

## **Las vías de comunicación como clave del desarrollo territorial. Estudio de la influencia de las vías de comunicación en el crecimiento de las principales industrias de la provincia de Tucumán**

**Communication Routes as a Key to Territorial Development. Study of the Influence of Communication Routes on the Growth of the Main Industries in the Province of Tucumán**

Santiago Tomás González Díaz  
Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino  
santiago.gonzalez@unsta.edu.ar

**Resumen:** El crecimiento y desarrollo de un territorio geográfico depende de variados factores que influyen en la importancia otorgada por una cosmovisión, intereses económicos o políticos. Sin embargo, la nula existencia de vías de comunicación adecuadas que faciliten el traslado de bienes y personas, repercute negativamente ante cualquier estrategia de desarrollo; en otras palabras, es una dependencia tácita y cierta la necesidad de contar con sistemas que nos intercomunican rápido y seguros, reducir el tiempo y el espacio para mejorar el tiempo de productividad, de ocio y evitar la concentración demográfica en zonas urbanas específicas.

**Palabras claves:** desarrollo, territorio, crecimiento, vías de comunicación.

**Abstract:** The growth and development of a geographic territory depends on various factors that influence the importance given by a worldview, economic or political interests. However, the lack of adequate communication routes that facilitate the transfer of goods and people has a negative impact on any development strategy; In other words, the need to have systems that intercommunicate us quickly and safely, reduce time and space to improve productivity and leisure time and avoid demographic concentration in specific urban areas is a tacit and certain dependency.

**Keywords:** development, territory, growth, communication routes.

Habitualmente los estudios de impacto territorial aplicados a infraestructuras de transporte, (...), se centran en analizar el impacto territorial entendiendo el sistema de infraestructuras como elemento vertebrador del territorio, de la distribución espacial de la población y de las actividades, y del sistema de asentamientos.

Soledad Nogués Linares

## Introducción

Las vías de comunicación ocupan un lugar importante en la planificación estratégica del territorio, el ordenamiento y la emergencia de núcleos urbanos, la modificación de accesibilidad y conectividad entre los espacios y sus habitantes.

El debate sobre la influencia de las vías de comunicación en el desarrollo territorial es de una actualidad conocida, por la importancia que los sistemas de transporte tienen directamente sobre la economía y la vida general de una sociedad.

Tradicionalmente, estos temas fueron abordados por profesionales ligados a la economía o ingeniería (Nogués Linares, 2004; Wegener, 1995; Banister, 1995), es por eso que el desafío es darle a este debate una mirada desde la Ciencia Política, y abordar esta situación como política pública que construye identidad y consolida una estrategia de crecimiento y desarrollo integral.

La pregunta que surge es la siguiente, ¿influye la infraestructura de transporte en la localización y desarrollo de actividades productivas? Una respuesta rápida es que efectivamente inciden en el desarrollo territorial y reordenamiento urbano, al inclinar la dirección de políticas públicas en favor de unas regiones sobre otras, acarrear un crecimiento desigual y facilitan el traslado de bienes y personas, en menor tiempo y bajo costo, haciéndolos más competitivos.

El presente artículo tiene como objetivo general demostrar la *influencia de las vías de comunicación sobre el desarrollo territorial*, enfocado en la provincia de Tucumán.

La demostración de tal influencia se realiza mediante un estudio histórico que destaca patrones entre la instalación de vías férreas y el surgimiento de nuevos pueblos.

Se entiende por *vías de comunicación a la infraestructura de transporte ferroviario que permita el traslado de mercaderías y personas*, acortando distan-

cias y conectando mercados locales, nacionales y extranjeros. Esta definición nace de la lectura de los trabajos de Roccatagliata (2008) y Candela (2001), sumados a valoraciones personales.

Roccatagliata (2008) las entendió como «...instrumentos estratégicos de la economía global y la sociedad, contribuyentes al crecimiento del comercio mundial».

El rol estratégico de la infraestructura de transporte es central en la planificación gubernamental para incentivar el desarrollo económico y crecimiento urbano.

El Estado tiene una participación relevante, toma decisión «discrecional» en la orientación de las políticas para potenciar territorios que, inicialmente, no cuentan con ningún tipo de atractivo económico o urbano. El vínculo usual de Estado-Sociedad-Mercado, se consolida a partir de la proyección o necesidad que uno de ellos tiene respecto de las circunstancias e influye en el perfil de una política pública.

La dinámica de la vida en sociedad (principalmente en las grandes metrópolis) se ha transformado como consecuencia de la influencia de la globalización; los hábitos de consumo, las relaciones humanas y culturales, y los tiempos se han acortado. La «velocidad» se apoderó de la vida de las personas, con la necesidad de desplazarse de un lugar a otro de manera rápida y segura. Los factores de *tiempo* y *espacio* son claves en el mundo actual.

La importancia de las infraestructuras de transporte se encuentra enfatizada, entre otras cosas, por su rol de movilización espacial de los factores de producción. Disminuir los tiempos de traslado implica reducir los costos de transporte (directo e indirecto), con el consiguiente impacto en el precio final de los bienes.

Por otra parte, un eficiente sistema de transporte contribuye a la reducción del estrés social y el aprovechamiento del tiempo del individuo, quien puede ser más productivo y encontrar espacios de ocio, como también un desplazamiento seguro y amigable con el medio ambiente.

A su vez, en un entorno marcadamente competitivo, un incremento en la conectividad regional tendrá dos impactos contrapuestos: por un lado, facilitará la incorporación al mercado nacional (y eventualmente internacional) de los bienes (no tradicionales) elaborados en territorios periféricos, aprovechando sus recursos humanos, materiales y naturales; por otro, expondrá a los productores de dichos territorios a una mayor competencia con el posible colapso de las actividades productivas de la región.

Al respecto, la UNASUR planteó la existencia de una relación positiva entre una adecuada infraestructura y el desarrollo económico. Se evidencia que aquellos países con mayor disponibilidad de infraestructura de transporte obtienen mejores resultados de crecimiento, intensificando los mismos cuando se involucran factores como la conectividad y políticas de inclusión social de regiones menos privilegiadas (Sánchez y Cipoletta Tomassian, 2011, p. 7).

Se confirmó que este tipo de infraestructura es una herramienta de alto impacto para la reducción de pobreza al promover la dinámica económica. La existencia de una mayor disponibilidad y calidad de servicios, reduce los costos de producción, favorece la competitividad e incentiva la inversión, aumenta la demanda de servicios.

Candela García (1997) consideró que las vías de comunicación constituyen el sistema circulatorio de un territorio, las posibilidades de vida desarrollada y sostenible están condicionadas por la densidad y calidad de éstas, de modo que la deficiencia de dichas redes es causal de los problemas de crecimiento que tienen los países de América Latina.

Por su lado, Roccatagliata (2008) las consideró como instrumento estratégico en el funcionamiento de la sociedad y la economía. La capacidad organizativa del territorio está dada por la dotación de moderna infraestructura, redes de información, equipamiento y desarrollo de sus centros urbanos; accesibilidad y conectividad con otras regiones; recursos humanos cualificados; una ágil organización política para inducir y facilitar el desarrollo.

### **Vías de comunicación y desarrollo urbano**

El trabajo identifica el impacto de las líneas férreas en el desarrollo de la actividad azucarera en la Provincia de Tucumán, durante el período comprendido entre los años 1870-1914, que se corresponde con la expansión de la infraestructura ferroviaria.

Demostrar su impacto histórico permite comprender la importancia de desarrollar una infraestructura moderna, sustentable y eficiente, que garantice el crecimiento local y mejore la calidad de vida.

La urbanización, si se realiza de forma ordenada, sigue un lineamiento en los cuales se contempla no sólo la radicación de espacio de viviendas, sino también zonas de recreación e infraestructura que satisfaga las demandas de los residentes, entre ellos, la necesidad de transporte.

Launhardt (1882) y Weber (1909) plantearon que las empresas escogen la localización de las actividades productivas de acuerdo a la distancia que hay entre el mercado de comercialización, el lugar de fabricación y la ubicación de los insumos para la elaboración de los productos finales. La dotación de infraestructura de transporte es fundamental y brinda accesibilidad a las regiones e incrementa su atractivo.

Esta necesidad de estar cerca de los mercados o de los recursos, es lo que lleva a que las empresas tengan asientos en distintos países y no solamente en donde se encuentra su casa matriz. Lo que a su vez abre posibilidades de desarrollo a partir de la consolidación de *distritos industriales* (Becattini, 2004), en los cuales se registran procesos de aglomeración de capitales conformando cadenas productivas y enraizando el capital en el territorio, implica la territorialización de dicho capital. En concordancia con esta postura, Wegener (1995) consideró que la *accesibilidad* es un elemento importante al momento de determinar las decisiones de localización (Nogués Linares, 2004, p. 4).

Por ello, la planificación de las vías de comunicación debe ser cuidadosa y evitar las migraciones de las localidades periféricas hacia los grandes núcleos urbanos. Tucumán es un claro ejemplo; la densidad demográfica del Gran San Miguel está constituida por habitantes del interior que dejaron sus ciudades natales en busca de oportunidades laborales y mayor calidad de vida.

El trabajo adoptó la postura del «modelo de congruencia», que entiende que

La relación transporte-territorio debe insertarse en las dimensiones espaciales y temporales, integrada por componentes sociales, políticos y económicos que se interrelacionan (...) Debe entenderse que el espacio es históricamente acumulativo, dinámico, construidos por relaciones recíprocas, donde las nuevas condiciones no se añaden a estructuras históricas, sino que se interrelacionan con ellas, formando organizaciones más complejas. Las nuevas infraestructuras surgen como un nuevo umbral de evolución, en función de nuevos requerimientos del desarrollo territorial, alcanzando mayor complejidad. (Roccatagliata, 2008, pp. 289-290)

Desde este aspecto, la infraestructura y los servicios de transporte de por sí no inducen al desarrollo territorial, pero son complementarios de ello. En consecuencia, las políticas de transporte y las políticas de desarrollo y ordenación territorial, deben gestionarse de forma conjunta y simultánea.

Calthorpe y Fulton (2001) (citados por Nogués Linares, 2004), señalaron que al aumentar la población de un territorio aumenta la demanda de infraestructura de transporte, lo que a su vez impulsa un nuevo incremento poblacional, dando lugar a un proceso de retroalimentación. Hay una influencia biunívoca por la cual la expansión de las urbanizaciones exige necesariamente mayor inversión en infraestructura de transporte y, al mismo tiempo, la extensión de éstas, aumenta la accesibilidad y la inclusión de nuevas zonas urbanizables, antes despobladas.

También, las vías de comunicación son un elemento central para la territorialización del capital y facilita la formación de complejos productivos (Ramos, 1998). En torno a ellos, crece una entramada red de identidad colectiva, relaciones humanas que se vinculan con la producción local. Un elemento exógeno al territorio, pero con influencia en el desarrollo económico del mismo, está vinculado al modelo de desarrollo nacional dominante, que incide significativamente en la decisión política sobre si algunos territorios serán de mayor o menor importancia en la planificación estratégica. Muchas veces son las ideologías dominantes las que condicionan la interpretación que se tiene sobre la importancia de los territorios, según los intereses y necesidades que existen en un momento histórico determinado. De esta manera, algunas regiones carecen de suficientes vías de comunicación y quedan relegadas competitivamente con respecto a otras, por no ser importantes en la estrategia global de crecimiento.

Maristella Svampa aclara esta idea. Durante los años noventa, se concibió a ciertos territorios como improductivos y con pocas o nulas posibilidades de inserción en el mercado global. Como consecuencia de ello, «se produjo un desmantelamiento de las actividades económicas de muchas regiones del país (...) Quedando a la vista la total falta de una estrategia de reconversión productiva» (Svampa, 2005).

La consecuencia fue la progresiva desarticulación y desestructuración de las economías regionales y de la economía nacional. El NOA y NEA, en el caso argentino, se vieron perjudicadas ya que la mayoría de las gestiones de desarrollo fueron enfocadas en la región pampeana (Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba) (Svampa, 2005).

Durante los años 1880-1890 gran parte del actual territorio nacional carecía de valor económico productivo, no porque la producción sea irrelevante, sino por el costo de traslado a los principales mercados nacionales y extranjeros. Fue con el desarrollo industrial y nuevas tecnologías de vías de comunicación

que los bienes agrícolas y ganaderos del interior se volvieron competitivos, disminuyeron los costos de producción y traslado.<sup>1</sup> La expansión del ferrocarril durante la década de 1880 impactó en los precios y cantidad de producción.

Sin embargo, desde mediados del siglo pasado el ferrocarril comenzó a debilitarse a la par del sistema de transporte carretero. Dicho modelo implicó la concentración de actividades, población e infraestructura en el Gran Buenos Aires, como también el corredor fluvial de Río Paraná, el Gran Córdoba y Gran Rosario. Esto produjo migración de zonas rurales a centros industriales. Con la desaparición del ferrocarril cientos de localidades perdieron su población, ya que era la única vía de comunicación con la que contaban (Schweitzer, 2008).

La migración no solo tiene impacto económico, la concentración geográfica brinda a las provincias más densamente pobladas mayor capacidad de presión en la agenda política y de gobierno.

El desmantelamiento de las líneas férreas (durante la década de los 90), puso en desventaja a las economías del interior; aumentó las asimetrías provinciales con el incremento de los costos de traslado de producción hacia los principales puertos de exportación<sup>2</sup>.

Es por ello que las vías de comunicación no son un eslabón intermedio, sino que intervienen en toda la cadena de producción, en el proceso de crecimiento regional y la consolidación de identidades locales colectivas. Como se entiende, un sistema de transporte eficiente brinda fluidez a las economías territoriales: aliviana las asimetrías regionales, fortalece los localismos, posibilita el desarrollo endógeno, contribuye a la generación y fortalecimiento de mercados locales, y brinda condiciones propicias para nuevas inversiones locales y foráneas.

### **Industria azucarera en Tucumán y el ferrocarril**

En esta oportunidad, nos focalizamos únicamente en factores que facilitaron el crecimiento de la actividad azucarera con la llegada del ferrocarril.

---

<sup>1</sup> Durante ese período los historiadores definieron el inicio de la segunda etapa de la Revolución Industrial. Es entendida como un proceso de transformación tecnológico, social y económico que tuvo origen en Gran Bretaña, extendiéndose por el mundo. Los períodos históricos definidos para la primera etapa van de 1820 a 1840 y para la segunda 1840 a 1870.

<sup>2</sup> Un tren de carga con cien vagones en las vías puede reemplazar a cien camiones en las rutas. Con el ferrocarril, los costos se reducen un 50% y generan en el país un fuerte «ahorro social». Sin embargo, el 90% de la producción argentina se traslada en camiones y apenas el 5% se transporta por vía férrea. (Diario Clarín. 2 de octubre de 2011)

El crecimiento de la producción azucarera y su consolidación al momento de la expansión del ferrocarril durante los años 1880, es un ejemplo del desarrollo exitoso de un *complejo productivo*, como consecuencia de la expansión de este tipo de transporte.

Beneficiados por el perfil agroexportador que tomó el país durante la segunda mitad del siglo XIX, en Argentina se consolidó una moderna industria azucarera equipada con tecnología avanzada y ligada a transformaciones de la segunda ola de industrialización, principalmente vinculadas al sector químico y mecánico (Sánchez Román, 2005). El mayor impulso vino de la mano del desarrollo de la red ferroviaria (1876), ganó nuevos mercados a medida que este medio de transporte llegaba a las principales zonas productoras de la provincia.

Los ingenios adquirieron maquinaria moderna y nuevos insumos a bajo costo y lograron ubicar la producción en nuevos mercados externos. El ferrocarril significó una reducción en los precios de traslado de la producción de los insumos, transformándose en la vía de comunicación más rápida existentes a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, para llevar mercadería a los principales puertos de exportación del país.

La producción de la provincia se caracterizaba por ser precaria, casi de subsistencia, y el azúcar tucumano era destinado al mercado interno a causa de los costos de transporte, tan altos que resultaba más rentable importar dicha mercadería de otro país.

Con la extensión del ferrocarril se emplazaron nuevos ingenios que contaban con líneas férreas próximas a ellos, lo que les permitió despachar fácilmente su producción.

Héctor Petrocelli señala que, de los 45 ingenios radicados en el país en 1914, 32 estaban ubicados en Tucumán, junto con Jujuy producían el 96,5 % del total de azúcar. La llegada del ferrocarril permitió que la producción aumente exponencialmente: las 1400 toneladas registradas en 1872 se convirtieron en 130.000 en 1895, y posteriormente 336.000 en el año 1914. El déficit interno en 1881 se convirtió en autoabastecimiento en el lapso de 33 años (Petrocelli, 1988).

El tendido férreo nacional siguió una traza alejada de los ingenios del interior; esto motivó al gobierno provincial a desarrollar un plan de construcción de redes locales que unían todo el circuito de producción: ingenios, estaciones y cañaverales, creando un sistema óptimo para el complejo productivo azucarero. Al mismo tiempo, la mayor accesibilidad con los centros



comerciales fomentó la modernización tecnológica de los ingenios (Sánchez Román, 2005).

La traza del ferrocarril tenía como destino final el puerto de Buenos Aires, lo que demuestra un claro predominio económico de esa región por sobre el resto, concentrando algo más de un 29 % del total de exportaciones del país.

Las inversiones nacionales y extranjeras extendieron la red ferroviaria de 2500 km en 1881 a 16.500 en 1900 y 26.500 en 1910. De 3 millones de pasajeros trasladados en 1881, se llegó a ochenta y dos millones en 1913; en tanto el transporte de cargas aumento de 956.000 a 42.916.000 toneladas en el mismo período en todo el país (Petrocelli, 1988).

La provincia de Tucumán se convirtió en proveedora de azúcar del Litoral y la Pampa, desplazando a Brasil y Cuba.

Esta reseña histórica sustenta el concepto de Juan Roccatagliata sobre territorios en red y consolidación de complejos productivos mediante conectividad, a través de las vías de comunicación con los principales centros de exportación y nuevos mercados.

Las redes troncales de ferrocarriles fueron, y son, la columna vertebral de todos los sistemas de transporte que siguieron a este medio de transporte. Actualmente solo quedan en funcionamiento las principales redes ferroviarias, en tanto que los ramales secundarios que comunicaban los pueblos de la provincia perdieron competitividad frente al transporte vial, como consecuencia del aumento de costos del transporte ferroviario para cortas distancias.

Es conveniente recalcar que el ferrocarril, en el caso de nuestro país, no sólo se desarrolló impulsado por necesidades económicas (consolidando el modelo agroexportador), sino también respondió a cuestiones políticas. El gobierno nacional conservador buscó comunicar a todas las provincias para lograr consenso, luego de las guerras civiles, al tiempo de consolidar un sistema de transporte rápido para el traslado de tropas en caso de sedición interna.

Mabel Manzanal (2000-2001) señala que los valores de la producción a partir de la instalación de ingenios del período analizado crecieron exponencialmente. En 1850 había 15 ingenios. En 1877, un año después de llegar el ferrocarril, el número de ingenios se incrementó a 82, en tanto que el número de productores en el mismo período ascendió en 207 cultivadores.

Manzanal señala que al darse el proceso de tecnificación y concentración de la producción durante el período que abarca de 1877 a 1890, el número de ingenios descendió a 34, aumentando la cantidad de proveedores de materia prima a 394.

Desde ese momento, la producción azucarera fue en aumento. Los datos que proporciona la citada autora refieren a 1895, donde la producción llegaba a los 83 toneladas; un año después, asciende a 32.026 para consolidarse en 1901 en 49.413 toneladas.

El ferrocarril cubrió la necesidad de unir las regiones del interior y la región pampeana, reduciendo las distancias, costo de fletes y aumentando la capacidad de carga. Antes de la llegada del ferrocarril, la producción azucarera en Tucumán era arcaica, escasa y costosa, difícilmente competitiva con productos extranjeros. Con la incorporación de maquinaria especializada para dicha producción se logró la renovación del sistema productivo (Manzanal, 2000-2001).

A partir de los datos señalados, Mabel Manzanal concluye que la expansión de la actividad azucarera fue consecuencia de la expansión del ferrocarril.

Por otro lado, debido a escasos vagones en las formaciones para realizar el transporte, en 1902 se produce una merma en la producción azucarera. Tanto por restricciones del gobierno provincial, y por no existir medios suficientes para el transporte de la producción, se encontró justificativo para la construcción de los talleres ferroviarios en la ciudad de Tafí Viejo, Tucumán (Blanco, 2008). Por su extensión, será desarrollado en otro artículo.

Paterlini de Koch (1996) también sustenta esta postura al afirmar que, desde la llegada del ferrocarril,<sup>3</sup> la producción aumentó un 396 % y la superficie cultivada se incrementó de 223 ha a 55.469 ha. Se duplicó la cantidad de ingenios que trabajaban en Tucumán, pero también se centralizó la producción en un número reducido de ingenios; si bien aumentó la cantidad de cultivos de caña de azúcar, los pequeños productores no alcanzaron un nivel competitivo de industrialización. Eso fue causa de la caída de los cultivos entre 1881 y 1877 (Sánchez Román, 2005).

Entre los años 1880-1914, la capacidad del servicio ferroviario en Tucumán se vio excedida. Por tal motivo, aumentaron las compañías ferroviarias que prestaban servicio en la provincia, y se impulsó un plan de construcción de redes viarias internas entre los ingenios, las estaciones y los cañaverales (Sánchez Román, 2005).

Los gráficos adjuntos (ver Anexo) reflejan las zonas de producción de caña de azúcar, la disposición de las ciudades cabeceras de los departamentos, y el recorrido que realizaban las líneas férreas.

---

<sup>3</sup> Entre 1876 y 1904 se da la expansión de la actividad productiva de azúcar.

Sin embargo, vale la pena aclarar, como lo menciona Marta de Ezcurra, que las ventajas económicas no fueron equitativas para todas las industrias de la provincia. Por ejemplo, el comercio de mulas con el Alto Perú se redujo hasta desaparecer, igual suerte tuvo la industria textil, ya que los tejidos traídos del exterior y de Buenos Aires eran mucho más baratos gracias al nuevo transporte (de Ezcurra, 1998, p. 102).

Si bien las mejoras logradas en las vías de comunicación ferroviaria generaron el surgimiento de nuevos poblados y una mayor actividad económica, la exclusión de ciertas zonas la provincia de la producción azucarera, aparejó la necesidad de nuevas actividades productivas y la intervención del Estado.

Por otro lado, es importante destacar que, junto a la instalación de los ingenios, se produjo un proceso de urbanización que dio origen a muchos barrios, villas y pueblos en distintas localidades de la provincia, destinados a trabajadores de los ingenios y la zafra.

Paterlini de Koch (1996) dejó de manifiesto que por la disposición territorial, los asentamientos se instalaron dentro del predio de los ingenios sin ninguna planificación específica, pero sí con un orden de acuerdo a la jerarquía de las actividades y cargos que ocupaban en la fábrica. Los pueblos surgieron por la inversión de los dueños de los ingenios, para mejorar la calidad de vida de los trabajadores, pero teniendo en cuenta sus necesidades industriales.

Con el cierre de los ingenios, principalmente durante el gobierno de Onganía<sup>4</sup>, las propiedades pasaron a manos del Estado Provincial, dando origen a comunas y municipios.

Casos como estos encontramos en lugares en torno a los ingenios de San José, San Pablo y Santa Lucía. Inclusive en el distrito que hoy integra la ciudad Capital (San Miguel de Tucumán) existieron aproximadamente 6 ingenios, cuyos barrios pasaron a integrar el municipio capitalino a medida que se expandía el territorio urbano<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Juan Carlos Onganía (Buenos Aires, 1914-1995), militar argentino. Séptimo presidente de facto de la Nación Argentina, entre 1966 y 1970.

<sup>5</sup> Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de Tucumán.

## Conclusión

Es claro que el proceso de desarrollo territorial está fundado en varios factores y, como toda problemática, es multicausal. Se destacan sus características: institucionales, infraestructura, cultura, empresarial, organización social. Pero, aun así, el estudio se focaliza en las vías de comunicación como columna vertebral que otorga viabilidad a cualquier proyecto de desarrollo productivo regional. Reducen el tiempo y espacio de traslado, con los consecuentes costos que demanda, el impacto ambiental positivo, y el incremento de los índices de seguridad vial (al reducir el uso de vehículos particulares).

Por otro lado, el factor político es clave al plantear conectividad y accesibilidad, como decisión de una política pública. La infraestructura de comunicación es necesaria para trasladar la producción y conectar la economía local con la global de forma competitiva.

Se corrobora que la escasa dotación de vías de comunicación dificulta el desplazamiento, no solo de recursos humanos, sino también de los bienes producidos, incrementando los costos en varios aspectos. Si una ciudad pretende incrementar su actividad económica, debe poner atención en estos factores, acortar distancias y reducir los tiempos de traslados entre distintos puntos urbanos y productivos.

Desde el punto de vista político, disminuye la concentración de poder en la formación de la agenda pública, y otorga participación a otras regiones con importancia productiva. Mejores medios para desplazarse seguro y rápido, disminuye la concentración demográfica y migración interna a zonas urbanas, lo que equilibra electoralmente el territorio, y confiere un valor agregado a jurisdicciones relegadas.

En consecuencia, las vías de comunicación aparejan mejoras económicas, pero también tienen impacto social y político, puesto que los dirigentes locales tendrán mayor o menor capacidad para ordenar territorialmente sus jurisdicciones; las personas evitarán abandonar sus lugares de residencia, incrementando la actividad en cada localidad.

En el análisis del caso expuesto, se demostró la influencia que existe entre la expansión de infraestructura de ferrocarril y el desarrollo local. Una relación positiva entre las variables vías de comunicación y desarrollo territorial.

No solo el crecimiento urbano, sino los polos productivos interconectados. Los emplazamientos productivos y los pueblos fueron consolidados a la

vera del tendido férreo que brindó un sistema de transporte rápido y económico; se concretó por una decisión política que consideró necesario poblar el interior e incentivar nuevas actividades productivas.

Por ello, se sostiene que una escasa conectividad repercute negativamente en la capacidad competitiva de una región, impactando en la calidad de vida y costos generales.

### Anexo

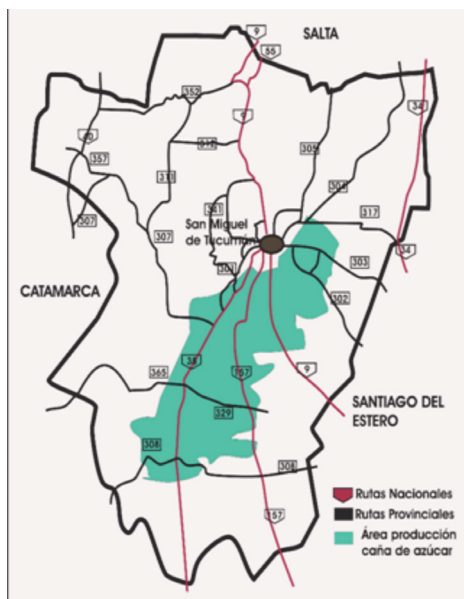


Gráfico 1. Zonas de producción de caña de azúcar



\* Se reproduce el trazado de las líneas ferroviarias de la provincia de Tucumán para el año 1910 según el mapa provincial elaborado por Antonio Correa. Fuente: elaboración propia con base en *Atenas*, 1916, p. 160.

Gráfico 2. Disposición de las ciudades cabeceras y recorrido de las líneas férreas

## Referencias

- Álvarez, Á. (2021). *Infraestructuras de transporte y disputas territoriales. La IIRSA en Santa Fe*. CLACSO-Universidad Nacional del Centro.
- Analistas Económicos de Andalucía. (2000). *Territorio y Ciudad: Modelo Económico Territorial. Importancia de la comunicación y el transporte*. España: Servicio de Publicaciones.
- Becattini, G. (2004). Del distrito industrial marshalliano a la «teoría del distrito» contemporánea. Una breve reconstrucción crítica. *Investigaciones Regionales*, 1, 9-32. <https://investigacionesregionales.org/es/article/as-a-departing-point-the-paper-presents-the-historical-genesis-of-the-concept-of-industrial-district-focusing-on-the-scientific-views-of-the-pioneer-of-this-field-alfred-marshall-the-concept-has-it/>
- Blanco, M. B. (2008). *Los talleres de Tafí Viejo del ferrocarril Central Norte en Tucumán: Los orígenes de su construcción 1900-1910*. XXI Jornadas de Historia Económica.
- Boisier, S. (2001). Desarrollo (Local): ¿De que estamos hablando? En: A. Vásquez y O. Madoery (Comps.), *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local* (pp. 48-74). Homo Sapiens.
- Candela García, G. (2001). Un puente de esperanza. *Revista de Obras Públicas*, 148(3411), 47-57. [https://quickclick.es/rop/detalle\\_articulo.php?registro=17568&anio=2001&numero\\_revista=3411](https://quickclick.es/rop/detalle_articulo.php?registro=17568&anio=2001&numero_revista=3411)
- de Ezcurra, M. (1998). Historia de Tucumán, 1536-1998. Gráfica Noroeste.
- Houni, A., Pittaluga, L., Porcile, G. y Scatolin, F. (agosto de 1999). La CEPAL y las Nuevas Teorías del Crecimiento. *Revista CEPAL*, 68, 7-34. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/a9014e96-46b6-462d-96e6-f3df5fce0f5e/content>
- Manzanal, M. (2000-2001). El primer ingenio azucarero en Tucumán: discutiendo las razones que explican su construcción. *Población y Sociedad*, 8-9, 1-45.
- Oszlak, O. (1997). Estado y sociedad. ¿Nuevas reglas de juego? *Reforma y Democracia*, 9, [s.p.].
- Parson, W. (2007). *Políticas públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*. FLACSO.
- Paterlini de Koch, O. (1996). *Ingenios azucareros en Tucumán: incidencia en la estructura laboral en la constitución del hábitat*. VI Seminario Internacional sobre caña de azúcar.

- Petrocelli, H. B. (1988). *Historia Constitucional Argentina*. Keynes Universitaria.
- Ramos, J. (Diciembre de 1998). Una estrategia de desarrollo a partir de los complejos productivos en torno a los recursos naturales. ¿Una estrategia prometedora? *Revista CEPAL*, 66, 105-125. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/12159-estrategia-desarrollo-partir-complejos-productivos-torno-recursos-naturales>
- Repetto, F. (2004). Capacidad estatal: requisito para el mejoramiento de la política social en América Latina. *Banco Interamericano de Desarrollo*, 1-46. <https://publications.iadb.org/es/publicacion/14523/capacidad-estatal-requisito-para-el-mejoramiento-de-la-politica-social-en-america>
- Roccatagliata, J. A. (2008). *Argentina. Una visión actual y prospectiva desde la dimensión territorial*. Emecé.
- Sánchez, R. (2010). Algunas reflexiones sobre los servicios de infraestructura en América Latina. CEPAL-IPEA. Recuperado el 16 de mayo de 2024 de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/28140-algunas-reflexiones-servicios-infraestructura-america-latina>
- UNASUR. (Noviembre de 2011). *Infraestructura para la Integración Regional*. CEPAL-UNASUR. Recuperado el 16 de mayo de 2024 de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b60c4cd9-a6a7-460d-ba71-4a04b3550bc6/content>
- Sánchez Román, J. A. (2005). La Industria Azucarera en Argentina (1860-1914). El mercado interno en una economía exportadora. *Revista de Indias*, 65(233). 147-172. <https://doi.org/10.3989/revindias.2005.i233.379>
- Schweitzer, M. (2008). El Sistema ferroviario argentino y la configuración del territorio. Los proyectos que avanzan. En: C. Bustamante Lemus, *Problemática regional en México. Hacia una agenda para el desarrollo* (pp. 1-17). Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional.
- Svampa, M. (2005). *La sociedad excluyente. La Argentina bajo el signo del neoliberalismo*. Alfaguara.
- Vázquez-Barquero, A. (2006). Surgimiento y transformación de clústeres y milieus en los procesos de desarrollo. *Revista EURE- Revista De Estudios Urbano Regionales*, 32(95), 75-92. <https://doi.org/10.7764/1295>

