

## LA INCIDENCIA DEL FERROCARRIL EN LA ESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO METROPOLITANO DE SAN MIGUEL DE TUCUMÁN.

María Elvira Sosa Paz. Arquitecta. Instituto de Planeamiento y Desarrollo Urbano. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Tucumán.

### Resumen:

La siguiente reflexión, trata la incidencia de la infraestructura ferroviaria en el territorio del área metropolitana de San Miguel de Tucumán, Capital de la Provincia de Tucumán del NOA Argentino. La misma surge del Trabajo inédito de investigación sobre la *Evolución del sistema de transporte en el Área del Gran San Miguel de Tucumán*<sup>1</sup>. En general el sistema de transporte es significativo en la estructuración del territorio tanto a escala regional como urbana. La infraestructura soporte del mismo se caracteriza por la perdurabilidad, alto costo, alto impacto ambiental y a la vez enriquecer el patrimonio territorial.

La investigación sobre la evolución, se sustentó en cortes sincrónicos del proceso de conformación del espacio metropolitano, en función de los cambios tecnológicos que sufrió el transporte público. De esta manera se pudo detectar la relación entre trama soporte y cambio tecnológico, sujeto a los factores culturales y económicos de cada momento y que dejaron improntas significativas, configurando la actual ciudad de Tucumán y su territorio inmediato. Los cortes espacio temporales, considerados significativos en el proceso del sistema de transporte del área fueron en: 1816, 1920, 1955 y 1999, en cada uno de ellos hemos relacionado entre otras, las siguientes variables; los sistemas de transporte, ocupación espacial del área urbana, área servida con transporte público, actividades productivas.

Esta ponencia extrae y profundiza especialmente el segundo corte, 1920 que corresponde al momento de mayor expansión de la red de ferrocarril del área y coincide con el período de esplendor urbanístico de la ciudad y sus alrededores. A pesar que el cambio tecnológico se cristalizó en el área en 1876 con la llegada del primer ferrocarril, la transformación espacial significativa se ve expresada en su real magnitud varios años después.

---

<sup>1</sup> Trabajo inédito de investigación realizado por la autora de esta ponencia; sobre la *Evolución del sistema de transporte en el Área del Gran San Miguel de Tucumán*; para acreditación de la *Suficiencia Investigadora* del Doctorado en la Universidad Politécnica de Valencia, España. Y solventado por la *Beca de Perfeccionamiento* de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional de Tucumán.

## Introducción

Esta ponencia se sustenta en el trabajo de investigación que estudió *La Evolución del Sistema de Transporte en el Área metropolitana del Gran San Miguel de Tucumán*<sup>2</sup>, desde su estadio fundacional hasta 1999. La misma se realizó en el marco del Programa de Investigación *Ordenación del Territorio y Medio Ambiente* que lleva adelante el Instituto de Planeamiento y Desarrollo Urbano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán, Argentina.

El área metropolitana de Tucumán (AMT) que constituye hoy una conurbación de aproximadamente 850.000 habitantes según el último censo nacional (INDEC 2001), ocupa el quinto lugar en el conjunto nacional de ciudades, desempeñando el rol de metrópolis de la región del noroeste Argentino (NOA). Forman parte de la misma seis municipios autónomos y siete comunas rurales dependientes del Gobierno provincial. Tiene una extensión de 10.745 Ha<sup>3</sup>. Se encuentra en el pedemonte de la Sierra de San Javier, el cual constituye un paisaje de transición entre la montaña de selva de Yungas y el río Salí en la llanura. Es un sector de gran riqueza productiva debido a sus características climáticas y edáficas y de gran fragilidad por su dinámica hídrica.

Con el fin de comprender como han influido las redes de comunicación y los medios de transportes, en la estructuración de la misma, se definieron a partir del estudio diacrónico, 4 cortes espacios temporales.

Estos se realizaron, teniendo en cuenta especialmente los cambios tecnológicos que influyeron en los medios de transporte, pero también de la información significativa y fiel que se relevó durante la investigación realizada.

El primer corte, 1816 coincide con el primer plano fiel de la ciudad, que se conoce de su actual localización, momento en que el movimiento se realiza a pie y en carruajes de caballos y bueyes.

El segundo, 1920 corresponde al momento de mayor expansión de la red de ferrocarril en la actual área metropolitana y del tranvía que en 1882 recorría parte del área tirado a caballos y luego en 1905 ya fue eléctrico. Este período es coincidente con el de esplendor urbanístico de la ciudad de San Miguel de Tucumán (SMT) y sus alrededores inmediatos. A pesar que el cambio tecnológico se concretó en el área en 1876 con la llegada del primer ferrocarril, la transformación espacial significativa se ve expresada en su real magnitud varios años después.

---

<sup>2</sup> Sosa Paz, María Elvira (1999)

<sup>3</sup> Gómez López, Claudia. (2000)

El tercer corte espacio temporal en 1955 se corresponde con el Plan de Cino Calcaprina, fuente que expresa el cambio significativo del área, provocado por el desarrollo del transporte automotor.

El último, 1999<sup>4</sup> donde se destaca la mayor expansión alcanzada por la red vehicular.

Los cortes analizados ponen de manifiesto en primer lugar el histórico rol estratégico de centro de transporte que ha cumplido SMT en la región por su ubicación geográfica. También se destaca la importancia significativa del sistema ferroviario, configurando la actual ciudad de SMT y su territorio.

Lamentablemente por desinterés político de los gobernantes de turno, el área y la Provincia están quedando paulatinamente fuera de los ejes de desarrollo y del tráfico internacional, del MERCOSUR y sus corredores interoceánicos, Atlántico-Pacífico. Y no tan solo su rol de Centro de Transportes se ha debilitado por estas circunstancias, sino también su capacidad de difusor de innovaciones y lugar de mayor jerarquía de la región.

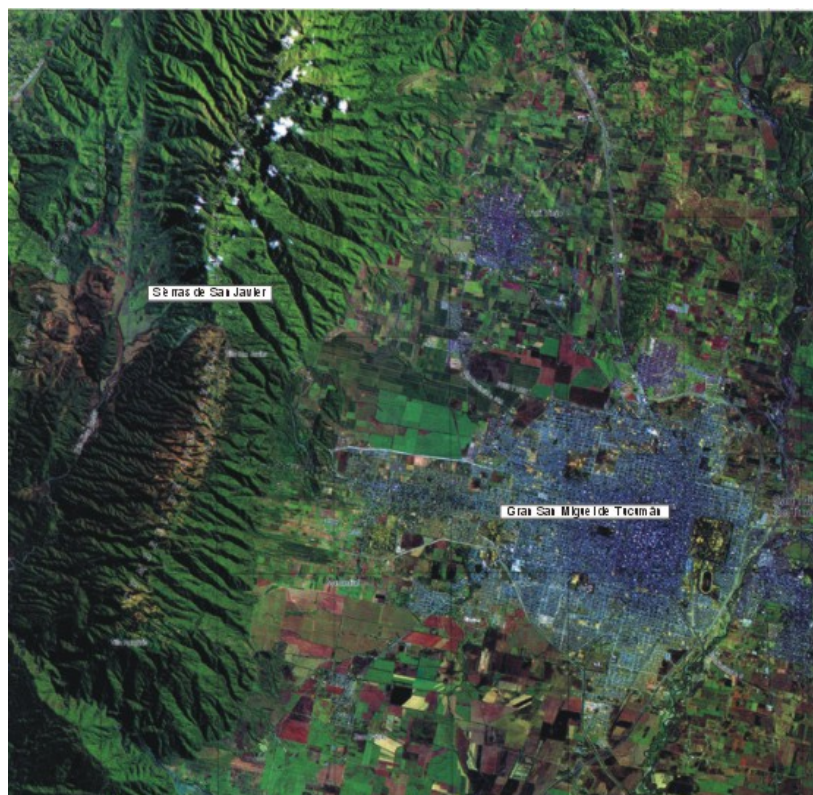


Figura N°1 Imagen Satelital 1999

---

<sup>4</sup> El trabajo monográfico que sustenta esta ponencia incluye la investigación hasta 1999 a los fines de la presente consideramos significativo el corte correspondiente al de mayor extensión ferroviaria.

## Marco conceptual

El Sistema de Transporte en un ámbito territorial específico constituye un elemento clave, por cuanto condiciona el funcionamiento eficaz de la región y el bienestar de sus habitantes. La eficiencia del área como sistema productivo y la calidad de vida de sus habitantes dependen en gran parte del sistema transporte que, interrelacionando unas áreas con otras, atienda en condiciones adecuadas, de tiempo y coste, sus necesidades de movilidad.

La eficacia del funcionamiento del territorio depende, entre otras cosas, del equilibrio entre la demanda y la oferta de infraestructura de servicios y equipamientos y de la gestión de los mismos. En este marco, el sistema de transportes dota de accesibilidad al territorio, proporciona conexión al sistema productivo y a la vez desarrolla una actividad productiva específica.

La inversión en infraestructuras en general, es la principal vía que dispone el sector público para el incremento de la renta, empleo y productividad de una región dada.

La calidad y capacidad del Sistema de Transporte (infraestructura y servicios) condicionan la competitividad y alteran las ventajas comparativas desde el punto de vista territorial, ya que tienen un carácter estratégico como factor condicionante del desarrollo económico especialmente en áreas de baja accesibilidad.

En definitiva la inversión en infraestructuras y especialmente en transportes contribuye al crecimiento de la productividad, a la reducción de tiempos, mayor accesibilidad, movilidad, calidad de vida en general, lo que implica mayor competitividad de la ciudad y su territorio.

El profundo conocimiento de la realidad es la base necesaria para decidir sobre una política del Sistema de Transportes urbanos. Un cúmulo de variables hacen que cada lugar requiera una atención específica, las costumbres de la sociedad, el clima, la topografía, la trama o malla base de la ciudad, la localización de las actividades, el rol que cumple la ciudad en el territorio, la situación económica financiera, la coordinación administrativa-empresarial de la gestión, etc. Estas variables, estudiadas desde un análisis sincrónico, es un aspecto básico necesario para tomar decisiones hoy.

Las vías de comunicación por su capacidad estructurante, de articulación y distribución

*“...hacen posible el desenvolvimiento de las funciones urbanas,...contribuyen a la configuración de la ciudad y al modelo de crecimiento a través de sus distintas y sucesivas tecnologías, y condicionan comportamientos ciudadanos...”<sup>5</sup>*

---

<sup>5</sup> Zárate, Martín (1991:197)

Las actividades se manifiestan en el espacio urbano conformando áreas, nodos o ejes con características propias y están en íntima relación con los canales de comunicación. Son en cierta manera las que lideran el funcionamiento urbano, pero acompañadas para su desenvolvimiento, por una red vial jerarquizada, un sistema de transporte público y privado, y una infraestructura de servicios adecuados.

La red vial y de comunicaciones en general, contribuye a la configuración de la ciudad, dependiendo entre otras cosas, de las distintas tecnologías y las necesidades sociales de cada momento. Para ello se analizó la capacidad estructurante de la infraestructura vial, su efecto condicionante en el desarrollo urbano y en el territorio en general.

Su carácter perdurable y su alto costo enriquecen el patrimonio territorial, lo que pone en evidencia la importancia de una cuidadosa planificación, diseño, construcción y gestión de las mismas.

### **Estructuración del territorio regional**

La conquista y ocupación del territorio del Noroeste argentino (NOA) por los españoles se realizó con el objetivo de abastecer al Alto Perú, asegurar el camino a Chile y facilitar el acceso al Río de la Plata.

La estructuración del territorio y de las áreas urbanas colonizadas por los españoles, respondían en general, a los intereses de control de los mismos por la Corona española. Por lo tanto, los roles de los centros urbanos en el territorio, con poblaciones estables favorecieron los cimientos de la colonización. El espíritu de la colonización española, se caracterizó por el control territorial, definiendo y manteniendo las fundaciones. El trazado de los centros e interrelación estratégica "...muestra el esfuerzo decidido de vencer y rectificar la fantasía caprichosa del paisaje agreste: es un acto definido de la voluntad humana"<sup>6</sup>.

En 1565 se funda en Ibatín por primera vez SMT en la entrada a la Quebrada del Portugués, conformando con Santiago del Estero a 120Km un par de ciudades que se afianzan apoyándose mutuamente. Recién a fines del siglo XVI quedan definidos los itinerarios que se consolidarían como caminos desde el Alto Perú, al Río de la Plata y a Chile, pasando por Tucumán.

---

<sup>6</sup> Holanda, Sergio B.(1936)



Figura N°2 SMT y sus alrededores en 1816

Fuentes: Sobre la base de: Digitalización de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán, 1997. Plano de A. Correa 1816, publicado en el Álbum del Centenario de la Provincia de Tucumán de 1916. Plano de elaboración propia en colaboración de R Kaliman. Laboratorio de Informática. FAU-UNT.

Con el traslado de SMT a la entrada de la Cuenca Tapia Trancas en 1685 (segunda fundación) y la fundación de Catamarca en 1683, a mitad de camino entre Tucumán y La Rioja, se produce el reacomodamiento definitivo del sistema de asentamientos, con tres pares de ciudades (Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero), distantes no más de 150 km entre sí, que trabajaban solidariamente.

El sistema se ordena sobre un eje Norte-Sur desde Potosí a Buenos Aires y un eje secundario desde Tucumán a Valparaíso, pasando por Catamarca, La Rioja, y Mendoza. Queda así definido el esquema urbano relacional Regional NOA-CUYO, que sin grandes variantes se mantiene hasta hoy.

San Miguel de Tucumán ya en su lugar definitivo, el pedemonte de la Sierra de San Javier, adquiere desde sus albores un rol de paso, de posta en el territorio, un centro de transporte que se consolida con la floreciente actividad productiva del norte de fines del siglo XIX y principios del XX.

Este rol es aprovechado por el trazado del ferrocarril que conectará el norte del país con el centro y sur a través de Tucumán. La trocha angosta que llega desde Córdoba pasa por

SMT para dirigirse a Salta y Jujuy hasta Bolivia. En 1900 la trocha ancha ya llegó desde el puerto de Bs. As. y Rosario, terminando la línea en San Miguel de Tucumán.

### **SMT y la Región en 1920**

El fenómeno que produjeron en Argentina los protagonistas de la llamada generación del 80 se caracterizó por sustentarse en

*“...la fe en el progreso que debía darse por la etapa definitiva de la aplicación de la Constitución, por la atracción del capital extranjero como medio para el cambio de la estructura económica y con la inmigración para poblar...”<sup>7</sup>*

El proyecto nacional que se plasmó, estuvo signado por una concepción liberal cuyo objetivo era instrumentar un modelo de país y un estilo de vida. Esta sociedad sustentaba sus ideales en la cultura europea, y trajo aparejado grandes adelantos tecnológicos y culturales.

En Tucumán la gobernación de Lídoro Quinteros (electo en 1887) fue uno de los más progresistas y renovadores. Y por ejemplo del conjunto de hombres ilustres denominados Generación del Centenario<sup>8</sup> “salió la idea y la obra fundadora de la Universidad de Tucumán... y dejaron... una obra de carácter histórico-sociológica ineludible...”<sup>9</sup>

Atraída por este contexto ideológico positivista, la nueva tecnología de la máquina a vapor llegó a SMT en 1876, modificó el espacio y revolucionó la industria manufacturera del azúcar. La sociedad requirió nuevas necesidades.

*“... El ferrocarril y la industria azucarera modernizada dan lugar al inicio de un proceso de urbanización que consolida el esquema estructural del sistema de ciudades... Las vías férreas se expanden por el NOA, llegan a la frontera con Bolivia en el Altiplano en 1907, a Chile por Salta en la década del 50, y a Bolivia por la llanura en 1952...”<sup>10</sup>*

En SMT, las vías cambian de trocha, las que llegan desde Buenos Aires son de trocha ancha y las que siguen hacia el norte son de trocha angosta. Este cambio genera un paso obligado (norte- sur) por la ciudad, cuyo principal medio de comunicación era el ferrocarril, que llegaba desde el puerto de Buenos Aires y Rosario y salía hacia Bolivia y Chile.

---

<sup>7</sup> García de Saltor, Irene. (2002:154).

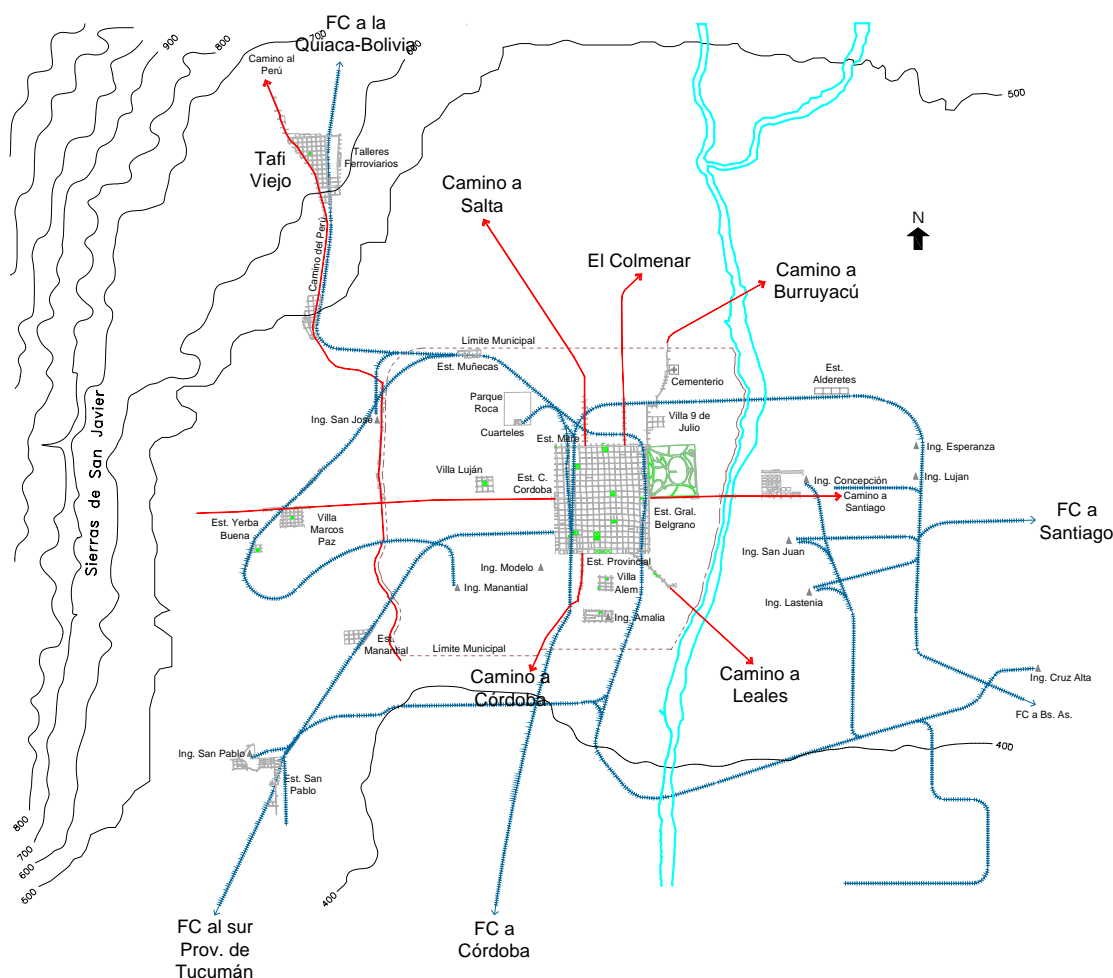
<sup>8</sup> Se denomina Generación del Centenario a los intelectuales que desplegaron una significativa labor cultural en la primera década del SXX, por que en 1916 se festejó el Centenario de la declaración de la Independencia Argentina, proclamada en SMT el 9 de julio de 1816.

<sup>9</sup> Piossek Prebisch, Lucía. (1999:11)

<sup>10</sup> Gómez López, Roberto et.al (1994:20)

Todo el sistema de transporte y comunicaciones, se desarrolla esencialmente sobre vías ferroviarias con un alto nivel de calidad. Tanto en el área urbana, en su entorno inmediato, el territorio provincial, nacional e internacional limítrofe.

**San Miguel de Tucumán  
y sus alrededores 1920**



**Figura N°3 SMT y sus alrededores en 1920**

Fuente: Sobre la base de: Digitalización de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán, 1997. Plano publicado en el Álbum del Centenario de la Provincia de Tucumán de 1916. Plano de elaboración propia en colaboración de R. Kaliman. Laboratorio de Informática. FAU-UNT.



Esta red ferroviaria es el cimiento de la apropiación del territorio mediato e inmediato de la ciudad. Estructuró este territorio que luego se consolidó con la llegada del automóvil al construirse la red de calles y rutas, en muchos casos paralelas a la traza viaria.

Por esta razón se desarrollaron primero aquellas áreas y centros que estaban en contacto con las vías del ferrocarril, ya sea por ser una estación de ferrocarril o un ingenio azucarero, un área agrícola, villas veraniegas, etc.

### **La ciudad y su área inmediata en 1920**

La ciudad se caracteriza por ser una de las más modernas del país. San Miguel de Tucumán contaba aproximadamente 91.216 habitantes, (la quinta del país) aumentando un 436% más con respecto a 1870 (17.000 hab.).

En sus inmediaciones surgieron poblaciones rurales como Yerba Buena que tenía 3.271 habitantes incluyendo al nuevo amanzanamiento de segunda residencia Villa Marcos Paz con un trazado y reglamentaciones particulares.

Otros nuevos núcleos urbanos de sus alrededores emergen a partir de cascos de quintas como Villa Luján, Villa Alem, El Colmenar, o de ingenios como Villa Amalia, Banda del Río Salí, Cebil Redondo, o de estaciones del ferrocarril como Villa Muñecas. También se relevaron 11 ingenios azucareros alrededor del casco amanzanado, todos por lo general unidos por vías de ferrocarril.

Casi todas estas nuevas zonas tenían su centro urbano, con su plaza, iglesia, policía, registro civil, escuela, estafeta, cada una con carácter propio, son las nuevas barriadas del entorno de la ciudad. Las más cercanas al Área Central, hoy son los barrios tradicionales y las más alejadas los municipios y comunas rurales del área metropolitana.

El transporte público era el tranvía y el ferrocarril de gran calidad, que permitían la accesibilidad a toda el área urbana, a las nuevas villas y al resto de la provincia y del país (al sur Rosario, puerto de Buenos Aires y Córdoba y al norte Salta, Jujuy, Bolivia y Chile). Era el ferrocarril el principal medio de comunicación ya que las rutas nacionales y los caminos vecinales eran muy precarios en este período.

En 1896 se prolonga la Avda. 24 de Setiembre del casco urbano hacia el oeste con el nombre de Mate de Luna- Avda Aconquija, esta avenida es de gran significación para la estructuración y posterior crecimiento de la ciudad. Su prolongación empalma el Área Central de SMT con la ruta hacia el cerro San Javier, conectando en su paso con las mejores tierras del pedemonte y la urbanización de segunda residencia de Villa Marcos Paz. Durante un corto período una línea de tranvía unía, a través de este eje, el centro de SMT con el Mástil de Yerba Buena, (aproximadamente a una distancia de 10km entre ellos) no

se encontraron datos específicos de su puesta en funcionamiento pero fotos y las vías que aún existen en la zona de la rotonda actual del Mástil dan testimonio de ello.

Es importante el cambio que ha experimentado por la ciudad hacia 1920 a causa de los aportes tecnológicos recibidos. La ciudad contaba con una alta calidad de vida y valor de uso. El nivel de equipamiento e infraestructura de la ciudad era similar al de las más modernas del país y el mundo.

La difícil de conciliación, entre la correspondencia de la estructura física (rígida) y necesidades económicas y sociales (de rápido crecimiento y cambio), en este momento, se producen en SMT. En este momento es la nueva tecnología, la que posibilita la transformación del espacio y sus actividades.

La densidad edilicia 146 hab/Ha, permite brindar a los ciudadanos todos los servicios de infraestructura (agua, luz, pavimento y cloacas).

La ciudad se extiende hasta los cuatro bulevares de circundan. Estos fueron delimitados en 1888 constituyéndose en los nuevos límites del área urbana (área de ronda).

El ferrocarril que llega en 1876, permite la apropiación del territorio mediano e inmediato, pero recién en 1896 se cierra el **cinturón de hierro**, con 4 estaciones en los bordes del área urbana, limitando hasta hoy la fluida circulación en la ciudad.

Las estaciones de ferrocarril se han transformado en las puertas de la ciudad por lo tanto son los espacios públicos por excelencia, las calles y bulevares de acceso a ellas son los que toman protagonismo. Alrededor de las mismas se localizan nuevas actividades como hoteles, bares, comercios, que generan flujos de transportes público (en tranvía), hacia el resto de la ciudad y el territorio.

La primera estación Central Córdoba (1876) que recibe la línea de trocha angosta desde Córdoba, se localiza sobre el Bulevar Oeste con extensas playas de maniobras y talleres, provocando el aislamiento de las barriadas del oeste de la ciudad prácticamente hasta la actualidad. Se salvó la situación parcialmente con la construcción de un puente ferroviario elevado, y el nuevo trazado del bulevar dos cuadras hacia atrás.

Entre 1888 y 1896 se construyeron las otras tres estaciones del Área Central. La del Provincial sobre el Boulevard Sur que conectaba las poblaciones e industrias del sur de la Provincia. La de San Cristóbal sobre el Boulevard Este, también de trocha angosta y que sigue directo al norte del país. Y la Estación Central Argentino (luego de la expropiación el Gobierno de JD Perón la denomina Gral. Bartolomé Mitre) al norte enclavada entre el amanzanamiento de la ciudad, que recibe la trocha ancha desde el puerto de Rosario-Buenos Aires; también con importantes playas de maniobras. Estas son las cuatro estaciones más importantes del área.

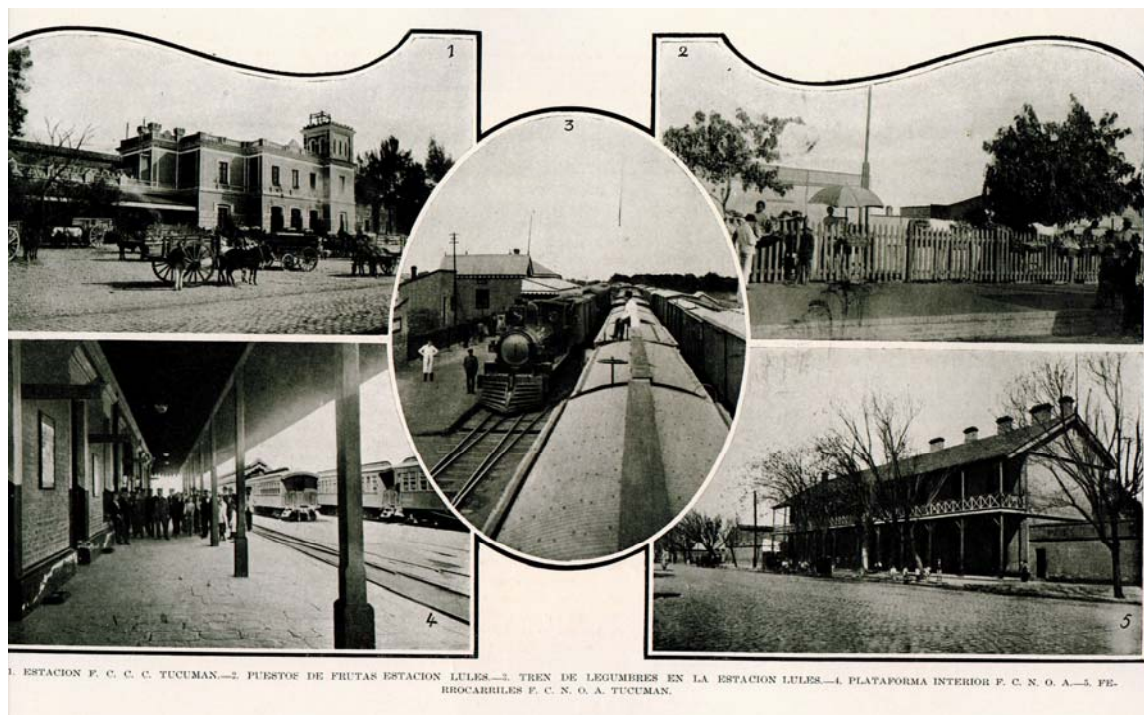


Figura N°4 Estaciones del Ferrocarril de San Miguel de Tucumán y sus alrededores.  
Fuente: *Álbum del Centenario de la Provincia de Tucumán 1916*

En el resto de la actual área metropolitana se encontraban además aproximadamente ocho estaciones más: estación Alderetes, Muñecas, Yerba Buena, 24 de Setiembre, Mate de Luna (con talleres al sur), Manantial, San Pablo y Tafí Viejo con sus importantes talleres al norte de envergadura nacional.

En el área amanzanada, entre los cuatro bulevares, los tranvías comunicaban las áreas más importantes de la ciudad: Vinculan las cuatro estaciones ferroviarias con la plaza principal, el nodo cultural formado por el Casino, Hotel y Teatro, el nodo sanitario formado por dos Hospitales, el nodo Judicial formado por el Tribunal de la Provincial, mercados y gimnasios públicos.

El transporte público es en este período y en la década del 50 multimodal (coexistieron el tren, el tranvía, el ómnibus, los troleibus y los autos de alquiler). Contaba con un buen nivel en cuanto a calidad y accesibilidad entre las distintas áreas de la ciudad y el equipamiento público de la misma.

El área urbana (623,5 Has) contenida entre los cuatro bulevares<sup>11</sup>, se densifica y brinda a los ciudadanos los servicios de infraestructuras: agua, luz, pavimento y cloacas. Y equipamiento al más alto nivel: 1 Universidad, 3 hospitales, 2 gimnasios públicos, 44 escuelas, 4 estaciones de ferrocarril, 3 teatros, 3 mercados, 1 casino, 1 oficina central telefónica, 1 central de correos y telégrafos, 2 bibliotecas públicas, 2 cementerios, 5 plazas, 200 Has de parque, etc.

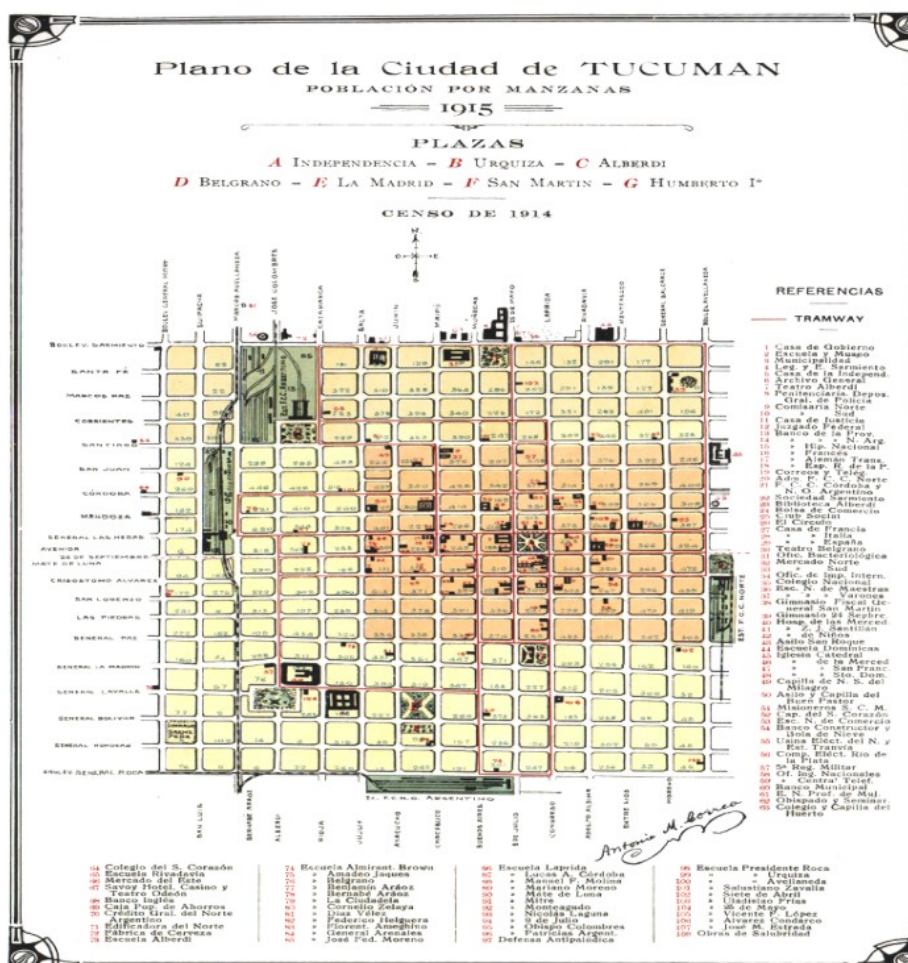


Figura N°5 Plano de la ciudad de Tucumán en 1915

<sup>11</sup> Los bulevares y/o avenidas con un diseño de 30 mts de ancho con doble carril, platabandas arboladas y equipadas para paseo peatonal en el medio. Las veredas colindantes con la edificación, tenían aproximadamente 5 mts de ancho. Y además tienen una funcionalidad especial, rodean la ciudad. Son el nuevo límite del área urbana, a partir de ellas se extendían los ejidos al norte, sur, este y oeste, hasta los límites municipales. Se delimitaron en 1888 pero recién se concretaron en 1897. Avda. Sarmiento al norte, Mitre- Alem al oeste, Roca al sur y Avdas. Avellaneda y Saenz Peña al este.

## Contexto en la última mitad del siglo XX

Tucumán en 1945 es el... “centro económico-social y cultural de la región con una estructura económica basada exclusivamente en la industria azucarera, como consecuencia de la división geográfica del trabajo, que impone al país el régimen liberal imperante.”<sup>12</sup>

La estructura territorial en la década del 40 se ha modificado nuevamente en función de los medios de comunicación, el automotor. Hacia el norte y hacia el sur de la provincia a lo largo del pedemonte (eje San Miguel de Tucumán-Alberdi), las rutas acompañan a las líneas principales del ferrocarril.

*En la “...década del 50 las condiciones políticas y sociales han cambiado sustancialmente (en la provincia)...la crisis del 60 y con el cierre de ingenios se comienzan a operar cambios en la forma de producción... Las nuevas fábricas del régimen de promoción industrial se instalan en las áreas urbanizadas y todo resulta concurrente a que se acentúe la tendencia a la concentración de la población en torno a San Miguel de Tucumán y el eje Tucumán-Alberdi... La oferta de empleo es sensiblemente inferior a la demanda y las redes de infraestructura son insuficientes...”<sup>13</sup>*

El sistema de comunicaciones en general del NOA es deficiente ya que la red vial no guarda relación con las necesidades de los modernos medios de transporte, quedando muchas zonas marginadas. La red ferroviaria, con tres ramales internacionales mitiga solo parcialmente esta deficiencia, porque sufre también los efectos de las calamidades climáticas y por la escasez de servicios y de vagones, de carga y pasajeros.

Aunque el tren sigue en vigencia, ha perdido su liderazgo imponiéndose el automotor como medio de transporte.

La formación del MERCOSUR y su perspectiva de ampliación con Bolivia y Chile y el posible ingreso al mercado de libre comercio de los países del norte (México, Canadá y EEUU), implica considerar un nuevo marco de referencia global. En este marco es importante considerar el rol estratégico de centralidad geográfica de la provincia y su área metropolitana y el protagonismo histórico que ha tenido en la región de haber sido escala de transporte y lugar de paso y provisión de materia prima y productos manufactureros de una amplia región andina que tenía sus prolongaciones hasta el Alto Perú.

Este marco impone la consideración de una integración regional y transnacional que permita la conexión Atlántico y Pacífico. Para ello es necesario estructurar un nuevo

---

<sup>12</sup> Gómez López R. et. al (1994:21)

<sup>13</sup> Gómez López R. et. al (1994:30)

sistema de transporte y comunicaciones que integre las regiones del país entre sí y con las regiones vecinas de los países limítrofes.

Hasta el presente, los territorios nacionales funcionaban como unidades independientes, cercadas por límites internacionales, con flujos convergentes al núcleo de mayor desarrollo en el país, Buenos Aires. En el presente, la eliminación de trabas para la circulación de bienes de personas, significa un cambio fundamental, básicamente para las regiones fronterizas. Este nuevo escenario demanda infraestructura para favorecer las vinculaciones extracontinentales y requiere conexiones interregionales.

La situación de postergación de las zonas del NOA son en gran parte debido a la postergación en materia de infraestructura de más de 40 años, comparada con la zona del litoral argentino. Las prioridades del país fueron Buenos Aires-Colonia, y Rosario-Victoria y el túnel de baja altura de Mendoza.

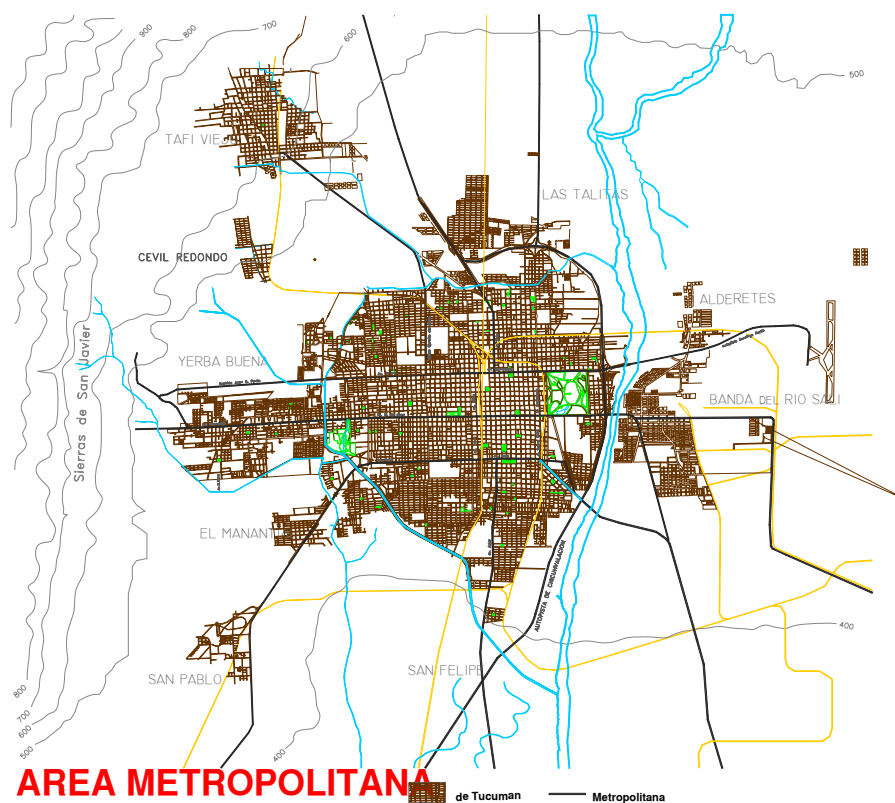


Figura N°6 **Área metropolitana de Tucumán 1999**. Fuente: Sobre la base de: Digitalización de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán, 1997. Plano de elaboración propia en colaboración de R. Kaliman. Laboratorio de Informática. FAU-UNT.

## Conclusión

La evolución analizada nos pone de manifiesto en primer lugar el histórico rol estratégico de centro de transporte y que ha cumplido San Miguel de Tucumán en la región por su ubicación geográfica. Lamentablemente por desinterés político de los gobernantes de turno el área y la Provincia están quedando fuera de los ejes de desarrollo y del tráfico internacional, del MERCOSUR.

De la observación de este análisis se rescata el papel de la infraestructura ferroviaria, que ha posibilitado y estructurado la expansión de la ciudad y su territorio y de sus actividades. Brindó en sus inicios los servicios que la nueva sociedad y la actividad productiva requerían. Luego el sistema vial reemplazó esa función quedando gran parte del trazado ferroviario como barreras entre las distintas áreas de la ciudad.

El paulatino decaimiento del sistema ferroviario producido desde su expropiación, propició que los espacios del trazado y playas como los bienes inmuebles sean codiciados por sucesivos gobiernos de turno. Actualmente persiste la ausencia de planificación y de implementación de proyectos de recuperación patrimonial integral.

Producto de esta evolución, la estructura urbana resultante es centralizada e ineficaz, con graves problemas de tráfico y un sistema de transporte obsoleto. La estructura del área metropolitana actual requiere de vinculaciones perimetrales o centrífugas de las ciudades secundarias de mayor accesibilidad intermunicipal. Necesita de un equilibrio funcional, que de respuestas a las demandas de las nuevas interrelaciones espaciales, producidas por las actividades cada vez más complejas, propias de un centro metropolitano al nivel de la Región NOA. Es necesario satisfacer estos requerimientos para aportar al proceso de conformación y a la maduración de la ciudad.

El Sistema de Transporte en general está en estos momentos en crisis, manifiesta en el estado de descontrol administrativo y la existencia de normativas segmentadas, sin objetivos globales tanto para el ámbito local como para el provincial.

## **Bibliografía**

*Álbum General de la Provincia de Tucumán en el primer centenario de la independencia argentina.* (1916) Publicado por la Comisión oficial del Centenario. Establecimientos gráficos, M. Rodríguez Giles. Buenos Aires. Argentina

CALCAPRINA, Cino. (1955). *Estudio de propuestas para el Plan Regulador para San Miguel de Tucumán 1986.* Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Tucumán Argentina.

FERNÁNDEZ, Jesús (Coordinador)(1998). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995). 150 años de Ferrocarril en España.* Ministerio de Fomento, Madrid.

GARCÍA DE SALTOR, Irene. (2002). “Algunos aspectos de la inmigración en Tucumán, 1887-1890”. En *La Inmigración en la Argentina.* Compiladores GARCÍA DE SALTOR, Irene y PIOSSEK PREBISCH, Lucía. Sgda Edic. Edit: Univ. Nac. de Tucumán. Facultad de Filos. y Letras. Instituto de Historia y Pensamiento Argentinos. Tucumán.

GÓMEZ LÓPEZ, Claudia. (2000) *Influencia de la Promoción pública de vivienda en el desarrollo de la mancha urbana de la ciudad de San Miguel de Tucumán. Elementos para la comprensión de su estructura urbana.* Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Valencia. Valencia.

GÓMEZ LÓPEZ, Roberto et. al. (1994) *Directrices de Ordenación del Territorio para la Provincia de Tucumán.* Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad. Nacional de Tucumán. Tucumán

GUIDO, Miguel Ángel. (1938) *Plan Regulador de San Miguel de Tucumán.* Municipalidad de San Miguel de Tucumán. Rosario.

HOLANDA, Sergio B. (1936) *Raíces do Brasil.* Río de Janeiro. Cita en Introducción de *Grandes Metrópolis de América Latina.* HECK, Marina. (1993) Edit: Memorial-Fondo de Cultura Económica. San Pablo. Brasil

PIOSSEK PREBISCH, Lucía. (1999) “Tiempos de Fundación”. En *Testimonios de Vida Universitaria.* Edit: Facultad de Filosofía y Letras de la UNT. Compiladores Naessen Hilda y Santillán Atilio. Tucumán.

RICCI, Teodoro. (1967) *Evolución de San Miguel de Tucumán.* Universidad Nacional de Tucumán. Tucumán Argentina.



SOSA PAZ, María E. (1999) *Evolución del Sistema de Transporte en el área del Gran San Miguel de Tucumán. Argentina*. Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional de Tucumán. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Instituto de Planeamiento y Desarrollo Urbano. Tucumán, Argentina. Trabajo monográfico inédito.

ZÁRATE, Martín A. (1991) *El espacio interior de la ciudad*, Edit: Síntesis. Colección: Espacios y Sociedades, serie general N°12, Madrid. España