



Anales del Instituto de Arte Americano
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"

■ SUBURBIOS SECULARES. LA EXPANSIÓN EN EL MUNICIPIO DE YERBA BUENA (TUCUMÁN 1898-1998)

Mónica Ferrari

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Ferrari, M. (2017). Suburbios seculares. La expansión en el Municipio de Yerba Buena (Tucumán 1898-1998). *Anales del IAA*, 47(1), 51-65. Consultado el (dd/mm/aaaa) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/230/391>

ANALES es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del IAA. Publica trabajos originales referidos a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidas a América Latina.

Contacto: iaa@fadu.uba.ar

* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, que es software libre de gestión y publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

ANALES is a peer refereed periodical first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers related to the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

Contact: iaa@fadu.uba.ar

* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

SUBURBIOS SECULARES. LA EXPANSIÓN EN EL MUNICIPIO DE YERBA BUENA (TUCUMÁN 1898-1998)

SECULAR SUBURBS. THE EXPANSION IN YERBA BUENA DISTRICT (TUCUMÁN 1898-1998)

Mónica Ferrari *

■ ■ ■ El artículo parte del interés por la evolución del área suburbana de Yerba Buena en Tucumán, que se inicia en los últimos años del siglo XIX y se consolida a fines del siglo XX. Para entender la transformación mediante la cual este territorio ha cambiado su papel de espacio rural a espacio suburbano, se explora el crecimiento en ese sector durante el siglo XX desde la problemática del proceso de suburbanización y a partir de la noción de “urbanización a retazos”. En este contexto, y desde una perspectiva histórica, cómo se fue generando el suburbio es uno de los cuestionamientos que se plantean. Se pretende, por lo tanto, efectuar un aporte al conocimiento de los bordes del territorio metropolitano tucumano, con el foco en la expansión por extensión y por densificación con las características de un paisaje urbano de suburbio jardín en el municipio de Yerba Buena.

PALABRAS CLAVE: historia urbana, urbanización a retazos, Yerba Buena, suburbio jardín.

■ ■ ■ The article results from the interest in the process of conformation of the suburban area of Yerba Buena in Tucumán, which started in the last years of the 19th century and was consolidated by the end of the 20th century. To understand the transformation through which this territory has changed its role from rural space to suburban space, it explores the growth in that sector during the twentieth century, from the point of view of the process of suburbanization and based on the notion of “patch urbanization”. In this context, and from a historical perspective, it is intended to make a contribution to the knowledge of the edges of the metropolitan territory of Tucumán, focusing on the expansion by extension and by densification with the characteristics of an urban landscape of garden suburb in the municipality of Yerba Buena.

KEYWORDS: urban history, patch urbanization, Yerba Buena, garden suburb.

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Instituto de Historia y Patrimonio, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán (IHP-FAU-UNT).

Este trabajo es parte de la tesis de maestría en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo Latinoamericanos desarrollada por la autora y defendida en 2001 en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán (FAU-UNT) bajo el título “Desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico de Yerba Buena”. El trabajo perteneció al proyecto de investigación El Patrimonio Urbano-Arquitectónico de los Siglos XX y XXI del NOA, directora arquitecta Olga Paterlini de Koch.

Introducción

Durante la segunda mitad del siglo XX se produjeron cambios en la expansión urbana de buena parte de las ciudades argentinas visibles en procesos manifestados en los bordes o áreas rurales próximas a la ciudad cabecera, que dieron lugar al fenómeno de suburbanización. El término describe la extensión superficial de una ciudad central en cuyas adyacencias se difunde o expande la urbanización en forma laxa y no polarizada, donde entran en competencia las funciones urbanas y rurales (Bertuzzi y Arroyo, 2005). Como manifestación de la construcción de la ciudad por partes con un patrón de expansión no planificada y desigual, el crecimiento suburbano se ha identificado con acepciones que revelan similitudes y particularidades. En tal sentido, ha sido estudiado por diversos autores bajo los términos de: “archipiélago metropolitano”, “ciudad difusa” (Coq Huelva, 2012; Indovina, 2009) y su versión en inglés “urban sprawl” (Batty, Besussi, Chin, 2003), “ciudad dispersa” (Giles y otros, 2005; Dematteis, 1998), “urbanización a retazos” (Hall, 1975) por citar solo algunos.

Como en varios casos de extensión metropolitana, se produjo la expansión de los usos residenciales y productivos sobre áreas de municipios vecinos, con dominante actividad agrícola y escasos poblados existentes. Si bien se trata de características conocidas en términos generales, existen rasgos particulares –consecuencia de cambiantes situaciones locales– cuya exploración contribuye a la comprensión de la organización de los primeros suburbios de las ciudades modernas en la Argentina. Este trabajo atiende a la problemática del proceso de suburbanización desde la noción “urbanización a retazos”, entendida como la forma que dio origen a pequeñas áreas, nula o escasamente vinculadas a la ciudad principal. Dicho desarrollo se caracteriza por llevarse a cabo en una pequeña escala, comúnmente con urbanizaciones fuera del radio de la ciudad cabecera, que se conforman a menudo de acuerdo a los primitivos linderos de las fincas agrícolas (Hall, 1975, p. 1370). A partir de este marco, y desde una perspectiva histórica, se pretende efectuar un aporte al conocimiento sobre el desarrollo suburbano de un sector del territorio metropolitano tucumano conocido como Yerba Buena, atendiendo a la evolución del crecimiento urbano por extensión y por densificación con las características de un paisaje urbano de suburbio jardín. Es decir, a “aquella extensión o sector periférico de la ciudad que aparece ordenado con densidades moderadas o bajas, disponiendo de jardines (...) y teniendo un destino esencialmente residencial” (Whittick, 1975, p. 1171).

Yerba Buena es una de las zonas suburbanas del área metropolitana de San Miguel de Tucumán implicada en este fenómeno, que fue desarrollándose hasta ocupar una extensión de 7,4 km en dirección este-oeste y de 5,3 km en sentido norte-sur con una superficie aproximada de 38 km². Su límite más cercano a la ciudad capital es el Camino del Perú, a 6 km de la plaza fundacional y por su proximidad al área central resultó ser una zona atractiva para la residencia unifamiliar. En su constitución como metrópolis, el crecimiento urbano fue extendiéndose hacia el oeste de la ciudad cabecera, a lo largo de una vía de comunicación principal que atraviesa longitudinalmente el área metropolitana, une la montaña con el río y enlaza a su paso Yerba Buena, San Miguel de Tucumán y Banda de Río Salí. En sus comienzos, el área en estudio cumplió un rol eminentemente agrícola y en su metamorfosis comenzó al promoverse la zona como lugar de veraneo. Luego, aquel residir temporario fue consolidándose como residencia permanente en la singularidad de un paisaje de suburbio jardín (Figura 1).

Bajo la forma de crónica literaria, el paisaje natural de Yerba Buena fue evocado durante el siglo XIX por el viajero Thomas Page (1859) y por Paul Groussac (1882). Entre las primeras investigaciones que recogen la historia de Yerba Buena se encuentran, a modo de ensayos, los trabajos de Rolando Piñero (1983) –un reconocido arquitecto tucumano que elaboró algunas notas de la historia del sitio– y de Simón Vera (1996a) –un trabajador del campo que desarrolló un sintético manuscrito con fuentes documentales sobre la época colonial del sector. La historia oral y la experiencia de ser una de las primeras habitantes de Yerba Buena de la década de 1910 no es un tema menor en las palabras de María Elena Saleme (1995), una destacada profesora.

En relación a las fuentes documentales, el crecimiento urbano se ha analizado a través de cartografía histórica de 1844 y 1915, aerofotografías de 1944, 1969, 1978 y 1992 y cartografía censal de 1969, 1972, 1983 y 1992. El trabajo recorre las primeras transformaciones del espacio rural de Yerba Buena, el desarrollo histórico desde principios del siglo XIX hasta finales del XX, las consideraciones de los principales aspectos que han marcado su paisaje, y concluye con la exposición de los componentes suburbanos identificados como marcas en su relación con el crecimiento urbano y el paisaje.

Las primeras transformaciones del espacio rural de Yerba Buena

Una de las primeras transformaciones que se produjeron en el espacio rural de Yerba Buena estuvo determinada por el cambio en el uso del suelo. En efecto, luego de la expulsión de los jesuitas en 1767, la tenencia de las propiedades rurales que les pertenecieron fueron incautadas, y la regulación de la situación duró hasta que, en los inicios del siglo XIX, se inició el reparto público y la venta de aquellos dominios. Estas tierras comenzaron a cultivarse cuando en sus adyacencias se instaló el ingenio azucarero San José en 1848. De este modo, el paisaje de selva de Yungas fue transformándose en espacio cultivado para dar lugar a las actividades agrícolas e industriales.

La paulatina instalación de la población y de las instituciones a partir de 1860, nos informa que en la zona ya habitaban algunas familias: una escuela con “25 niños pobres” (Ley N.º 156), así como comisaría, juzgado de Paz y comandancia del Regimiento de Infantería y Caballería de la Guardia Nacional. Sin duda, el mapa de Bertrés, de 1844, colabora en la construcción del imaginario del espacio rural mediante la expresión gráfica de algunas viviendas aisladas, los propietarios de tierras, los caminos antiguos, que conectaban Yerba Buena con la ciudad –Camino al Ojo del Manantial, continuación del Camino a San Pablo y Lules–, y el Camino del Perú, que vinculaba la región con el Alto Perú. La presencia del manantial de Marlopa, que puede observarse en dicho mapa, y su paralelismo con el Camino del Perú proporcionaron un indiscutible binomio para una beneficiosa localización del ingenio San José (Figura 2).

La organización del territorio tuvo su base en la política agraria colonial española, en la cual la declaración de “tierras de pan llevar” –derivada de la tradición medieval andaluza– imponía el cultivo de cereales como sustento básico para la alimentación humana (Martín Gutiérrez, 2004). La normativa implicaba la obtención de beneficiosas medidas de protección para la tierra, así como el cobro de los diezmos para el desarrollo de las ciudades. Este tipo de reglamentación no solo se trasladó a América, sino que en Tucumán persistió hasta avanzado el siglo XIX.



Figura 1: Yerba Buena dentro del área metropolitana del Gran San Miguel de Tucumán. Fuente: elaboración propia sobre Google Earth.

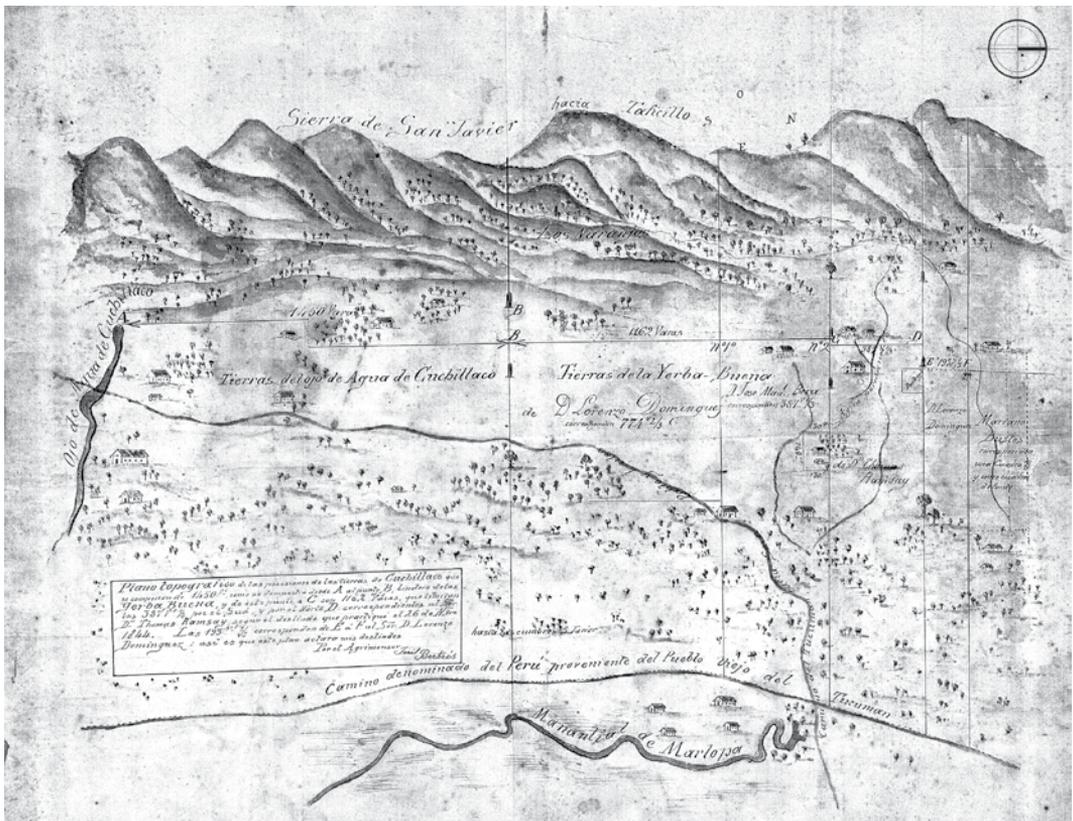


Figura 2: Plano topográfico de las posesiones de las tierras de Cuchillaco realizado por Jeril Bertrés en 1844. Fuente: Dirección de Catastro Provincia de Tucumán.

Para esta época, la organización territorial tucumana se pensó a partir del funcionamiento de las tierras como partes integrantes de un municipio agrícola, sin centro urbano fijo. La declaratoria de 1858 de “las tierras de pan llevar” se proclamó en favor de núcleos de pobladores y propietarios, y señala un radio dentro del cual se disfrutaba de reconocidas ventajas que contribuyeron a favorecer el florecimiento de varios poblados (Cordeiro y Viale, 1916a). En 1875 fueron designadas también las tierras situadas al norte del Camino a la Yerba Buena –antiguo camino entre San Miguel de Tucumán y Yerba Buena, hoy calle San Luis– (Maciel, 1925b) y en 1878 las del sur (Lizondo Borda, 1948) (Cordeiro y Viale, 1916a).

A partir de 1897, los sectores rurales comenzaron a ser regidos por el Código Rural (Ley N.º 732), que reglamentó, entre otros aspectos, los tipos y medidas de caminos: “caminos generales” de 30 m, que unían villas, departamentos o ciudades; “municipales o comunales” de 25 m, que atravesaban varias propiedades dentro de un mismo municipio y se conectaban con caminos principales; “vecinales” de 20m, que comunicaban las propiedades rurales entre sí; y los “particulares”, que podían transformarse en públicos (Cordeiro y Viale, 1916b).

El desarrollo histórico urbano desde principios del siglo XIX hasta finales del siglo XX

El despegue urbano, las primeras manifestaciones

La Villa de Yerba Buena fue el primer asentamiento organizado mediante una estructura urbana sobre un área rural y se ubicó sobre el Camino a San Pablo y Lules, a 1300 m al sur de la Avenida Mate de Luna. Se empleó una traza tipo hispánica, con plaza en el centro de una composición en retícula irregular de 3x4 manzanas. La villa se erigió a partir de 1893 (Escritura N.º 1), momento en que sus vecinos donaron terrenos para calles, plaza, iglesia, comisaría, casa de justicia y escuela. Sin embargo, hoy solo puede reconocerse la permanencia de la iglesia frente a la plaza, mientras que el ex Camino a San Pablo y Lules persistió como avenida.

Conectar la Villa de Yerba Buena de un modo más directo con el centro de la ciudad fue el segundo paso en la evolución urbana. Desde esta perspectiva, en 1896 se dio comienzo a la prolongación de la calle 24 de setiembre al oeste (solicitada por los vecinos) y se la denominó Avenida Mate de Luna. Los años sucesivos, 1896, 1897 y 1901 marcan el inicio de las etapas de apertura hasta el Camino de San Pablo y Lules, hoy Avenida Solano Vera (Maciel, 1924) (Municipalidad de Tucumán, 1897; Ley N.º 808, 1901). Las reglamentaciones consideraron calzadas de 7 m de ancho, una cuneta de desagüe en el eje, espacios inmediatos destinados a recorridos de *tramways* y plantación de árboles a cada costado. En 1912 se autorizó a extender la Avenida Mate de Luna hasta el pie del cerro San Javier y en 1922 se aprobó la construcción del camino hasta la cumbre. Actualmente, se denomina Avenida Aconquija el tramo yerbabuenense de 7 Km de la arteria principal metropolitana.

La apertura de la Avenida Mate de Luna marcó el momento propicio para comenzar con la instalación de nuevas trazas. Así, en 1906, se materializó el tercer paso en la evolución urbana con la autorización para “la fundación de un pueblo sobre terrenos de propiedad particular” que se denominó Marcos Paz. Se localizó al este de la Villa de Yerba Buena, a unos 1500 m aproximadamente y sobre la acera sur de la Avenida Mate de Luna. La creación de la villa fue solicitada por un grupo de vecinos y por personas de la ciudad que deseaban edificar hacia esos sectores. Su interés residía en buscar la benéfica influencia de la vida de

campo, especialmente en el verano, e interesaba que este lugar estuviera al alcance de la masa poblacional, para que dejara de ser solamente practicable por las personas adineradas (Ley N. ° 898, 1906). La norma fijó manzanas cuadradas con lotes cuadrados de 48 m de lado que debían delimitarse con cercos de buena calidad. Destinó, además, solares para la plaza, iglesia, comisaría, juzgado de paz y estipuló sanciones ante el incumplimiento del ornato. (Cordeiro y Viale, 1916c, p. 429) (Piñero, 1983). Un hecho curioso y peculiar fue la instalación de una traza muy cerca de otra existente, la villa de Yerba Buena, sin vinculación de la trama urbana entre ambas, y con la particularidad de que no se volvió a repetir la traza en cuadrícula, usada en Marcos Paz, en toda Yerba Buena (Figuras 3 y 4).

En 1909 se inauguró el Ferrocarril a Yerba Buena (Vera, 1996a), y a partir de 1916 comenzó a funcionar el tranvía rural a vapor, pero estos medios de transporte no fueron impulsores de desarrollo urbano. Por un lado, el tren tuvo más bien la función de transporte de cargas con escasas paradas y, por otro, el tranvía poseía vagones abiertos tirados por una máquina a vapor cuyas chispas quemaban la ropa de los pasajeros, por lo cual el viaje resultaba incómodo. María Elena Saleme (1995) recordaba la imagen de la Avenida Mate de Luna a principios del siglo XX como un camino de tierra que solía inundarse en épocas de tormenta por la creciente del río Muerto. Vivir en estos lugares no era fácil, el tranvía y el tren grande fueron un gran paliativo para las dificultades, pero los habitantes del suburbio no disfrutaban de los beneficios y la comodidad de residir en la ciudad cabecera. Por otra parte, el aprovisionamiento de mercaderías esenciales dependía del centro, y ello significaba la necesidad de disponer de algún tipo de vehículo. La situación fue diferente para las familias acomodadas, quienes, además de poseer residencias más confortables que los lugareños que labraban la tierra, disfrutaban de la zona como lugar de veraneo y tenían la posibilidad de trasladarse en automóvil.

Los períodos de mayor crecimiento urbano, por extensión y densificación

Hasta 1915, según puede observarse en el plano de Antonio Correa, la trama urbana generada hasta 1906 no había experimentado cambios ni tampoco lo hizo hasta 1944, según la primera aerofotografía del siglo XX a la que se tuvo acceso. En definitiva, hacia esta fecha, la zona urbanizada estuvo constituida por la Villa de Yerba Buena, la Villa de Marcos Paz, la Avenida Solano Vera (parte del ex Camino a San Pablo y Lules) y la Avenida Mate de Luna (Figura 5).

El próximo salto temporal para el análisis de la evolución urbana se obtuvo en 1944, a través del Vuelo Sparta. En primer lugar, se reconoció la clasificación establecida por el Código Rural para los caminos generales, vecinales y particulares, así como las plantaciones de árboles cada 100 m para los primeros, y cada 40 m para los segundos, sobre la línea de cerco de terrenos linderos (Ley N.º 732, 1897). De este modo, se expresó la intención de establecer una imagen del territorio basada en la conformación de bordes naturales que le otorgaron al paisaje cierto significado e identidad. En segundo lugar, se identificaron las quintas ubicadas al sur de la avenida y los cultivos de caña de azúcar que se situaron al norte en fajas longitudinales con calles que desembocaron en el Camino del Perú, vínculo directo con el ingenio San José. En tercer lugar, se verificó –en colaboración con Simón Vera (1996b)– la permanencia de antiguas vías: el Camino de las Lanzas, Calle San Luis, Camino del Perú y Camino a San Pablo y Lules.



Figura 3: Villa de Yerba Buena y Villa Marcos Paz. Aerofotografía 1944. Vuelo Sparta. Fuente: Archivo Dirección Provincial del Agua.

NUEVO PUEBLO DE LA YERBA BUENA
Pueblo Nuevo

Avenida Mate de Luna											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
A	B	A	B	A							

TUCUMAN y sus alrededores

ESCALA: 1:25,000

1915

LÍMITE DEL MUNICIPIO

Z.N.



REFERENCIAS

1. Camino del Perú
2. Avenida Mate de Luna
3. Villa Marcos Paz
4. Villa Yerba Buena

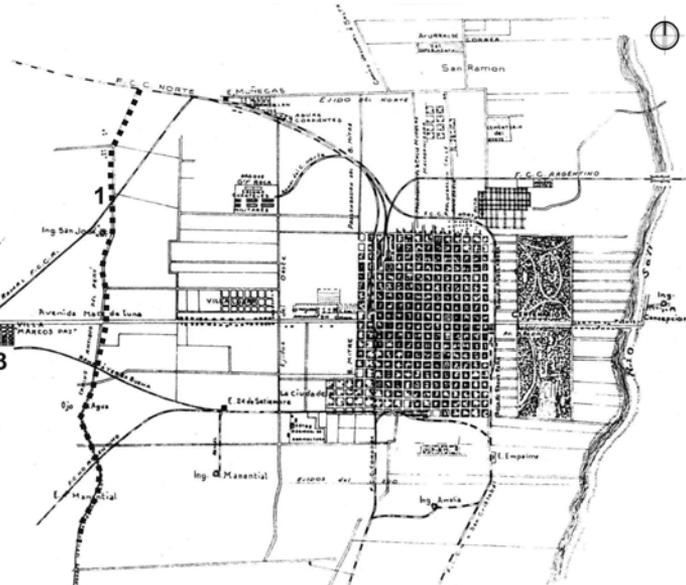
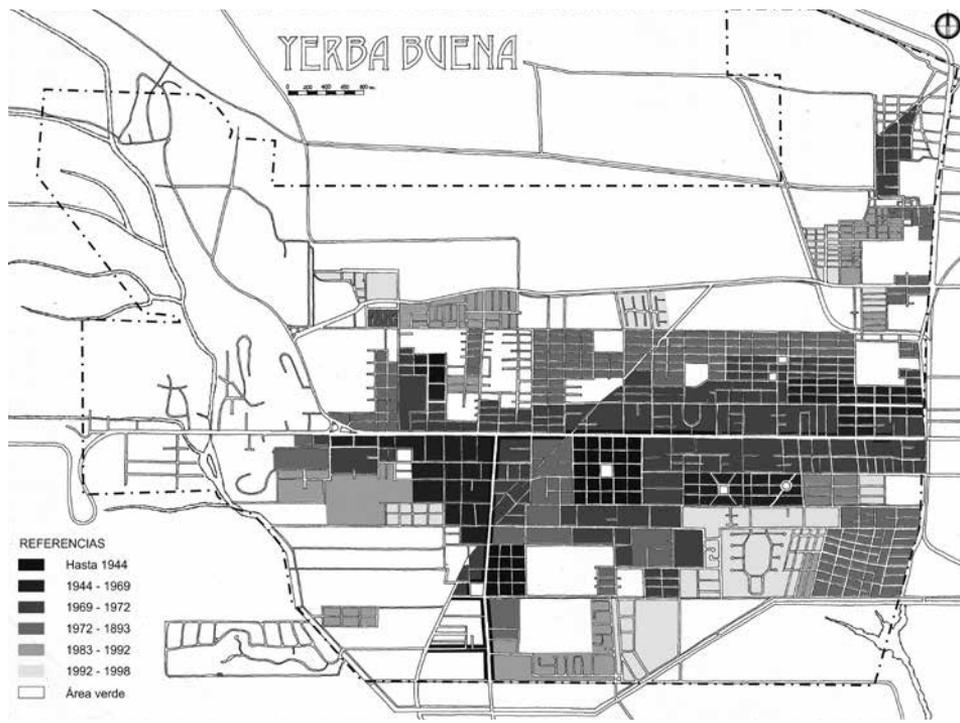


Figura 5: Plano de San Miguel de Tucumán y alrededores realizado por Antonio Correa en 1915. Referencias marcadas por la autora. Fuente: Lacabeka, 1916.



REFERENCIAS

- Hasta 1944
- 1944 - 1969
- 1969 - 1972
- 1972 - 1983
- 1983 - 1992
- 1992 - 1998
- Área verde

Figura 6: Plano de crecimiento urbano de Yerba Buena, según aerofotografías y cartografía censal. Fuente: elaboración propia.

Hacia 1944, la superficie urbanizada fue de 1,29 km² aproximadamente y se incrementó a 1,74 km² en 1969, cuando comenzaron los loteos. En 1967 se cerró el ingenio San José y comenzaron a urbanizarse las áreas de cultivos adyacentes. Entre 1969 y 1972 se produjo el pico máximo de extensión urbana y significó una verdadera explosión: en tres años, la superficie llegó a 6,6 km², casi dos veces y media más de la que tenía en 1969. En la aerofotografía de 1968 del Vuelo Sparta se manifestó una notable tendencia de integración en un *continuum* urbano de la zona que ocupó la Avenida Aconquija hasta su intersección con Solano Vera. Durante este periodo se trazó la trama del sector norte y sur de la avenida, sobre todo en el tramo que va desde el Camino del Perú hasta la Villa de Marcos Paz, que determinó en gran medida la consolidación del paisaje urbanizado.

De 1972 a 1983, el aumento de la superficie urbana fue mayor en el sector norte que en el sur. El área urbanizada creció, pero con mayor lentitud que en el periodo anterior, y pasó de 6,6 km² a 8,92 km² en diez años. En esta etapa, el crecimiento produjo una mayor densificación del tejido y surgieron los asentamientos irregulares sobre los terrenos de la ex vía del ferrocarril.

Entre 1983 y 1992, el área urbanizada alcanzó los 11,39 km² y la comparación con el periodo anterior permite observar un promedio de 2,39 km² cada 10 años de superficie rural que se anexó como urbana -0,239 km² por año. Como novedad, en la estructura urbana se observa la incorporación del *country* o barrio privado como urbanizaciones cerradas de sectores acomodados, y la consolidación, además, del asentamiento marginal sobre el predio que ocupó la vía del tren.

En el último lapso de extensión de la trama, correspondiente al periodo 1992-1998, surgieron dos nuevos *countries*, Las Colinas y Marcos Paz, que se desarrollaron en los intersticios remanentes y completaron la traza bajo el constante criterio de célula independiente. El promedio del crecimiento urbano se mantuvo constante (0,239 km² por 5 años = 1,19 km²). Al sumar este valor al producido en el periodo anterior, el resultado fue 12,58 km² (11,39 km² más 1,19 km²), y la superficie calculada sobre la base de la cartografía estribó en 12,64 km² (Figura 6).

Hasta 1998, la superficie total del área en estudio comprendía 17,67 km². De este valor, 12,64 km² estuvieron destinados a áreas urbanizadas, 1,55 km² constituyeron espacios verdes, y lo que resta, 3,48 km², correspondió a la superficie no urbanizada de espacios intersticiales. A continuación, se muestra el cuadro de áreas de terreno cultivable transformadas en superficies urbanas, en el que puede leerse el crecimiento por extensión de la trama (Figura 7).

Si bien el periodo de estudio llegó hasta 1998, la densificación del tejido de la ciudad siguió creciendo fundamentalmente por la proliferación de 40 barrios privados y 5 *countries* (Malizia y Paolaso, 2007), cuya consecuencia fue la anulación del espacio de vereda en algunos sectores y la consecuente disminución de la urbanidad.

La yuxtaposición no sincronizada entre un parcelamiento y otro llevó a la ratificación de un desarrollo de tipo espontáneo. En algunos casos, se hicieron a escala barrial, donde intervinieron varias manzanas, y en otros, dos o tres ínsulas según los loteos analizados (Archivo de Inmuebles Fiscales). Este efecto de regularidad en formas variadas fue el resultado de una continuidad producida en la estructura de organización territorial, donde la misma trama agrícola pasó a ser la base del nuevo tejido en retícula. Los antiguos caminos vecinales o particulares de las quintas permanecieron como fenómenos de larga duración y se convirtieron en las calles de todo el siglo XX.

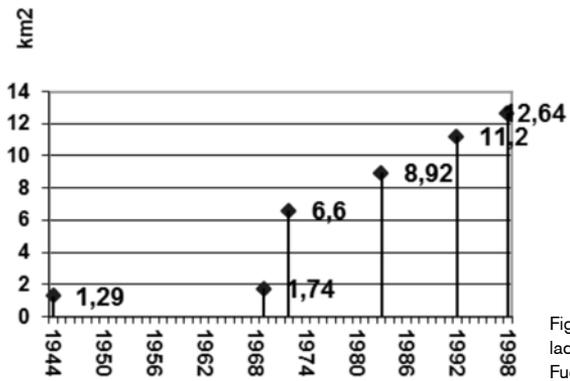


Figura 7: Gráfico de incremento de superficie urbana calculada según cartografía censal y aerofotografías. Fuente: elaboración propia.

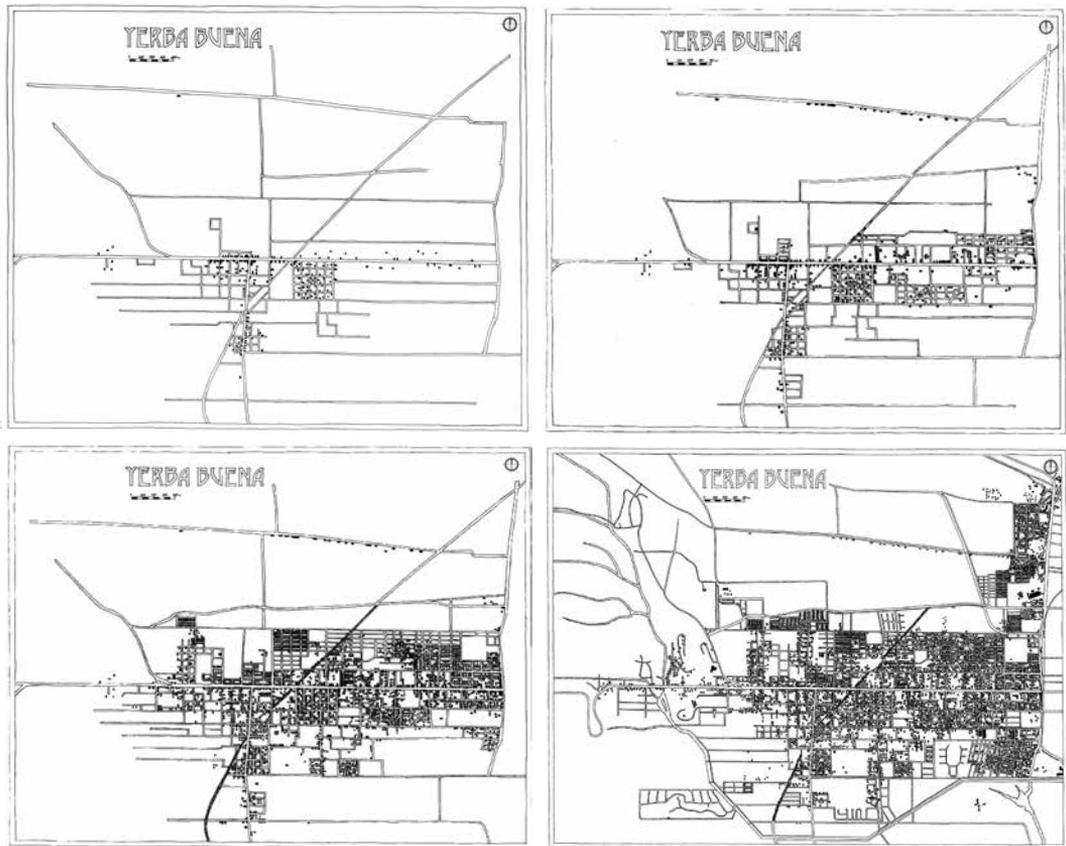


Figura 8: Crecimiento por densidad, según aerofotografías. Fuente: elaboración propia.

El crecimiento por densificación formal se analizó sobre la base de las aerofotografías: 1944, 1969 [ca.], 1978, 1992. Hasta 1944 la mayor concentración se produjo en el casco de Marcos Paz, área de Avenida Aconquija e intersección con Avenida Solano Vera. En 1969 se intensificó la ocupación sobre Avenida Aconquija, así como las áreas distantes a esta. En 1978 el espacio fue tomando la forma de mancha urbana irregular y se advierte un alto porcentaje de uso del suelo en los barrios construidos dentro de las políticas habitacionales del estado en las áreas extremas del sector norte (Barrios Horco Molle y Viajantes). En la década de 1990 la densidad fue en aumento en toda Yerba Buena, pero particularmente en nuevos barrios de vivienda social localizados en la franja norte y en asentamientos irregulares diversos en el noreste de la traza.

El resultado fue un proceso de ocupación de la trama urbana producido en forma difusa en algunos sectores de las áreas adyacentes a la avenida principal y en sectores distantes de la arteria. Con el tiempo, el relleno de la traza se completó en un gradiente de densidad que fue diluyéndose a medida que se alejaba de la Avenida Aconquija y que generaba al mismo tiempo una conurbación este-oeste con San Miguel de Tucumán (Figura 8).

Consideraciones de los principales aspectos que han marcado el paisaje urbano

Gran parte de las características del paisaje de suburbio jardín que hoy posee Yerba Buena tuvo su inicio con las primeras viviendas rurales unifamiliares que se situaron sobre la Avenida Aconquija. Por un lado, la reglamentación de 1908 (Maciel, 1925a) sobre la Avenida Mate de Luna en el municipio capital exigió retiros para jardines. Si bien la normativa no se aplicó en Yerba Buena, se supone que esta norma pudo haber tenido su influencia hacia el sector oeste, pues la vía conservó –en gran parte de su extensión– un uso del suelo donde predominó la vivienda unifamiliar con jardines. Ello trajo consigo una continuidad paisajística que se fue afirmando a lo largo del tiempo y que se conservó, parcialmente, hasta fines del siglo XX. Por otro lado, la Avenida Aconquija adquirió, aunque en forma incompleta, las características de *boulevard*: platabanda ancha e hilera de árboles que flanquean la circulación en dos laterales. La mayor parte de las funciones no residenciales se localizaron sobre ella, por lo cual operó como arteria comercial hacia la última década del XX transformando la imagen del paisaje original (Figura 9).

La lectura tipológica del trazado realizada en 1998 reveló, en su aspecto general, una trama que produjo variedad en las dimensiones y formas de las manzanas con el consecuente quiebre y la discontinuidad de la calle. El resultado fue una traza con varias interrupciones, aunque con cierto grado de homogeneidad dentro de la composición. Algunas formas geométricas derivadas del urbanismo decimonónico, como el diseño en rotonda, diagonales y asterisco, pudieron individualizarse en los loteos de “Villa Parque Marcos Paz” fracciones B (1953) y C (1950). El empleo de la calle curva se utilizó en el “Loteo Los Lapachos” (1959), que recreaba la silueta de una horqueta y la intención expresa del movimiento. De un modo similar, el “Loteo Montenegro”, realizado durante la década de los cuarenta, empleó una modalidad tipo cul de sac en una sola calle quebrada en forma de “U”. Esta práctica se empleó igualmente para los *countries*, que se generaron a partir de la década de 1980: “Yerba Buena Golf Country Club”, “Country Marcos Paz” y “Country Las Colinas” (1997) (Figura 10).



Figura 9: Avenida Aconquija en 2000. Foto Mónica Ferrari.



Figura 10: Loteo Villa Parque Marcos Paz. Fracciones B y C. Fuente: Archivo Dirección de Inmuebles Fiscales de la Provincia de Tucumán.

La vivienda suburbana como tipo base de políticas habitacionales impulsadas desde el estado se caracterizó por la repetición alineada de construcciones apareadas o entre medianeras con pequeños jardines en el frente y el fondo. Por otro lado, el relevamiento realizado por Di Lullo y Giobellina (1996) sobre asentamientos irregulares reveló la ubicación de diferenciadas actuaciones en la planta urbana: el área que ocupó la vía del ferrocarril, áreas cercanas a la Villa de Yerba Buena y margen oeste de la Avenida Solano Vera, así como los barrios Castillo y Nicolás Avellaneda I, II, III y IV –estos cuatro últimos situados en el extremo noreste del municipio.

Notas de cierre

En la exposición sobre la historia de Yerba Buena, se constató la transformación del campo en suburbio jardín, un cambio de rol acaecido a lo largo de una centuria y evidenciado en el análisis secuencial de la cartografía y de la aerofotografía producida en el siglo XX. En ese proceso, el suburbio se generó a partir de la trama agrícola que constituyó la base de la estructura urbana, hecho que pudo demostrarse mediante la superposición de capas transparentes de planimetría. De este modo, se comprobó que el crecimiento urbano tomó la iniciativa de adaptarse a un tejido preestablecido y sustituyó paulatinamente las tierras cultivadas por sectores urbanizados. El proceso de la suburbanización consistió en una instalación de células diseminadas a modo de satélites. Al multiplicarse, fueron extendiéndose de tal manera que generaron una paulatina conurbación con la capital.

Durante ese proceso, la urbanización a retazos fue el modo corriente de hacer efectiva la transformación y se dio a través de una expansión discontinua. La trama urbana experimentó la dualidad de la planificación para luego constituirse en una isla con total independencia de la traza adyacente, donde el loteo demostró ser la causa directa del crecimiento urbano por extensión. Sin duda, este hecho fue favorecido por la Ley de Ejidos (1915), que establecía que no era necesario que el ensanche o la ampliación de una población respondieran a un trazado regular de forma geométrica, norma que permaneció vigente durante 60 años hasta que fue sustituida por la Ley Provincial de Loteos (1982).

A partir de la década de 1950, Yerba Buena dejó de ser una zona de veraneo para ser ocupada en forma permanente (Calcabrina, 1950). La transformación se originó a partir del avance progresivo de la extensión de la trama urbana en torno a un eje vial principal, que generó la concentración del comercio. Esto produjo un incremento en la movilidad espacial de la población y en la densidad de la arteria principal. Así, la Avenida Mate de Luna, hoy Aconquija, fue el eje troncal a partir del cual comenzaron a desperdigarse los loteos en distintas escalas en forma de manchas de aceite. En consecuencia, fue el automóvil la principal causa del crecimiento urbano. A pesar de que en Yerba Buena se instalaron el ferrocarril y un ingenio azucarero, la expansión no expresa la relación industrialización-urbanización ni red férrea-urbanización. Por el contrario, el mencionado medio de transporte permitió a las clases más acomodadas la búsqueda de una vivienda en las afueras de la ciudad y la desvinculación del lugar de trabajo con el de residencia. En la actualidad, sobre la Avenida Perón, el modo de urbanización a retazos continúa replicándose.

La configuración de la trama evidenció una variedad de formas, diferente de la repetida cuadrícula de la ciudad tradicional. La densidad de ocupación se manifestó en la vivienda unifamiliar en lotes de amplias dimensiones y en una mayor ocupación del suelo que en el

modo anterior, tanto en la trama generada por los asentamientos marginales como por los planes de viviendas populares en lotes y manzanas reducidas.

Tanto en la percepción actual de la imagen de Yerba Buena como en la construcción de los imaginarios, aún permanece la identidad de suburbio en el cual se mantuvo constante la opción por la vivienda unifamiliar con jardín de baja densidad. Así, el anhelo de poseer una residencia unifamiliar con jardín se convirtió en el ideal de confort de los niveles medios y altos de la población, y el suburbio secular ya convertido en ciudad continúa siendo atractivo.

En definitiva, el suburbio generado por una urbanización a retazos, en la que se desafió el orden propio de la ciudad tradicional y concentrada, arroja una nueva lectura: el reconocimiento de un paisaje urbano de grandes arboledas, vinculado a la baja ocupación del suelo, la diversidad y la dinámica de su trama. No es de soslayar que el municipio integra el *top ten* de las mejores urbes argentinas para vivir, según un *ranking* nacional de calidad de vida elaborado por investigadores del Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Velázquez y Celemín, 2013).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Batty, M., Besussi, E. y Chin, N. (2003). Traffic, Urban Growth and Suburban Sprawl. En University College London (UCL) *Analysis Working Papers Series*. (paper 70). Londres, Reino Unido: Centre for Advanced Spatial Analysis. Recuperado de <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/casa/sites/bartlett/files/migrated-files/paper70.pdf>
- Bertuzzi, M. L., y Arroyo, J. (2005). *Ciudad y urbanización. Problemas y potencialidades*. Santa Fe, Argentina: Universidad Nacional del Litoral.
- Calcabrina, C. (1950). *Estudio plan regulador del Municipio de San Miguel de Tucumán, 1956 - 1986*. San Miguel de Tucumán, Argentina: Municipalidad de San Miguel de Tucumán.
- Coq Huelva, D. (2012). Crecimiento suburbano difuso y sin fin en el área metropolitana de Sevilla entre 1980 y 2010. Algunos elementos explicativos. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVI, 397. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-397.htm>
- Cordeiro, R. y Viale, C. (1916a). *Compilación ordenada de leyes, decretos y mensajes del período constitucional de la provincia de Tucumán que comienza en el año 1852*. Vol. VII. Tucumán, Argentina: Edición oficial.
- ----- (1916b). *Compilación ordenada de leyes, decretos y mensajes del período constitucional de la provincia de Tucumán que comienza en el año 1852*. Vol. XXI. Tucumán, Argentina: Edición oficial.
- ----- (1916c). *Compilación ordenada de leyes, decretos y mensajes del período constitucional de la provincia de Tucumán que comienza en el año 1852*. Vol. XXVIII. Tucumán, Argentina: Edición oficial.
- Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En F. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona, España: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- Di Lullo, R. y Giobellina B. (1996). *La otra ciudad. Tucumán frente al 2000*. Tucumán, Argentina: Ediciones Programa arraigo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Tucumán.
- El chisporroteo de la chorbata mandó a vía muerta al "Trencito" de Yerba Buena. (11 de abril de 2014). *La Gaceta*. Recuperado de <http://www.lagaceta.com.ar/nota/586220/sociedad/chisporroteo-chorbata-mando-via-muerta-al-trencito-yerba-buena.html>
- *Escritura N. ° 1 del Registro Inmobiliario*. Dirección General de Catastro de la Provincia de Tucumán. Disponible en Archivo de la Dirección de Inmuebles Fiscales. Tucumán, Argentina, 22 de marzo de 1893.
- Giles, N. (2005). Chiara Barattucci, Urbanizzazioni disperse. Interpretazioni e azioni in Francia e in Italia (1950-2000). *Les Annales de la recherche urbaine*, 98, 1, pp. 194-195. Recuperado de http://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2005_num_98_1_2615_t1_0194_0000_2
- Groussac, P. (Coord.) (1882). *Memoria Histórica y Descriptiva de la Provincia de Tucumán*. Buenos Aires, Argentina: Imprenta de M. Biedma.

- Hall, D. (1975). Urbanización a retazos. En A. Whittick, *Enciclopedia de la Planificación Urbana*. (p. 1171). Madrid, España: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Indovina, F. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milán, Italia: Franco Angeli.
- Lacabeka, A. (1916). Álbum general de la provincia de Tucumán en el primer centenario de la Independencia. Aprobado por la Comisión Oficial del Centenario. Buenos Aires, Argentina.
- *Ley N° 156*. Honorable Legislatura de Tucumán. San Miguel de Tucumán, Argentina, 23 de agosto de 1860.
- *Ley N° 732*. Código Rural. Digesto Municipal. Tomo XI. Legislación 1868 a 1925. Honorable Legislatura de Tucumán. San Miguel de Tucumán, Argentina, 18 de marzo de 1897.
- *Ley N° 808*. En Boletín Oficial de la Provincia de Tucumán. Honorable Legislatura de Tucumán. San Miguel de Tucumán, Argentina, 26 de enero de 1901.
- *Ley de Ejidos de las Ciudades y Pueblos de la Provincia de Tucumán de 1915*. Digesto Municipal. Tomo XI. Legislación 1868 a 1925. Honorable Legislatura de Tucumán. Tucumán, Argentina, 23 de agosto de 1915.
- *Ley de Loteos N° 5380*. Honorable Legislatura de Tucumán. Tucumán, Argentina, 24 de marzo 1982.
- *Ley 2918*. En Boletín Oficial de la Provincia de Tucumán. Honorable Legislatura de Tucumán. Tucumán, Argentina, 22 de enero de 1960.
- Lizondo Borda, M. (1948). *Historia de Tucumán (siglo XIX)*. Tucumán, Argentina: Universidad Nacional de Tucumán.
- Maciel, M. (1924). *Digesto municipal. Compilación de ordenanzas, resoluciones memorias y decretos de la municipalidad de Tucumán a partir del año 1868*. Tomo IV. Años 1890 a 1900. Tucumán, Argentina: Edición Oficial.
- ----- (1925a). *Digesto municipal. Compilación de ordenanzas, resoluciones memorias y decretos de la municipalidad de Tucumán a partir del año 1868*. Tomo VI. Años 1901 a 1909. Tucumán, Argentina: Edición Oficial.
- ----- (1925b). *Digesto municipal. Compilación de ordenanzas, resoluciones memorias y decretos de la municipalidad de Tucumán a partir del año 1868*. Tomo XI. Años 1868 a 1925. Tucumán, Argentina: Edición Oficial.
- Malizia M. y Paolasso, P. (2007). "Las nuevas formas de expansión urbana en Yerba Buena. Barrios privados, countries y urbanizaciones cerradas". En *IX Coloquio Internacional de Geocrítica*. Porto Alegre, Brasil: Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-06.htm>
- Martín Gutiérrez, E. (2004) *La organización del paisaje rural durante la Baja Edad Media. El ejemplo de Jerez de la Frontera*. Sevilla, España: Universidad de Sevilla y Universidad de Cádiz.
- Municipalidad de Tucumán (1897). Labor cumplida. Obras Públicas. En *Compilación de ordenanzas entre 1868 y 1900*. (Folio 463).
- *Ordenanza N° 109*. Digesto Municipal. 1979 – 1983. Municipalidad de Yerba Buena, Tucumán, Argentina, 21 de diciembre de 1981.
- Page, T. (1859). *La Plata. The Argentine Confederation and Paraguay*. Nueva York, Estados Unidos: Harpers & Brothers Publishers.
- Piñero, R. (1983). *Yerba Buena Ayer y Hoy*. Tucumán, Argentina: Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Tucumán.
- Saleme, M. E. (1995). Entrevista personal.
- Vera, S. (1996a) *Yerba Buena. Origen y su evolución*. Inédito.
- ----- (1996b). Entrevista personal.
- Whittick, A. (1975). *Enciclopedia de la Planificación Urbana*. Madrid, España: Instituto de Estudios de Administración Local.

Mónica Ferrari

Arquitecta y magíster en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo Latinoamericanos por la Universidad Nacional de Tucumán (UNT). Diplomada en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo por la Fundación Ortega y Gasset. Magíster en Instrumentos de Gestión del Patrimonio y doctora en Historia del Arte y Gestión Cultural del Patrimonio en el Mundo Hispánico, ambos por la Universidad Pablo de Olavide (UPO). Investigadora Independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Jefa de trabajos prácticos de Historia de la Arquitectura III en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán (FAU-UNT).

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán
 Avenida Néstor Kirchner 1800
 4000 - San Miguel de Tucumán, Argentina

institutohistoria@herrera.unt.edu.ar

