidades del transporte y el tiempo que implicaba recorrer las enormes distancias.

Dentro de Jujuy, las estaciones dieron vitalidad a pueblos como Iturbe, que luego del desmantelamiento de 1993 quedaron como pueblos funcionales pero en proceso sistemático de abandono y migración hacia otras localidades. Iturbe, a su vez, es un pueblo con ciertas particularidades. En principio, su nombre hace referencia al hombre que diseñó la línea ferroviaria que une Jujuy con Bolivia, Octavio Iturbe. Pero, además de Iturbe, la localidad es conocida con otros dos nombres: Hipólito Yrigoyen y Negra Muerta, llamado así por una mujer afrodescendiente que fue asesinada durante las luchas por la independencia nacional.

Si bien el accidente es conocido como la tragedia de Iturbe, no sucedió en la estación precisamente. Esto lo diferencia de otras tragedias nacionales como, por ejemplo, la de Once, ocurrida en 2012 en Buenos Aires, uno de los accidentes ferroviarios más recordados en la actualidad por su gravedad y cobertura mediática. En el caso de nuestra investigación, esta denominación responde a que el accidente ocurrió en el trayecto entre las estaciones de Tres Cruces e Iturbe pero fue, en realidad, en un puente cercano a esta última. Podríamos decir, de hecho, que fue en el medio de la nada. Esto fue algo que nos mantuvo en vilo durante varios momentos de la investigación. ¿Dónde fue, exactamente, el accidente? En principio, esperábamos encontrarnos con alguna construcción, monumento o cruz que señalara el lugar del accidente. Es común en las rutas y los caminos de varios países americanos e incluso europeos señalar de alguna manera el lugar exacto en el que ocurrió una muerte violenta e inesperada. A lo largo de la ruta nacional 9, por ejemplo, podemos observar muchas casitas pequeñas que cumplen esta función. En Chile y Venezuela se las llama animitas. En Jujuy son conocidas como peañas o peañitas (Rivet, Petit, Carreras 2022).

Contamos con un punto preciso: el kilómetro 1313, que no sólo es mencionado en la prensa sino también en algunos relatos actuales. Ese número ha funcionado como un indicador preciso de la tragedia [fig. 4]. La connotación maligna y de mal agüero del número 13, encima repetido, hace que sea un dato difícil de olvidar y a la vez fácil de transmitir. Pero si lo que buscamos es ubicar geográficamente el accidente, nos encontramos con un problema: ¿a qué remite ese 1313? ¿Distancia con respecto a qué? No se correlaciona con el trazado de las rutas actuales, ni se corresponde con distancias con respecto a Bolivia o Buenos Aires.

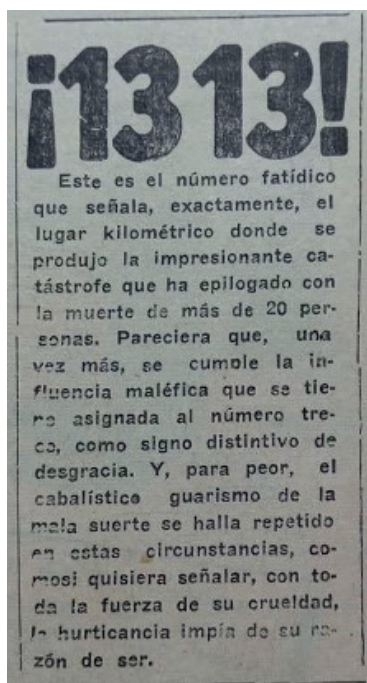


Figura 4

Extracto en referencia al kilómetro 1313 como lugar del accidente. Proclama, San Salvador de Jujuy, 10 de septiembre de 1945

La respuesta la encontramos en el trazado del Ferrocarril Belgrano, servicio que reemplazó al Central Norte en 1948 reutilizando parte de los recorridos. Resulta, entonces, que el ramal C es el que unía las cabeceras de Santa Fe y La Quiaca, en un recorrido de 1.425 kilómetros. Con ese hecho en cuenta -la certeza del kilometraje- ubicamos el accidente en el kilómetro 1.851 del actual trazado de la ruta nacional 9. El puente abovedado no es visible desde la ruta ya que su trazado pasa exactamente por encima de donde ocurrió el accidente. Sin embargo, allí se observa una gran cruz blanca delante de tres peañas [fig. 5] que fueron instaladas en memoria de cuatro de las personas que fallecieron en el accidente: Carlos Var y Regino Paz (maquinista y foguista, cuya placa fue realizada por sus compañeros ferroviarios), Saturnino Mejía (pasajero de veinte años, conscripto de La Quiaca) y Florentino Álvarez (pasajero de veintinueve años, oriundo de Abra Pampa). Una pregunta que nos queda, y un posible motor para realizar una nueva instalación que rememore la tragedia, es por qué se recuerda a esas cuatro personas por sobre el total de fallecidos.



Figura 5 Cruces y peñas que señalan el lugar de la tragedia. Foto de Facundo Petit y Jesica Carreras, 2024

4 Responsables de la tragedia

En principio, el accidente del kilómetro 1313 fue contado desde la mirada de los protagonistas, buscando establecer las causas y los responsables. El maquinista, que murió al instante, fue acusado de haber dirigido la marcha del tren a una velocidad imprudente. Si bien la llegada a horario nunca fue una virtud del servicio, se dijo que la razón fue que el maquinista venía atrasado y tenía que recuperar tiempo. Se habla de una violenta discusión con el foguista, que murió unos días más tarde por las heridas sufridas. Varios pasajeros expresan haber sentido que se trasladaban a una velocidad preocupante y que presintieron el accidente. Al lugar de los hechos viajaron el juez federal, el jefe de la policía federal, los primeros auxilios, los familiares y los medios de prensa. Según la autopsia realizada, el maquinista no iba borracho y estaba descansado.

Se plantea, entonces, la responsabilidad de Ferrocarriles del Estado, organismo estatal que funcionó entre 1909 y 1948. En primer lugar, el maquinista empleado era de tercera categoría y ese recorrido estaba clasificado como un traslado de primera categoría: una geografía con ese grado de complejidad así lo requiere. En segundo lugar, el mal estado de la infraestructura ferroviaria termina siendo un punto determinante en la tragedia, ya que el mencionado ente era el encargado de garantizar el funcionamiento del servicio y la integridad de las vías y señaléticas.

Así como hubo 36 muertos, hubo otro tanto de pasajeros sobrevivientes, heridos e ilesos. En los listados se mencionan los nombres y lugares de origen: distintas partes de Jujuy, Buenos Aires, San Juan, Santa Fe, Salta, Tucumán, Bolivia, Perú, Guatemala, e incluso un ingeniero de Suecia. Esto nos habla de la diversidad de los pasajeros a bordo y del tren como punto de confluencia. Muchos sobrevivientes contaron parte de su experiencia traumática y algunos llegaron a ser considerados héroes, como el hombre que se arrastró casi inconsciente para cerrar una llave de petróleo, evitando una explosión.

Con el tiempo fueron surgiendo otros responsables, quizá luego desestimados por la prensa gráfica de la época, o que fueron recorriendo los caminos de la memoria oral, reescribiendo en esos relatos sus papeles fundamentales en esta historia. En principio, en algunas visitas guiadas al sitio arqueológico de Inca Cueva, ubicado más al norte de donde ocurrió el accidente, se menciona la aparición en la ruta de almas en pena que corresponderían a los fallecidos en el accidente.⁴ En Jujuy es muy común la aparición de almas en pena, principalmente asociadas con muertos en los caminos que no son visitados ni recordados por sus familiares. Esto responde a la cultura andina que está generalizada en la provincia, según la cual, frente a una muerte violenta, se requiere la ayuda de los vivos para facilitar la transición entre el mundo de los vivos y el de los fallecidos (Vargas 2020). Ésta es la razón de ser de las peañas: un lugar concreto donde dialogar con los muertos.

Tal como señala Amalia Vargas (2020), en el mundo andino jujeño existe la enfermedad del 'susto', cuyo síntoma característico produce una separación entre el cuerpo y una sustancia que podemos entender como espíritu o alma. Entonces, un accidente de estas características puede hacer que antes de la muerte violenta se produzca este desapego, con lo que una parte constitutiva de la persona permanece en el lugar del accidente. De ahí que, en el caso de los accidentes viales, se generen asimismo ciertos dispositivos de memoria - adornados con flores- que sirven para atender al muerto y seguir en contacto con él manteniendo conversaciones y compartiendo bebida, cigarrillos, coca.

Finalmente, el Diablo: acaso la explicación primaria, fundamental, de este accidente. El Diablo, en el mundo andino, es un ser liminal y ambiguo, pero ante todo propiciatorio (Cruz 2014). Este ser, propio

4 Al tratarse de un accidente antiguo y que involucró a víctimas y sobrevivientes de distintos puntos geográficos, la información que pudimos relevar estuvo naturalmente dispersa entre distintas personas y soportes. Para generar una solución metodológicamente viable a este problema, ampliamos nuestro trabajo de archivo para revisar los comentarios del único video disponible en internet sobre la tragedia. Fue así que llegamos a este tipo de relatos sobre apariciones vinculadas con las víctimas del accidente.

del mundo cristiano, fue incorporado al mundo andino según los esquemas locales; comenzó, así, a participar de relaciones de crianza con otros seres, incluida la humanidad. El diablo es desenterrado y vuelto a enterrar durante los carnavales, cuando baila y celebra junto con las comunidades en un clima de alegría y desborde (Costa, Karasik 2014). Es también conocido como ‘El Tío’ o ‘Supay’, y, así como enloquece a mujeres y hombres, es también el protector de los mineros (Fernández Juárez 1998; Gil García 2014). Según relatos actuales, este ser habría sido quien provocó la discusión entre el maquinista y el foguista.⁵

En el Diablo confluyen varios puntos de nuestro relato. Este personaje habría sido el gestor de la tragedia, en pleno despliegue de su afición por las riquezas minerales. La nieta de uno de los primeros ferroviarios en llegar al lugar del accidente nos contó que, en las sobremesas, su abuelo rememoraba lo que pasó el 9 de septiembre de 1945 y su impresión al llegar a esa escena espeluznante.⁶ Un río de sangre y petróleo, gritos, la máquina aplastada: al llegar, con un farolito, ese hombre recordaba que entre los escombros no había nada de valor. Estaba sorprendido porque los viajeros de Bolivia solían traer oro para comerciar en la Argentina y, al no encontrar nada, su conclusión fue que antes pasó el Diablo y se llevó todo elemento valioso. Luego de este evento, el hombre contaba que por las noches comenzó a percibir que perros y lobos lo seguían arrastrando cadenas, una de las formas de los espíritus malignos. Por eso jamás volvió a salir sin su rosario y hojas de coca, agentes eficaces contra estas presencias.

5 ¿Cómo recordar aquello que se olvidó?

Cuando contamos que, cada tanto, escuchamos la bocina del tren, siempre hay alguien que nos pregunta qué es en realidad ese sonido. Porque si el tren no transitaba por la quebrada desde hace tanto tiempo, el origen del sonido debería ser otro: acústicamente parecido, pero otro. Aunque nos miren decepcionados, siempre tratamos de responder lo mismo: ese sonido es, efectivamente, la bocina del tren,

5 Este dato fue aportado en un foro virtual por el comentario de un turista que visitó Humahuaca. En su recorrido, uno de los guías turísticos le narró la historia de la tragedia de Iturbe con este relato de origen que incluye la participación del Diablo.

6 Nos contactamos con esta mujer luego de realizar una consulta abierta sobre la tragedia en grupos de Facebook de la quebrada de Humahuaca. Corroboramos allí que el desconocimiento sobre el accidente, así como el interés que suscita, son hechos generales en la región. A partir de esta consulta inicial, mantuvimos contacto con varias personas que conocían el hecho a través de los relatos de sus familiares, implicados directa o indirectamente en el accidente.

que resuena por los cerros como lo hizo durante casi todo el siglo XX, activando un movimiento de personas hacia la estación, sea para viajar, sea para recibir a un familiar, sea para vender comida a los transeúntes. Se trata de un eco, de un sonido presente que evoca el pasado. Y, por qué no, un llamado, ya que fue siguiendo ese eco que llegamos a esta tragedia olvidada.

Aquí fuimos planteando distintas razones por las que decimos que la tragedia fue olvidada a nivel local, regional y nacional. Más allá de algunos aportes aislados, con información fragmentada, nadie parece recordar lo que sucedió aquel domingo de 1945. Pero ¿por qué fue olvidada? No es por su antigüedad, considerando que tragedias anteriores y contemporáneas a esta forman parte de una memoria colectiva y, de hecho, aparecen en portales web y en recuentos de accidentes. ¿Será, acaso, porque sucedió en un lugar periférico, distante, rural? Tampoco parece ser el caso: las tragedias ferroviarias ocurren en cualquier punto de las vías y no por eso son olvidadas. Sin duda, que no se recuerde este accidente responde a una serie de ausencias: fundamentalmente, a la falta de políticas públicas que refuercen la memoria, incluyendo este hecho en manuales educativos, o también a partir de dispositivos y de la organización de ceremonias conmemorativas que instalen el tema en la ciudadanía (Connerton 1989).

Cabe, asimismo, otra pregunta: ¿por qué debería ser recordada esta tragedia? El olvido no es casual. Quizá se deba a la participación de los seres no humanos, como el Diablo o las almas en pena, que este hecho en particular decida olvidarse o ser tratado cada vez con menos frecuencia. No es tan fácil hablar de estos temas cuando intervienen seres difíciles de explicar, o con los cuales es necesario negociar la propia existencia. Sin embargo, ¿qué sucede con las víctimas fatales de un accidente que también se explica por la negligencia de un organismo estatal como Ferrocarriles del Estado? ¿No les debemos el recuerdo? Si se trata de almas en pena que transitan los caminos buscando justicia y memoria, sería razonable revalorizar el espacio del accidente para recuperarlas del olvido: un nuevo lugar de memoria que reúna todos esos nombres, donde honrar y dialogar con estos muertos olvidados. Un sitio que permita corregir ese destino y donde los vivos podamos ayudar en la transición entre dos mundos que nunca debería quedar a medio camino.

La historia del accidente ha cambiado mucho entre el momento en que ocurrió y la actualidad. El único lugar donde ha quedado sistematizada la información es en los diarios de la época. Actualmente, la memoria está restringida a su dimensión oral, en personas que estaban vivas cuando sucedió y transmitieron su experiencia a sus descendientes: así, por ejemplo, están quienes recuerdan únicamente el dato del kilómetro, el 1313, porque cada vez que alguien mencionaba el 13 como signo de mal agüero se hacía referencia al accidente. Sin embargo, en los relatos que fuimos

relevando confluyen ciertos elementos que le dan una profundidad ontológica a la tragedia de Iturbe.

Conviven, así, dos explicaciones. Una es técnica, y articula las decisiones del maquinista con las condiciones de la infraestructura. Al acelerar en una curva por venir atrasado, el maquinista pierde el control del tren y descarrila. La segunda explicación añade un componente vinculado con la cosmología local, como la intervención de determinados seres no humanos en las circunstancias cotidianas. En el mundo andino, los caminos son espacios liminales que propician apariciones y la acción de seres como las almas en pena, los duendes, el Diablo o los *kharisiris*, que en Bolivia y Perú son conocidos por sumergir a sus víctimas en un sueño profundo donde aprovechan para extraerles su grasa corporal (Spedding 2011). Son seres reales que trascienden el tiempo y que actúan, reclaman, negocian, propician.

En Jujuy, el tren y su infraestructura componen espacios que tienen las mismas características, como ha recopilado Jorge Palomar en una entrevista realizada a Graciela Miranda, una mujer de Yavi, en la puna de Jujuy:

Eso lo he visto yo misma con mis ojos. Cuando la noche es clara y la luna redonda, aparece la figura de Satán, parado en la cumbre de una montaña, al ladito nomás del puente del Diablo, en Abra Pampa. En Volcán, las máquinas empujan desde atrás al tren. ¿Sabe por qué? Para no despertar a los espíritus. Por eso va despacio, sin hacer ruido. (Palomar 1990, 54)

Este tipo de relatos dan cuenta de la presencia y acción de estos seres en los asuntos humanos, y nos permite establecer asimismo las relaciones de continuidad entre el Diablo y estos humanos-chacales que llegaron al lugar del accidente antes que nadie con malas intenciones, incommovibles frente al dolor y la angustia.

Aquí buscamos traer el pasado al presente, sistematizando los hallazgos que hemos realizado en el trabajo de archivo y en nuestra propia indagación en la memoria oral jujeña. Intentamos, así, generar un antecedente que devuelva la tragedia de Iturbe a los caminos de la memoria social y colectiva. Las circunstancias no podrían ser más favorables. Desde 2016, el gobierno de Jujuy viene anunciando el regreso del tren y la puesta en valor de la infraestructura ferroviaria vigente, con miras a la creación de un servicio distinto del recordado. A diferencia del siglo pasado, este servicio estará destinado exclusivamente al turismo. No será aquel tren económico que facilitaba el movimiento a través del territorio, generando oportunidades de comercio nacional e internacional. En 2022, las obras comenzaron en un escenario conflictivo, puesto que el primer paso fue determinar el desalojo de las familias instaladas en los edificios de las estaciones que fueron abandonadas en 1993.

Con el regreso del tren, lo podremos ver nuevamente entre los cerros, manejado con la destreza que requieren los maquinistas en las geografías complejas. Pasará por las estaciones y también por esos lugares olvidados, como Iturbe. ¿No es el escenario perfecto para recordar las negligencias, las proezas y a los muertos que demandan un lugar en la memoria colectiva?

Bibliografía

- Bergesio, L.; Golovanevsky, L. (2010). «Ferroviarios y zapleros en Jujuy: de la seguridad social a la inestabilidad laboral». *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*, 6, 7-41.
- Cicerchia, R. (2013). «Introducción. Tren a Bolivia: panorama». R. Cicerchia (comp.). *Caminos de fierro... Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del Siglo XX*. Rosario: Prohistoria, 15-48.
- Coloma Elías, G. (2008). *El castillo Forga y el Ferrocarril Transcontinental de Mollendo a Buenos Aires*. Lima: Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo.
- Connerton, P. (1989). *How Societies Remember*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Costa, M.; Karasik, G. (2014). «¿Supay o diablo? El carnaval en la Quebrada de Humahuaca». Cruz, E. (ed.), *Carnavales, fiestas y ferias en el mundo andino de la Argentina*. San Salvador de Jujuy: Purmamarka, 39-66.
- Cruz, P. (2014). «Pensando en Supay o desde el Diablo: *saqra*, paisaje y memoria en el espacio surandino». Bugallo, L.; Vilca, M. (comps). *Wak'as, diablos y muertos: alteridades significantes en el mundo andino*. San Salvador de Jujuy: Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy, 171-200.
- Fernández Juárez, G. (1998). «Religiosidad popular y heterodoxia en los Andes: el caso del niño compadrito». *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, 53(1), 101-24.
- Gil García, F. (2014). «Se fueron los diablos y sobrevino la crisis: identidad, integridad étnica y memoria de la actividad minera en Lípez, Potosí, Bolivia». Bugallo, L.; Vilca, M. (comps). *Wak'as, diablos y muertos: alteridades significantes en el mundo andino*. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy, 303-34.
- Gordillo, G. (2018). *Los escombros del progreso: ciudades perdidas, estaciones abandonadas y deforestación sojera en el norte argentino*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Luiselli, V. (2020). *Desierto sonoro*. Buenos Aires: Sigilo.
- Palomar, J. (1990). «Tren 1.717: viejo, aventurero, casi heroico». *Gente*, 51-4.
- Pollak, M. (1989). «Memoria, olvido y silencio». *Estudios Históricos*, 2(3), 3-15.
- Rivet, C.; Petit, F.; Carreras, J. (no publicado). «Al costado de la ruta: estudio de peañas en la quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)». XI Congreso Internacional de Etnohistoria (Santiago de Chile, 8-11 de noviembre 2022)
- Sica, G.; Bovi, M.T.; Mallagray, L. (2016). «La quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad». Teruel, A.; Lagos, M. (eds), *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy: Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy, 351-72.
- Spedding, A. (2011). *Sueños, kharisirís y curanderos: dinámicas sociales de las creencias en los Andes contemporáneos*. La Paz: Mama Huaco.
- Vargas, A. (2020). *Ritos y ceremonias andinas en torno a la vida y la muerte en el noroeste argentino*. Buenos Aires: Biblos.