

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y LA CULTURA RURAL EN UN INGENIO AZUCARERO

Eduardo Rosenzvaig, Ana María Robles, María Lastenia Valdez, Enrique Guiot, Santiago Bliss, Griselda Barale, Marta Vallejo, María Eugenia Villafañe

Los medios de acarreo y carga de materiales, traslado y circulación de gente, tránsito, etc., juegan un papel no suficientemente estudiado en el análisis de las culturas rurales. El ingenio tucumano moderno tiene su origen en el Ferrocarril. A partir de este momento -1876- y no antes, es posible hablar de los ingenios como las fábricas más grandes de la Argentina del ochenta.

El ingenio Santa Ana, creado en 1889 como el más lejano a la ciudad de San Miguel (100 kilómetros), desde el comienzo tendrá un cordón umbilical que lo ata al único ferrocarril típicamente azucarero del país, el NOA Argentino ("Provincial" más tarde). Un año antes, en 1888, se inauguraba el tramo La Cocha-Río Chico.

Observamos el Transporte como: 1. Medio de Producción directo. 2. Como conciencia colectiva, en sus formas: 2.1. lo que significa objetivamente en el desarrollo espiritual de sus habitantes y trabajadores; 2.2. lo que la gente piensa de esos medios 3. El ingenio-transporte, un medio de producción que provoca una circulación constante de trabajadores y habitantes. Todos los aspectos se observarán en su dinámica anterior y posterior al cierre del ingenio en el año 1966. La fuerza de los Medios de Transporte en las relaciones de producción y en la conciencia deviene a su vez de: a) el ingenio como primera experiencia fabril capitalista del Norte, es decir a mil doscientos kilómetros ó más del puerto; b) el ingenio como fábrica nacida en el medio rural; c) el ingenio como fábrica y pueblo industrial a un tiempo; d) el ingenio como combinación de actividad agraria y fabril; en un caso con traslado de máquinas, combustible, técnicos del mercado hacia la fábrica, y azúcar en sentido inverso; en el otro con traslado de caña y trabajadores desde el campo hacia la fábrica, y materiales de producción agrarios y trabajadores en sentido inverso; e) la comunicación entre el pueblo industrial y el pueblo rural (colonia), en el caso Santa Ana 17 colonias, es decir 17 pueblos rurales que debían estar conectados al pueblo fábrica. Como empresa capitalista debe organizar racionalmente el espacio. Tres líneas férreas de carga interna. De la fábrica a la colonias 13 y 8 (oeste), otra a la 7 (sur), una tercera a "Mar del Plata" (playa en el río al norte). Por ellas no sólo se trae caña sino también leña. Constituyen líneas de fuente de materias primas y combustible para la fábrica. La leña se deposita atrás del ingenio, a cielo abierto en "la leñera".

1.A. CARRO CAÑERO. 1.A.1 Particular del ingenio utilizado en la circulación de caña de las colonias hacia cargaderos, y de estos hacia la fábrica. Esto supone un enorme despliegue de animales - bueyes y mulares y más tarde sólo mulares -, forraje y elementos de cuero. Hacia la década de 1930, el ingenio resuelve el forraje a través de una gran finca en Villa Alberdi, "Santa Clara", que alimenta además, a un centenar de animales utilizados en la carga del forraje hacia el ferrocarril, desde el cual llega a la fábrica. Otra finca en La Invernada, también forrajera, cumple la misma función. En los alrededores de la fábrica hay campos para ubicar los animales del transporte (Avalos). Los obreros son responsables de los elementos de cuero utilizados. En la fábrica, un taller de fabricación y compostura de arneses (talabartería) ("lo que se rompía en las colonias se

traía al ingenio; se entregaba por ejemplo diez pecheros rotos y le daban a uno diez pecheros nuevos con un vale" (Lamaïsson)). Nos resta conocer donde se fabricaban estos carros, cuál era el tiempo de vida útil. 1.A.2. Los carros particulares de los peones golondrinas llegados de provincias vecinas - sobre todo Catamarca y Santiago del Estero - . Estos carros resuelven el traslado de las familias a su cuenta hacia el ingenio, pero también el flete de las colonias hacia la fábrica en época de zafra. Caña cortada, cargada y transportada significa un precio. El excesivo individualismo de este acto laboral, forma parte de la escasa socialización de las tareas agrarias del ingenio. Mecanismo que aislará a las peonadas golondrinas de las propias del ingenio, cuando comiencen en Santa Ana, a partir de la tercera década del S. XX; las luchas sociales obreras. Ello se expresa en testimonios de empleados jerárquicos recogidos, como : peones golondrinas trabajadores y nativos proclives al ocio y borracheras (Lamaïsson). De hecho, el carro más animales permite al golondrina incorporar un plus por flete, que en las condiciones de las leyes de conchabo 1876-96 posibilita explicar la llegada de fuerza de trabajo cuando los incentivos laborales son nulos (peones con "corte y flete"). Al propio tiempo completar el mercado capitalista de trabajo. La palabra CARRO empieza a ser asociada al propio acto de trabajo rural vinculado a la fábrica. Ello muestra a un tiempo la primitividad de los instrumentos utilizados en las tareas agrarias, y particularmente en la zafra, reducidos a una "macheta". El carro se constituye como la clave de los Medios de Producción agrarios. La identificación semántica carro-trabajo se observa en las siguientes expresiones: "conseguir el carro" o "mandar el carro", corresponden a conseguir empleo, pues en el carro del ingenio se traslada el obrero con sus familias y enseres al nuevo lugar de trabajo. Con seguridad, antes de la zafra, el ingenio ya mandaba carros a buscar gente. "Poner el carro en la puerta" significaba perder el trabajo (Artaza). Se "pone el carro" por incumplimiento laboral, rebeldía social o inmoralidad (homosexualismo por ejemplo). Eso significa no sólo perder el trabajo, sino también la vivienda. Otra expresión vinculada al carro (aquí como flete del peón golondrina y /o cañero) es "meter la mula". Equivale a hacer pesar la mula cuando se pesaba la carga en el cargadero, tratando de que el animal pisase la balanza. (Resta saber si la expresión " meter el perro" tiene que ver con la inclusión de taras "accidentales" en el carro en el momento del pesaje, tales como animales, niños, etc.). "Tirar caña al ingenio", era un carro tirado por animales que cargaba caña hacia el ingenio. La reducción semántica se utiliza hasta hoy en el traslado de caña de los vehículos motorizados. Cada carro carga unos dos mil kilogramos como mínimo. Es posible que en Santa Ana se haya utilizado en un comienzo - por la sinuosidad del terreno y lomadas en colonias- la carreta tirada por bueyes en vez del carro. En los testimonios no hemos recogido versión sobre ello.

1.B. ANIMALES. Santa Ana tenía miles de yeguarizos y mulares para el transporte de caña. Los capataces controlaban la zafra montados en mulares (Chalub).

1.C. EL FERROCARRIL. En Santa Ana es de dos tipos. El Ferrocarril NOA y el Decauville. El ferrocarril NOA hasta fines de siglo es de propiedad inglesa, después provincial, más tarde nacional perteneciente al F.G. Belgrano, con su estación "Río Chico". A partir de aquí se genera un eje de circulación con vías y material ferroviario: Estación (Río Chico) - pueblo ingenio (Santa Ana), en el trayecto una parada en el pueblo comercio (Villa Hileret) con desarrollo importante a partir de la década de 1920. Es posible que su origen geográfico coincida con la antigua Villa de Santa Ana, o población anterior al ingenio moderno, situada a unos tres kilómetros al norte de este eje. Sus pobladores debían llegar hasta el nuevo eje de circulación estación-fábrica; en el punto de encuentro aparece Villa Hileret. el centro geográfico pasa a ser centro comercial, pero sólo

porque dentro de los límites del ingenio está prohibido el comercio. Ello hasta 1932 por lo menos, porque se halla monopolizado por la proveeduría del ingenio. Los datos sobre ferrocarril Decauville en Santa Ana no son precisos. El funcionamiento del ferrocarril debió ser bastante efectivo y ajeno a las convulsiones políticas de la primera época, porque en 1899 los propietarios del Santa Ana deciden cerrar el ingenio Lules - a pocos kilómetros de la ciudad capital- para llevar toda la producción de caña de esta finca hacia Santa Ana. El azúcar parte en tren desde Río Chico hacia estación Monteagudo en el sur, desde donde es embarcada en el FCC hacia Rosario. En la circulación industria-mercado interno, el ferrocarril desplaza totalmente a los Medios de Transporte manufactureros y premanufactureros (carretas). En la circulación producción agraria-fábrica, el nivel se mantiene hasta por lo menos la década del '50. Ello muestra el grado intensivo de atraso de las relaciones de producción y fuerzas productivas en el agro: individualismo, tecnificación nula, etc. Este atraso sin embargo no obstaculiza una perfecta organización de las entregas de caña, lo que es imprescindible para evitar aglomeraciones, las consecuentes pérdidas del rendimiento de sacarosa y la posibilidad de acortar de esa manera el tiempo de zafra, lo que lleva al descenso significativo de los costos. El ferrocarril y el teléfono juegan un papel central en esta combinación entre atraso en el campo y alta eficiencia en la organización de la entrega de la materia prima. Las seis locomotoras más el centenar de vagones propios del ingenio hacia la década del '30 (Lamaisson), indica la preocupación de la administración para optimizar la organización de la circulación productiva. El envejecimiento del material rodante por su uso, pero sobre todo por su no uso durante los ocho meses de interzafra, tiene que ser resuelto con el costo industrial. Ello debió ser así hasta la década de 1940, cuando el FNOA pertenecía aún a la compañía inglesa del FCC. Después de la nacionalización de los ferrocarriles, es posible que el Santa Ana haya arrendado material ferroviario, lo que soluciona a su vez el problema más agudo del envejecimiento ferroviario por no actividad.

A partir de la quiebra e intervención estatal al ingenio por el Banco Nación, desde 1928, el monopolio de la proveeduría del ingenio se rompe. La pequeña Villa Hileret se transforma en un pueblo comercial, que surte de productos manufacturados al pueblo ingenio.

Por lo menos hasta la extensión del tráfico vehicular (tractores y camiones) hacia fines de la década del cincuenta, es imposible entender un ingenio como el Santa Ana sin ferrocarril.

Santa Ana, el ingenio más grande de la Argentina hasta la primera década del S XX, y de Tucumán hasta la segunda década, es desarmado en 1966. La estación "Río Chico", entrada hacia el ingenio se transforma en puerta de salida. La estación -hasta la clausura del Ferrocarril - es el trampolín de fuga de desocupados. Después de ello, la línea de ómnibus "El Trebol" pasa a ser el único medio de circulación de gente del ex ingenio. La pequeña línea férrea de pasajeros Río Chico - Santa Ana, reemplaza parcialmente a un tráfico de autos de alquiler - sumamente costoso- en el escaso trecho, que el común denominador de la población suele hacer a pie. En 1916 el pasaje de Tucumán a Río Chico cuesta \$ 4.30, pero desde aquí al ingenio el servicio de automóviles cobra \$2 por persona. El ramal férreo es sólo para carga (1). Probablemente desde el '40, el trencito de pasajeros con la máquina "María Luisa" (locomotora pequeña regalada por Julio A. Roca a la pequeña hija del propietario del ingenio), hacía ese recorrido. Pero sus costo era excesivo para el ingenio, por lo que desapareció. La Villa Hileret agregó una nueva forma de vida para sus habitantes: los propietarios de autos de alquiler. Después del cierre la vida de este pueblo comercial sucumbió. La carestía de los boletos de omnibus, lleva a una creciente inmovilidad de la ex fábrica- pueblo. Se viaja lo menos

posible a las ciudades vecinas. Por lo tanto aparecen en Santa Ana los pequeños comercios abastecedores de alimentos y algunos otros productos. A un tiempo, sobreviven viejos oficios del ingenio ubicados ahora como artesanos independientes. Hemos ubicado a un "carrocero", o mecánico de carros.

El ex ingenio pasa a ser un pueblo de desocupados, en tanto que el pueblo de comerciantes, una aldea semihabitada por empleados comunales y agricultores.

2.A. Ferrocarril, sulkys y caballos constituyen la forma de vinculación espacial objetiva de los habitantes del ingenio. El tiempo de ocio, las fiestas ("de Santa Ana" el 29 de Julio, de "Los Luna", con traslado de imágenes), los movimientos después de los días de pago hacia fondines y comercios (Villa Hileret, Aguilares), se hacían con y por esos medios. Cuando el pago se realiza en el ingenio, los obreros y peones que viven en colonias y que no tienen medios de movilidad propios, son traídos y llevados en tren (Chalub). El caballo, expresa desde la década del '40, la diferencia social entre hombre y mujer en el medio rural. "La gente hacía sus compras y volvía a las colonias. Las mujeres con sus atados de mercadería en la cabeza y a pie, los maridos a caballo y en curda" (Américo Cabrera). Ello no parece ser así en las dos décadas anteriores, cuando en las marchas campesinas, mujeres y hombres se encolumnan a caballo. Pero es posible que esto se deba a la proletarización del medio rural durante la época peronista ("Estatuto del peon", etc.). A su vez el ingenio resuelve de una manera más directa y barata los Medios de Transporte. El peón de las colonias pasa a ser un obrero más. Muchas veces reemplaza a su caballo por una bicicleta. En los casamientos, el cortejo nupcial y los invitados cubren el trayecto de la Iglesia a la fiesta, montados a caballo. Los novios utilizarán un Medio de Transporte de superior status social (al del peón): el sulky. El sulky tiene un prestigio similar al que años más tarde tendrá el automóvil. Son costosos, no sólo por el vehículo en sí, sino además por lo que cuesta el caballo de tiro, arneses y mantenimiento. Todo esto sólo para realizar viajes a corta distancia y utilizarlos en las fiestas, los casamientos, el carnaval. Tenían sulkys los capataces encargados de colonias y empleados jerárquicos del ingenio. Los caballos especiales se los cuida en la finca de Santa Clara. El ferrocarril permite a las antiguas poblaciones de la zona ("Villa vieja de Santa Ana, los "Sarmientos", etc) conocer la ciudad capital, o viajar hasta ella y regresar en un día. Esto significa no sólo una revolución en los transportes, también un salto en la posibilidad del horizonte cultural. El ingenio, con sus Medios de Transporte, permite reunir a pobladores que han estado sometidos a distintos mecanismos de aislamiento cultural durante siglos. Es cierto que el ocio hasta los años '40 es casi inexistente - y sobre todo durante las zafras-, pero en los escasos momentos en que hace su aparición, se produce la convergencia de horizontes y trayectorias culturales. Ello fue mucho más visible a partir de que el Banco Nación toma el ingenio, y luego en la etapa peronista. No obstante, hasta comienzos del S. XX, esta convergencia es sofocada por las condiciones de explotación de las leyes de conchabo. Más tarde empobrecida por las represiones políticas y la utilización comiteril de las peonadas. El ingenio reúne lo disperso, para uniformar culturalmente hacia abajo. Para fines del '30 y comienzos del '40 las dos villas cuentan con una treintena de cantores y músicos, de vidalvas, estilos, chilenas, bagualas, habaneras, gatos, zambas, interpretadas por guitarras y cajas. La mayoría de ellos provienen de Catamarca (Puerta de Ambato, Santa María), Santiago del Estero (San Pedro de Guasayán) y La Rioja (San Blas de los Sauces, Machigasta).(2). Sin embargo el ingenio no crea una nueva cultura popular. Desaparecen las artesanías, y muy pronto las viejas formas del cancionero popular que traen consigo los trabajadores desde sus lugares.

Pero no obstante, aparecen formas de cultura popular, casi desconocidas hasta entonces, los oficios modernos y la lucha

social económica primero y política e ideológica después. Los oficios vinculados a los Medios de Transporte son variados: carroceros, talabarteros, muleros entre los premanufactureros. Entre los modernos: mecánicos de automóviles y maquinaria agrícola, herreros agrícolas, ferrocarrileros del propio ingenio. Los propios talleres del ingenio son - según lo recogimos en los testimonios- una escuela de aprendices a torneros, electricistas, etc. (Fuensalida). Esto tiene que ver con la imagen del ingenio autorreproductor de técnicos, maquinistas, etc. y autoabastecedor de implementos. Este fenómeno creció aún más durante la administración estatal.

El mismo transporte que servía a la producción fue utilizado para los primeros encontronazos sociales ente los ingenios y las masas campesinas y obreras. El caso Santa Ana no obstante aportó datos diferenciadores. La década del '20 fue de marchas campesinas a caballo, en torno del Laudo Alvear. La protesta campesina entró así en el ámbito de la fábrica privada. Tempranamente, se convertiría Santa Ana en un unidad productiva estatal. El carácter de las luchas sociales pues, pareció morigerarse. De hecho, después de 1940, todos se sienten como obreros y empleados más o menos estatales. Sin embargo aparece una nueva forma de lucha social, más temprana que en ningún otro ingenio: la organización y combate social para enfrentar el desmantelamiento de la fábrica. Ello tiñe la actividad y la conciencia de sus habitantes y trabajadores desde la década del '30. La década del '40 integra a Santa Ana a las manifestaciones por el cambio en las condiciones de existencia, con su programa propio de defensa de la fuente de trabajo. El "Provincial" y los camiones desplazan a los caballos. Las marchas obreras a las marchas campesinas. La forma de transporte modificada, no indica tanto un cambio tecnológico, sino sobre todo en la fuente social.

De hecho el obrero fijo de fábrica-ingenio ya no se desplaza a caballo, probablemente desde la década del '50. Primero porque habitan próximos a su trabajo, segundo porque el animal requiere de una atención y tiempo del que él ya no dispone. Es un habitante semiurbano. El caballo todavía queda como elemento de traslado del peón de las colonias aunque sensiblemente disminuido. El "colono" se viste de traje. Treinta sastres llegaban de la ciudad a Santa Ana (Avalos). El saco y la corbata no son para el caballo. El obrero adopta el tren, el ómnibus, pero sobre todo para el traslado local: la bicicleta. Un comerciante de Santa Ana vende 28 bicicletas en un sólo día. La crisis recurrente del azúcar provoca a su vez en las colonias el abandono del caballo, su venta, etc. El trabajador de las colonias queda a pie o quizá con una bicicleta. El proceso se acentúa dramáticamente después del cierre del ingenio, aislando progresivamente a sus pobladores, ahora peones temporarios en época de zafra y cultivo, y frecuentemente peones golondrinas hacia cultivos en otras provincias. El ingenio como movilizador de peones golondrinas hacia sí, al pasar a ex ingenio hace de sus pobladores peones golondrinas hacia otros cultivos y provincias. Las antiguas bullentes colonias se hallan hoy semideshabitadas. En aguas de ellas hay grandes escuelas sin habitantes y sin niños.

2.B. Cuál es la conciencia de estos medios en los trabajadores del ingenio? Podemos informar de ello sólo a partir de las fuentes actuales, es decir los testimonios de los habitantes en cuyas conciencias se halla alojado el choque entre el gran ingenio funcionando y su destrucción, entre el ferrocarril produciendo y su clausura.

2.B.1. Mitificación del ferrocarril del ingenio como un instrumento de producción directo. Como una de las fuentes de la riqueza de la fábrica. Ello está relacionado en general con la mitificación de las máquinas y la tecnología. Sin embargo, se trata de una mitificación especial. Apunta a la fijación de una máquina en particular, cuyo uso y rendimiento es indefinido. En este proceso ideológico, las máquinas no envejecen. Las

locomotoras, la "María Luisa", la "cinco", la "seis", la norteamericana capaz de arrastrar hacia arriba lo que dos locomotoras no pueden hacer, etc., todo ello conduce a la imagen de máquinas que tiene vida propia. Se trata de un animismo singular. Ningún informante nos habló de sus animales o carros, de los ómnibus, etc. El relato sobre las locomotoras es siempre convergente.

2.B.2. La mitificación de la riqueza o la "Edad de Oro". Hubo una edad próspera, técnica, fabril con propietarios millonarios que llegaban cada zafra desde Cannes a Bs. As. Aquí alquilaban un tren especial que llegaba hasta el ingenio cargado de sirvientes, animales, artistas, vajilla de plata. La zafra terminaba y regresaban (Lamaïsson. décadas del '10 y '20: Guraib y Mothe). La "Edad de Oro" se confunde vagamente con el ferrocarril, con los trenes en los que llegan los presidentes a Santa Ana (Saenz Peña, Poincaré, etc. Guraib). Pero los trenes llegan y se van. Esta cadencia expresiva es recurrente. La riqueza llega en trenes y se va en trenes. En el ingenio la gente sigue trabajando sin poder comprender. Es la edad de oro de los medios de transportes: trenes, autos de alquiler, sulkys, bellos caballos para las canchas de polo del ingenio... Pero es también la edad de oro de la inocencia. Los trenes se iban cargados con la riqueza del Ingenio (Lamaïsson). Los trenes se iban cargados con el azúcar que robaban los administradores y gobiernos provinciales, algunos vagones ni siquiera los tapaban (Avalos). Los trenes se iban cargados con máquinas que desaparecían de Santa Ana hacia otros ingenios, un trapiche durante la administración de José Padilla hacia el Santa Rosa, de los familiares de aquel (Avalos). Cuando la "edad de oro" terminó, terminó el tren. Los "rosarinos" que se llevaron la maquinaria del ingenio comprada como "chatarra" después de 1966, la cargaron en camiones. Los camiones sintonizan el fin de la edad de oro. El mito de las máquinas locomotoras poderosas, relucientes, con vida propia, que no envejecen, y el mito dorado de los trenes de la riqueza, se conjugan en el imaginario popular para dar base, a un tiempo, a la imagen de un ingenio transporte. Una gran fábrica y sus campos en movimiento. Y el movimiento genera vida y la vida esplendor. Los trenes son tan importantes como los trapiches. Por eso los destructores se vengaron del ingenio convirtiendo en chatarra a las locomotoras (Avalos), y cuando una hija de los antiguos propietarios debe abandonar su fábrica, lo que hace es llevarse la inscripción "María Luisa" enchapada en la más pequeña de las locomotoras. (Guraib).

3. El ingenio como un gran y único medio de transporte de productos, de hombres y de sus resultados. El hecho de ser una industria nacida sobre un medio rural, es decir sobre una configuración básicamente aislada de los nudos de circulación, le otorga a los medios de transporte una singular función y especificidad. Más que cualquier fábrica urbana donde la existencia de los medios se descuenta, pasa desapercibida por ser tan obvia, en un contexto rural en cambio, sobre el que se edifica la industria del azúcar, los medios en ningún momento pasan desapercibidos. Son función y resultante, están comprometidos con la misma producción y con la vida. Aquí radica la fuerza que el ferrocarril imprime en la memoria colectiva. El "cuando existía el ferrocarril" se confunde muchas veces hoy con el "cuando existía el ingenio". Nadie recuerda qué fue del ferrocarril Provincial y de la estación después del cierre del ingenio, aún cuando aquel sobreviviera unos cinco años más.

El ingenio crea un espacio local de movimiento de una amplitud sorprendente. Desde las Estancias en Catamarca (arreo de animales del ingenio hacia las cumbres, descenso de peonadas para las zafras desde aquellos sitios, La Rioja, hasta los pueblos de Santiago del Estero o la ciudad de San Miguel. Migraciones desde Bolivia que aún hoy llegan a las fincas creadas con la parcelación de las tierras del ingenio como cuando lo hacían hasta las colonias. Casi todo se detuvo con el cierre. El

la movilidad como parte del goce espiritual, se transformó en la conciencia del encadenamiento, la inmovilidad y finalmente del sufrimiento. La ex fábrica-pueblo y el ex pueblo comercial han retornado como hace justo un siglo, cuando el ingenio fuera creado, a su pre-histórica condición de aldeas rurales. La historia empezó con el ingenio y acabó con él. Las memorias colectivas no guardan otras impresiones. Aldeas incomunicadas, atomizadas, inmovilizadas, porque se perdieron a un tiempo los antiguos medios premanufactureros que servían para unir. Se volvió a lo de antes pero sin caballo, sin carro, sin sulky. El medio de transporte de las colonias a la ex fábrica-pueblo es el de las propias piernas. Por lo mismo, la conciencia de la antigua movilidad ha tomado en los viejos habitantes una fuerza, y un relieve tales, que nos sorprende. Sólo que en las nuevas generaciones no parece existir la conciencia de la nueva inmovilidad. Una empresa de ómnibus es la única vinculación con el mundo. Horarios escasos y rígidos, combinados con falta de relojes y dinero. Las ciudades cercanas, Aguilares o Villa Alberdi, la concentración de las únicas expectativas de movimiento. La pobreza del transporte es parte indicativa de la nueva pobreza cultural. La cultura rural de un ingenio cerrado pues, ni es cultura de un ingenio porque éste ya no existe, ni es cultura de campo porque nunca lo fue lo suficiente sino en relación a la fábrica. Es una cultura singular asentada en el recuerdo de lo que fue y en la perspectiva cerrada de lo que será. Una cultura que ha quedado en el aire. Que se muere con el recuerdo cuando desaparecen los viejos pobladores y no nace con los nuevos que buscan afanosamente la vía de escape. En este contexto, medios de transporte no adecuados a los requerimientos rurales vueltos a nacer, constituyen otros tantos medios de desintegración y destrucción culturales.

BIBLIOGRAFIA

- (1) Baedeker de la Provincia de Tucumán. Tipografía La Argentina, 1916, pág. 169.
- (2) Isabel Aretz-Thiele: Música Tradicional Argentina: Tucumán. Tucumán, UNT, 1946, págs. 121-123.

TESTIMONIOS:

- Artaza, Eusebio Tránsito. Jubilado como empleado del ingenio Santa Ana, en la actualidad herrero, 82 años, Santa Ana, 1989. Entrevista de la Prof. María Lastenia Valdez. Proyecto de Investigación Nº 189 del CIUNT (Universidad Nacional de Tucumán), dirigido por Eduardo Rosenzvaig.
- Avalos, Lucio. 77 años, jubilado como obrero del ingenio Santa Ana, Santa Ana. Entrevista de María Eugenia Villafaña, Profs. Griselda Barale, Rosa D. Avila, Marta Vallejo, Nelly Carrasco, Proyecto Nº 189.
- Cabrera, Américo. 70 años, jubilado, Santa Ana, 1989. Entrevista de Mónica Salazar, Miriam E. Zelarayán, Mariella Belloto. Proyecto Nº 189.
- Chalub, Camilo. 75 años, inmigrante libanés, cañero, jubilado, Villa Alberdi, Tucumán, 1989. Entrevista de Marta Vallejo. Proyecto Nº 189.
- Fuensalida, Ernesto. 76 años, jubilado, Aguilares. Tucumán, 1989. Entrevista de María Eugenia Villafaña. Proyecto Nº 189.

- Guraib de Ahualli, Elena. Doctora, hija de don Antonio Guraib, arrendatario de la proveeduría del ingenio Santa Ana hacia las décadas de 1930 y 1940, Tucumán, 1989. Entrevista de Ana Victoria Robles y Santiago Rex Bliss. Proyecto Nº 189.
- Lamaïsson, Pirulo. Jubilado como empleado del ingenio Santa Ana, 79 años, Villa Hilert, Tucumán, 1989. Entrevista realizada por el Lic. Enrique Guiot, Prof Ana Victoria Robles, Santiago Bliss, Lic. Eduardo Rosenzvaig. Proyecto Nº 189.
- Mothe, Félix. Doctor, ex abogado de María Luisa Hileret. Dirigente político, Tucumán, 1989. Entrevista de la Prof. Ana Victoria Robles y Santiago Rex Bliss. Proyecto Nº 189