

LA SITUACION TERRITORIAL DEL ALTO VALLE DE RÍO NEGRO Y NEUQUEN Y SU PARTICULAR VINCULACIÓN CON LAS REDES DE CIRCULACIÓN MATERIAL

OSCAR DANIEL GRASSO¹
Investigador
MARA CRISTINA ABAD²
Becaria Investigación
Departamento de Geografía
Facultad de Humanidades
Universidad Nacional del Comahue
E-mail danigrasso@yahoo.com

Resumen

En este trabajo se pretende indagar el funcionamiento histórico del sistema de transporte e interpretar el proceso de producción de infraestructura dentro de un contexto más amplio, definiendo la organización del espacio regional como parte de un complejo territorial integrado por distintos subsistemas, donde la construcción de las redes de circulación material han determinado un tipo de asentamiento muy particular.

La organización espacial del Alto Valle de Río Negro y Neuquén se presenta en la actualidad como un conjunto de centros separados entre sí pero que funcionan en forma complementaria, cuyo origen -principio de este siglo- se remonta al tendido del sistema ferroviario que uniría la Capital Federal con esta zona del norte de la Patagonia.

La situación originada en las décadas del 40 y 50 a nivel país, en las que se iniciaron los procesos de privatización, entre ellos el de los ferrocarriles (1948), dio lugar a la expansión y el crecimiento de nuevas infraestructuras o mejoramiento de las existentes, como lo fueron las rutas del transporte automotor. En tal sentido, en los primeros años del 60 se inició el asfalto de la Ruta Nacional N° 22 la que unía al Alto Valle con los principales puertos del país, los que permitirían la salida, a través de un nuevo medio de comunicación, de los productos originados en dicha región. De tal manera, las redes de circulación material se vieron ampliadas y mejoradas, lo que incidió notoriamente en el modo de articulación del Alto Valle, no solo en el contexto intra regional sino también en el nacional e internacional.

¹ Investigador del Proyecto de Investigación H085 Facultad de Humanidades - UNCo

² Becaria de Investigación del Proyecto H085 Facultad de Humanidades – UNCo.

LA SITUACION TERRITORIAL DEL ALTO VALLE DE RÍO NEGRO Y NEUQUEN Y SU PARTICULAR VINCULACIÓN CON LAS REDES DE CIRCULACIÓN MATERIAL

OSCAR DANIEL GRASSO³
Investigador
MARA CRISTINA ABAD⁴
Becaria Investigación
Departamento de Geografía
Facultad de Humanidades
Universidad Nacional del Comahue
E-mail danigrasso@yahoo.com

Introducción

En este trabajo se pretende indagar el funcionamiento histórico del sistema de transporte e interpretar el proceso de producción de infraestructura dentro de un contexto más amplio, definiendo la organización del espacio regional como parte de un complejo territorial integrado por distintos subsistemas, donde la construcción de las redes de circulación material han determinado un tipo de asentamiento muy particular.

La organización espacial urbana del Alto Valle de Río Negro y Neuquén se presenta en la actualidad como un conjunto de centros separados entre sí pero que funcionan en forma complementaria, cuyo origen -principio de este siglo- se remonta al tendido del sistema ferroviario que uniría la Capital Federal con esta zona del norte de la Patagonia.

La aparición de estaciones ferroviarias cada ocho kilómetros y los intereses comerciales de la compañía que construyó la línea del ferrocarril dio lugar al emplazamiento de pequeños poblados, los que con el transcurrir del tiempo fueron conformando las actuales ciudades. Ciudades que en gran medida, deben su organización y especialización a la estructura ferroviaria pergeñada en ese entonces y al tipo de actividad productiva que la caracterizara a nivel internacional.

La situación originada en las décadas del 40 y 50 a nivel país, en las que se iniciaron los procesos de privatización, entre ellos el de los ferrocarriles (1948), dio lugar a la expansión y el crecimiento de nuevas infraestructuras o mejoramiento de las existentes, como lo fueron las rutas del transporte automotor. En tal sentido, en los primeros años del 60 se inició el asfalto de la Ruta Nacional N° 22 la que unía al Alto Valle con los principales puertos del país (Buenos Aires y Bahía Blanca) que permitirían la salida, a través de un nuevo medio de comunicación, de los productos originados en dicha región. De tal manera, las redes de circulación material se vieron ampliadas y mejoradas, lo que incidió notoriamente en el modo de articulación del Alto Valle, no solo en el contexto intra regional sino también en el nacional e internacional.

³ Investigador del Proyecto de Investigación H085 Facultad de Humanidades - UNCo

Con tal motivo, a lo largo del trabajo se tratará de analizar los vaivenes de la economía zonal, las relaciones intra regional y con el resto del mundo y las condiciones de vida actual como resultado de dicha organización.

Consideraciones teórico-metodológicas sobre el transporte urbano de pasajeros y carga en el Alto Valle

La propuesta es repensar un abordaje geográfico de la circulación material, particularmente en el Alto Valle, partiendo de la comprensión del papel de la circulación en el período histórico que se vive - el Período Técnico- Científico Informativo-.

Para ello se retoman las categorías analíticas Forma, Función, Proceso y Estructura, presentadas como categorías del método geográfico, que concebidas dialécticamente permiten comprender la organización espacial y sus transformaciones. Se realiza una proposición de operacionalización de las mismas para el estudio de la circulación material, tanto de personas - seleccionando el Transporte Público de Pasajeros-, como de bienes- a través del transporte de cargas.

Los tres elementos constitutivos del período que se analiza, a partir de los cuales se debe examinar las transformaciones en el Espacio Geográfico, serían la creciente tendencia a la homogeneización de los sistemas técnicos, la convergencia de los momentos, es decir, la posibilidad de tener una visión empírica de la totalidad de los objetos instalados sobre el territorio y de percibir la simultaneidad de los acontecimientos; y por último relacionar el transporte con la mundialización de la plusvalía (Santos, Milton:1994).

La circulación se presenta como esencial en el proceso general de acumulación de capital, en la medida en que permite la conexión de los lugares de producción y consumo. Con mayor firmeza en este período histórico se observa un crecimiento, en número e importancia, de la necesidad de circulación que permite la conexión de lugares cada vez más distantes y simultáneamente más ligados. En este sentido, la *circulación* se convierte en una *condición* para la realización de la complementariedad funcional de los lugares bajo el imperativo de la 'fluidez'.

La importancia y la exigencia de la adecuación de la circulación a las transformaciones que se han dado en las demás instancias productivas (producción, distribución y consumo) se evidencian, fundamentalmente, en la construcción y adaptación de sistemas de objetos que aseguran mayor rapidez en los flujos, como autopistas, corredores, puntos de conexión, redes informáticas, etc.

El transporte de personas y bienes como formas materiales de la circulación del capital en el modo de producción capitalista

Se Asume como presupuesto inicial que el transporte, es decir el desplazamiento físico de personas y bienes, constituye la forma material de la circulación del capital en el modo de producción

⁴ Becaria de Investigación del Proyecto H085 Facultad de Humanidades – UNCo.

capitalista (ESCOLAR, Marcelo: 1989), que responde a la necesidad de ligar los lugares de producción y de consumo.

Se convierte en un proceso productivo en la medida que produce la "mercancía" desplazamiento entre un sitio y otro, ya sea de personas o de bienes. En el primer caso, desplazamiento de personas- se ingresa en el campo de la movilidad de la fuerza de trabajo, ya sea a través de los desplazamientos lugar de producción- lugar de reproducción simple o ampliada, o desplazamientos entre diferentes lugares de reproducción (de la fuerza de trabajo). En efecto, el desplazamiento de personas intenta resolver la contradicción existente en el modo de producción capitalista entre la disociación local de producción- local de reproducción de la fuerza de trabajo y la necesidad de conexión de los mismos.

En el segundo caso, el desplazamiento de bienes, el análisis remite a la transformación de las masas producidas en flujos de mercancías, que aseguran la vinculación material de los lugares de producción y de consumo. Según M. Santos, la capacidad de las empresas de circulación de los productos es condición de la realización de su poder en el mercado.

Por un abordaje geográfico de la circulación material de personas y bienes.

Revisando los estudios sobre el transporte de bienes y personas, no exclusivamente disciplinares, puede observarse la ausencia de reflexión sobre la necesidad de abordar la instancia de circulación como una totalidad. Con frecuencia se olvida colocar a la circulación como un momento de la reproducción del capital, por consiguiente en relación a las demás instancias productivas, descontextualizando el porque de las transformaciones acontecidas en la instancia de estudio. En los análisis neopositivistas la preocupación excesiva por la forma, expresada en la localización de actividades y el uso de suelo, condujo a la ingenua elaboración de modelos de circulación y estimación del tráfico con privilegio de la aplicación de técnicas sobre la reflexión conceptual. Los abordajes sociales sobre el transporte, al ceñir la explicación de la movilidad urbana a la diferencia de inserción en la división del trabajo, suprimen el papel de la materialidad con el factor diferencial.

Asimismo, las formas, aunque primariamente sean un resultado, son un factor social en la medida en que imponen condicionamientos a los procesos sociales.

El período que se transita hoy exige un abordaje que supere la descripción. Por ello, resultan de gran riqueza las cuatro categorías analíticas (forma, función, proceso, estructura) para abordar el Espacio Geográfico como totalidad, en este caso, el Espacio de la Circulación Material. Uno de los aspectos que adquiere mayor relevancia como método es la indisociabilidad "concreta y conceptual" de las mismas; así como la relación dialéctica existente entre ellas. Es así como se realiza una propuesta operacional que constituye a la vez una proposición de trabajo. La forma es "el aspecto visible de una cosa [...]. Se refiere también a la organización de los objetos, a un padrón". La forma seleccionada para el estudio del transporte de pasajeros a través del Transporte Público Urbano es el trazado, entendido como la fijación territorial de la necesidad de conectar dos o más puntos (ESCOLAR, Marcelo: 1989), analizando las características de la red de oferta, el grado de cobertura, la estacionalidad diaria, semanal y mensual.

También se analiza la infraestructura vial de la ciudad (pavimento y condiciones del mismo) en la medida que es allí donde se territorializan estos flujos e impone condicionamientos a los objetos que transiten en ella.

Para el estudio del transporte de mercancías la forma que básicamente se examinará es la red de caminos disponibles, sus condiciones físicas, las conexiones con corredores y puntos de transporte de mercancías. Pero cada forma geográfica tiene un contenido, es decir, la significación otorgada por la sociedad. Una función que "depende de la redistribución, en cada momento histórico, sobre el espacio total de la totalidad de las funciones que una formación social es llamada a realizar". El hecho de que las sociedades no siempre asignen la misma función a las formas a través del tiempo, marca la necesidad de analizar el proceso, es decir, el tiempo.

Las funciones asignadas al Transporte de Mercancías se analizarán considerando las mercancías predominantes desplazadas, asociadas a los circuitos productivos de la Región del Alto Valle del Río Negro y Neuquén. Partiendo de la detección de continuidades/discontinuidades en los volúmenes y clases de bienes desplazados se podrán marcar momentos de ruptura asociados a transformaciones en los circuitos productivos, que significarán modificaciones en las funciones previamente otorgadas. Pensar en quien otorga las funciones a las formas nos remite a la categoría estructura. La misma implica la interrelación de todas las partes con el todo. Es la estructura socio-económica la que nos permite comprender las transformaciones o permanencias en las formas-contenido. Tanto para el Transporte Público de Pasajeros como para el Transporte de Carga, se propone analizar la estructura socio-económica a través de las restantes instancias productivas (producción, distribución y consumo) colocando mayor énfasis en el análisis de las relaciones de las formas y funciones a través del tiempo con los circuitos productivos predominantes.

Antecedentes del problema

El área de estudio seleccionada se localiza en los valles inferiores de los ríos Neuquén y Limay y del valle superior del Río Negro, en las provincias de Neuquén y Río Negro. Presenta una extensión de 120 km. de largo, donde viven, aproximadamente, 500.000 personas. Se trata de una zona agrícola bajo riego, inserta en una extensa meseta semiárida con más de 100.000 has. dedicadas a la actividad frutícola, donde los cambios espaciales han tenido una dinámica particular.



La incorporación de estas tierras al ámbito nacional a partir de la denominada Campaña al Desierto (1879), permitió al Estado disponer de las mismas y otorgar parte de ellas, en grandes propiedades, a militares que participaron de dicha campaña. El resto, fue fraccionado en lotes más pequeños y vendido a productores interesados en radicarse en la zona.

Durante largo tiempo los campos más extensos permanecieron inactivos, situación perjudicial para los propietarios más pequeños ya que no podían realizar ninguna mejora. El alto costo de desmonte y nivelación de las tierras y sobre todo la casi nula posibilidad de incorporar el riego se convirtieron en factores decisivos a la hora de tomar una determinación cuando se pretendía poner en producción un campo. Estos hechos llevaron al gobierno a elaborar y poner en práctica una estrategia de explotación efectiva del suelo. Por ese motivo y además por los problemas fronterizos existentes con Chile, se decidió por un lado, ordenar el rápido tendido de la línea férrea que uniría Buenos Aires con el Alto Valle (1899) y por el otro, en los años siguientes el comienzo de las obras que dotarían de riego a todo el área. Ambas tareas fueron encomendadas respectivamente, a la Compañía Ferrocarriles del Sud y su subsidiaria The Argentine Southern Land Co.

En consecuencia, se construyeron sobre el lado rionegrino del valle dieciséis estaciones ferroviarias, las que se encuentran separadas entre sí cada ocho kilómetros, excepto las de Padre A. Stefenelli, General Roca y J.J.Gómez donde, a causa del efecto provocado por un factor natural adverso como fue una crecida extraordinaria del río, se debió trasladar el asentamiento del Fuerte Gral. Roca. Las estaciones de Plottier y Senillosa se construyeron también, luego de que las vías férreas habían cruzado el río Neuquén (1902), sin respetar el esquema propuesto inicialmente.

La posterior subdivisión de la tierra y la modalidad de producción de los colonos dieron lugar a la aparición de pequeños centros urbanos ubicados alrededor de dichas estaciones y destinados a atender las necesidades del ámbito rural. En esos momentos, el auge de la actividad frutícola comienza a generar importantes excedentes que se reinvierten en la región. Tal fenómeno origina la llegada de nuevos aluviones poblacionales, sobre todo jóvenes en busca de trabajo, los que se asientan en la periferia de los centros urbanos provocando la expansión de la ciudad hacia otras áreas.

La nacionalización del ferrocarril en 1948, las prolongadas huelgas de empleados y los problemas que se suscitan en el traslado de pasajeros y mercaderías, dan lugar a la incorporación y uso masivo del transporte automotor por carretera (década del 60). Tal situación estimula cambios en la organización del espacio generando problemas de fricción en las comunicaciones y un deterioro ambiental generalizado. Problemas que, aunque ya han comenzado a ser tratados, aún no han sido solucionados totalmente.

Además, se debe tener en cuenta que las ciudades del Alto Valle paulatinamente se fueron especializando en las funciones que cumplían. De esa manera se reprodujo una organización del espacio con características muy particulares, donde si bien, los centros permanecen separados entre sí, su comportamiento ha sido complementario.

La práctica de la actividad dominante -cultivo de manzanas y peras- se desarrolló en la zona desde la segunda década de este siglo en forma creciente, llegando a su mayor producción en los años sesenta, época en la que se produce una diversificación de la estructura productiva, mediante la incorporación de una amplia gama de actividades conexas en lo que a industrias y servicios se refiere. En ese momento, mientras que por un lado se notan avances tecnológicos de importancia, por otro comienzan a manifestarse los primeros síntomas de una crisis que se mantendrá hasta la actualidad. Para esa fecha la situación se torna crítica en la fase de comercialización, siendo los factores determinantes la competencia creciente con otras áreas productoras a nivel mundial y los vaivenes de las políticas del gobierno central en cuanto al tipo de cambio, los impuestos a las exportaciones y el establecimiento de prioridades en los productos con salida al mercado externo. A este problema también se debe agregar, producto de la marcada subdivisión de la tierra por venta o herencia, la existencia de explotaciones pequeñas que no alcanzan a constituir una "unidad económico- productiva"⁵

La persistente crisis que afectó la actividad resultó, en consecuencia, poco favorable para revertir la retracción de la superficie cultivada, el estado de abandono de algunas explotaciones y el endeudamiento de los productores. Así, algunos chacareros se vieron obligados a vender, subdividir y a veces hasta sacrificar las fértiles tierras de cultivos bajo riego para destinarlas a otros usos.

A partir de los años '70, se produjeron importantes cambios económicos en el Alto Valle aprovechando el impulso dado por el gobierno nacional a la utilización de las fuentes de energía. Como consecuencia, se licitaron amplias zonas para la explotación de los hidrocarburos y se inició la construcción de grandes represas hidroeléctricas.

Estas actividades generaron expectativas y posibilidades de trabajo, provocando un importante movimiento migratorio hacia localidades del área. Los aportes migratorios, compuestos en su mayoría por jóvenes, especialmente familias recientemente constituidas, generaron a su vez una demanda tal de terrenos y viviendas que superaron con creces las posibilidades de la oferta. Este fenómeno incidió notoriamente en el valor y especulación de la tierra, motivo por el que muchos productores abandonaron

⁵ El Inst. de Coop. Para la Agric. Estima que la superficie mínima de rentabilidad de una chacra es de 18 ha.

la actividad y optaron por vender sus explotaciones. Las mismas al valorizarse, entre otros motivos, por la cercanía al ámbito urbano, ofrecían al chacarero posibilidades concretas de mejorar sus ingresos.

En este contexto se produjo un explosivo crecimiento poblacional (Cuadro 1), con los consecuentes problemas ambientales que ello implica. Las ciudades, localizadas en el piso del valle, avanzaron, por un lado, sobre áreas geomorfológicamente inestables no siempre adecuadas para urbanizar y por el otro, crecieron a expensas de áreas agrícolas con la consiguiente pérdida de tierras productivas. La dinámica de este crecimiento fue más evidente en las zonas de contacto urbano-rural.

CUADRO 1:

**Población Total de Argentina y Alto Valle
Variación porcentual entre los años 1960, 1970, 1980 y 1991**

	1960	1970	%	1980	%	1991	%
Argentina	20.010.539	23.364.431	17	27.947.446	20	32.615.528	14
Alto Valle	130.376	196.122	50	306.713 ⁶	56	462.702 ⁷	51

Fuente: Vapñarsky y Pantelides, 1987 Censo Nacional de Población y vivienda, 1991

La ciudad de Neuquén, capital de la provincia homónima, es la que recibió el mayor impacto en este sentido. Creció a un ritmo inusual en el país, de 43.000 habitantes en 1970 pasa a 167.078 en 1991 (equivalente al 43% de la población provincial). La importancia de su crecimiento se refleja también en el aumento de población de otras localidades próximas, como Plottier, Centenario, Cinco Saltos y Cipolletti (Cuadro 2).

CUADRO 2

**Población por localidad y variación porcentual
Años 1970, 1980, 1991**

	1970	1980	%	1991	%
Neuquén	43.070	90.037	109	167.078	86
Centenario	4.291	10.496	145	21.418	104
Plottier	2.587	7.951	207	16.768	111
Cinco Saltos	11.122	15.094	36	21.187	40
Cipolletti	23.768	40.123	69	68.348	70

Fuente: Censo Nacional de población y vivienda, 1970,1980,1991

⁶ Población aglomerada y dispersa del Alto Valle de Río Negro y Neuquén en los años 1960/70 y 80. En tales datos no se contempla la población que C. Vapñarsky y E. Pantelides denominan como Periferia del Alto Valle en los Departamentos General Roca (R.N.) y Confluencia (NQN).

⁷ Información del Censo Nacional de Población y Vivienda año 1991, empleando para su constitución la misma metodología utilizada por C. Vapñarsky y E. Pantelides en lo referente a la determinación de la población que conforma el Alto Valle en los años 1960, 1970 y 1980. La población dispersa que se incluye fue tomada de las cifras del Censo 1980 por no disponerse de la correspondiente a 1991, además porque la variación porcentual en el período considerado no es significativa.

Este crecimiento dio lugar a una expansión de las ciudades en forma desordenada generando conflictos que han llevado a los organismos de gestión, especialmente a los municipios, a solicitar estudios que ayuden a revertir la situación.

El punto de partida: la llegada del ferrocarril

Es en junio de 1899, momento en el que una gran creciente del Río Negro destruye el Fuerte General Roca, cuando se inaugura el tramo de la línea ferroviaria que uniría Buenos Aires con el Alto Valle. La crisis suscitada en las relaciones con Chile, llevaron al gobierno argentino a tomar la determinación de construir un ramal desde Bahía Blanca hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay -unos 650 kilómetros-, para permitir un ágil intercambio de material y tropas si fuese necesario.

La compañía inglesa que acepta la oferta de construcción recibe como beneficio la “exención total por cincuenta años de impuestos nacionales, provinciales y municipales a todas las propiedades de la empresa, exención de derechos de importación también por cincuenta años a todos los materiales a introducir por la empresa en el país para construir y explotar su red entera, y autorización para construir muelles para uso exclusivo de la empresa en el puerto de Bahía Blanca” (Vapnarsky, C., 1983)

La línea se construye con tal celeridad que en el lapso de tres años llega a Cipolletti y para 1902 cruza el Río Neuquén donde el tendido de rieles se detiene por varios años. En 1910 y con motivo de las obras de irrigación, que comenzaron con la construcción del dique sobre el mismo río aguas arriba, se inaugura un corto ramal destinado al traslado de personal y todos los materiales para dicha represa. Por el otro lado, el ferrocarril pronto llegó a Zapala (1914) terminando allí la extensión de la mitad del proyecto que pretendía unir Neuquén con Chile. Aunque la prolongación hasta Las Lajas debía realizarse de inmediato, la línea nunca paso de aquel centro.

La presencia del tren significó un cambio radical en las comunicaciones, no solo en el traslado de pasajeros sino fundamentalmente en el de cargas. “Significó la generación de cargas que de otra manera no habrían existido, al permitir que se pusiera en producción para mercados lejanos al área agrícola ahora servida por los rieles.” (Vapnarsky, C., 1983)

El trazado de la línea y la puesta en valor del recurso suelo incidió en la configuración física de todos los pueblos que surgieron al costado de las vías. Paralelamente la empresa concesionaria se propuso acelerar el proceso de colonización y desarrollo económico del Alto Valle, pues la tasa de ganancia que estaba acumulando era de tal importancia, que para mantenerla era necesario actuar rápidamente.

Con la llegada del ferrocarril no sólo terminó el aislamiento geográfico en que se encontraba el Alto Valle, sino que se abandonó la primitiva idea de destinar la zona a la invernada de ganado en pie para exportarlo a Chile. Es así como el cambio productivo se orientó al cultivo de frutales criofilos.

Otro hecho significativo: la construcción del sistema de riego

Con la construcción de las líneas férreas y a raíz de las buenas posibilidades productivas que ofrecían los suelos vírgenes del Alto Valle, la Compañía de Tierras del Sud decide, apoyada por el gobierno nacional,

favorecer el desarrollo económico del área mediante la sistematización de las tierras, el uso intensivo de las mismas y una fuerte incorporación de tecnología. Para que ello fuese posible era necesario construir un sistema de riego de tal magnitud que pudiera llevar agua a todo el Alto Valle. El mismo se extendería a lo largo de cien kilómetros y con posibilidades de conducir un caudal suficiente como para regar unas sesenta mil hectáreas.

A medida que se avanzó con las obras comenzaron a irrigarse nuevas tierras. Esta situación de incorporación paulatina al riego dejó su marca particular. Cuando llegó el agua a cada distrito, no sólo se produjeron distinciones en los tipos de cultivos prevalecientes sino también en el grado de subdivisión de las parcelas. Además, en la medida en que la canalización fue avanzando hacia el este, los plantíos iniciales fueron reemplazados por otros más especializados. Es así como se reconocen en el Alto Valle tres ciclos productivos fundamentales basados en el tipo de actividad que los caracterizó.

El desarrollo de las actividades productivas

El estancamiento de la producción de lana en las mesetas rionegrinas hacia el año 1908 provocó la transferencia, desde el Valle Inferior del río Negro al Alto Valle, del centro de gravedad de la actividad económica del norte de la Patagonia. Actividad económica que se basó en la producción de alfalfa, marcando el primer ciclo de importancia en la producción agrícola, ya sea por el volumen alcanzado como por el significado que tuvo en la base económica de la zona. La superficie cultivada con alfalfa superaba las 20000 has. en 1921 (no alcanzaba a 5000 diez años antes) teniendo su pico más alto hacia 1928 donde alcanzó las 29000 has., representando el 23% del total del Alto Valle. Durante este periodo la producción de esa forrajera fue en aumento paralelamente a la superficie cultivada. De esta manera su pico más alto se da en el mismo año (1928), obteniéndose 200100 toneladas. La rápida difusión de este cultivo se debió a diversas razones tales como la de no requerir suelos seleccionados, ser fácil de cultivar, no ser afectado por las heladas, dar altos rendimientos por corta y además mejorar notablemente la calidad productiva de las tierras. Si bien inicialmente el destino de la producción fue para el pastoreo de animales de la zona, paulatinamente los productores, sobre todo los que detentaban grandes explotaciones, comenzaron a exportar hacia Europa importantes cantidades. La alfalfa se despachaba en fardos a través del ferrocarril hacia Buenos Aires y desde allí en barco a Europa.

Después de 1930, la producción de alfalfa y los despachos de ésta por ferrocarril no alcanzaron los tonelajes que caracterizaron la década anterior, descendiendo progresivamente en sus volúmenes.

De esta forma, la alfalfa –principal producto que se enviaba fuera del propio Alto Valle- perdió su posición seguramente desde 1930, año en que comenzó el crecimiento vertiginoso de la producción de frutas para consumo en Buenos Aires o para su exportación. Se observa así, el comienzo de un nuevo ciclo, conocido como “de la fruticultura”. Dicho ciclo tiene sus inicios en los primeros años de la década del ‘30 como consecuencia del mejoramiento de los precios finales de ese producto a nivel internacional. En la región, mientras que el precio de la fruta se mantuvo, el de la alfalfa decayó bruscamente. El hecho de que esta crisis, que afectó a esa actividad, se mantuviera por varios años y la intervención, mediante

asesoramiento e incorporación de tecnología y frutales, de la compañía subsidiaria del ferrocarril, se generó un vuelco fundamental en la orientación de los cultivos. La manzana primero y la pera después, favorecidas por las condiciones climáticas y edáficas de la zona, se expandieron rápidamente. Además, la obtención de buenos beneficios no sólo alentaron la difusión sino que impulsaron la creación de nuevas formas para incrementarlos. De esta manera se suman al circuito el sistema de empaque y una organización del transporte y comercialización adecuados. La Argentine Fruit Distributors (AFD), creada en 1928 y subsidiaria de Ferrocarriles del Sud, permanecieron operando en el mercado por el lapso de diez años, construyendo para ello galpones de empaque próximos a las estaciones del ferrocarril con la finalidad de aumentar la velocidad y eficiencia en la transformación, transporte y comercialización de la fruta. De esta manera la producción de manzanas y peras pasaron de un total de 2100 toneladas en los primeros años de la década del 30' a un total de 386150 toneladas en el año 1959. De igual manera aumentó la superficie cultivada pasando de aproximadamente 600 has. en 1925 a 23400 has. en 1959.

Con respecto a la carga despachada por las estaciones del Ferrocarril Roca, realizadas durante este periodo, sólo se poseen datos de los años que van desde 1954 a 1957, y 1960 y 62. Durante dichos años la carga despachada de fruta fue en aumento pasando de 228 mil toneladas a 373 mil toneladas, la cual representaba el 28,6% del total de carga despachada.

Como se puede observar en el siguiente cuadro, la carga de frutas en el ferrocarril representaba el segundo lugar en volumen, luego de los hidrocarburos.

**COMPOSICIÓN DE LA CARGA DESPACHADA Y RECIBIDA POR LAS ESTACIONES DEL
FERROCARRIL GENERAL ROCA
(En miles de toneladas)**

	1954	%	1955	%	1956	%	1957	%	1960	%	1962
Carga desp.	1381	100.0	1372	100.0	1226	100.0	1310	100.0	1605	100.0	-
Petrol y otros	811	85.7	710	51.7	580	47.3	523	39.9	523	32.6	150
Fruta	228	16.6	273	19.9	205	16.7	373	28.6	386	24.0	402
Legumbres	32	2.3	55	4.0	28	2.3	36	2.7	-		-
Lanas	18	1.3	20	1.5	19	1.6	18	1.4	-		-
Pasto	13	0.9	15	1.1	20	1.6	16	1.2	-		-
Minerales	116	8.4	106	7.8	195	15.9	165	12.6	123	7.7	-
Sal	2	-	7	-	4	-	18	1.4	168	10.5	-
Merced gral.	39	2.8	39	2.8	45	3.7	45	3.4	-		-
Otros	122	9.0	147	11.2	130	10.9	116	8.8	05.4	25.2	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Adolfo Dorfman, La economía de la region norpatagonica y perspectivas para su futuro desarrollo integral, 1959, p.118; y Compendio Informativo de la Federación Productores de Fruta de Río Negro y Neuquén, Nuestra Fruta, Nro. 16/17, Cipolletti, diciembre 1960, p.102.

Además, como el mercado más importante fue el externo y la comercialización se debía realizar como venta de "fruta fresca" comenzaron a construirse en los años '60 los primeros frigoríficos. Con el

objetivo de evitar pérdidas de fruta, por ser un producto perecedero, y de obtener mejores precios, al poder venderlas en el momento oportuno, es que rápidamente aparecen distribuidas por toda la zona varias cámaras de frío. Con esta incorporación tecnológica se reconoce el inicio del tercer ciclo o “ciclo agroindustrial”.

Las persistentes huelgas en el transporte ferroviario, carente de vagones refrigerados y el mejoramiento del sistema vial automotor (terminación del asfalto de la ruta nacional N°22 que permitió la interrelación definitiva con el resto del país) dieron lugar al cambio en las formas de traslado y comercialización de los productos. Fenómeno observable en la progresiva disminución de la carga de frutas despachadas por las estaciones del Ferrocarril Roca, transportando 386 mil toneladas en 1960; 291 mil toneladas en 1966; 49700 en 1967 y 5000 en 1968. Las transformaciones que se dieron en el transporte, almacenaje, frío y en las plantas de empaque, facilitadas por la existencia de créditos y otras medidas fiscales, favorecieron el mejoramiento de la calidad del producto final, permitiendo de este modo la regulación de las ventas según los precios existentes, en ese momento, en el resto del mundo.

Entre 1960 y 1970 la actividad frutícola continuó a un ritmo sostenido de crecimiento, tanto en lo referente a la superficie cultivada como a la producción, ya que la demanda externa se mantenía favorable. En este periodo la superficie cultivada pasó de 23400 has. a 35390 has. Paralelamente, la producción de peras y manzanas aumentó de 373 mil a 431800 toneladas. Pero la aparición de nuevos competidores en mercado internacional obligó a los empresarios regionales a aumentar la inversión en las etapas de empaque, frío y transporte y a elevar la calidad de los productos para hacer frente a las nuevas exigencias del mercado internacional. Uno de los cambios operados es la producción de jugos, que coadyuvó a aumentar la carga existente sobre un sistema vial que no acompañó el desarrollo de la principal actividad productiva.

En esos años otros hechos destacables se producen en la zona, la planta industrial de Cinco Saltos INDUPA, alcanza su mayor producción, moviendo el 65% del total del volumen de productos transportados por el Ferrocarril General Roca en la provincia de Río Negro. Se concluye el asfalto de la ruta Nacional N° 151, uniendo al valle con el oeste, centro y norte del país. Además, es cuando se pone en valor la explotación de los recursos hidrocarbúricos regionales, los que generan un flujo de población, bienes y servicios, incidiendo notoriamente en la trama actual del Alto Valle.

El crecimiento demográfico y su implicancia espacial

Como se puede observar en el cuadro siguiente la población total del Alto Valle creció entre 1950 y 1991 casi diez veces, lo que significa un crecimiento muy superior a cualquier otra región del país.

Cuadro N°: 5

Población del Alto Valle Según Censos 1950/60/70/80 y 91					
Ciudades	1950	1960	1970	1980	1991
Neuquén	12.850	16.738	43.070	90.089	167.078
Gral. Roca	9.809	21.969	29.320	44.039	61.896
Cipolletti	5.650	19.862	23.768	40.268	60.089
V. Regina	3.038	11.360	10.975	18.375	24.523
C. Saltos	2.424	10.196	11.122	15.115	18.912
Allen	3.644	11.389	9.380	14.050	18.829
Centenario	1.350	4.922	4.291	10.496	21.418
Plottier	100	934	2.587	7.951	16.768
Total Pueblos y caseríos	3.793	7.585	12.258	20.004	26.207
TOTAL	42.658	104.955	146.771	260.387	415.720

Fuente: INDEC.

Si bien todas las localidades han experimentado un crecimiento notorio, sólo las más grandes muestran tasas altas. Mientras General Roca sextuplicó la población durante el período considerado, Cipolletti la multiplicó por once, Cinco Saltos y Villa Regina por ocho, Allen por cinco, Centenario por dieciséis y Neuquén por trece. En el caso particular de Neuquén, el crecimiento urbano durante los años setenta se da con una velocidad que no tiene precedentes en el país; sólo es comparable en Argentina con la ciudad de Rosario, cuando ésta, en el siglo pasado, duplicó su población en los mismos términos que Neuquén, pero con una diferencia en las causas que originaron tal fenómeno. Mientras que en Neuquén la afluencia migratoria se da por las expectativas creadas a partir de la explotación hidrocarburífera y la redistribución de los ingresos provenientes de la alta participación que esta provincia tiene sobre las regalías, en Rosario se dio por haberse convertido en esos momentos en el primer puerto exportador de cereales del mundo.

La necesidad de indagar la conformación de las redes de circulación material

El aumento de la población de los principales núcleos urbanos de la región del Alto Valle de Río Negro y Neuquén en las últimas décadas, generó la expansión de sus plantas urbanas y el surgimiento de nuevas actividades económicas, juntamente con un proceso de diferenciación y redistribución espacial de la población.

Este crecimiento ha dado lugar a la formación, dentro del ámbito interurbano y regional, de conglomerados de población diferenciados económica y espacialmente, con la consiguiente necesidad de desplazamientos de diferentes características. En este contexto la elección del estudio de los procesos de

circulación material y del funcionamiento de la red de transporte, tiene el propósito de lograr una mayor profundidad en la investigación existiendo fundamentos que permiten afirmar que la región mencionada es una de las más demandantes de transporte en términos relativos, dentro del contexto provincial.

El proceso de urbanización registrado en la Argentina en las últimas décadas -al igual que en otros países del continente- ha sido creciente en cuanto a su ritmo y concentrador en relación a su dinámica espacial.

Si bien existen en el país áreas que han actuado como polos de mayor atracción, generando problemas de difícil solución, en este momento algunos de esos problemas se manifiestan en regiones con importantes índices de crecimiento y diversificación productiva.

Existe una considerable cantidad de estudios teóricos y empíricos, los cuales erróneamente son utilizados para analizar y formular propuestas para regiones de diversos rangos que presentan realidades diferentes.

Esta situación, además de responder a mecanismos de planificación y de poder altamente centralizados, contienen en algunos casos importantes falencias técnico-metodológicas. Falencias que se traducen en las etapas de caracterización y diagnóstico, las cuales conducen a propuestas y decisiones inadecuadas a las necesidades regionales.

Las políticas regionales y extraregionales adoptadas no han contemplado la particularidad de las ciudades en cuanto a su tamaño y a los aspectos urbanos globales y sectoriales.

De lo anterior se desprenden dos elementos importantes en relación con esta propuesta de estudio. Por una parte, la necesidad de contar con un marco conceptual que responda a las características del área de referencia y por otra la de reconocer al transporte como una variable endógena respecto de la estructura y crecimiento regional.

La demanda de transporte es por definición una demanda derivada de necesidades de movilidad espacial. Si ésta crece en términos absolutos y este crecimiento va acompañado por un proceso de redistribución espacial, es factible que se generen variaciones en la demanda global y probablemente en su estructura espacio-temporal.

El crecimiento de la población se manifiesta con el surgimiento de nuevas localidades y centros urbanos, procesos de diferenciación de uso del suelo, oferta de servicios, provisión de servicios a diferentes sectores de la sociedad, nuevos centros comerciales y nuevas actividades económicas. Todas estas manifestaciones producen variaciones significativas sobre la estructura regional de funcionamiento y por ende sobre los flujos de circulación.

Las necesidades de identificación de soluciones que operan sobre demandas previsibles se hacen más críticas cuando se trata de contemplar los requerimientos de los habitantes y la responsabilidad pública de regulación y prestación de servicios; esto se torna más difícil al considerar una oferta que pretende ser eficiente desde el punto de vista técnico empresarial.

Los cambios recientes en el espacio regional

Los vaivenes de las políticas económicas centralistas y la intervención del Estado benefactor en todos los ámbitos del territorio dejaron una huella muy profunda sobre el espacio regional. Las principales marcas están dadas por una fuerte inversión en la obra pública (caminos en el interior de ambas provincias, escuelas, hospitales, puestos sanitarios), en la construcción de viviendas y en el sector financiero y administrativo.

Como resultado, se puede visualizar un desmesurado crecimiento de las plantas urbanas de los centros más dinámicos, las que avanzan a expensas de tierras fértiles y sobre la base de la acumulación de excedentes no genuinos.

Asimismo se debe considerar que las ciudades de Plottier, Cipolletti y Neuquén con núcleo en ésta última conforman una incipiente conurbación. La concentración de actividades públicas y privadas de orden nacional, regional y local, es la causa que determinó tal tendencia, la que a su vez ejerció un efecto negativo sobre el conjunto de localidades. Rápidamente vieron como la complementariedad se diluía y comenzaba a dibujarse sobre el espacio del Alto Valle otro sistema de relaciones y de reproducción social. No obstante la pauta de asentamiento que responde al modelo de ciudad dispersa resiste sin embargo su transformación. "Así, el centro periodístico por excelencia del Alto Valle sigue siendo General Roca, el centro del comercio mayorista ligado a la fruticultura, Cipolletti, y para una variedad de servicios especializados el lugar al que hay que dirigirse no es Neuquén sino alguna de las ciudades rionegrinas del Alto Valle".(Vapnarsky,C., 1987)

De este modo, es necesario destacar que los cambios más notorios se dieron, sobre todo, en las ciudades, debido fundamentalmente a la terciarización de la economía, producto de las crecientes necesidades de una población ligada fundamentalmente a los servicios, y a la incorporación de nuevas actividades productivas.

Breve comentario final

Mientras se sucedían los cambios y transformaciones urbanas y rurales mencionadas, la infraestructura de comunicaciones se mantenía sin alterar. Los fuertes condicionantes físicos naturales (estrecho valle encajonado entre dos bardas) sólo permitieron el desarrollo de una red de circulación material asociada a las formas del terreno. No obstante, éstas pudieron haberse mejorado mediante la incorporación de tecnología. El aumento de las operaciones y transacciones se dio sobre una trama obsoleta. Tal es el caso del ingreso o salida de la ciudad de Neuquén en el sector del puente carretero del río de ese mismo nombre. Dicho puente, con el aumento del tránsito, se convirtió en "cuello de botella" ocasionando un congestionamiento de tráfico que perjudicaba a los automovilistas y transporte público, a causa de las largas demoras que se registraban en el lugar.

Lo descrito anteriormente muestra que si bien la zona requiere de una solución global que contemple los cambios actuales y las potencialidades futuras, se debe comenzar a tomar algunas decisiones puntuales tendientes a revertir la situación. Tal es el caso de lo ocurrido en los últimos dos años. Los gobiernos provinciales y organismos nacionales decidieron llevar adelante la construcción de dos puentes sobre el Río

Neuquén (uno que une las ciudades de Centenario-Cinco Saltos y el otro paralelo al ya existente y complementario del mismo, uniendo Cipolletti con Neuquén) y además se finalizaron las obras de las multitrochas en los tramos Neuquén-Centenario y Neuquén-Plottier, dando de esa manera un nuevo impulso a las comunicaciones y coadyuvando al ordenamiento territorial.

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía Específica

Bandieri, Susana. (1988) "Condiciones históricas del asentamiento humano en Neuquén". Neuquén.

Boisier, Sergio (1988). "Las regiones como espacios socialmente construidos". En Revista de la Cepal N°35. Agosto. Santiago de Chile.

Cariola Cecilia, Lacabana Miguel (1986). "Circuitos de acumulación: una perspectiva de análisis integral para la planificación regional". En Revista Cuadernos del CENDES. N°5. Segunda Época. Enero-Abril.

Coraggio, José L. (1987) "Los complejos territoriales dentro del contexto de los subsistema de producción y circulación". Ciudad n.2, Quito.

De Jong, G., (1994) "El minifundio en el Alto Valle del Río Negro. Estrategias de adaptación", Edit. Univ. Nac. del Comahue, Neuquén.

Dorfman, A. (1959) "La economía de la región norpatagónica y perspectivas para su futuro desarrollo integral", Buenos aires.

Federación de Productores de Fruta de Río Negro y Neuquén, (1960) "Nuestra Fruta", Boletín N° 16/17, Cipolletti, Río Negro

INDEC, "Censo Nacional de Población y Viviendas", años 1960,1970,1980,1991, Buenos Aires

MINISTERIO DE ECONOMÍA OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA NACIÓN. SINDICATURA DE EMPRESAS PUBLICAS (varios años) "Ferrocarriles Argentinos: Informes de Gestión". Buenos Aires.

Vapnarsky, C., (1983) "Pueblos del Norte de la Patagonia, 1779-1957" , Edit. de La Patagonia, General Roca (Río Negro)

Vapnarsky, C., Pantelides, E., (1987) "La formación de un área metropolitana en la Patagonia. Población y asentamiento en el Alto Valle", Edit. CEUR, Buenos Aires.

Bibliografía General

Alonso, L. (1993). "Privatización del transporte y modelos sociales futuros". Centro Editor de América Latina, Bs.As.

Alvarez, D. (1994). "Análisis del sistema de transporte urbano automotor de pasajeros en la ciudad de Mar del Plata y su vinculación con el crecimiento urbano. Período 1983-1993". Tesis de licenciatura. Universidad Nacional de Mar del Plata (inédito).

Barbero, J. (1987). "El transporte en el espacio económico". En: Aportes para el espacio socio-económico vol.I. El Coloquio, Buenos Aires.

Brian, J. (1986). "Planificación urbana y regional". Instituto de estudios de la administración local. Madrid.

- Clichevsky, N.** (1985). "Políticas urbanas, transporte y condiciones de vida en Buenos Aires". Seminario latinoamericano de transportes y servicios urbanos. INRETS-CIUDAD, Quito.
- Escolar, M.** (1987). "Corredores y superficies de autotransporte público de pasajeros: una reconceptualización". Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires.
- Lane, R.** (1975). "Planificación analítica del transporte". Instituto de estudios de la administración local. Madrid.
- Thomson, J.** (1974). "Teoría económica del transporte". Alianza Editorial. Madrid.
- Topalov, C.** (1979). "La urbanización capitalista". Edicol México.
- Torres, H.** (1989). "Desplazamientos cotidianos y estructura socioespacial metropolitana". En: II encuentro de geógrafos de América Latina. Universidad de la República. Montevideo.
- Yanes, L. Y GERBER, M.** (1988). "Crisis de acumulación, regulación estatal y valorización del espacio en la Argentina". Territorio. FFyL, Universidad de Buenos Aires.