

014.39
715
II

M.F.N. - 2

41189

**Aspectos físico espaciales y funcionales del turismo en
las regiones del Nuevo Cuyo y NOA.**

Segundo Informe de avance.



**Consejo Federal de Inversiones
Buenos Aires, 12 de diciembre de 1996**

PE. H10
612
H

Buenos Aires, 11 de diciembre de 1996

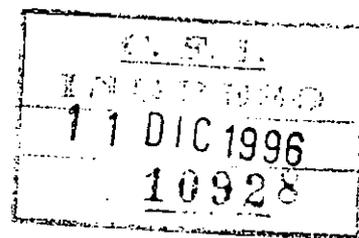
Consejo Federal de Inversiones

Sr. Secretario General

Ing. Juan José Ciáccera.

Estudio: Aspectos físico espaciales y funcionales del turismo en las Regiones del
Nuevo Cuyo y NOA. Exp. 3243

ref.:3190



Acompaña a la presente el Segundo Informe de Avance del Estudio de
Referencia conforme a los plazos y condiciones establecidas

Atentamente:

Raquel Perahia, arq.

Aspectos físico espaciales y funcionales del turismo en las regiones del Nuevo Cuyo y NOA.

Segundo Informe de Avance

I) La Región del Noroeste Argentino . Principales características.

Introducción.

Características naturales de la Región.

Características histórico culturales.

La Vinculaciones.

El sistema vial, principales rutas.

El ferrocarril.

El acceso aéreo.

II) Viajes a la Región del NOA.

Organismos y/o informantes consultados por provincia.

II) Bibliografía en consulta

Aspectos físico espaciales y funcionales del turismo en las regiones del Nuevo Cuyo y NOA

Segundo Informe de Avance.

12 de diciembre 1996.

La región del Noroeste Argentino: NOA

El presente informe de avance incluye dos aspectos del Estudio de referencia denominados I y II .

+ El primer aspecto (I) sintetiza algunas características de la region del NOA referidas a sus condiciones ambientales entendiendo por tales a su espacio natural y a sus rasgos culturales.

+ La segunda, de caracter descriptivo, señala los viajes y consultas realizadas y los Organismos y/o Informantes Claves y los documentos en consulta.

Tambien se indica la información recogida por los restantes integrantes del Equipo que recorrieron las Provincias de la Región solicitando información de mi área temática

De ser necesario esta información se completará en los próximos viajes.

Tal como se expresara en el anterior informe de avance,y, dada la directa correlación que existe entre el ordenamiento territorial y urbano y la actividad turística el enfoque pondrá especial énfasis en los asentamientos humanos, su medio y sus vinculaciones.

file NOA4

I) LA REGION NOA. PRINCIPALES CARACTERISTICAS.

Introducción.

La necesidad de considerar de manera interactiva la relación entre espacio y sociedad aparece de manera evidente al abordar la Región del NOA.

Por ello debemos analizar de manera integral tres elementos interactuantes: el **territorio**, sus características naturales y su forma de ocupación a través del tiempo, la **historia** y la **cultura local**.

Como resultante de esta integración esta región presenta una de las ofertas de atractivos turísticos más completas del país. Posee en conjunto la gama más extensa de atractivos naturales: majestuosas montañas caracterizan casi uniformemente la totalidad del territorio del NOA, exuberantes bosques subtropicales cubren vastas zonas de Tucumán Salta y Jujuy, fauna autóctona adaptada a los distintos climas de Valles y Puna, aguas termales en Santiago del Estero, Jujuy y Salta.

En cuanto a atractivos histórico-culturales la magnificencia de los mismos, de nivel único en el país, ilustra su historia desde épocas prehistóricas hasta el período de la lucha por la independencia, pasando por el período agroalfarero, el incaico y el colonial. De ellos se conservan arraigadas tradiciones y un colorido folklore que le dan, a la población y a los poblados, carácter definido e idiosincrasia inconfundible.

Son de particular relevancia los bienes culturales arqueológicos reunidos en los museos o yacimientos aún en sitios no excavados. Estos yacimientos arqueológicos son de gran importancia cultural aunque no todos de idéntica significación turística.

la mitad de los habitantes de Tucumán, luego Santiago del Estero y en un nivel similar Jujuy y Catamarca.

La población concentrada en estas ciudades Capitales representa un 45,5% del total de la región. Ver plano.

*** Características naturales (1)**

Coexisten en este territorio varias regiones geográficas que integran:

- * Altas mesetas de clima árido.
- * Cordones montañosos que disminuyen de altura hacia el oriente
- * Quebradas y valles de clima subtropical.
- * Llanuras subtropicales.

La diversidad de microclimas y recursos naturales locales permite pensar en una oferta turística integral que quiebre la estacionalidad tradicional de la misma

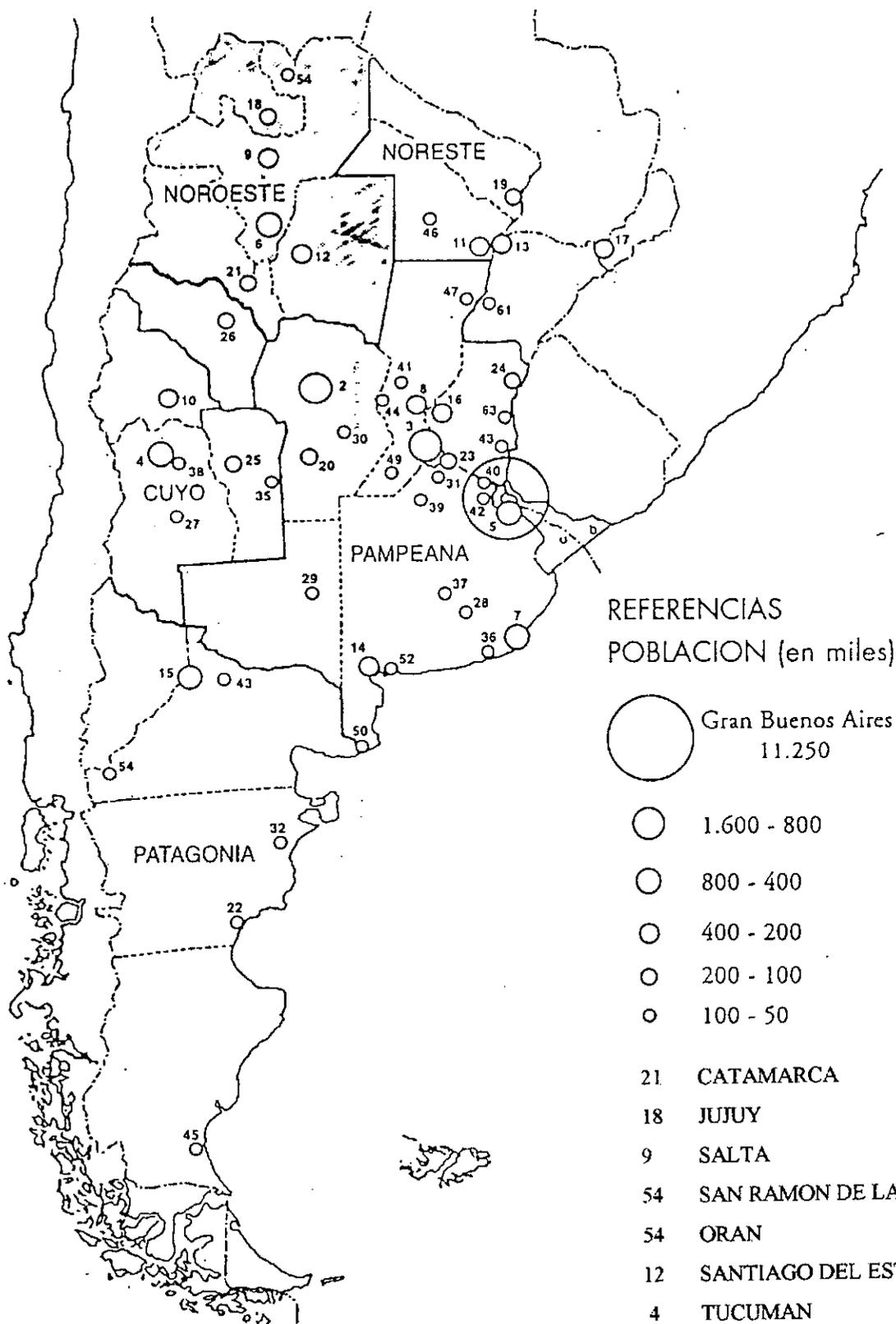
Desde el punto de vista geográfico se reconocen :

El Noroeste: con las unidades geográficas de La Puna; La Cordillera Oriental , Las Sierras Subandinas.

Las Sierras Pampeanas que se encuentran en el centro del país.

La llanura Chaco Pampeana que ocupa el centro este del país. Incluye el oeste de Salta y gran parte de Santiago del Estero.

LA REGION DEL NOROESTE ARGENTINO



Ciudades con más de 50.000 habitantes - 1991

Fuente : Sánchez, Darío: "Tendencias actuales en el crecimiento Urbano, Mundial y Argentino" (PRIGEO), CONICET 1993.

El Noroeste:

Tradicionalmente se llama noroeste al ángulo nor-occidental del territorio argentino que está constituido por tres unidades geográficas formales: Ver plano.

* La Puna

* La Cordillera Oriental y

* Las Sierras Subandinas.

* La Puna

Es un extenso altiplano que excede los límites internacionales incluyendo el NO de Chile, el SO de Bolivia y el S de Perú.

Su relieve se caracteriza por presentar una serie de mesetas con una altura media de 3000 a 3500 mts. separadas por cordones serranos generalmente volcánicos. Posee una red hidrográfica poco desarrollada y con poca capacidad de transporte.

* La Cordillera Oriental

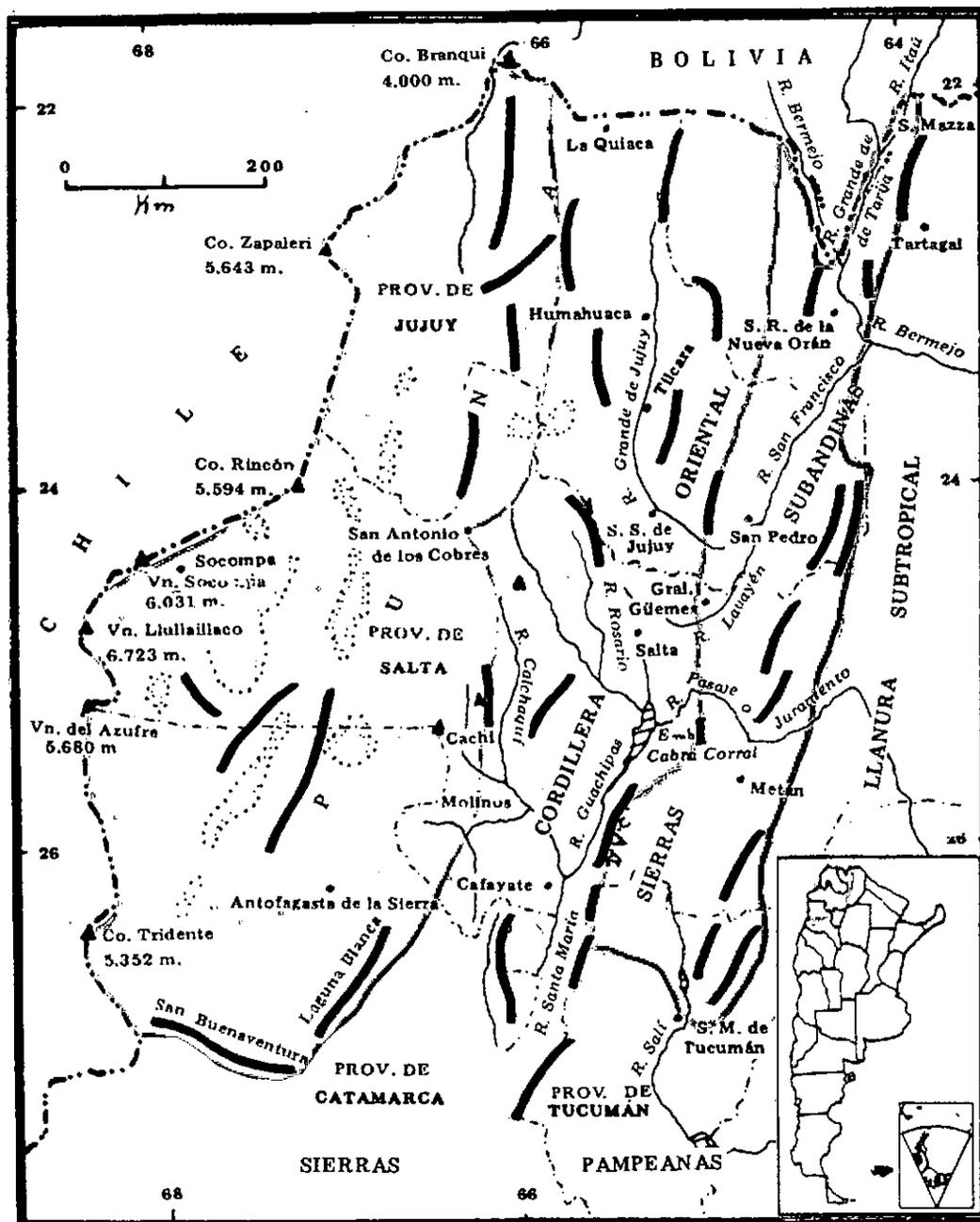
Se extiende desde el límite con Bolivia hasta cerca de los 27° latitud sur entre La Puna y las Sierras Subandinas. Las montañas se disponen en dos cordones en el sentido noroeste-sudoeste, separados por los valles del río Grande conocido con el nombre de Quebradas de Humahuaca (camino natural a Bolivia) y la del río Santa María Guachipas denominado quebrada de Guachipa.

El cordón occidental se adosa a la Puna; es el más elevado y presenta cumbres haladas de hasta 5.000m.

* Las Sierras Subandinas

Formadas por sierras bajas y alargadas se desarrollan al este de la provincia de Jujuy, al oeste de Salta y al norte de Tucumán.

LA REGION DEL NOROESTE ARGENTINO - NOA EL MEDIO NATURAL



LA REGION DEL
NOROESTE

Las Sierras Pampeanas.

Esta región geográfica se encuentra en el centro del país. Ocupa parte de la superficie de las provincias de Tucumán, Catamarca, La Rioja, Santiago del Estero, Córdoba, San Luis y San Juan.

La Rioja, San Juan y San Luis forman parte de la Región del Nuevo Cuyo objeto del primer informe de avance. En este documento se complementa esa información.

Las fracturas provocadas por el plegamiento andino tiene rumbo predominante N/S; por ello la ladera occidental cae abruptamente y se denomina cuesta, mientras la oriental presenta faldeos más leves y se denomina falda.

En esta región se presentan cuatro cordones que son los de mayor atractivo turístico natural: Ver plano.

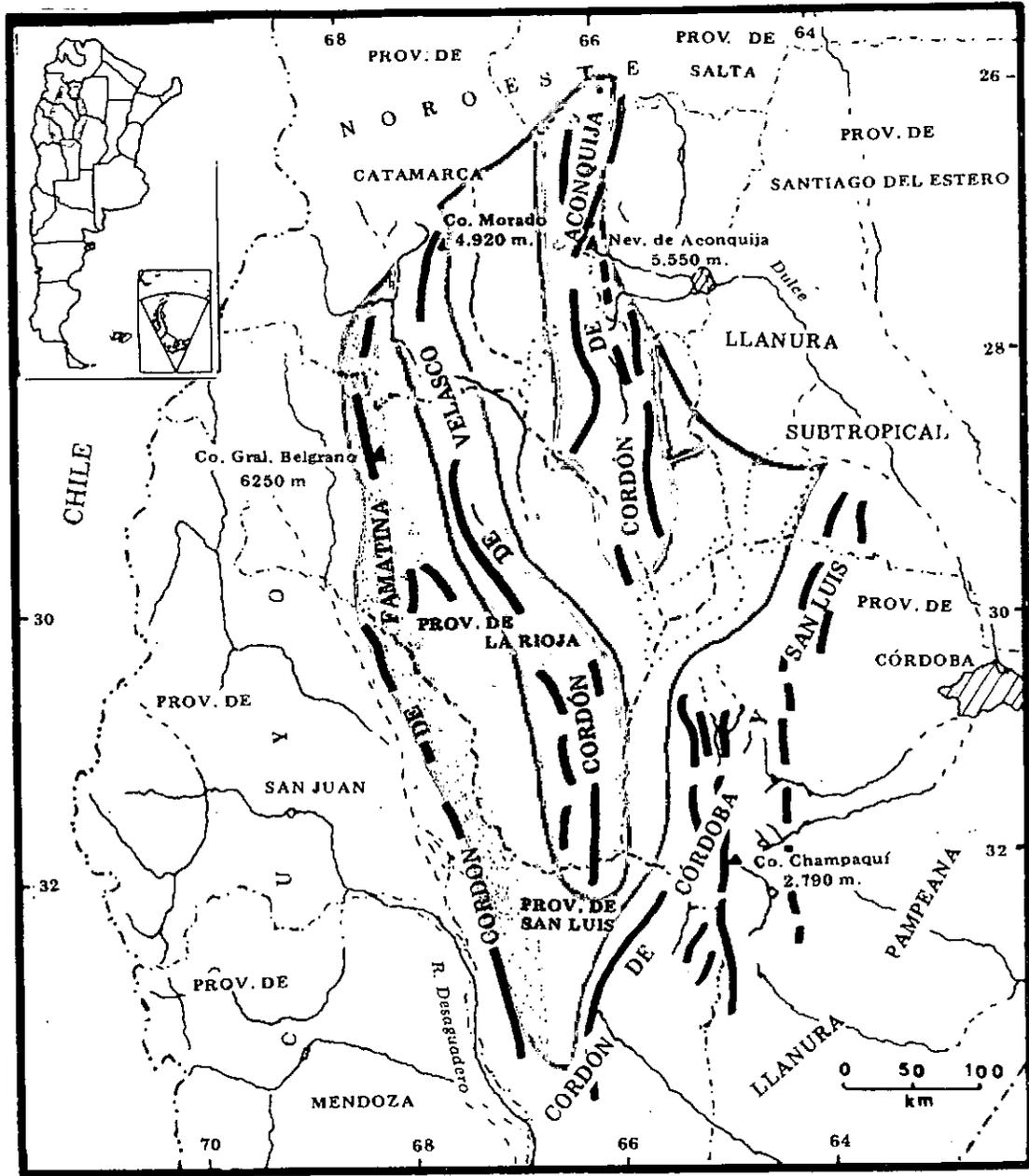
- * Oriental o del Aconquija.
- * Austral o de Córdoba y San Luis.
- * Central o de Velazco.
- * Occidental o de Famatina.

Los ríos de esta región son cortos y de régimen torrencial. El Sali, Hondo o Dulce es el más largo y caudaloso y está embalsado en varios puntos.

La población se concentra preferentemente en los valles de Lerma y Jujuy y en el piedemonte oriental del Aconquija. También en el valle del río San Francisco.

En el ámbito Puneño y en las partes más elevadas de la quebrada la población escasa se agrupa en pequeñas aldeas al abrigo de un cordón serrano, o donde puedan captar agua suficiente para el consumo.

LA REGION DEL NOROESTE ARGENTINO - NOA EL MEDIO NATURAL



SIERRAS
PAMPEANAS

La llanura Chaco Pampeana.

La llanura Chaco Pampeana ocupa el centro este del país. La llanura argentina es la porción austral de una unidad continental sudamericana que se extiende desde los llanos del Orinoco y la Amazonia hasta el río Colorado.

Los límites son de difícil precisión ya que la llanura pasa progresivamente hacia las unidades vecinas, que poseen otras formas de relieve.

Por el Norte el límite es de tipo político y se apoya en los ríos Pilcomayo, Paraguay y Paraná.

Las divisiones que se establecen en esta vasta estructura se basan en diferencias climáticas y biológicas que generan distintos tipos de economías y de asentamientos humanos.

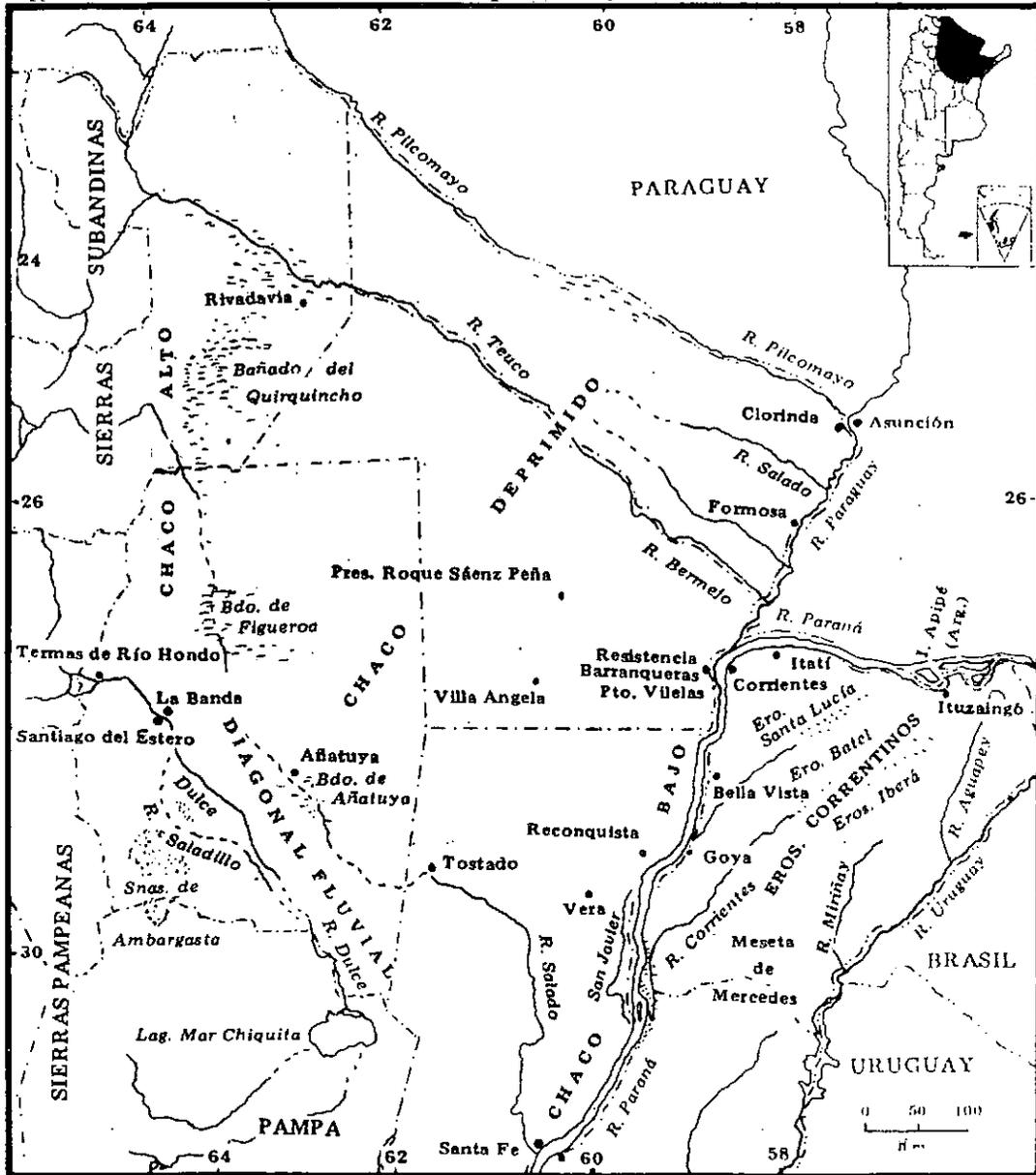
Se diferencian una llanura de clima subtropical, constituida por el Chaco y los Esteros Correntinos, y una llanura de clima templado, la Pampa.

La que afecta a nuestra región es la llanura subtropical ; unidad morfológica el Chaco que a su vez presenta cuatro subunidades morfológicas:

- + El Chaco alto, en contacto con las sierras subandinas y pampeanas.
- + El Chaco deprimido, que ocupa el área central, fuera de nuestra región.
- + El Chaco bajo: en las orillas de los ríos Paraná y Paraguay fuera del NOA.
- + La Diagonal fluvial de Santiago del Estero, zona llana surcada por los ríos Salado y Dulce que forma una especie de corredor entre el Noroeste y La Pampa. Es por esta Diagonal por donde se establecen desde la época colonial las comunicaciones entre el litoral y el Noroeste. Es aquí donde se asentó la cultura Chaco Santiagueña, una de las más evolucionadas del período precolombino.

En esta zona las Termas de Río Hondo y su dique que permite las actividades náuticas y pesqueras, constituyen el centro turístico invernal provincial más importante. (1) Información resumida de la GEOGRAFIA DE LA ARGENTINA.. Horacio Lorenzini, Raul Rey Balmaceda, María Julia Echeverría. Editorial AZ. 1994.

LA REGION DEL NOROESTE ARGENTINO - NOA EL MEDIO NATURAL



LLANURA

CHACO PAMPEANA

*** Características histórico culturales.**

La región Noroeste estaba poblada por los grupos Omahuaca y Calchaquíes que mostraban una gran influencia incaica.

Era el área más poblada y de mayor desarrollo cultural. Vivían en pueblos, dominaban las técnicas de riego que aplicaban especialmente al cultivo del maíz. Conocían la metalurgia del cobre, oro y plata, y en el arte del tejido y la cerámica dejaron piezas de gran contenido artístico y cultural. El idioma quechua es de uso común en la actualidad.

La colonización hispánica se instaló tempranamente en la región en coincidencia con los poblados indígenas ya establecidos. En un principio los españoles organizaron un sistema de producción para su subsistencia, luego, se relacionó con el centro de consumo Potosí. La zona se transformó en un sitio de tránsito hacia el Alto Perú.

En el valle de Lerma, sede actual de la ciudad de Salta, se realizaban las grandes ferias a las que acudían los compradores mineros. Salta se transformó así en un nudo esencial en la comunicación entre los dos virreinos, el del Perú y del Río de la Plata. Su importancia geográfica la convirtió en un centro económico, comercial y de servicios concentrando por sus actividades un desarrollo arquitectónico y artístico de singular valor patrimonial.

La declinación de la producción minera y la posterior pérdida del Alto Perú significó un período de crisis y de decadencia económica del noroeste que recién se reactiva en el presente siglo con la llegada del ferrocarril que le permitió colocar su producción agrícola y forestal en la región pampeana.

Tucumán era y es el otro centro de integración cultural, social y de vinculación regional.

El NOA recibió escaso aporte de migración europea y generó una emigración

poco pronunciada. Tal vez a la combinación de ambas circunstancias se deba la fuerte personalidad regional; y la concentración de numerosos atractivos históricos y culturales.

Las actuales Capitales provinciales y la mayoría de las ciudades medianas y pequeñas se fundaron en los siglos XVI y XVII y constituyen un valioso patrimonio histórico cultural de singular atractivo turístico.

Catamarca fue fundada en 1558.

Jujuy fue fundada en 1593.

Salta fue fundada en 1582

Santiago del éstera fue fundad en 1553.

Tucumán fue fundada en 1565 y trasladada en 1685.

Este patrimonio histórico cultural plantea un serio problema de conservación tanto en los pequeños poblados, para que no pierdan su aspecto característico, como también en los centros urbanos mayores, donde se encuentran testigos representativos de la arquitectura colonial con riesgo de supervivencia.

*** Las Vinculaciones**

El sistema vial, principales rutas

La red vial del país registraba en 1991 una longitud total de 212.469 kilómetros. De este total, 37.743 kilómetros (18%) están bajo la jurisdicción de Vialidad Nacional, mientras que el resto (174.726 kilómetros) corresponden a las distintas Direcciones Provinciales. El 75% de la red nacional se encuentra pavimentada, en tanto que para la red provincial esta relación es de 18% (2)

(2) Compendio Estadístico del Sector transporte en la Argentina. Secretaría de Transporte-GTZ.1993.

Durante los últimos años se han concesionado al sector privado el mantenimiento y mejoramiento de los principales corredores viales a través del sistema de peaje. Hasta el momento se ha adjudicado el 35,1 % de la red vial nacional pavimentada. Gran parte de estas concesiones se concentran en el Area Metropolitana de Buenos Aires. En el resto del territorio estas concesiones afectan en su mayoría a la red troncal nacional.(2)

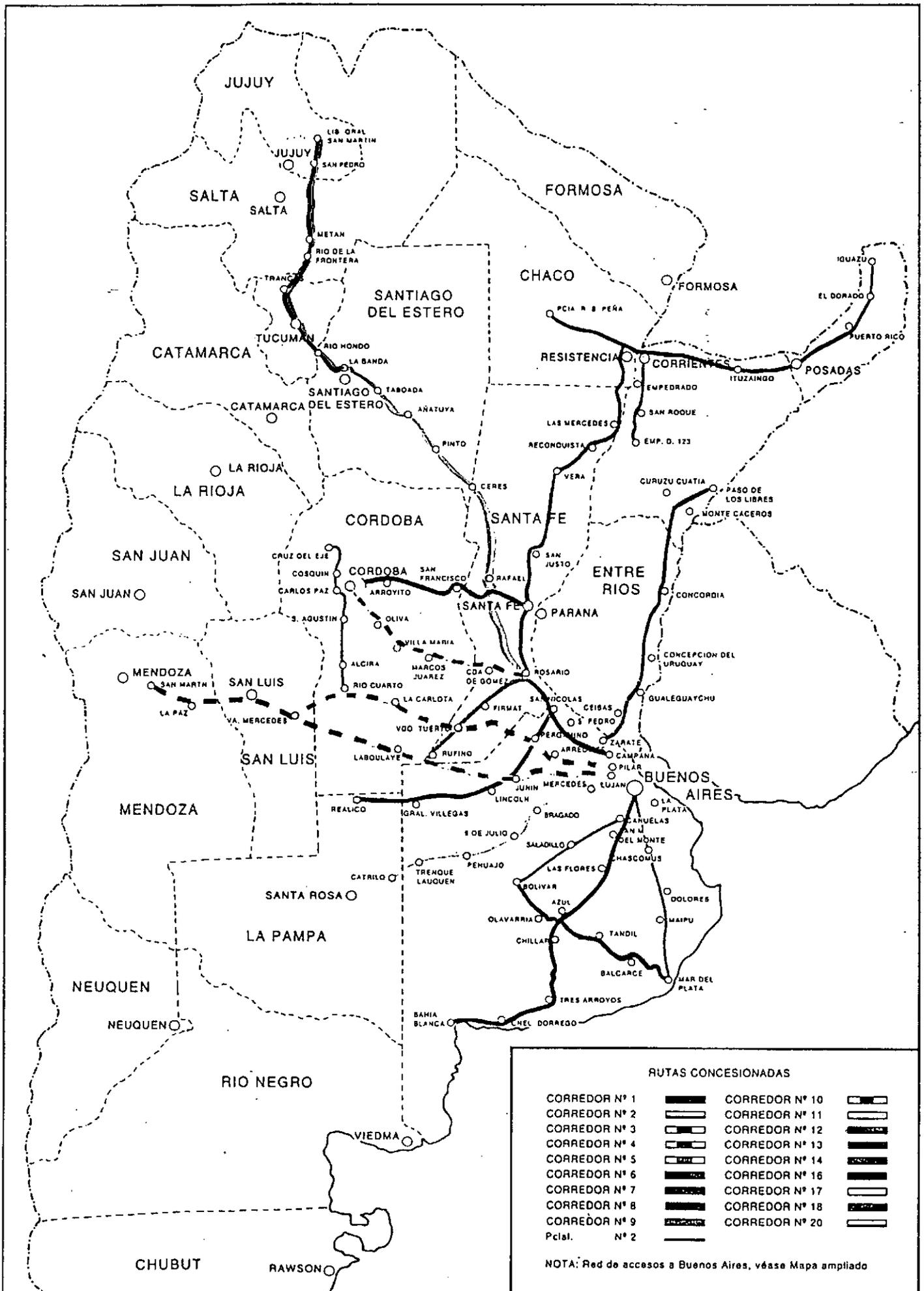
Según datos de la Dirección Nacional de Vialidad hasta 1991 de la Red Nacional se habían concesionado por "calzada pavimentada" los siguientes kilómetros por provincia: en Catamarca: 643 km con un 37% de estado malo; en Jujuy 350 km. con un 19% de estado malo; en Salta 662 km. con un 33% de estado malo; en Santiago del Estero 881 km. con 65% de estado malo; en Tucumán 274 km. con 27% de estado malo.

En nuestra región las ciudades Capitales de Tucumán, Salta y San Salvador de Jujuy se distribuyen en el histórico camino del Alto Perú cuya traza se materializó a través de la Ruta Nacional número 9.

Esta ruta, de carácter troncal, une Bs. As. y Córdoba con la mayor parte de las Capitales del NOA: Santiago del Estero Tucumán, Salta, San Salvador de Jujuy y la Quiaca.

Su traza ha sido concesionada en diversos tramos. Los que la afectan en forma directa son el Corredor 11 entre Rosario y La Banda (Santiago del Estero) y el Corredor 12 entre La Banda y Gral. San Martín al norte de Jujuy.

La Ruta Nacional 40, también de carácter troncal, la vincula con las Sierras Pampeanas y Cuyo aunque en su trazado en la Puna existen tramos de difícil tránsito.



RUTAS CONCESIONADAS

CORREDOR Nº 1		CORREDOR Nº 10	
CORREDOR Nº 2		CORREDOR Nº 11	
CORREDOR Nº 3		CORREDOR Nº 12	
CORREDOR Nº 4		CORREDOR Nº 13	
CORREDOR Nº 5		CORREDOR Nº 14	
CORREDOR Nº 6		CORREDOR Nº 16	
CORREDOR Nº 7		CORREDOR Nº 17	
CORREDOR Nº 8		CORREDOR Nº 18	
CORREDOR Nº 9		CORREDOR Nº 20	
Pcibi. Nº 2			

NOTA: Red de accesos a Buenos Aires, véase Mapa ampliado

Está pavimentada ,en la provincia de La Rioja, en la mayor parte de su recorrido, en la provincia de Catamarca, sólo en un corto tramo. De allí hasta la unión con la ruta nacional Nro. 9, próximo al límite con Bolivia, es consolidada.

En Catamarca las obras del proyecto minero Bajo La Lumbera de la empresa minera Alumbera SA que extraerá oro y cobre en esta mina en el departamento de Andalgalá están ejecutando las llamadas obras complementarias que incluyen el mejoramiento de las conexiones viales en la región necesarias para su operación.

Esta situación beneficia la accesibilidad de esta parte del territorio de Catamarca y de sus atractivos turísticos actuales y potenciales.

Entre los compromisos de Vialidad Nacional y de las Vialidades Provinciales está la materialización de esta Ruta 40, pavimentada hasta ahora en el tramo entre San Fernando del Valle de Catamarca y Esquel (Chubut).

Para su completamiento Vialidad Nacional cuenta con el apoyo crediticio internacional(La Nacion 8/10/96)

La vinculación con el NEA y los países limítrofes de Paraguay y Brasil se produce a través de las Rutas Nacionales 16 que desde Metán, provincia de Salta, la vincula con las ciudades de Resistencia y Corrientes y el litoral chaqueño y por la Ruta 81 que desde Salta le permite acceder a Formosa.

Respecto de la unión con Chile la integración esta prevista por los pasos de Jama en la provincia de Jujuy, a 349 km. de su Capital, que se vincula en territorio chileno por Calama a Antofagasta, a Tocopilla y a Iquique.

Este Paso es operable todo el año.

El Paso de Sico, a 180 km. de la ciudad de Salta por Ruta 51, permite acceder a la ciudad de Atacama en Chile.

Al Paso de San Francisco, en la Provincia de Catamarca se accede por la Ruta Nacional 60 que nace Dean Funes, Córdoba, pasa por Aimogasta en La Rioja, Tinogasta en la provincia de Catamarca y al cruzar por este Paso une a las localidades chilenas de Copiapó a 255 km. y el puerto de La Caldera en el Pacífico a 75 km. más.

Este paso es transitable todo el año aunque existen 22 km. entre Las Grutas y el Paso de San Francisco poco transitables por camiones con acoplado por lo angosto y meandroso.

Las rutas y los pasos antes mencionadas conforman en forma parcial el Corredor Norte previsto en el "Plan de Gobierno 1995-1999". Este tema y la integración del Mercosur será tratado en los próximos informes.

El hecho de que gran parte del territorio del NOA sea orográficamente accidentado hace difícil y onerosa esta red vial.

A ello se debe la situación de deficiencia de la comunicación vial en zonas del NOA, que se acentúa en la medida en que éstas se encuentran más próximas a la gran cordillera.

Existen otras Rutas Nacionales de vinculación interregional .La Ruta Nacional 34 que une Salta y Santiago del Estero con San Francisco (en Córdoba) y con Rosario, en la dirección este. Hacia el Norte llega a la frontera con Bolivia y une Salvador Mazza ,por Estacion Pocitos, en Salta con Yacuiba en Bolivia.

La Ruta Nacional 38 parte desde Tucumán hacia el sur vinculando Catamarca, La Rioja y Córdoba.

Se podría unir a la Ruta 40 y al Nuevo Cuyo a través del completamiento de la Ruta 150 en San Juan.

Esto posibilitaría la integración del Circuito Andino ,de los Valles Calchaquíes y de la llamada Región Centro Andina.

El transporte público de pasajeros por automotor a nivel nacional se realiza a través de un parque de 2621 vehículos interurbanos que pertenecen a 150 empresas. Si se consideran las unidades afectadas a líneas de jurisdicciones provinciales, el parque alcanza 7.000 vehículos, con un valor de reposición estimado de 1.400 millones de dólares.

La flota de vehículos interurbano de jurisdicción nacional (líneas regulares) transportó 42,1 millones de pasajeros en 1991. Los servicios internacionales (a países limítrofes y Perú) y los de turismo transportan aproximadamente 0,5 y 1,4 millones de pasajeros año respectivamente. (2)

En los últimos años, y en directa relación con los cambios económicos, ha aparecido otras modalidades de transporte: los remises y los vehículos de menor porte que por escasa diferencia con el transporte tradicional brinda otras comodidades. Es de señalar sin embargo que muchas de estas "pequeñas empresas" no han regularizado su situación legal.

Es de lamentar que a nivel local y en la mayoría de los casos no existe una estadística confiable y sistematizada que registre el número de pasajeros de turismo que utiliza cada tipo de transporte, ni el origen destino del mismo.

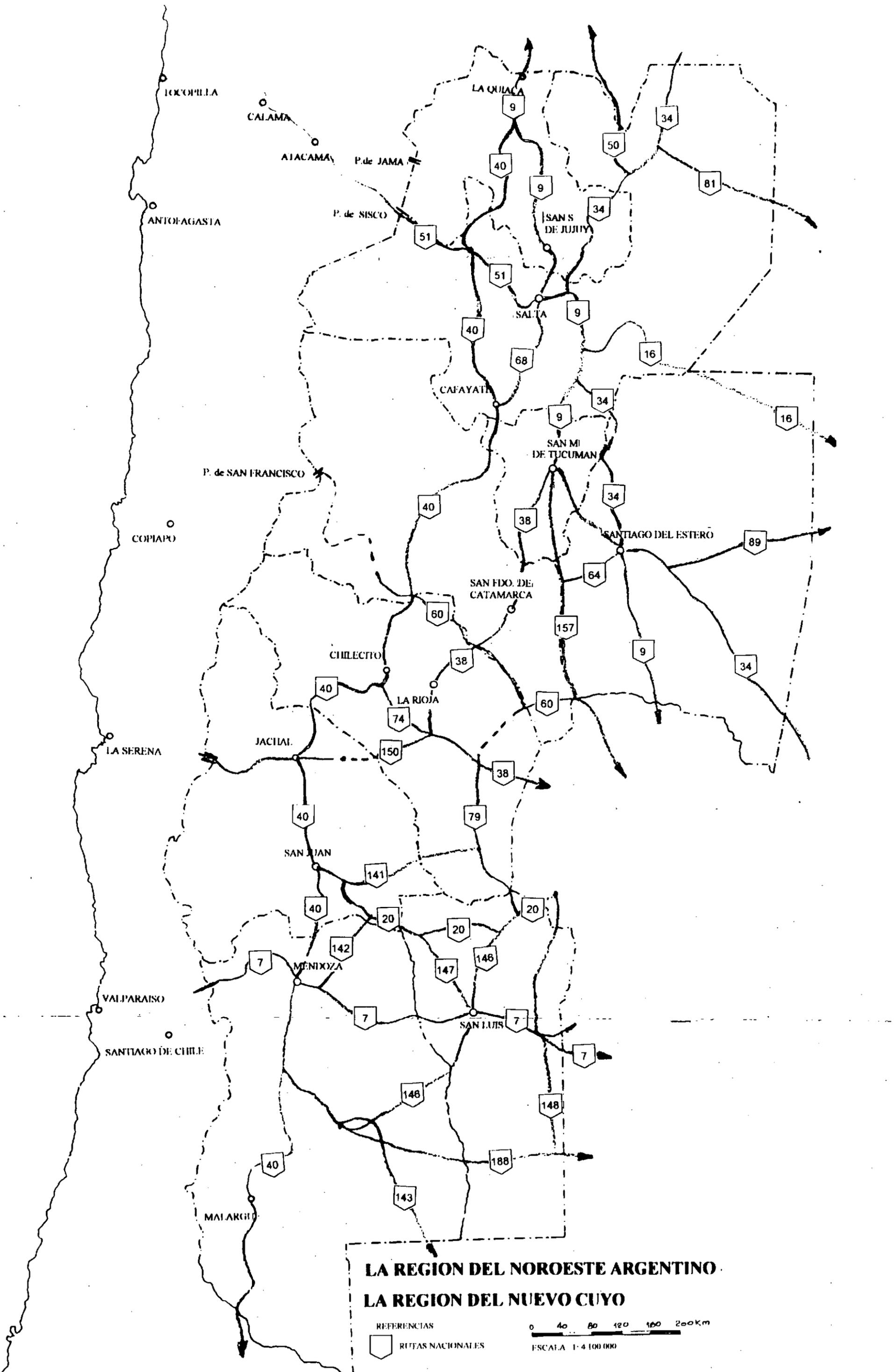
Otro elemento a considerar dentro del equipamiento del transporte público son las terminales de ómnibus de características diversas en las diferentes ciudades Capitales que integran esta región.

En este sentido no se puede omitir el complejo Estacion Central / Centro Comercial llamado Shopping del Jardín en San Miguel de Tucumán que integra en un extenso predio ambas actividades en un emprendimiento privado novedoso.

(2) Compendio Estadístico del Sector transporte en la Argentina. Secretaría de Transporte-GTZ. 1993.

Para dar una idea de su envergadura basta con mencionar que posee 60 darsenas de larga y media distancia para el movimiento de omnibus (Retiro tiene alrededor de 80 andenes). Esto da una idea de las características de este proyecto y de sus posibilidades futuras.

Por último si bien las distancias y los menores costos del transporte aéreo han afectado el uso del transporte automotor, la diversidad de oferta de las diversas empresas transportistas, el nivel creciente de confort de los vehículos, y las características de las Terminales de Transporte y los servicios que brinda a los pasajeros constituyen un recurso alternativo de atractivo para los viajes de turismo de aventura y para incentivar los circuitos inerregionales.



**LA REGION DEL NOROESTE ARGENTINO.
LA REGION DEL NUEVO CUYO**

REFERENCIAS
 RUTAS NACIONALES

0 40 80 120 160 200 Km
 ESCALA 1:4 000 000

El ferrocarril.

La extensión de la red ferroviaria en explotación no ha sufrido grandes modificaciones en la última década manteniéndose aproximadamente en 34.000 kilómetros en todo el país.

El proceso de concesiones al sector privado, tanto para el transporte de cargas como el de pasajeros, involucra más de 28.000 kilómetros de vía.(2)

En general este medio de comunicación ha experimentado un creciente empobrecimiento de su oferta durante la última década a pesar de constituir un excelente modo de vinculación por la extensión de nuestro territorio por la existencia de una infraestructura ya instalada y por el respeto al medio ambiente de esta modalidad de transporte.

En la región faltan concesionar los ramales del ferrocarril Belgrano en Tucumán. Su realización está prevista para 1997.

(2) Compendio Estadístico del Sector transporte en la Argentina. Secretaría de Transporte-GTZ.1993.

Por las razones antes mencionadas, si bien el sistema ferroviario no constituye una alternativa de transporte para el turismo pues la mayor parte de los sistemas de pasajeros locales no están en funcionamiento existen situaciones particulares como el Tren de Las Nubes, atractivo turístico de carácter internacional.

Este tren del ferrocarril General Belgrano (conocido como el "Tren de las Nubes"), inicia su recorrido de 218 km en Salta a 1787 mts. de altura, asciende a 4000 mts. de altura con una obra de infraestructura que consta de 33 puentes, 13 viaductos, 21 túneles, 2 rulos y 2 zigzags pasa por San Antonio de los Cobres y llega al viaducto La Polvorilla .

Este servicio regular habilitado en 1978 corre habitualmente desde comienzos de abril, después de finalizar el período de lluvias, hasta el mes de noviembre.

El acceso aereo.

El país cuenta con 117 aeropuertos públicos ; 58 con pistas de más de 1500 metros y 19 con pistas no pavimentadas. Asimismo existen 75 pistas privadas de las que sólo 7 se hallan pavimentadas.

Los aeropuertos de uso internacional son 21, destacándose por su importancia el de Ezeiza, que posee 3 pistas cuyas longitudes varían entre 2200 y 3300 metros.

En el NOA se reconocen como aeropuertos de uso internacional al de Jujuy y Salta con categoría RS (aeropuerto regular para el transporte aéreo internacional regular) en las observaciones se señala que estos aeropuertos son "para y desde el Uruguay."(2)

A nivel provincial y de esta misma fuente se consignan los aeropuertos públicos por provincia indicándose las dimensiones de las pistas. Estos aeropuertos son:

En Catamarca 2 aeropuertos públicos: 1 en la Capital y otro en Tinogasta.

Esta provincia es la que cuenta con mayor cantidad de aeropuertos privados con pavimento cant.: 3 .

En Jujuy 2 aeropuertos: uno pertenece a un aeroclub.

En Salta 2 en la ciudad Capital; 1 en Orán, 1 en Tartagal/Gral. Mosconi y 1 en Santa Victoria. En total 5.

En Santiago del Estero 1 en la Capital y 1 en Frías.

En Tucumán 1 en S. M. de Tucumán.

En la actualidad está en discusión la privatización de los aeropuertos nacionales y la modalidad de adjudicación. Es intención de las autoridades competentes entregar los aeropuertos a uno o dos grupos de modo de que quienes sean adjudicatarios de grandes los aeropuertos (Ezeiza y Aeroparque) también deban explotar las aeroestaciones de menor importancia pues según expertos de la Fuerza Aerea los costos de inversión en infraestructura aeronáutica, y su mantenimiento, no difiere mucho en un aeropuerto grande y uno menor..

Durante décadas el territorio nacional fue sobrevolado predominantemente por dos compañías de servicio insuficiente. Entre 1982 y 1989, la participación promedio de Aerolíneas Argentinas en la oferta de transporte de pasajeros de cabotaje fue del 67,8%. Dicho porcentaje se ha reducido al 64,8% en 1990 y 60,7% en 1991 registrándose un crecimiento de la participación de Austral (hoy unida a Aerolíneas) que pasó del 28,8% en 1989 al 37,6% en 1991. La participación de las restantes empresas osciló hasta el año 1991 entre el 1,5 y el 4 % (2)

En el país el movimiento de pasajeros por avión se ha incrementado significativamente. Hace 10 años ingresaron al Aeroparque 3.738.000 personas y en 1993 ingresaron 4.056.000. En Ezeiza el incremento es más notorio pasando de 1.425.000 arribos en 1983 a 3.341.000 en 1993.

En total en 1993 los aeropuertos del país movilizaron 13.000.000 de pasajeros.

Si vinculamos los arribos con la rentabilidad ;según análisis realizados en nuestro país los aeropuertos rentables son los que mueven más de un millón de pasajeros anuales. En esta condición se encuentran Ezeiza y Aeroparque; le siguen en orden decreciente Córdoba con alrededor de 698.000 pasajeros, Mar del Plata con 367.195 pasajeros; Río Gallegos con 358.863; Mendoza con 327.777 pasajeros; Rosario con 264.949 pasajeros; Comodoro Rivadavia con 263.893 pasajeros; Iguazú con 263.694 pasajeros; Bariloche con 255.514 pasajeros; Trelew con 253.848 pasajeros; Bahía Blanca con 247.236 pasajeros y Neuquén con 243.238 pasajeros. El resto está por debajo de los 200.000 pasajeros. (3)

Como vemos el único aeropuerto en proximidades de la región NOA con más de 200.000 pasajeros año es el de Mendoza.

(2) Compendio Estadístico del Sector transporte en la Argentina. Secretaría de Transporte- GTZ. 1993.

(3) Desarrollo Turístico Patagónico. Informe Final. CFI. Dra. Guidi; Angel Estrada; L. Sejas.

Si tomamos el indicador del transporte de pasajeros de cabotaje por línea aérea vemos que en 1991 se transportaron 2,29 millones de pasajeros correspondiendo el 44% a la Empresa Austral y el 40% a Aerolíneas. El coeficiente de ocupación medio (relación entre pasajeros-km. y asientos-km.) alcanzó al 61,6%.

En los últimos tiempos han aparecido otras empresas que permiten la unión entre las ciudades Capitales del NOA entre sí y con las ciudades de mayor importancia regional como Córdoba, Mendoza y Rosario.

Esta situación trajo efectos beneficiosos por el incremento de la oferta de servicios y por la reducción de tarifas creando una fuerte competencia con el transporte por carretera que, tal vez, deberá buscar algunas estrategias alternativas.

La mayor parte de los servicios aéreos unen las ciudades Capitales de esta región con la Ciudad de Buenos Aires en un sistema radial. Las vinculaciones entre ciudades vecinas se produce, por las escalas de estos vuelos y por la aparición de algunos servicios de vinculación interregional.

A los vuelos de Aerolíneas Argentinas/Austral se suman los de Lapa, Dinar, SW, Regional Jet. La empresa Andesmar ha iniciado un nuevo servicio aéreo a través de su empresa Andesmar Líneas Aéreas S.A.. La posibilidad de combinar los pasajes aéreos entre Mendoza, Neuquén, Tucumán y Salta con el transporte terrestre de esta misma Empresa presenta características innovadoras en un sistema de integración intermodal.

Las ciudades de San Miguel de Tucumán y Salta son las que concentran el mayor número de vuelos. La de menor frecuencia es la ciudad de Santiago del Estero con una sola frecuencia diaria.

Esta situación se ve compensada por el acceso a Las Termas de Río Hondo, principal atractivo turístico de Santiago, desde Tucumán

I) VIAJES A LA REGIÓN DEL NOA.

Realizados hasta la fecha.

A Santiago del Estero.

A Tucumán.

Con el objeto de consultar de modo ordenado y sistemático a los informantes locales se elaboró un cuestionario base a fin de guiar las consultas .

Cada Especialista del Equipo elaboró el suyo En el informe de avance número 1 se incluyó copia de estos cuestionarios.

II) ORGANISMOS Y/O INFORMANTES CONSULTADOS POR PROVINCIA.

CONSULTAS REALIZADAS EN LA PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO.

Organismos y/o informantes consultados.

MINISTERIO DE GOBIERNO, JUSTICIA, EDUCACION, TRABAJO, CULTO Y PRODUCCION.

Dirección General de Planificación, Evaluación de Proyectos, Estadística y Censos.

Independencia 454 - TEL: 212575.

Consultada: Sra. Margarita Montero de García. Jefe Dto. Estadística y Censos.

Dirección Provincial de Turismo.

Sr. Director General. Dr. Victor Menajousky.

Libertad 417 - TEL/FAX: 213253-4243.

Consultados: Sr. Director/Sra. Graciela de Perez.

Dirección General de Transporte.

Terminal de Omnibus.

Empresas de Transporte Interprovinciales.

Terminal de Omnibus.

CONSULTAS REALIZADAS EN LA PROVINCIA DE TUCUMAN.

Organismos y/o informantes consultados.

MINISTERIO DE LA PRODUCCION.

Dirección de Transportes.

Director: Ing. Luis Chrestia.

Av. B. Teran 200. 1er. piso.

Consultado: Sr. Dominguez.

Subsecretaría de Estado de Turismo.

Dirección Provincial de Turismo.

Sr. Director: Cdor. Ricardo Neme.

24 de septiembre 484. Teléfono (081) 222199 int. 109.

Consultados: Jefe de Planificación Turística: Arq. María Elisa Lascano de Callou.

Dpto. Promoción y Difusión: Profesora Ana Mansilla de Zamora.

Estacion Terminal de Omnibus o Estacion Central y Centro Comercial del Jardín.

Consultados: Dpto. de Tráfico: Sr. Gramajo

Ing. de Operaciones: Ing. La Tapia.

Empresas de Transporte Interprovinciales.

Empresas Aerea Regionales.

Universidad de Tucumán.

Consultada: Arq. Marta Casares.

Al finalizar cada uno de los viajes se elaboro un informe síntesis para los restantes miembros del equipo y se entregó el material solicitado para ellos en las Provincias visitadas.

Informes al Equipo: informe de viaje:

VIAJE A SANTIAGO DEL ESTERO (29 Y 30 de noviembre de 1996)

Entrevistados (se adjunta copia)

Material solicitado 3 cuestionarios

Area físico espacial (se adjunta copia)

Area legal

Area económica

Datos de interés

La Direccion de Planeamiento entregó una copia de un informe de Turismo cuyo resumen se adjunta.

Tambien se adquirió una publicacion local: Sociedad y Territorio a fin de contar con algun estudio más actual sobre la Provincia.

Datos de Interes:

Mencionan la Encuesta de Empleos y Capacidad Hotelera realizada por el Indec en 1994. Consideran que cubre el 90 al 95% de la realidad local.

bservaciones: La informacion turistica es escasa. En realidad reconocen como el "sitio turlstico" de la Provincia a las Termas de RíoHondo.

A reclamar:

Ley de Promoción Turística que entraba para su aprobacion en la Camara de Diputados de la Provincia.

Ley de Ministerios.

Legislacion para promocion turística y otras actividades económicas.

Al Equipo: informe d viaje:

VIAJE A TUCUMAN (3 y 4 de diciembre de 1996)

Entrevistados (se adjunta copia)

Material solicitado 3 cuestionarios Area físico espacial (se adjunta copia)
Area legal
Area económica

Datos de interés

Tucumán , por su localizacion, es un sitio estratégico de vinculacion regional siendo una de las ciudades que concentra gran parte de los viajes de pasajeros interurbanos a nivel nacional.

Por ello y a través de un proceso de licitación realizado hace dos años se construyó una importante terminal de omnibus, vinculada a un importante centro de compras con todos los servicios y posibilidades que ello implica.

Bibliografía reconocida por las autoridades locales

En la Subsecretaría de Turismo la Arq. Callou no consideró ningún documento o estudio de particular interés; mas bien ante mi insistencia me recomendó consultar en la Secretaría de Turismo Nación a la Arq. Elena Blas .

Entregó material estadístico solicitado por Angel Estrada cuya copia se adjunta.

La folletería es escasa y esperaban una nueva edición.

Observaciones: La Dirección de Turismo parece estar reduciendo su personal.

No facilitaron demasiada información. Es posible conseguir información adicional a través de la Arq. Casares de material elaborado en trabajos de investigación y en encomiendas realizadas a la Universidad por particulares.

Se espera respuesta .

Falta material para analizar las políticas y o los intereses de la provincia en esta materia. Tal vez se podría consultar en esta materia al Ing. Jorge Oscar Peroza de la Subsecretaría de Estado Unidad Ejecutora Provincial tal como lo sugiriera la Arq. Callou a último momento.

II) BIBLIOGRAFIA EN CONSULTA.

Documentos, folletos turísticos e información provincial sobre turismo y circuitos turísticos.

Guías de turismo:

Kirbus, Federico B. Guía ilustrada de las regiones turísticas argentinas. NOA 1995.

Kirbus, Federico B. Caminos y Paisajes, Ruta Cuarenta 1996.

Turistel. Guía de Chile. Zona Norte. 1994.

Geografía de la Argentina. Horacio Lorenzini, Raúl Rey Balmaceda, Ma. Julia Echeverría. AZ editorial 1994.

Ministerio de Economía, Secretaría de Comercio. Bases para un Plan Federal de Turismo 1984.

Argentina en Crecimiento 1995-1999. Poder Ejecutivo nacional. 5 tomos.

Ministerio de Economía. Secretaría de Transporte. Anuario de Transporte noviembre 1993. Convenio Secretaría de Transporte GTZ. Compendio Estadístico del Sector Transporte.

CFI. Alicia Gemelli-CFI 1986. Antecedentes de Planificación Turística en la Argentina.

Laurencena de Dunais, Lydia. CFI. Plan de desarrollo turístico de la Provincia de Catamarca. Bs. As. 1993.

Plan Estratégico consensuado..Propuesta de diagnóstico integrado y ejes estratégicos. Documentos 1,2 y 3. Provincia de Catamarca.1995,1996.

Censo de Poblacion y vivienda 1991.Indec.

Dirección Nacional de Vialidad.

Código de tramos de la Red Nacional de Caminos.Gerencia de Planeamiento..
Direccion de Relevamiento.1993.

Tránsito Diario Medio Anual. 1994.

Subgerencia de Planeamiento y Programacion Vial.

Estudio de Prefactibilidad para el mejoramiento de la conexión internacional
Central Chile y la region de Cuyo.Consorcio de consultores.

fileNOA4