

RESUMEN

Título: Las ciudades y los puertos de la Patagonia Argentina: la creación de un sistema urbano alrededor de un sistema infraestructural.

Autor: Eduard Alvarez Palau

Tutores: Francesc Magrinyà Torner, Adrián Nossetti.

La tesina analiza como la construcción de infraestructuras de transporte y de explotación minera han permitido la colonización de la Patagonia argentina. Para ello se parte de una reconstrucción histórica, geográfica y urbanística de una serie de localidades que han sido afectadas por dos fenómenos: el paso de una línea férrea y la existencia de yacimientos petrolíferos.

A partir de la reconstrucción de datos de campo, obtenidos en una estadía de tres meses del autor en la Patagonia, se elabora una teoría que explica la distribución de la ocupación territorial y la lógica de conformación del espacio urbano de dichas localidades.

La ocupación del espacio patagónico se realiza en dos etapas, una primera de creación de nodos aislados, segunda mitad del s.XIX, y una segunda, inicios del s.XX, de unión de los mismos mediante líneas férreas, incluyendo la creación de asentamientos polarizados entorno las estaciones. Este modelo comporta una ocupación del territorio poco densa en forma de villas agrícolas y ganaderas, es decir, mediante pequeños asentamientos compactos cuya área de influencia abarca grandes extensiones.

Posteriormente, el descubrimiento de petróleo en distintas regiones patagónicas genera la atracción de gran cantidad de inmigrantes hacia las localidades preexistentes, provocando la constitución de campamentos petroleros. Estos se subdividen por etapas según el período del descubrimiento y el modo de transporte del petróleo: ferrocarril, vehículo automotor o gasoductos. El ferrocarril comporta la constitución de asentamientos fragmentados, con campamentos ubicados cerca de la estación férrea y otros en las zonas de extracción. La llegada del camión, crea mayor dispersión territorial de los asentamientos, pero a su vez una mayor compacidad debido al coste de urbanización en zonas desérticas y mal comunicadas. Por último, los gasoductos ofrecen a las compañías la posibilidad de trabajar mediante campamentos autónomos temporales, incomunicados de la red de comunicaciones pero sí enlazados a la infraestructura tubular.

Las localidades estudiadas se crean entorno la infraestructura ferroviaria, conformando su espacio urbano por adaptación del mecanismo de parcelación de la Ley de Indias. Los nuevos trazados siguen un modelo reticular con calles ortogonales orientadas según la dirección del trazado ferroviario. No obstante, no es hasta el descubrimiento petrolero en que las ciudades empiezan a expandirse. Las compañías entienden a la perfección su rol de colonizadoras, encargándose de facilitar a sus obreros todas las facilidades posibles dentro del campamento, incluida la vivienda.

La conformación urbana petrolera se centra en dos procesos: la creación, por parte del Estado, de reservas fiscales y la propia lógica organizativa de los campamentos. El decreto de reservas obliga a las empresas privadas a asentar fuera de los límites. Esto provoca la creación de nodos polarizados entorno la línea férrea que crean una dispersión metropolitana de las localidades. Por otro lado, la organización urbana de los campamentos obliga a situar los asentamientos en función de las fuentes de trabajo, para minimizar el tiempo de desplazamiento. Además, las empresas dividen sus trabajadores por estratos, creando dentro de cada campamento distintos barrios en función del puesto de trabajo y las circunstancias personales de los trabajadores.