

Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco  
Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales  
Secretaría de Investigación

**VII Jornadas Nacionales de Investigación en Ciencias Sociales y Humanidades  
“Educación, Territorio y Desigualdad en la Argentina contemporánea: Una mirada a 40 años de democracia”**

- Msc Arquitecto José Luis BASUALDO – Docente Investigador Escuela de Arquitectura UNRN – Estudiante Gonzalo César CARMONA, Escuela de Arquitectura UNRN
- Mesa: TRANSFORMACIONES Y CONFLICTOS TERRITORIALES: análisis, discusiones y experiencias de investigación/acción.
- Modalidad de la mesa: virtual
- Correo electrónico de contacto: [jibasualdo@unrn.edu.ar](mailto:jibasualdo@unrn.edu.ar)

**TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN EL AVRN. Un acercamiento desde el registro gráfico**

El presente resumen tiene por objetivo mostrar algunos avances del Proyecto PI 40-40-742 “Proyectando el paisaje para el desarrollo territorial y urbano del Alto Valle” actualmente en desarrollo en el marco de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Nacional de Río Negro.

En primera instancia se expondrán las transformaciones territoriales sucedidos en el Alto Valle del Río Negro (AVRN de ahora en adelante) sobre todo los que surgen a partir de lo que Pérez (2020) denomina fase de desequilibrio territorial y que se inicia a partir de los años 70 del siglo pasado; se pondrá foco en los procesos de transformación territorial en la Ciudad de General Roca.

Una de las consideraciones en la que se basa este trabajo es que el AVRN nace como región, con la mirada iluminista de la Generación del 80 y utilizando como uno de los instrumentos privilegiados de colonización a la construcción de infraestructuras, esta mirada integral de región se ha perdido y ha sido reemplazada por la gestión local de la emergencia. Y creemos que – por varias razones – uno de los caminos posibles para redibujar el territorio de modo de generar adecuadas condiciones de vida de la población, mejorar la calidad urbana y avanzar hacia patrones sustentables de urbanización.

Una pregunta medular que anima a la investigación es, si consideramos la fase de desequilibrio territorial que vive el AVRN, ¿es posible pensar que podría reequilibrar el territorio a través de infraestructuras de escala territorial?, y qué características deberían tener las mismas?

Este trabajo no pretende responder esa cuestión, mas bien es un acercamiento desde el registro gráfico a la problemática; para esto plantearemos tres instancias: una primera de caracterización de la problemática del AV, una segunda que intenta explorar algunas lógicas de ocupación territorial a partir del registro gráfico de las mismas y una tercera – más de carácter especulativo – de conclusiones preliminares que buscará la apertura de hipótesis posibles de ser utilizadas en la investigación.

**1/ Los cambios en el AVRN:** este se encuentra localizado en la confluencia de los ríos Limay y Río Negro a caballo entre las provincias de Neuquén y Río Negro y la descripción de las transformaciones toma como punto de partida la periodización propuesta por Pérez (2020) que – parte de las sociedades indígenas y criollas previas a la Campaña del Desierto y llega hasta el momento presente. Se intentará construir un relato analítico que ponga en evidencia los vectores que confluyeron para la conformación del AVRN (Basualdo, 2022), considerando que los más relevantes son:

- Los procesos de concentración de la propiedad en sectores acomodados e influyentes, estos dieron inicio con los bonos de financiamiento de la campaña militar, el reparto de suelo a militares y procesos de reconcentración tras algunos sucesos como la inundación de Gral. Roca en 1999,
- La continuada provisión construcción de infraestructuras (ferrocarril, obras de regulación hídrica y de riego, caminos, edificios de equipamiento) hasta las primeras décadas del siglo pasado y que posibilitaron la estructuración territorial del valle, en este ítem es necesario incluir a las políticas de reconversión agrícola encarados por la empresa Ferrocarriles del Sur para mutar la matriz productiva basada en la alfalfa y la vida a una de perfil frutihortícola de mayor rentabilidad.
- La conformación de un andamiaje normativo habilitante del proceso de colonización y su posterior consolidación pero que – además – favoreció el traspaso de suelo público a manos privadas en el inicio del proceso colonizador y la sucesiva valorización de ese suelo en diversos momentos del proceso de conformación del AVRN.

El proyecto territorial del AVRN nace con la mirada iluminista de la Generación del 80 la que avanza y el abre el Desierto surge de la necesidad de expandir la llanura pampeana – sobresaturada por el pastoreo a fin del SXIX. Esta va transformando su matriz productiva en la medida que se suceden algunos hechos que actúan como coyunturas históricas, la llegada del Ferrocarril Sud desde Bahía Blanca a Neuquén por una hipótesis de conflicto con Chile y – posteriormente – la necesidad de hacer más productivo al ferrocarril coadyuvo para el cambio del perfil productivo del AVRN desde la explotación ganadera en un principio, la alfalfa y la vid luego, y la fruticultura desde 1930 en adelante – proceso que ya hemos mencionado . Estos cambios no hubieran sido posibles de no mediar la ejecución de obras de regulación hídrica y de irrigación, además de la ampliación de caminos rurales, estructura que permitió la continuada y sucesiva incorporación de suelo productivo al modelo territorial.

Entre 1930 y 1970, sobreviene lo que se denomina como estabilidad territorial en la que durante cuarenta gloriosos años el pequeño y mediano chacrero emerge como actor social preponderante con un alto dinamismo social; para este entonces ya se encontraba completado el sistema de asentamientos con doce localidades desde Contraalmirante Cordero al Noroeste y Chichinales al Este en la provincia de Río Negro a lo largo de las RN 151 y 22. Justamente es la pieza territorial de la conurbación Neuquén – Cipolletti – Plottier la que registra un crecimiento con tasas muy por encima del resto de las ciudades del AVRN

configurándose – en palabras de Svampa (2018) como la “capital mestiza” de una metrópoli difusa y extendida (Vapnarsky – Pantelides, 1987).

El proceso de desequilibrio territorial – iniciado a lo largo de la década de 1970 - se origina con la confluencia de cuestiones relacionadas con:

- el crecimiento de la metrópoli de Neuquén – Plottier – Cipolletti transformándose en un continuo rural urbano que atraviesa límites provinciales.
- el comienzo del declive de la actividad frutícola y el surgimiento de algunos enclaves de extractivismo minero y de avance de la mancha urbana sobre áreas con vulnerabilidad ambiental en forma de barrios populares como respuesta a la
- imposibilidad de acceder a la ciudad y la vivienda. Nos parece interesante hacer foco en la etapa de desequilibrio territorial con la intención de poner en evidencia los procesos que confluyen en esta reconfiguración territorial.

## **2/ Lógicas de ocupación y consolidación de las ciudades del AVRN:**

En este sentido nos permitimos plantearnos algunas ideas fuerza que creemos pueden aportar :

- a. La lógica de ocupación de las ciudades en el AVRN dentro del cajón valletano se ha conformado siguiendo la línea de avance de la columna militar de la “Campaña del Desierto” posteriormente consolidada con la construcción del Ferrocarril del Sud hacia 1896 (Álvarez Palau, 2012), esta particularidad plantea diferencias con la mayor parte de la casuística de ciudades fundadas en América Latina (Hardoy, 1978). Y esto se explica porque el AVRN se desarrolló en la planicie de inundación de poco más de 100 kms que corre entre las bardas Norte y Sur, de este modo la línea de penetración del sobre los suelos mas altos General Julio A. Roca se desarrolló en cercanías de la barda norte y separada del impredecible Río Negro. Años mas tarde los ríos que alimentan y discurren por el AVRN serían domesticados (Domar los ríos, 2018) y sus servicios incorporados al proyecto productivo valletano. De este modo el ADN territorial del valle presenta la particularidad, a diferencia de la mayor parte de las ciudades, que se localizan lo mas lejos posible del río y separadas por el math de chacras conformándose dos franjas paralelas, una norte que alterna tejidos urbanos y de chacras y fuertemente intervenida por infraestructuras territoriales. La franja Sur en cambio, que termina definida entre la RN22 y la barda sur, es el espacio del math de chacras, el río y la barda sur como espacio de deseo.



Figura 1: Foto de las manchas urbanas del AVRN  
 Fuente: elaboración propia sobre imagen de Google Maps

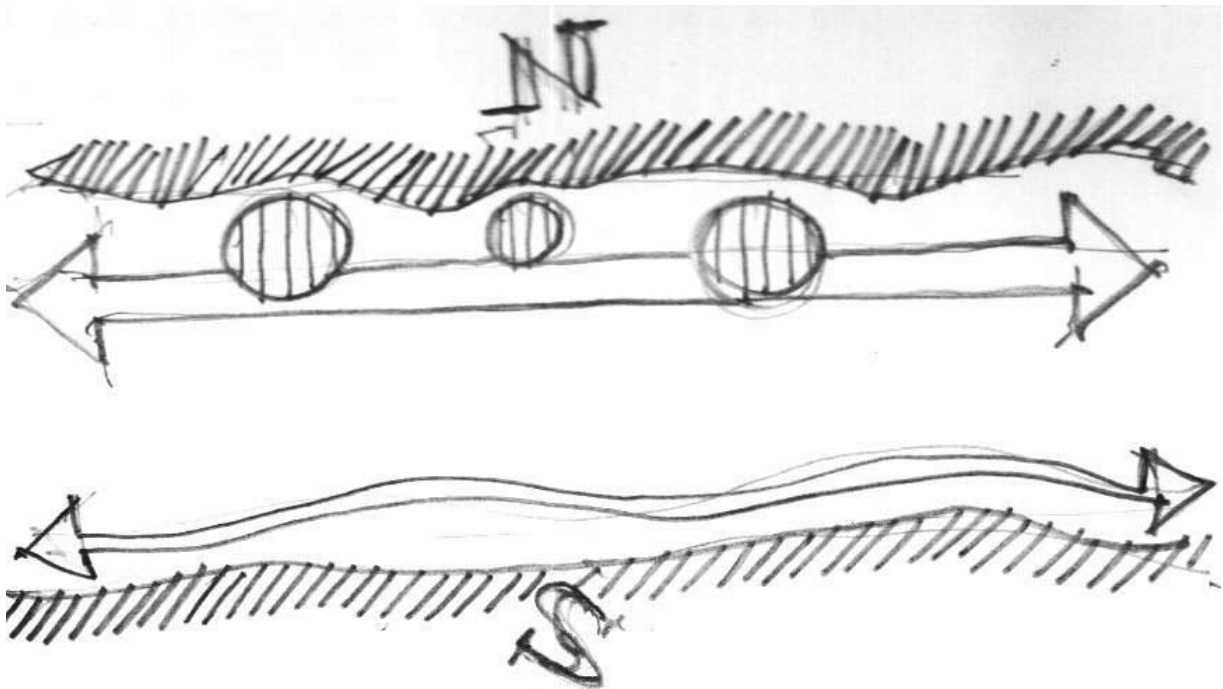


Figura 2: Diagrama sistema urbano AVRN  
 Fuente: elaboración propia

- b. De este modo se configura el frente de las ciudades hacia las chacras y el río, la contracara es que la barda norte es tratada – en la mayoría de los casos – como el patio trasero de las ciudades ya que termina alojando gran parte de los espacios e infraestructuras de soporte del sistema urbano; quizás la excepción de la regla es Villa Regina que ha emplazado en la barda norte el monumento al Indio Comahue con vista a toda la ciudad.



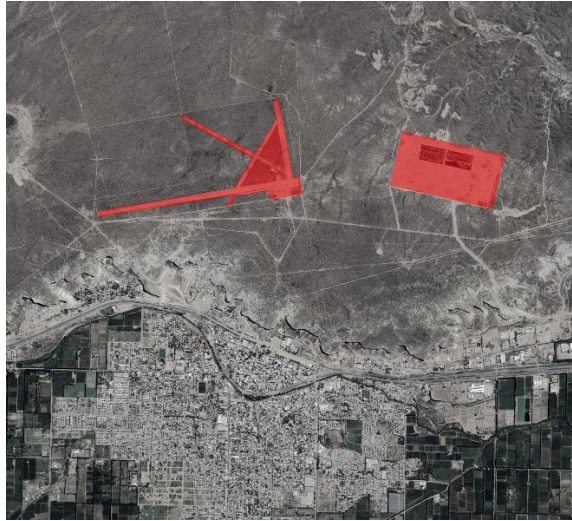


Figura 3: Usos Barda Norte Villa Regina  
Fuente: elaboración propia sobre imagen Google Maps



Figura 4: Usos Barda Norte General Roca  
Fuente: elaboración propia sobre imagen Google Maps



Figura 5: Usos Barda Norte Allen  
Fuente: elaboración propia sobre imagen Google Maps

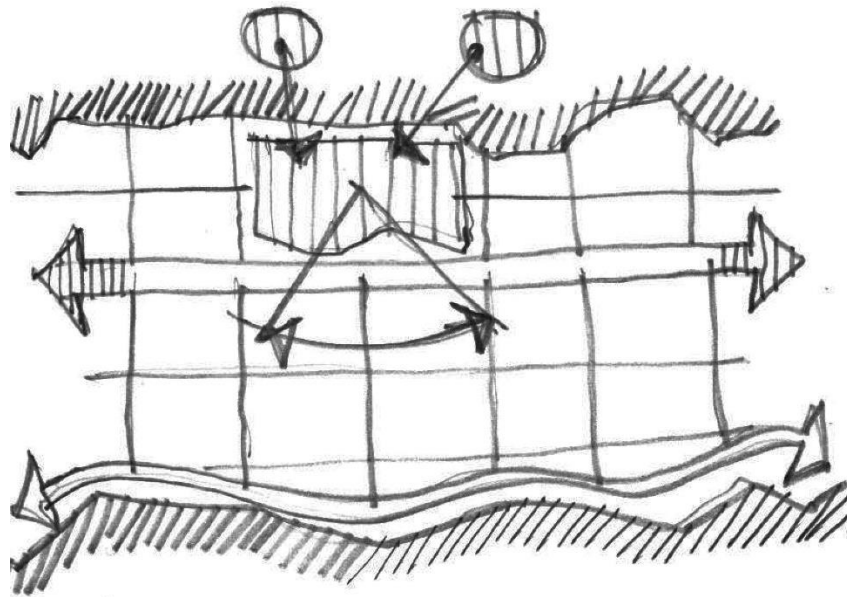


Figura 6: Diagrama localización ciudades AVRN  
Fuente: elaboración propia

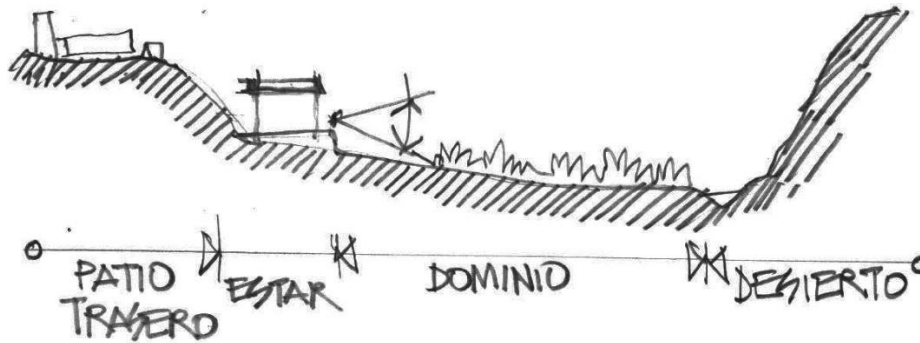


Figura 7: Diagrama ciudades y paisaje AVRN  
Fuente: elaboración propia

- c. Las direccionales que conforman el sistema de ciudades es E-O de dominancia regional y de N-S de preponderancia local, con escaso desarrollo en todas las ciudades valletanas. En el caso de General Roca, y como consecuencia de esta estructuración territorial en sentido E-O es lo que se podría definir como una suerte de pobreza por latitud con procesos de macrosegregación residencial que aloja a los mas pobres al norte, contra la barda. La clase media y los usos que configuran centralidad entre el Canal Grande y la RN 22 y los barrios cerrados – que alojan a los sectores mas acaudalados la clase al sur de la ruta nacional con patrones de enclaves de barrios cerrados mayoritariamente a lo largo del corredor Viterbori coexistiendo este con loteos abiertos de generosas dimensiones y chacras no productivas y de segunda residencia y barrios cerrados cercanos al rio.

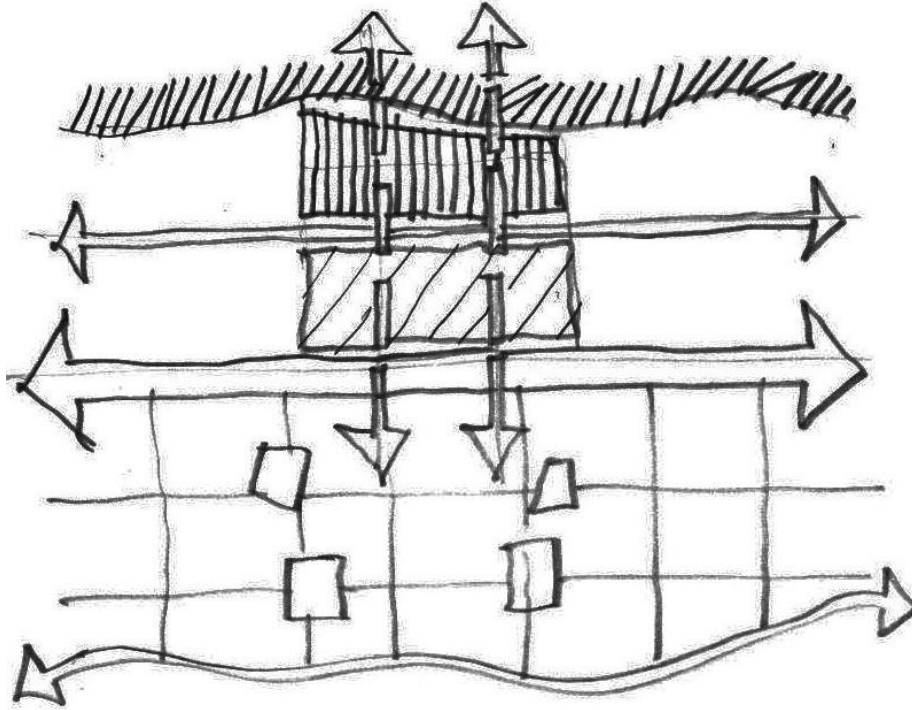


Figura 8: Diagrama direccionales de desarrollo regional y local  
Fuente: elaboración propia

**3/ Conclusiones preliminares:** estas consideraciones deben ser entendidas como aproximaciones diagramáticas en el marco de una investigación proyectual en curso, y algunos de los argumentos que sustentan la utilidad de las infraestructuras con impacto territorial son:

- Coincidimos con Allen (2013) cuando sostiene la utilidad de las infraestructuras incidentes como conformadoras de nuevas estructuras territoriales, y sostenemos que es un camino posible para redibujar nuestras ciudades.
- Creemos que existe la posibilidad de volver a pensar al valle como un todo, y por ende la reconfiguración territorial exige – para el nivel local – conformar dispositivos que articulen las ciudades en sentido N-S de modo de vincular a las ciudades en si mismas, con la barda al norte y con el math de chacras al sur.
- Con respecto a la segunda pregunta sobre qué características debería tener una infraestructura regional pensada para nuestro territorio actual deberíamos decir que las grandes intervenciones realizadas entre 1890 y 1950 se construyeron bajo un paradigma desarrollista, para un modelo implantado sobre tabla rasa en donde lo importante era la productividad y los costos ambientales no entraban en la cuenta; hoy – al contrario – deberíamos situarnos en una concepción inclusiva regenerativa que – tratando de recuperar preexistencias – trabaje sobre los postulados del Derecho a un territorio armónico y no deje a nadie afuera.

- El valle – tal como lo conocemos – no tiene mas de un siglo y fue pensado casi como un calco de otros valles frutihortícolas – Tirol del Sur, Italia, por ej – y pensamos sino sería posible pensar intervenciones territoriales que den cuenta de la historia anterior a la Campaña de Julio A. Roca, recuperando, favoreciendo y construyendo dispositivos biodiversos, hibridados, resilientes... mas cercanos a lo que somos hoy y no a lo que algunos iluminados construyeron hace poco mas de un siglo.

### **Bibliografía preliminar**

Allen, S. (2013). Infraestructuras del paisaje. *Revista de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo*, (11), 46-61.

Álvarez Palau, E. J. (2012). La colonización del Alto valle del río Negro y Neuquén en Argentina: ferrocarril, obras hidráulicas y electricidad para consolidar el poblamiento.

Basualdo, J. L. (2022). Conformación, estabilidad y crisis del sistema territorial del Alto Valle del Río Negro–Del discurso poblador a la práctica extractivista actual. *Párrafos Geográficos*, 21(2), 66-79.

Hardoy, J. E. (1978). La construcción de las ciudades de América Latina a través del tiempo. *Problemas del Desarrollo*, 83-118.

Perez, G. G. (2020). Una periodización para el estudio de las ciudades del Alto Valle: De la ciudad lineal a la conurbación neuquina.

Svampa, M. (2018). *Chacra 51: regreso a la Patagonia en los tiempos del fracking*. Sudamericana.

Vapnarsky, C. A., & Pantelides, E. A. (1987). Formación de un área metropolitana en la Patagonia: población y asentamiento en el Alto Valle. *Informes de investigación del CEUR/Instituto Torcuato di Tella, Centro de Estudios Urbanos y Regionales; no. 7*.

### **Recursos en línea**

DOMAR LOS RIOS (2018), película disponible en <http://domarlosrios.com/category/capitulos/>