

LA COLONIZACIÓN DEL ALTO VALLE DEL RÍO NEGRO Y NEUQUÉN EN ARGENTINA: FERROCARRIL, OBRAS HIDRÁULICAS Y ELECTRICIDAD PARA CONSOLIDAR EL POBLAMIENTO.

*Eduard Josep Alvarez Palau. [eduard.josep.alvarez@upc.edu]
Universitat Politècnica de Catalunya, Departamento ITT – Grupo EXIT*

Resumen

Las redes de infraestructura condicionaron de forma central las formas de población en Argentina. Un ejemplo paradigmático fue la colonización del Alto Valle del Río Negro. En una primera etapa la red de referencia fue el ferrocarril. La configuración de la red ferroviaria argentina siguió en su etapa inicial el esquema de inversión de capital fijo, donde fondos de inversión ingleses financiaban la construcción infraestructural y recuperaban el capital progresivamente con fletes y derechos de explotación. La red resultante se articuló entorno Buenos Aires y se fue extendiendo progresivamente en forma de malla a medida que se colonizaba la Pampa o se encontraban yacimientos naturales. De este modo, las actividades de producción agrícola, ganadera y extractiva retornaban paulatinamente a la compañía el capital aportado. No obstante, el Gobierno de la Nación Argentina veía con preocupación la falta de pobladores en la región más austral del país: la Patagonia. Su climatología adversa, la falta de recursos hídricos y las constantes agresiones de los indígenas, impedían el establecimiento definitivo de colonos que garantizaran la argentinización de las tierras. Por ello, se iniciaron un conjunto de políticas gubernamentales enfocadas a la colonización patagónica. Podemos señalar cuatro etapas, que coinciden con modelos infraestructurales distintos, que condicionaron la ocupación del Alto Valle y Neuquén:

1. Campaña militar “La Conquista del Desierto” que forzó la rendición indígena (1884). En esta etapa predominó la red de fuertes de protección.
2. Firma de un contrato con la empresa Gran Ferrocarril del Sud para la construcción de una línea de penetración por el Alto Valle del Río Negro desde Bahía Blanca hasta Neuquén (1902) y Zapala (1914).
3. Se promulga la Ley de Irrigación (1909), y se contrata la compañía Gran Ferrocarril del Sud para construir las infraestructuras de laminación y canalización de las aguas para regar las tierras del Alto Valle (finalizan en 1931).
4. Descubrimiento de petróleo en Plaza Huincul (1918), 100 km. al oeste de Neuquén. Supuso una ocupación territorial inicial asociada a una estación ferroviaria que dio origen al “octógono fiscal” –reserva fiscal y urbanización petrolera-. Posteriormente, lideró un cambio de modelo asociado al vehículo privado y que modificó en gran medida las dinámicas regionales preestablecidas.

Cada una de las actuaciones supuso un modelo territorial propio, que permitió no sólo colonizar la región sino consolidarse como uno de los ejes productivos más fuertes de toda la Patagonia. La Conquista del Desierto emplazó asentamientos militares y colonias pastoriles de forma diseminada cuyo único sentido era crear una red de puntos de control territorial de frontera, sin ningún tipo de interrelación. La construcción de la línea férrea articuló linealmente un conjunto de localidades que crecían al lotear los terrenos anejos a las estaciones. Crecimiento que se vio limitado por las características del terreno y la climatología adversa. Por ello se iniciaron a pequeña escala obras de irrigación entorno las principales localidades que tenían por objeto incrementar la superficie de riego. Las redes de infraestructura fueron en definitiva los instrumentos de configuración territorial.

Si definimos el territorio como el conjunto de intervenciones físicas y socioeconómicas que ha producido la civilización para transformar el marco físico y ambiental donde se insiere, es de menester reconocer la importancia de los asentamientos y las infraestructuras en el proceso de colonización. De esto modo y atendiendo al concepto de territorio de los nodos y de las redes desarrollado por Herce y Magrinyà en “La ingeniería en la evolución de la urbanística”, se demuestra como la disposición de las redes de infraestructuras han asumido un papel preponderante como elemento organizador del territorio.

La globalización, entendida como proceso dinámico de salto de escala en las comunicaciones e interdependencias a escala mundial, ha reforzado todavía más el papel de las infraestructuras, sobretodo de transporte y comunicación. Reforzando aquellos nodos, o asentamientos, con altos índices de conexión a la red y marginando aquellos que no se encuentran bien comunicados. Los asentamientos preexistentes se han visto obligados a modificar sus relaciones a escala local con su periferia y área de influencia, a la vez que global con otras regiones y países, con el fin de poder competir en el mercado capitalista internacional. En los países en vías de desarrollo, la influencia de la globalización sobre sus regiones menos avanzadas es todavía más acentuada, ejerciendo un rol discriminador. Es decir, decidiendo, en función del potencial estimado de producción y exportación de bienes y servicios que puedan producir las nuevas infraestructuras, dónde concentrar las inversiones de capital de los mercados internacionales para obtener rentabilidades futuras. Según Gómez Ordoñez, las infraestructuras coloniales “necesitan asegurarse efectos a largo plazo y que, en consecuencia, atienden de una manera explícita a los mecanismos de control –administrativos, jurídicos, financieros...- de aquellos efectos multiplicadores”¹. Es decir, la aportación externa de divisas puede contribuir a desarrollar las regiones a un ritmo superior al esperado, pero solo se efectúan cuando se tienen suficientes garantías de retorno del capital. Analizando la problemática desde el punto de vista regional, cabe tener presente que solamente en aquellos casos en que la inversión se ha realizado de forma perdurable será posible esperar una consolidación del sistema productivo a largo plazo. Y en consecuencia, aprovechar la globalización para incrementar la calidad de vida de sus habitantes y reducir la dependencia del capital internacional para continuar su proceso de desarrollo. En Argentina, la red infraestructural que ha atraído mayor cantidad de capital foráneo para invertir ha sido sin lugar a dudas el ferrocarril². Que a su vez a ejercido un papel fundamental en la estructuración del territorio argentino³.

El presente estudio expone el caso de la región patagónica del Alto Valle del Río Negro y Neuquén (en adelante: *Alto Valle*) en Argentina. Una región prácticamente deshabitada en 1890, en donde se ha sabido aprovechar el gran potencial de recursos naturales para captar importantes inversiones de capital y mano de obra. Para ello, ha sido preciso aunar el interés gubernamental por colonizar la región con la ejecución de un minucioso plan de inversión y desarrollo ejecutado por la empresa ferroviaria de capital británico Gran Ferrocarril del Sud (en adelante *F.C.S*). De este modo, y planificando según el enfoque propio de los modelos de oferta, es decir, entendiendo que “la localización de actividades y sus relaciones dependen de la forma y ordenación de las redes de infraestructuras”⁴, se ha conseguido no solamente cumplir el objetivo inicial de colonización sino consolidar una de las regiones más prósperas de la Patagonia. En esencia, el presente artículo se centra en analizar la contribución que las diferentes infraestructuras construidas han tenido en términos de colonización, consolidación de la población y desarrollo del sistema productivo, incidiendo de forma significativa en la promoción y financiación de las mismas. Sintetizando la contribución infraestructural en la definición de cuatro modelos territoriales de referencia entre la última década del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX.

Modelos territoriales soportados en infraestructuras durante la colonización del Alto Valle

La región del Alto Valle ha sido estudiada de forma ininterrumpida desde mediados del siglo XX, en que se crean las primeras universidades patagónicas. De los trabajos historiográficos, sociales e ingenieriles, se sirve el presente texto como fuentes bibliográficas secundarias. Para obtener datos que permitan desarrollar una teoría de ordenación territorial basada en la definición de modelos ligados a infraestructuras de transporte y comunicación. La simplificación estructurada de los acontecimientos, no pretende evadir ni distorsionar la realidad sino todo lo contrario. Es decir, poner de relieve las propiedades más significativas que se han detectado. Sin seguir de forma estricta el orden cronológico en que se han sucedido.

Analizando desde una óptica territorial los diferentes procesos implementados es posible extraer un patrón evolutivo que sintetiza las principales características de ordenación en función de las infraestructuras construidas. El modelo de ocupación del territorio patagónico puede ser explicado mediante una clara analogía a la secuencia de desarrollo del transporte en países costeros subdesarrollados propuesta por Taaffe, que se sintetiza en seis etapas⁵:

- A. Difusión de puertos aislados a lo largo de la costa
- B. Líneas de penetración hacia el interior y refuerzo de los nodos portuarios
- C. Desarrollo de mercados intermedios a lo largo del eje de penetración
- D. Inicios de interconexión de los principales nodos entre líneas
- E. Compleción de la interconexión entre nodos interiores
- F. Jerarquización de las conexiones y aparición de líneas de alta prioridad

La validación de las etapas para el caso argentino a principios del siglo XX sería difícil, por encontrarse en un estado de desarrollo excesivo. Por contra, el estudio del territorio patagónico representa por su simplicidad un ejemplo excelente donde cada una de las etapas evolutivas puede ser asociada unívocamente a un tipo de inversión infraestructural en concreto. Las especificidades del caso, y su singularidad, hacen de la Patagonia un territorio paradigmático y digno de estudio. Aunque debido al retraso inversor en infraestructuras viarias, por la baja demanda población, no se hayan materializado totalmente las etapas cuarta, quinta y sexta.

Correlación entre la secuencia de desarrollo de los transportes y el modelo de ocupación territorial patagónico

La analogía entre la secuencia de desarrollo de los transportes y los modelos de ocupación territorial resultantes no responde a una relación biunívoca, sino que requiere ciertas matizaciones. La primera etapa, de difusión de localidades portuarias, se ha venido sucediendo desde el siglo XVI. Asociada a expediciones marítimas lideradas por imperios colonialistas europeos. En busca de nuevos territorios para extender su soberanía o ampliar fronteras comerciales (modelo definido como $\alpha 1$). En la Patagonia, cabe añadir la creación de localidades interiores aisladas en forma de fuertes militares o colonias pastoriles de carácter estable. Que complementan la primera etapa dando lugar a un segundo modelo territorial ($\alpha 2$). Atendiendo a la generación de productos en las localidades interiores, se inicia la construcción de líneas férreas perpendiculares a la costa con la finalidad de extender el área de influencia de los puertos y drenar los recursos naturales. Con la infraestructura ferroviaria en funcionamiento, nacen las primeras localidades intermedias, como resultado de la creación de colonias agrícolas o pastoriles entorno las estaciones (β). Y cuya dimensión atiende a la mayor o menor disponibilidad de servicios urbanos y otras necesidades básicas en el lugar. A su vez, el propio funcionamiento del ferrocarril facilita la creación de otros poblados entorno la línea. Donde se acaba constituyendo un entramado urbano discontinuo pero interconectado permanentemente por la

infraestructura férrea, en el que se reproducen idénticos patrones urbanos. Dando pie a la definición de un nuevo modelo ($\gamma 1$). Paralelamente, surgen en la región un conjunto de localidades que se rigen por una lógica de funcionamiento alternativa. En este caso, no se trata de colonias agrícolas o pastoriles articuladas entorno un eje de comunicación sino de campamentos petroleros, que se instalan entorno los yacimientos explotables. Configurando unas dinámicas territoriales independientes ($\gamma 2$).

Como se ha expuesto en el apartado anterior, el resto de etapas, asociadas a la construcción de las primeras rutas de interconexión de corredores (δ), a la articulación de una red infraestructural mallada (ϵ) y a la jerarquización de las conexiones (ζ), no se han desarrollado totalmente debido a la gran extensión de terreno y a la baja densidad de población. Que hacen inviable el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte por falta de demanda. Solamente el avión en los últimos años ha conseguido revertir el estancamiento e iniciar el proceso de jerarquización de conexiones entre localidades.

Como síntesis, se agrupan los modelos territoriales especificados en los apartados anteriores y su correlación con las etapas de la secuencia de Taaffe, en el resumen siguiente:

A	Difusión de puerto aislados a lo largo de la costa	$\alpha 1$	Fundación de ciudades-puerto a lo largo de la costa atlántica
		$\alpha 2$	Consolidación de asentamientos militares y colonias agrícolas en el interior continental
B	Líneas de penetración hacia el interior y refuerzo de los nodos portuarios	β	Construcción de líneas de ferrocarril de penetración desde la costa hacia la cordillera andina Habilitación de estaciones intermedias en las líneas férreas. Loteo y venta de los terrenos aledaños
C	Desarrollo de mercados intermedios a lo largo del eje de penetración	$\gamma 1$	Construcción de infraestructuras de servicios y comunicaciones que reduzcan el aislamiento, garanticen el suministro, laminen avenidas y faciliten la explotación agrícola - ganadera
		$\gamma 2$	Creación de nodos con lógica de funcionamiento autónoma (yacimientos petroleros) y jerarquización
D	Inicios de interconexión de los principales nodos entre líneas	δ	Construcción de las primeras rutas viarias asociadas al automóvil
E	Compleción de la interconexión entre nodos interiores	ϵ	Desarrollo de la red viaria patagónica (todavía incompleta) ligada a la masificación del uso del automóvil
F	Jerarquización de las conexiones y aparición de líneas prioritarias	ζ	Conexión aeroportuaria entre los nodos principales.

Cuadro 1: Correlación entre las etapas de la secuencia de desarrollo del transporte en países subdesarrollados de Taaffe y el modelo territorial asociado en la Patagonia.

Particularización del modelo para el Alto Valle

En el presente apartado se pretende demostrar la aplicabilidad de la teoría de modelos territoriales soportados en grandes infraestructuras. Desarrollada por analogía en el corredor patagónico que transcurre por el Alto Valle durante su proceso de colonización. Por ello, se centrará la atención en las etapas de la secuencia que constituyan un modelo territorial concreto y tengan relación directa con las infraestructuras ferroviarias, hidráulicas o energéticas. Prescindiendo, por tanto, del modelo asociado a la primera etapa ($\alpha 1$), por basarse únicamente en la creación de localidades portuarias desde el siglo XVI. Y de las tres últimas (δ , ϵ , ζ), por no suponer eslabones básicos del proceso colonizador ni de consolidación del poblamiento en el corredor. Sino tratarse de etapas de articulación territorial posteriores a 1930. Sustentadas en el automóvil y el avión, que por su complejidad requieren de un análisis que podría alargarse hasta la actualidad o restar incompleto.

Podemos por tanto, identificar las tres etapas. Que revierten en cuatro modelos territoriales suportados por actuaciones infraestructurales. Y que han resultado definitorios en el proceso de ocupación del Alto Valle. Se desarrollan a continuación los cuatro modelos que cumplen las hipótesis planteadas. Centrando la atención en la ordenación territorial resultante y su relación con las infraestructuras territoriales proyectadas:

1. Del aislamiento militar al poblamiento de las colonias agrícolas y pastoriles

En la primera etapa se consolida un modelo formado por un sistema de asentamientos aislados en el interior continental (α_2). Su dispersión por el territorio se justifica por la estrategia militar seguida en la campaña “Conquista del Desierto”, en la que el corredor del Río Negro ejerce de línea de penetración y avance de las tropas. A lo largo de éste, se van creando nuevas localidades con finalidades defensivas o de abastecimiento, concretamente cuatro fortines: Chichinal, General Roca, Primera División (Cipolletti) y Vidal (Barda del Medio). De todos ellos acabaran surgiendo asentamientos, aunque solamente en General Roca puede considerarse que el pueblo mantiene una relación directa con el emplazamiento militar⁶.

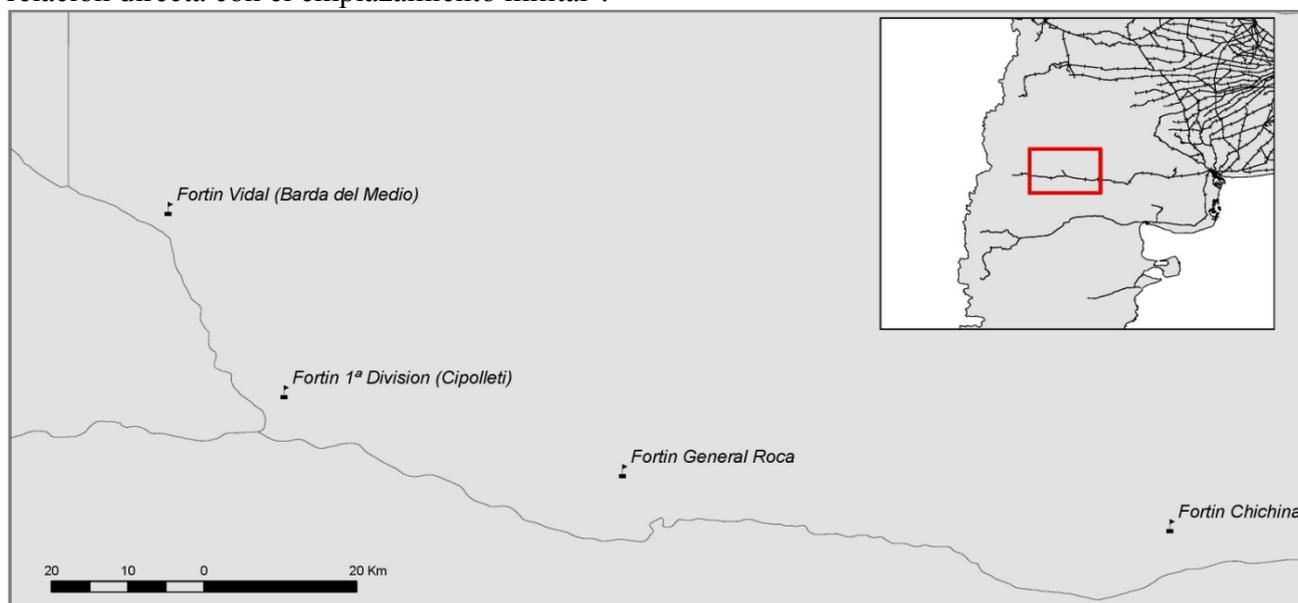


Figura 1: Asentamientos militares levantados en el Alto Valle, durante la Campaña del Desierto.

El pueblo originario de General Roca se constituye en 1883, un año antes de finalizar la guerra. Y convive durante veinte años con el fortín militar, hasta que las tropas son trasladadas a Bahía Blanca. La morfología del pueblo se representa por un cuadrado de 400 Ha., parcelado en forma de cuadrícula y orientado con cierto sesgo respecto los puntos cardinales. Entorno el pueblo, se constituye la colonia agrícola General Roca, con una dimensión de 42.000 hectáreas y dividida en 442 lotes de 100 Ha. cada uno. Sin embargo, una crecida del río Negro inunda el pueblo en 1899 y debe ser reconstruido en unos terrenos de mayor cota. La orientación de la nueva cuadrícula, intenta seguir los ejes norte-sur y este-oeste, adaptándose en la medida de lo posible al trazado ferroviario.

Con dicha parcelación, y la voluntad gubernamental de establecer pobladores en la región dentro del marco de ampliación de fronteras y colonización de nuevos territorios, el Ejecutivo inicia un conjunto de medidas legislativas para conseguir atraer inmigrantes a la región (Blanco, 2005). En 1882, se aprueba la Ley 1.265, de Remate Público. Que pretende subastar directamente un número significativo de lotes de 400 Ha. para agricultores y 40.000 Ha para ganaderos en los Territorios Nacionales⁷. En el remate público de 1885, se adjudican 313 de 363 lotes disponibles. Lo que no supone gran incremento de población, puesto que en 1901 solamente 17 están ocupados de facto⁸.

En 1885, se sanciona Ley 1.628, de Premios Militares. El objetivo de la misma consiste en otorgar terrenos a los militares de mayor rango que han participado en la campaña y favorecer la reconversión de fuertes en colonias agrícolas y pastoriles. Concretamente, les otorga bonos canjeables por un lote de 100 Ha. en el Valle y un solar de un cuarto de manzana en el pueblo. La acogida entre los militares es buena y existen varios ejemplos documentados, como los Generales Godoy y Fernández Oro o el Contralmirante Cordero, que se advienen al canje. Pero igual como sucede en el caso anterior, los militares no ocupan las propiedades restando a la espera de nuevas actuaciones gubernamentales. Según Vapnarsky, la mayoría de militares se limita a especular con la compra - venta o el arrendamiento de parcelas. Pasando a ejercer un rol de agente económico, como era de prever. Por otro lado, los civiles también pueden optar a los lotes y solares resultantes, aunque en su caso es en situación de arrendamiento. Con todo, se produce una abundancia en la oferta que reduce considerablemente el precio de los lotes y favorece la concentración de títulos de propiedad en un reducido grupo de inversores. A modo de ejemplo, de las de 30.000 Ha adjudicadas en 1888 un ochenta por ciento pertenecía a 4 propietarios, de los 56 en total.

Posteriormente, y dado el bajo porcentaje de ocupación efectiva de las tierras (en 1899 sólo hay 1.300 Ha. cultivadas), se empieza a generalizar la posibilidad de adquirir tierras en propiedad y en unas condiciones bastante favorables para los interesados. Concretamente, las condiciones para convertirse en colono son⁹:

- a. Pagar 2,50 pesos por hectárea¹⁰.
- b. Poner bajo cultivo, en cinco años, la cuarta parte de la tierra asignada.
- c. Construir una vivienda y un pozo.

Con estas condiciones, el Gobierno consigue atraer a la colonia hasta ochenta familias de europeos de distinta nacionalidad procedentes de Buenos Aires (franceses, alemanes, rusos e ingleses) que trabajan las tierras durante un tiempo pero acaban retornando a la capital.

Posteriormente, se sanciona en 1903 la Ley 4.167, de Tierras. Derogando todas las demás disposiciones. Dicha ley, generaliza la posibilidad de adquirir tierras en propiedad a cambio de formar Cooperativas. Aportando 50 pesos por hectárea, y con la finalidad de construir y mantener las infraestructuras de riego necesarias. La inversión capitalista ahuyenta a los especuladores y colonos con bajos recursos. De modo que solamente solicitan tierras aquellos inmigrantes con disponibilidad para habitarlas y capacidad económica para implantar cultivos de aprovechamiento intensivo.



Figura 2: División catastral de las colonias General Roca y Lucinda, hacia 1900.

Fuente: La formación de un área metropolitana en la Patagonia.

Una iniciativa interesante desde el punto de vista infraestructural, es la construcción del canal Roca en 1884 -también llamado de los Milicios-. Y que constituye la primera infraestructura de irrigación en el Alto Valle. Dicha infraestructura tiene como finalidad proporcionar una dotación estable de agua a los agricultores, que compense la falta de agua consecuencia de las escasas lluvias. Para ello se proyecta un canal de aproximadamente 50 km. de largo. Con bocatoma de agua entorno el emplazamiento del fortín Primera División y que atraviesa longitudinalmente la colonia desembocando nuevamente en el Río Negro unos 10 km. al sur del pueblo. El canal es construido por agricultores, presidiarios, indios sometidos y algunos soldados, que en determinados casos son remunerados directamente con títulos de propiedad de lotes en la colonia.

En definitiva, se considera concluida la primera etapa del modelo. Formalizando en el territorio una incipiente colonia agrícola y pastoril asociada al pueblo de General Roca. Nacida de la reconversión del asentamiento militar preexistente. La adquisición privada de tierras, siguiendo los confusos mecanismos legales, es abundante. Aunque la ocupación real de éstas, se encuentra por debajo de las expectativas. Por otro lado, empiezan a aflorar las primeras inversiones en infraestructuras y los primeros intentos de atraer colonos europeos para desarrollar la agricultura. En este sentido, puede concluirse que el principal objetivo gubernamental es consolidar el poblamiento. Para lo que utiliza su mayor arma: el poder legislador. Por el contrario, el capital privado se centra en el acopio de terrenos para la especulación y posterior venta, aunque la demanda es tan escasa que no acaba de generar plusvalías.

2. La colonización territorial entorno la línea del Gran Ferrocarril del Sud

El segundo modelo (β) se sustenta entorno la construcción de una línea ferroviaria a lo largo del corredor del Río Negro. La finalidad inicial de la infraestructura, promovida por el Gobierno en convenio con la empresa de capital británico F.C.S., es la de mejorar la accesibilidad de la región para poder desplazar tropas rápidamente desde Bahía Blanca hacia la cordillera andina en caso de conflicto con Chile. La construcción de la línea, se materializa desde Bahía Blanca hasta Confluencia en 1899, Neuquén en 1902, y Zapala en 1914. Incluyendo un ramal de treinta quilómetros desde Confluencia a Contralmirante Cordero (1910).

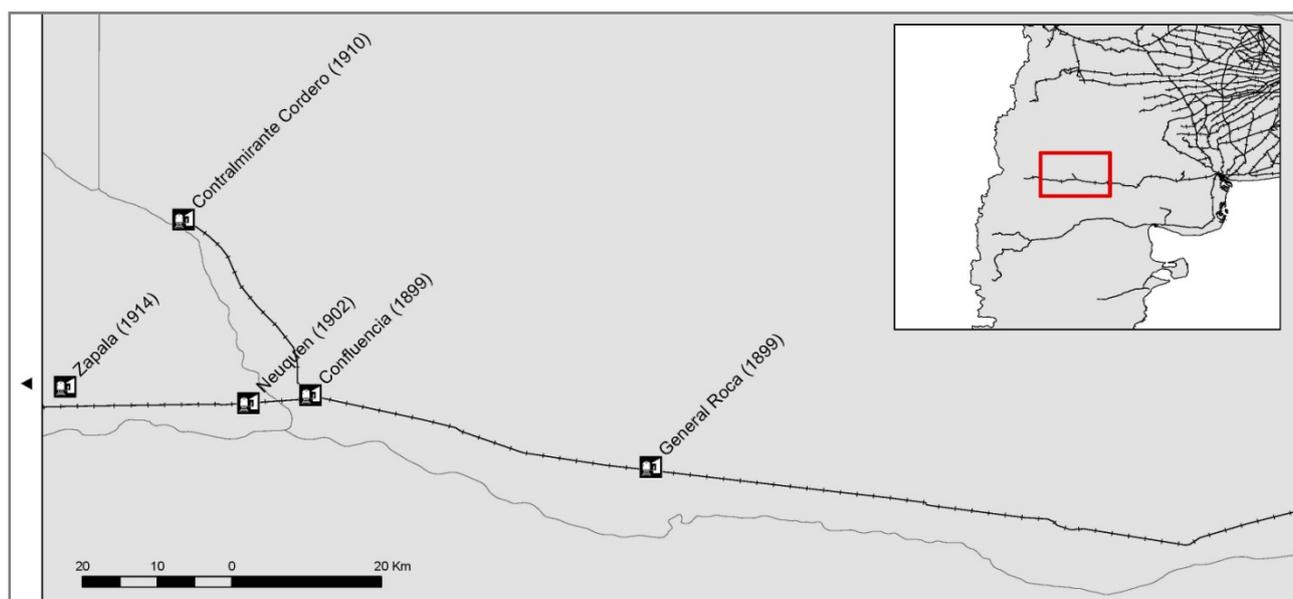


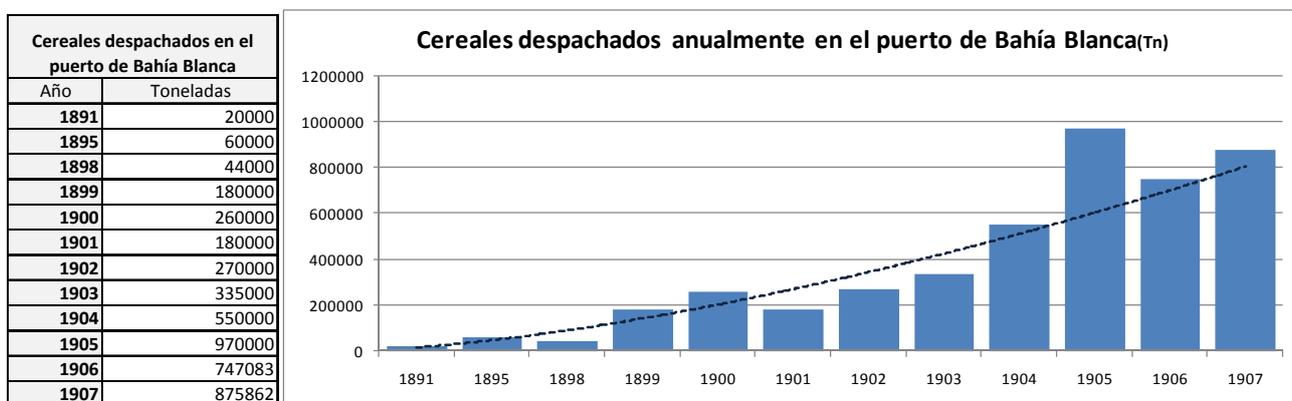
Figura 3: Extensión de la red ferroviaria en el Alto Valle.

En cualquier caso, el pacto alcanzado trae asociadas ciertas concesiones mutuas entre el Gobierno y la compañía inglesa. Entre las que destacan las siguientes¹¹:

- La empresa F.C.S. se compromete a construir en dos años, una línea férrea de ancho convencional y otra de telégrafo, entre Bahía Blanca y la confluencia de los ríos Neuquén y Limay. Además podrá proponer nuevos ramales y prolongaciones.
- El Gobierno declara de utilidad pública y facilita gratuitamente a F.C.S.:
 - o Terreno para la construcción de vías (35 metros de ancho, ampliables).
 - o Terreno para habilitar estaciones (20 Ha. para las principales y 14 para las secundarias y casa de camineros).
- Se permite incumplir durante 15 años la legislación sectorial en materia de transportes, en toda la línea con prolongaciones y ramales.
- Se exime a la compañía del pago de aranceles por la importación de materiales durante 50 años.
- Las propiedades muebles e inmuebles de F.C.S no pagaran impuestos durante 15 años.
- Se autoriza la construcción del Puerto Ingeniero White en Bahía Blanca, con muelles, pescantes, depósitos y demás. Donde se les permite instalar su base portuaria.
- Se limitan los gastos anuales al 50% de la facturación.
- El Gobierno de la Nación pagará 756.000 pesos de oro¹², en 10 anualidades.
- F.C.S podrá tomar agua de los ríos que se encuentren en sus inmediaciones. Así como conducirla por medio de canales, acequias o cañerías, a las que se dará servidumbre de paso.

Evidentemente, el objetivo primordial de la compañía ferroviaria difiere del gubernamental y consiste en incrementar su facturación atrayendo pobladores motivados por la disponibilidad de terrenos aptos para la implantación de actividades agrícolas y pastoriles. Por ello, aprovecha las diferentes concesiones para promover todo tipo de iniciativas que puedan acelerar el retorno de capital y la generación de beneficios. Prueba del buen funcionamiento económico de la compañía F.C.S es la construcción de un puerto en Bahía Blanca en 1899: Ingeniero White; con una superficie de 23.092 metros cuadrados y una longitud de 980 metros de amarres. Que poco después es ampliado con un muelle adicional, un elevador con capacidad para 26.000 toneladas para agilizar la operación de carga, 18.400 metros de vías auxiliares, y otras infraestructuras complementarias.

De hecho, analizando la evolución de las de exportaciones de cereales desde el puerto Ingeniero White, aún y no ser exclusivamente del corredor en estudio, puede vislumbrarse la tendencia al alza provocada por el incremento de terrenos cultivados:



Cuadro 2: Evolución de la exportación de cereales desde Bahía Blanca (en toneladas)

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Historia del Ferrocarril Sud

El incremento de accesibilidad proporcionado a la región es también excepcional. Convirtiendo los 5 días que se tardaba en hacer el trayecto entre Bahía Blanca y Neuquén a solamente 13 horas. Aunque inicialmente los servicios se limitan a 2 trenes por semana más uno de mercancías, no cabe duda que el ferrocarril actúa como revulsivo de la región. Simplemente comparando la capacidad portante del anterior medio de transporte, la carreta, que podía soportar unos 2.500 kg por expedición, con el ferrocarril, con una capacidad estimada de 25.000.000 kg¹³, ya se puede obtener una idea de la mejora. Por tanto, para transportar la misma carga se necesitaban 9.230 horas de carreta por cada una dedicada por el FFCC. Efecto que termina con el aislamiento territorial y facilita la llegada de nuevos colonos interesados en radicarse.

La creciente demanda de tierras facilita la creación de diversas sociedades públicas y privadas dedicadas a la urbanización, loteo y venta de parcelas a los inmigrantes. Las sociedades así como las personas físicas que actúan como promotores, comparten el objetivo fundamental, que es atraer el máximo número de pobladores. Aunque en algunos casos se busca la obtención directa de plusvalías con la venta de terrenos; mientras que en otros simplemente se trata de un eslabón más para la consecución de un fin superior. Es por ello que las condiciones ofrecidas pueden distar substancialmente.

Sirvan como ejemplo del primer caso, en que los promotores buscan la maximización del beneficio mediante plusvalía directa a corto plazo, las siguientes iniciativas:

- La *Sociedad Anónima Nueva España*, constituida en 1911. Que aprovecha la llegada del ferrocarril (1902), el traslado de la capital provincial a Neuquén (1904) y las expectativas creadas por la ley de irrigación (1906), para obtener plusvalías con el negocio inmobiliario en las tierras de la sección I del Departamento de Confluencia. Casimiro Gómez compra en 1899 3 lotes, y posteriormente junto a Carlos Bouquet Roldan -Gobernador del Territorio de Neuquén- compran otro lote de tierra pública, juntando en total más de 15.000 Ha. Al crearse la sociedad, Casimiro cede sus tres lotes para el correcto desarrollo del negocio; que en 1915 dispone de 415 propiedades en zona urbana, 202 quintas y 480 chacras. La compañía va vendiendo progresivamente las propiedades hasta el año 1919, en que decide disolverse voluntariamente. Entre las distintas aportaciones realizadas por la compañía y sus accionistas, destaca la cesión gratuita de terrenos para la fundación de Neuquén en 1904, el apoyo para el proyecto de abastecimiento de agua potable o la financiación de ciertas obras de urbanización y edificación en la nueva capital¹⁴. La misma sociedad también participa en la creación de las colonias agrícolas “Bouquet Roldan”, “Nueva España” y “Valentina” situadas en la zona Chacras Neuquén.
- Ya se ha mencionado en el apartado anterior la adquisición de tierras por parte de militares después de la Ley de Premios Militares. Entre ellos destaca la compra de 10.000 Ha. por el *General Fernández Oro* que dieron pie a la colonia Lucinda. Este, decide construir un canal en 1902 para irrigar las tierras, pagando tanto al contratista como al técnico con terrenos en la futura colonia. De los terrenos restantes reserva una cantidad importante para él y su familia y subdivide el resto para vender a los inmigrantes interesados. A su vez, Fernández Oro cede a la administración nueve cuadradas por cinco, para fundar el pueblo de Cipolletti, entorno la antigua Parada Limay del ferrocarril. Cabe remarcar que en 1928 se crea, entre las colonias Lucinda y General Roca, el pueblo Fernández Oro. Situado alrededor de la parada análoga de ferrocarril, pero sin coincidir con el establecimiento originario¹⁵.

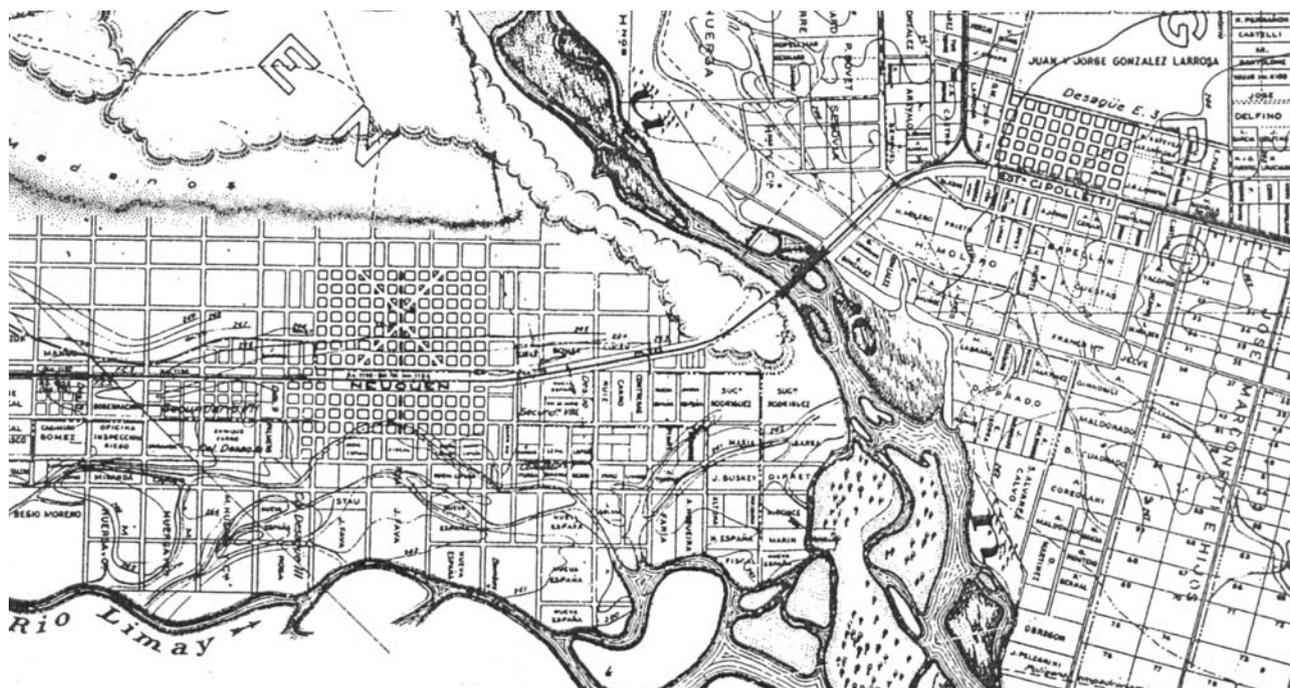


Figura 4: Plano catastral urbano y rural de Neuquén y Cipolletti (antigua Confluencia) hacia 1930.

Fuente: Pueblos del Norte de la Patagonia. 1779 -1957

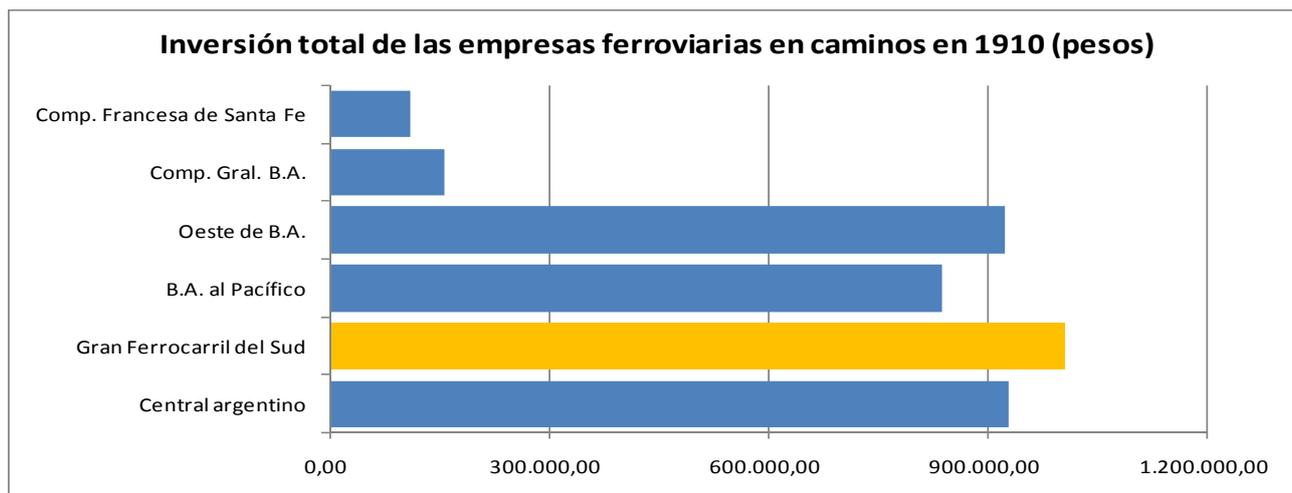
Entre las iniciativas que promovían la instalación de nuevos pobladores en el territorio sin un ánimo de lucrarse con la propia venta de terrenos, destacan los siguientes ejemplos:

- Siguiendo las doctrinas de la Ley de Tierras de 1903, se funda en 1907 la *Cooperativa de Irrigación de la Colonia General Roca* con la finalidad de gestionar el canal Roca. Unos de sus impulsores, Patricio Piñeiro, adquiere una importante concentración de terrenos a medio camino entre General Roca y Confluencia. Donde crean el establecimiento “Los Viñedos”, en el que se planta alfalfa y viña, y se instala una estación experimental de viticultura con una estación meteorológica. Del establecimiento, se funda en 1910 coincidiendo con la llegada del ferrocarril, el pueblo de Allen, en donde la mayor parte de los terrenos son ocupados por los integrantes de la cooperativa. De la aportación de 50 pesos por hectárea obligada por ley a los nuevos colonos se crea un fondo para la construcción de edificios públicos y mejora del sistema de riego, que con un cabal de hasta 3.000 l/s, consigue pasar de 1.200 a 17.000 hectáreas regadas¹⁶. De modo similar, se intentan crear las colonias Rusa, Cervantes y Francesa, aunque ninguna de las tras acaba prosperando.
- Otro militar que adquiere tierras, concretamente 3.000 Ha., es el General Godoy. Aunque en este caso, las tierras son vendidas a un tercero y adquiridas después por la *Compañía Tierras del Sud*, subsidiaria de F.C.S, por encontrarse sobre el trazado del ramal a Contralmirante Cordero. La compañía mensura y subdivide las tierras en pequeñas chacras en 1913. Vendiénolas con excelentes condiciones de pago a los colonos interesados, principalmente españoles, italianos e ingleses, y fundando la colonia La Picasa. Acto seguido inician las obras de construcción de un canal de riego, en 1914 habilitan una estación ferroviaria y en 1918 la empresa ferroviaria promueve la construcción de una estación agronómica destinada a la experimentación y transmisión de conocimiento a los agricultores. De este modo, se vuelve a poner de manifiesto la principal preocupación de la compañía: incrementar la cantidad de productos transportados para la exportación.

En esta etapa del proceso colonizador es cuando empiezan a evolucionar las actuaciones encaminadas a mejorar la infraestructura de riego de la región. Enunciado ya el canal Roca, es

necesario añadir el canal financiado en 1902 por Fernández Oro para irrigar 2.100 Ha. de la colonia Lucinda¹⁷, o el canal de captación de agua del río Limay para abastecer 720 Ha. del margen superior del Limay y hasta Neuquén ciudad¹⁸. En cualquier caso, el grueso importante de canales de riego se construyen a posteriori quedando asociados al tercer modelo territorial (γ 1).

Es también dentro del segundo modelo (β), cuando el Gobierno decide grabar con la Ley 5.315, las grandes empresas de ferrocarriles con un canon sobre el 3% de sus utilidades líquidas, para la constitución de un fondo de caminos¹⁹. La finalidad del mismo, es que las propias compañías extiendan el área de influencia de los asentamientos situados entorno sus líneas para favorecer el desplazamiento de los pobladores hacia sus haciendas. Facilitando de este modo el transporte de la producción para la exportación. A continuación se muestra el alcance de dicha iniciativa:



Cuadro 3: Inversión realizada por las empresas ferroviarias en caminos en 1910

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Historia del Ferrocarril Sud

Con todo ello, se produce un cambio en el modelo territorial que convierte las localidades aisladas en nodos articulados mediante un eje lineal de transporte, que supone una extensión del área de influencia de la ciudad – puerto, en este caso Bahía Blanca. Localidad que capta el grueso de los productos elaborados en la zona y destinados a la exportación. De los asentamientos resultantes de éste modelo cabe destacar General Roca, por ejercer de capital en los confines iniciales, y Confluencia –conglomerado formado por Cipolletti y Neuquén- que atrae la jerarquía durante años por ser punta de rieles y lugar de acopio de los productores del territorio neuquino.

El resto de asentamientos podría sintetizarse como poblados ferroviarios²⁰ o proyectos colonizadores²¹ en sí mismos, que toman forma de pequeños núcleos agrícolas desarrollados junto a las estaciones formando pequeños minifundios a su alrededor. Ambos casos, con parcelación en forma de damero y orientados de forma idéntica entorno las vías férreas. Las únicas variaciones entre los asentamientos se debe a la disposición de pequeños canales autoconstruidos para abastecerse y para garantizar el riego de las parcelas, que distorsionan ligeramente su morfología. De todos modos, lo verdaderamente interesante del modelo es que para la creación de las localidades es necesaria la participación de un promotor con capital suficiente para comprar el terreno, subdividirlo y habilitar las infraestructuras mínimas para hacerlo apetecible a los potenciales compradores. Entre los promotores identificados, difieren aquellos cuya finalidad era únicamente la generación de plusvalía con la propia venta de los lotes, de los que estaban envueltos en un proyecto de mayor envergadura y para los que la promoción de tierras respondía únicamente a la voluntad de incrementar el número de pobladores de la región. De esta segunda clasificación, destaca sin lugar a dudas, la actuación de la compañía F.C.S., interesada simplemente en incrementar la carga de sus líneas. Bien fuere por un incremento de la superficie cultivada, como por un incremento de la productividad y del valor de los

cultivos exportados. De este modo, no solamente financia la construcción de la línea ferroviaria al Gobierno, sino que además ejerce un papel de líder en el proceso colonizador del Alto Valle. Las iniciativas encaminadas a crear localidades, la investigación y difusión en materia de mejora de cultivos o la contribución al Fondo de Caminos para construir viales que incrementasen el área de influencia de cada una de sus estaciones, son solo algunos ejemplos de la contribución excepcional de las empresas de capital británico a la consecución de la colonización patagónica.

3. *Área metropolitana de irrigación en el corredor del Alto Valle: obras hidráulicas, de comunicación y servicios*

El Gobierno de la Nación observa con detalle la evolución de la región patagónica. Y ve con buenos ojos los esfuerzos realizados por los primeros colonos y por la empresa ferroviaria para consolidar el poblamiento. Aunque decide actuar de nuevo en la región. En este caso, el motivo de la intervención es la hidrología propia de zona. Con largas épocas de sequía combinadas con crecidas de los ríos Neuquén, Limay y Negro, que en época de lluvia y deshielo han provocado la inundación de distintas localidades. Como por ejemplo General Roca en 1899, que obliga a trasladar el pueblo a un emplazamiento de cota superior, o Confluencia en 1902 que destruye el puente ferroviario y el canal de la colonia Lucinda. Para solucionarlo, se decretan las leyes 5.559, de Fomento de los Territorios Nacionales (1908) y 6.546, de Irrigación (1906). En base a estas, el Gobierno obtiene facultades para contratar a la compañía Gran Ferrocarril del Sud para ejecutar las obras de infraestructura para la regulación hídrica de los ríos mediante diques y embalses, así como los canales de riego necesarios para abastecer todas las localidades del corredor. Las condiciones de financiación del contrato firmado entre el Gobierno y F.C.S., para financiar los cuatro millones de pesos estimados, son las siguientes²²:

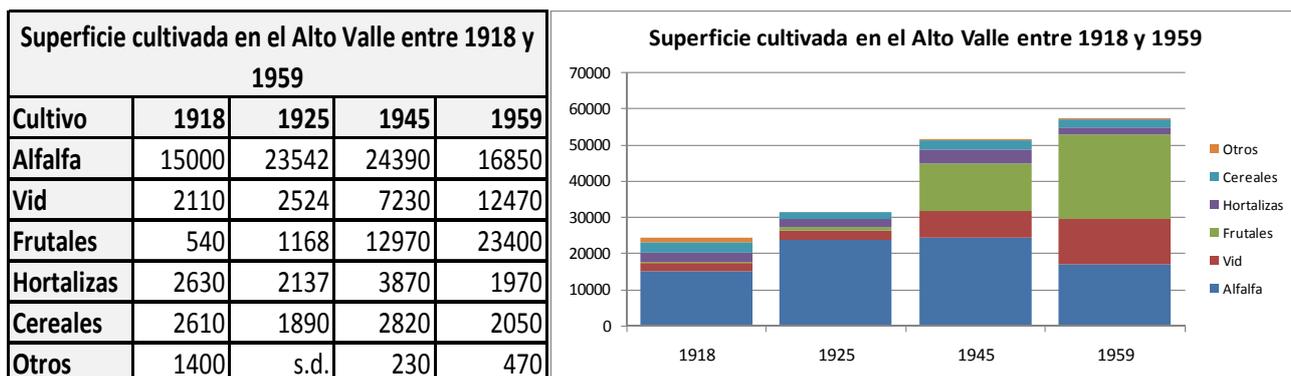
- Construir las infraestructuras a coste real.
- El pago de las obras se realizará mediante la emisión de títulos (*Bonos de Irrigación*), con un interés para el inversor del 5%.
- Las obligaciones serán servidas mediante el producto líquido de un *canon de riego*, aplicado a los propietarios de los terrenos irrigados.

Las obras se inician en 1910, con la construcción del dique Ingeniero Ballester, un canal derivador y el lago artificial Pelegrini para laminar las crecidas del río Neuquén²³. Finalizando en 1932, al completar los 130 km. del canal principal entre el dique y Chichinales, y la red de canales de distribución destinados al abastecimiento de agua para el riego. Toda esta infraestructura es denominada Sistema Integral de Riego del Alto Valle.

De este modo, vuelve a ser la compañía de capital británico la encargada de realizar y financiar la construcción de unas obras cuyo principal interesado en implementarlas es el Gobierno de la Nación. Lógicamente, la empresa tiene también intereses directos relacionados con las obras de irrigación, como el incremento de producción de los cultivos o una evolución de los mismos hacia productos con mayor valor de mercado. No obstante, parece razonable pensar que en un escenario sin las sinergias existentes entre el Gobierno y la compañía F.C.S, nunca se hubiesen llegado a implementar las infraestructuras hidráulicas del Alto Valle. Las progresivas mejoras introducidas en el sistema de riego del Alto Valle a medida que se desarrollan los asentamientos, suponen una primera modificación de cultivos predominantes. Pasando del cultivo de cereales a la alfalfa y la vitivinicultura. Cabe recordar en este sentido la estación agronómica construida por F.C.S en La Picasa, dedicada al cultivo y reproducción para la venta de las variedades que presentan mayor adaptación al clima de la región. Además, edita publicaciones gratuitas²⁴ para transmitir sus resultados a los colonos, les asesora e incluso les ofrece crédito para modernizar sus terrenos. Una vez contrastados los resultados, empiezan a introducirse cultivos de viñedos y frutales al oeste de General Roca. Que van substituyendo progresivamente la alfalfa²⁵. Según Vapnarsky, a partir de

1930 empieza en el Alto Valle el ciclo de la fruticultura, en detrimento de la alfalfa, lo que implica una densificación de la población dispersa y el considerable crecimiento de los pueblos pequeños²⁶.

En 1928, se crea *Argentine Fruit Distributors* (A.F.D) como subsidiaria de las empresas ferroviarias y con la finalidad de promover la exportación de frutas. Dicha sociedad, instala plantas de empaque en La Picasa, Lucinda, Allen, Km 1156 y Villa Regina, en donde se recibe, clasifica y embala la fruta para transportar. A partir de la llegada a la planta, A.F.D se encargaba de todos los procesos hasta poner el producto en el mercado. Según Winderbaum, dicha organización asegura la rentabilidad al pequeño productor y grandes beneficios a la compañía británica, puesto que comercializa entre el 70 y el 80% de la producción valletana:



Cuadro 4: Superficie cultivada en el Alto Valle entre 1918 y 1959, según tipo de cultivo.
Fuente: Elaboración propia en base a datos de Pueblos del Norte de la Patagonia. 1779 -1957

A parte de la densificación de población y el crecimiento de los pueblos, siguen fundándose nuevas colonias agrícolas entorno las estaciones ferroviarias. En líneas generales, los promotores siguen siendo empresas y particulares aunque el Gobierno empieza a regular la obtención de plusvalías. Por ello se considera la misma clasificación del apartado anterior, en cuanto a la voluntad de obtener plusvalías directas con la venta de los terrenos o responder a un fin alternativo.

A modo de ejemplo se especifican algunos casos referidos a cada uno de los escenarios planteados:

- La *Sociedad Italo-Argentina de Colonización*, formada en 1924 por bancos, empresas de navegación, industriales e importantes personalidades. Dicha empresa, cuyo fin era “promover y favorecer la colonización en todo el territorio de la República Argentina, intentando que los colonos lleguen a ser propietarios de las tierras que trabajen”, compra una propiedad de 5.000 Ha. de tierra fértil cerca de Chichinales y sobre la línea de F.C.S. Donde fundan la colonia Regina de Alvear, que mensuran en 130 lotes de 5, 10 y 15 Ha. Paralelamente construyen caminos, canales secundarios y terciarios, así como un gran vivero; mientras tramitan la habilitación de una estación en km 1106. Las condiciones impuestas a los colonos son:
 - a. Uso gratuito del lote durante dos años
 - b. Hipoteca con el Banco Hipotecario por el 80% de la deuda amortizable en 33 años. Y con la C.I.A.C. por el 20% restante, a amortizar en 5 años.
 - c. Depósito en el momento de la compra de un 10% del valor del lote, con un interés del 7%.

La compañía, que entrega al colono un terreno arado y con alambrado perimetral, una casa de 4 piezas, servicio y un pozo, ha vendido en 1930 todos los lotes puestos a la venta. Mientras tanto habilita otros servicios básicos, entre ellos una usina eléctrica y una Cooperativa de Consumos²⁷.

- En 1927 y por petición del Presidente argentino, las compañías ferroviarias constituidas mayoritariamente por capital británico, forman el *Consortio Ferroviario de Colonización*. Que tiene como finalidad atraer colonos europeos que se asienten entorno sus líneas. Sus promociones no buscan la plusvalía directa por la venta de lotes, sino contribuir al poblamiento y incrementar el transporte de mercancías en sus líneas. Las condiciones para los colonos, se limitan a la adjudicación de lotes inferiores a las 50 Ha., con alambrados, casa, agua y útiles de labranza. Financiados mediante hipotecas a largo plazo y con un interés convencional²⁸. Parece ser que un ejemplo de esta iniciativa sería la *Colonia de los Ingleses*, creada en 1934 por el Consortio en los terrenos en que actualmente se encuentra el pueblo de Plottier²⁹. Otra iniciativa específica de la compañía F.C.S en 1909, parte de la voluntad de las empresas ferroviarias de facilitar el acceso a la vivienda a sus trabajadores. Para ello, habilitan casas entorno la línea férrea y que les venden directamente con un interés anual de entre el 4 y el 10%. La única condición significativa que les impone es la obligatoriedad de residir habitualmente en la propiedad adquirida³⁰.
- Un caso paradigmático es la creación de la colonia Centenario. Aunque los terrenos son comprados en 1885 y arrendados para cultivarse -llegándose a construir canales-. En 1909, el Gobierno decide no renovar el contrato, restando los terrenos en reserva y a la espera de revalorización por el futuro sistema de riego. De este modo el Ejecutivo empieza a ejercer de promotor, especulando con la propiedad del suelo a su merced y avalado por la Ley 5.559 de Fomento de los Territorios Nacionales -condición que posteriormente mantendrá en la colonización del norte de Santa Cruz y Chubut entorno las líneas de los ferrocarriles patagónicos-. En 1922 fundan la colonia Centenario con una población superior a los 100 habitantes, dos años más tarde mensuran y dividen las tierras en parcelas inferiores a las 27 Ha. Sin embargo, en 1931 todavía no se han ocupado los terrenos debido a la “torpeza administrativa que obstaculiza” el proceso durante varios años³¹.

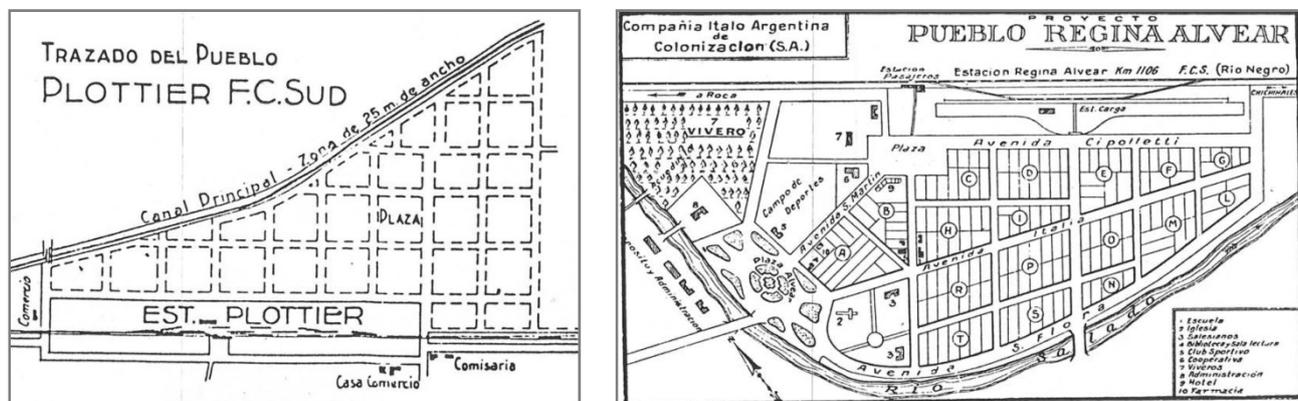


Figura 5: Plano fundacional de Plottier F.C.Sud y Regina Alvear.
Fuente: La formación de un área metropolitana en la Patagonia.

A lo largo de los primeros años de poblamiento, la falta de servicios urbanos, las fluctuaciones de precios en el mercado internacional y el bajo valor añadido de los productos exportados, actúan como limitante a las posibilidades de crecimiento de la región. Por ello, la compañía ferroviaria decide acceder a la iniciativa gubernamental de desarrollar el sistema integral de riego. Paralelamente, sigue invirtiendo capital y recursos en diferentes ámbitos, lo que se traduce en el inicio de una política de microinversiones complementarias a la construcción de las propias infraestructuras ferroviarias e hidráulicas. F.C.S rentabiliza la estación agronómica de La Picasa, habilita nuevos depósitos y almacenes de acopio en Puerto Ingeniero White, crea una sociedad para promover la llegada de colonos, otra para optimizar el proceso de comercialización de los productos, y empieza a probar los primeros frigoríficos.

El resultado de todo ello es una mejora continua del rendimiento y de la productividad, una conversión gradual de los cultivos hacia otros de mayor cotización, una industrialización de buena parte de los procesos derivados y un incremento de las exportaciones. Con ello, crece el número de empresarios decididos a invertir capital en la región, incrementando significativamente la demanda de tierras. Lo que conduce a la promoción de nuevas localidades.

En definitiva, se empieza a conformar una metrópoli continua a modo de ciudad lineal³², que empieza en los Valles Inferiores de los Ríos Neuquén y Limay y se extiende a lo largo de todo el Alto Valle del Río Negro hasta Chichinales, alrededor de la línea férrea. Pudiendo definir de este modo el tercer modelo territorial ($\gamma 1$), consistente en un área metropolitana irrigada por los canales construidos y cuya comunicación se seguía centrando en el ferrocarril.

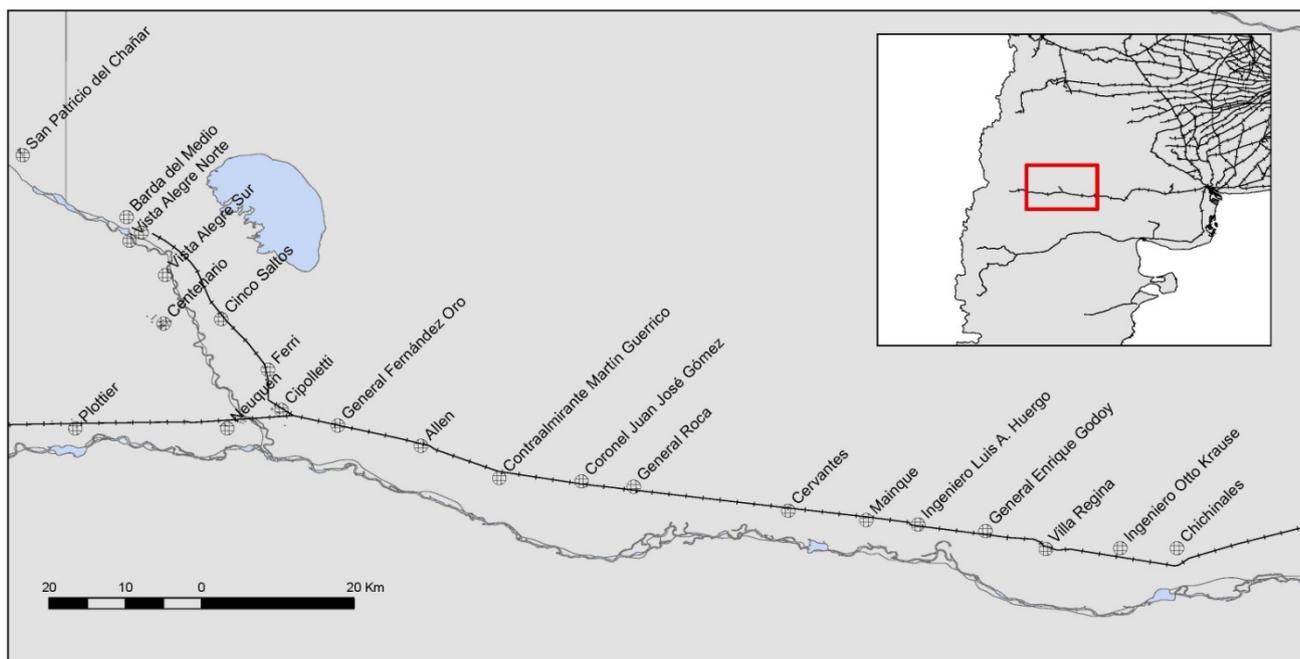


Figura 6: Localidades existentes en el Alto Valle entorno la línea ferroviaria.

Desde la consolidación del tercer modelo en los años '30 se han producido cambios en la morfología de las ciudades e incluso en la jerarquía de las mismas. Causados sin duda por las constantes mejoras infraestructurales introducidas en el transporte por carretera y aéreo hasta nuestros días. Dicha evolución se sigue produciendo actualmente, aunque el modelo territorial definido por el área metropolitana irrigada continúa siendo vigente sin demasiadas variaciones. El hecho de encontrarse el corredor emplazado en medio de la estepa patagónica dificulta el desarrollo de conexiones transversales de infraestructuras de transporte que pudiesen mallar la red. De este modo, aún y disponer de vuelos directos que han incrementado las relaciones y optimizado los tiempos de transporte, y de carreteras pavimentadas que han captado todo el tránsito de personas y mercancías que anteriormente conducía el ferrocarril, el territorio no ha cambiado su extensión en superficie.

4. Las ciudades y campamentos del petróleo

Lo interesante del caso, y que da pie al cuarto modelo territorial ($\gamma 2$), es la aparición de nodos situados entorno el área metropolitana anterior que se articulan con una lógica totalmente distinta, centrada en la explotación de recursos minerales. En otras regiones los asentamientos petroleros se instalan en la localidad ferroviaria más próxima, causando una explosión demográfica y una reconversión del sector principal de subsistencia³³. En este caso, el funcionamiento es prácticamente autónomo, centrado únicamente en la explotación y exportación de recursos petroleros.

Con el descubrimiento de petróleo en Plaza Huincul en 1918, el Gobierno decreta una reserva fiscal en forma de octógono que impide la instalación de compañías privadas y restringe los permisos de cateo. El proyecto de explotación de la reserva se lleva a cabo por parte de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, empresa pública creada en 1922, que crea un campamento petrolero donde habitan únicamente sus trabajadores. YPF, aparte de ejercer la función explotadora del recurso, ejerce de autoridad municipal garantizando a los trabajadores la vivienda, el aprovisionamiento de víveres, la sanidad, la educación de sus hijos, etc.. Además también garantiza el transporte de personas y mercancías, consiguiendo la creación de una estación en el pk 1291 de la línea Neuquén – Zapala. Paralelamente, y atraídos por la gran cantidad de inversión movilizada en la región llegan nuevos inmigrantes que se instalan alrededor de la reserva, creando el rabal de Cutral C6. A su vez, varias empresas petroleras privadas con capital extranjero muestran su voluntad de establecerse alrededor de la reserva decretada –p. ej.: Astra, Standard Oil, etc.-.

En la región neuquina se instalan también otros campamentos petroleros como el de Catriel y Loma de la Lata; que siguen procesos de ocupación distintos pero mantienen el aislamiento territorial respecto las localidades vecinas. Ante estas circunstancias, no se puede menospreciar el interés mostrado por gran cantidad de empresas de capital extranjero –norteamericano, británico, alemán, etc³⁴-, de invertir importantes sumas de capital en la región. Lo que sin duda es una noticia excepcional para un territorio en el que solo ha habido hasta el momento inversión pública vinculada directamente a una empresa ferroviaria privada. Finalmente, el Estado apuesta por nacionalizar el recurso y restringir los permisos de explotación, reservando a YPF un papel principal. En ésta, invierte gran cantidad de fondos públicos en la etapa inicial –para poner en funcionamiento el sistema- y durante los primeros años de explotación –actuando como empresa extractora y como administración local y subsidiaria de sus trabajadores-. Sin embargo, años más tarde acaban abriendo el mercado al capital privado, reduciendo de este modo los costes de funcionamiento y el aislamiento de los campamentos. De todos modos, lo realmente importante es que la diversificación de actividades productivas aporta el impulso necesario para consolidar de forma perdurable el asentamiento del Alto Valle, así como de otras regiones patagónicas³⁵.

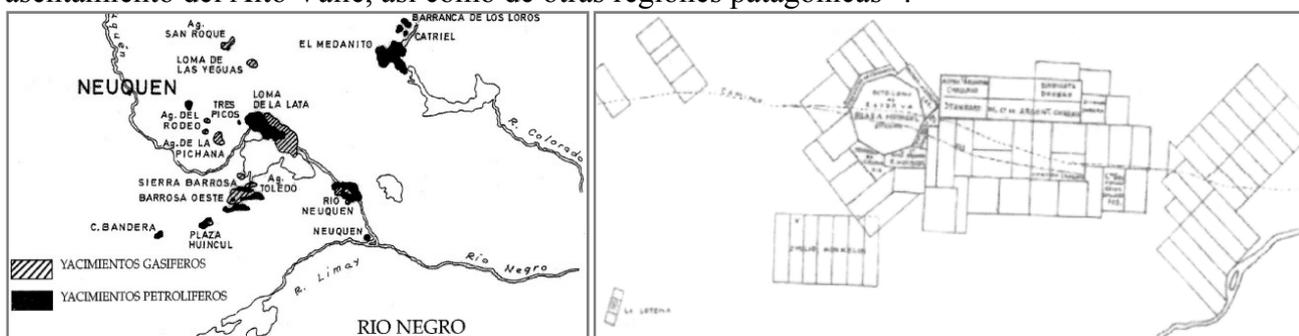


Figura 7: Yacimientos de petróleo y gas en Neuquén y subdivisión catastral en Plaza Huincul.

Fuentes: Neuquén, una geografía abierta y Historia del petróleo en la Argentina

Por otro lado, es necesario prestar atención a la actitud de la empresa ferroviaria ante tal acontecimiento. En aras de un crecimiento constante de su infraestructura, F.C.S contempla unos costes desmesurados en materia de combustible. Que además oscilan anualmente en función del precio del carbón en el mercado internacional. Ante esta perspectiva, las principales compañías ferrocarrileras del país se unen para constituir la *Compañía Ferrocarrilera* dedicada a la explotación petrolera, con la que intentan reducir la dependencia carbonífera. De este modo, empiezan a habilitar locomotoras impulsadas por la combustión de productos derivados del petróleo. Reduciendo considerablemente los costes y la dependencia energética del sector.

El avance técnico es significativo, sin embargo queda lejos de los grandes proyectos hidroeléctricos asociados a la infraestructura ferroviaria que se desarrollan en otros países a principios del siglo

XX³⁶. I que hubiesen aportado a la región unos beneficios muy superiores. De hecho, los grandes proyectos de construcción de presas y embalses en los ríos Neuquén y Limay, destinados a la producción de energía eléctrica, no se materializan hasta los años '60 –aportando a día de hoy, hasta un 40% de la energía hidroeléctrica nacional-. Es por ello que todas las localidades del Alto Valle han requerido de la instalación de usinas eléctricas –de carbón o petróleo- para abastecerse energéticamente hasta la década de los '70 –Cipolletti (1923), Neuquén (1929), etc.-. Evidentemente, la abundancia de recursos petroleros no solo ha retrasado el avance técnico y la industrialización de la región, sino que también ha jugado en contra de los intereses de la Nación. Manteniéndola con unos niveles de dependencia de los recursos fósiles inexplicable. Con todo, la implementación de la infraestructura se realiza en un momento en que el área metropolitana valletana ya estaba consolidada y no supuso en ella variaciones notables en cuanto a su organización territorial.

Síntesis

Como síntesis, se puede afirmar que las actuaciones promovidas por el Gobierno de la Nación para colonizar la región del Alto Valle, obtuvieron un efecto poblador muy por debajo de las expectativas generadas. Solamente con la intervención de sociedades privadas, formadas principalmente con capital internacional, e interesadas en obtener rendimientos de sus inversiones, empiezan a cuajar las medidas colonizadoras. De este modo, es necesario destacar el papel de la empresa de capital británico Gran Ferrocarril del Sud. Que ejerció el papel de constructora y explotadora de la infraestructura ferroviaria, constructora de las obras de regulación de avenidas y irrigación de tierras, así como promotora de diferentes microproyectos encaminados a mejorar la productividad agrícola, la cuantía de las exportaciones y la calidad de vida de los habitantes del Alto Valle. En segundo lugar, es de merecer la acción de las sociedades cooperativas creadas por empresarios locales y con la finalidad de autogestionar pequeñas infraestructuras imprescindibles para el buen funcionamiento agrícola. Por último, cabe destacar la compañía pública YPF, encargada de la extracción petrolífera. Dicha compañía aporta importantes ingresos a la región, así como al Estado. Ejerciendo a su vez de administración local y ofreciendo a sus trabajadores todos los servicios públicos requeridos.

Agrupando las diferentes iniciativas según su contribución a la colonización y poblamiento del Alto Valle podemos identificar cuatro modelos territoriales de referencia. En primer lugar, el modelo denominado “del aislamiento militar al poblamiento de colonias agrícolas y pastoriles”. En el que destacan las iniciativas gubernamentales para liberar el territorio de los indígenas y establecer los primeros pobladores. Aunque no consiguen más que asentamientos aislados. A continuación, aparece el modelo “la colonización territorial entorno la línea del Gran Ferrocarril del Sud”. Donde prevalece la construcción de la infraestructura ferroviaria y de caminos entorno las estaciones, por la compañía de capital británico, y entorno las cuales se van fundando colonias agrícolas y pequeños poblados ferroviarios. Es también en esta etapa cuando los primeros colonos empiezan a organizarse en cooperativas para financiar las primeras infraestructuras hidráulicas para el riego. El tercer modelo, “Área metropolitana de irrigación en el corredor del Alto Valle: obras hidráulicas, de comunicación y servicios”, contempla la voluntad gubernamental, ejecutada por la compañía ferroviaria, de construir las infraestructuras de regulación y irrigación. Las obras realizadas permiten convertir la estepa patagónica en suelo fértil y cultivable, permitiendo una densificación de los asentamientos y una ocupación exhaustiva de las tierras revalorizadas. Paralelamente, surge en esta etapa la evolución de las estaciones agronómicas para optimizar los cultivos y la compañía comercializadora A.F.D., ligada también a la empresa británica. El último modelo: “Las ciudades y campamentos del petróleo”, representa la radicación en la región de un conjunto de asentamientos que operan con una lógica autónoma, y cuya actividad se centra en la explotación de recursos naturales. Dichas localidades, aún y inducir importantes inversiones para la región no acaban de integrarse en el funcionamiento metropolitano, limitándose a facilitar su abastecimiento energético y a mejorar la economía neuquina.

A modo de resumen, se han agrupado las principales actuaciones infraestructurales implementadas en la región en el cuadro siguiente:

Modelo	Actuación	Promotor	Año
$\alpha 2$	Campaña militar “Conquista del Desierto” y construcción de fuertes de protección.	Gobierno	1879-84
$\alpha 2$	Ley 1.265, de Remate Público para la venta de tierras en los Territorios Nacionales.	Gobierno	1882
$\alpha 2$	Construcción del primer canal de riego: Canal Roca (o de los Milicios).	Particular	1884
$\alpha 2$	Ley 1.628, de Premios Militares que ofrece tierras a los militares que deseen trabajarlas.	Gobierno	1885
$\alpha 2$	Ley 4.167, de Tierras para unificar las condiciones de acceso a la tierra. Obligación de formar cooperativas para gestionar el riego.	Gobierno	1903
β	Construcción del ferrocarril Bahía Blanca –Neuquén, y del puerto Ingeniero White.	F.C.S	1896-02
β	Aparición de los primeros promotores de suelo privados	Particular	1902
β	Ley 5.315 para la creación del Fondo de Caminos a partir de los beneficios obtenidos por las empresas ferroviarias.	Gobierno + F.C.S	1908
β	Constitución de las primeras cooperativas de riego. Promoción de suelo mancomunada y realización de pequeños canales.	Particular + F.C.S	1907
$\gamma 1$	Ley 6.546 de Irrigación, con la finalidad de articular una red de riego.	Gobierno	1906
$\gamma 1$	Ley 5.559 de Fomento de los Territorios Nacionales, con la finalidad de realizar las obras de regulación del río Negro y afluentes..	Gobierno	1908
$\gamma 1$	Construcción de las obras de regulación.	F.C.S	1908-10
$\gamma 1$	Construcción de las obras de irrigación.	F.C.S	1910-32
$\gamma 1$	Primeras estaciones agronómicas (Km 1156 y La Picasa).	Particular + F.C.S	1912-18
$\gamma 1$	Creación de A.F.D (comercializadora de productos agrícolas para exportación).	F.C.S	1928
$\gamma 2$	Descubrimiento del petróleo en Plaza Huincul y decreto de la reserva fiscal.	Gobierno	1918
$\gamma 2$	Creación de la empresa pública YPF e inicios de la explotación petrolera.	YPF	1922
$\gamma 2$	Primeras usinas eléctricas para abastecer municipios y el ferrocarril.	YPF+ Part. + F.C.S	1923

Cuadro 5: Principales actuaciones infraestructurales para colonizar la región patagónica del Alto Valle clasificadas según promotor y años de implementación.

Notas

¹ Extracto de Gómez & Solà, 1977.

² Wright, 1980.

³ En 1981, Tarragó dedicó un número de la revista *2c. Construcción de la ciudad*, a la colonización del territorio argentino, aunque el análisis se centraba en las regiones pampeana y norte.

⁴ Extracto de Herce, 2010.

⁵ El trabajo de Taaffe, que es recogido años más tarde en el libro “Geography of Transportation”, teoriza sobre el desarrollo de las redes de transportes en Ghana hasta mediados del siglo XX.

⁶ Vapnarsky, 1983.

⁷ Se llamaba Territorios Nacionales a aquellos territorios ganados militarmente, que posteriormente acaban convertidos en provincias durante la década de los años cincuenta.

⁸ Bonnahom, 2001.

⁹ Vapnarsky, 1983.

¹⁰ El salario mensual de un peón era de veinte pesos, el de un soldado doce y el de un presidiario seis (Gorla, 1973. Citado en Vapnarsky, 1983).

¹¹ Rögind, 1937.

- ¹² Fuentes extraoficiales valoran la obra en más de 15 millones de pesos (Rögind, 1937).
- ¹³ Rögind, 1937.
- ¹⁴ Roca, 1981.
- ¹⁵ Vapnarsky, 1983.
- ¹⁶ Vapnarsky, 1983.
- ¹⁷ Vapnarsky, 1983.
- ¹⁸ Mases, 1985.
- ¹⁹ Rögind, 1937.
- ²⁰ Concepto definido por Cuéllar, como “núcleos de población que nacieron ex novo por una vinculación muy estrecha a la llegada del ferrocarril, (...)”.
- ²¹ Un claro ejemplo de la misma casuística es: “El proyecto colonizador de Raimat: la formación de un viñedo (1914-1948)” de Jordi Martí-Henneberg y Francesc Nadal.
- ²² Rögind, 1937.
- ²³ Albers, 1996.
- ²⁴ Aparte de la Revista del Ferrocarril Sud, publican libros como *La agricultura en el Valle del Río Negro* escrito por Emilio Barcía Trelles en 1918.
- ²⁵ Winderbaum, 2005.
- ²⁶ El mismo autor en una publicación posterior (Vapnarsky, 1987), demuestra la materialización efectiva del área metropolitana del Alto Valle que en este modelo se apunta.
- ²⁷ Rögind, 1937.
- ²⁸ Rögind, 1937.
- ²⁹ Kloster, 1995.
- ³⁰ Rögind, 1937.
- ³¹ Extracto de Vapnarsky, 1983.
- ³² Concepto desarrollado por Arturo Soria, que define un modelo de organización de la ciudad basado en la unión de núcleos urbanos por medio de una línea de ferrocarril.
- ³³ Alvarez, 2008.
- ³⁴ Algunos ejemplos de compañías radicadas son *Standard Oil*, de capital norteamericano, *Astra*, de capital mayoritariamente alemán, etc.
- ³⁵ Alvarez, 2008.
- ³⁶ Gangolells, 2008.

Bibliografía

- ALBERS, Christoph. *Planificación Comunal en el Alto Valle de Río Negro y Neuquén, Argentina*. Berlin: Technische Universität Berlin, 1996. 243p.
- ALVAREZ, Eduard. *Las ciudades y los puertos del petróleo en la Patagonia Argentina: la creación de un sistema urbano alrededor de un sistema infraestructural*. Tesina de grado dirigida por Francesc Magrinyà. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2008. 169 p.
- BARCÍA, Emilio. *La agricultura en el Valle del Río Negro*. Buenos Aires: Ferro-Carril del Sud, 1918. 58p.
- BLANCO, Graciela. Las explotaciones ganaderas en la Patagonia: sujetos sociales, articulación comercial y organización socio-espacial. In BANDIERI, Susana. *Hecho en Patagonia: la historia en perspectiva regional*. Neuquén: EDUCO – Universidad Nacional del Comahue, 2005, p.155-189.
- BONNAHOM, E. et al. Acceso a la tierra pública en el territorio de Neuquén. Departamento de Confluencia (1880-1904). In MAIDA, Esther. *Neuquén. La ocupación de tierra pública en el departamento Confluencia después de la Campaña al Desierto (1880-1930)*. Neuquén: UNCOMA, 1981, p.15-43.
- CUÉLLAR, D. et al. Historia de los poblados ferroviarios en España. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005. 400p.

- GANGOLELLS, Berenguer. *Els territoris del negoci elèctric. El model Pearson i la seva aplicació a Sao Pablo, México D.F., Río de Janeiro i Barcelona*. Tesina de grado dirigida por Francesc Magrinyà. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2008. 155 p.
- GÓMEZ, José y DE SOLÀ, Manuel. Crecimiento urbano como inversión en capital fijo. El caso de Barcelona (1840-1975). *Ciudad y Territorio*. 1977, n°2, p.53-62.
- HERCE, M. et MAGRINYÀ, F. *La ingeniería en la evolución de la urbanística*. Barcelona: Edicions UPC, 2002. 236p.
- HERCE, M. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Editorial Reverté, 2010, 328p.
- KLOSTER, Elba. Las colonias agrícolas y los vaivenes de la fruticultura. In COLANTUONO, Maria. *Neuquén. Una geografía abierta*. Neuquén: UNCOMA, 1995, p.165-181
- MARTÍ-HENNEBERG, J.et NADAL, F. El proyecto colonizador de Raïmat: la formación de un viñedo (1914-1948). *Historia Agraria*, 2000, n° 22, p.159-180.
- MASES, Enrique. Origen y evolución del riego en Neuquén Capital 1912-1920. *Boletín del Departamento de Historia*, 1985, n°6. p.5-16.
- ROCA, Juan Carlos. Acción pública y privada en la urbanización de la nueva capital del Neuquén – La sociedad anónima “Nueva España”, In MAIDA, Esther. *Neuquén. La ocupación de tierra pública en el departamento Confluencia después de la Campaña al Desierto (1880-1930)*. Neuquén: UNCOMA, 1981, p.53-72.
- RÖGIND, William. *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires: Ferrocarril Sud, 1937. 692p.
- TAAFFE, Edward, et al. Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis. *Geographical Review*, 1963, vol. 53, n° 4, p.503-529.
- TARRAGÓ, Salvador. La colonización del territorio argentino.1975-1925. 2c. *Construcción de la ciudad*. Barcelona: Grupo 2c, 1981, n°19.
- VAPNARSKY, César. *Pueblos del norte de la Patagonia 1779-1957*. Fuerte General Roca: Editorial de la Patagonia, 1983. 368p.
- VAPNARSKY, C. et PANTELIDES, E. *La formación de un área metropolitana en la Patagonia. Población y asentamiento en el Alto Valle*. Buenos Aires: CEUR, 1987. 349p.
- WINDERBAUM, Silvio. Río Negro: una fragmentación espacial... perfectamente organizada. In BANDIERI, Susana. *Hecho en Patagonia: la historia en perspectiva regional*. Neuquén: EDUCO – UNCOMA, 2005, p.279-299.
- WRIGHT, Winthrop. *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico 1854-1948*. Traducción OSSORIO, Josefina. Buenos Aires: Emecé S.A., 1980. 336p.