

Introducción

La ciudad constituye un sistema complejo que puede ser estudiado desde distintos puntos de vista. La distribución espacial de los centros poblados, su origen y evolución, los elementos estructurales, el contenido de los núcleos urbanos y su funcionalidad son algunos de los elementos que permiten clasificar las ciudades a partir de una interpretación de sus dinámicas e intentar prever sus tendencias a fin de orientar y dirigir su crecimiento futuro. El estudio de las ciudades debe realizarse de forma global, estudiando los diferentes fenómenos regionales que se suceden a la escala correspondiente. De este modo, no solamente entenderemos el funcionamiento de la ciudad sino que seremos capaces de establecer regiones geográficas de asentamientos que funcionan de forma similar y por tanto pueden agruparse según uno o varios elementos estructurantes.

Antecedentes poblacionales en Argentina.

La colonización española de América no tuvo una concepción comercial y económica, sino que seguía las pautas de la colonización feudal. Las expediciones españolas se regían por una política de evangelización de los nativos y explotación de los recursos naturales del nuevo continente. El saqueo y agotamiento de las riquezas minerales y agrícolas, así como la suplantación de los centros de poder indígenas, nunca fue un impedimento para los intereses conquistadores. De este modo, se establecieron importantes ciudades en la costa Atlántica, desde las cuales se agrupaban todas las mercancías y se exportaban hacia el viejo continente. La presión sobre los territorios ocupados por los nativos fue una constante a lo largo de varias generaciones, pero no es hasta la llegada de la independencia en 1810 en que se impone un objetivo claro de avance hacia el interior del continente.

La República Argentina independizada de los españoles por el General San Martín se articula alrededor del puerto de la capital, Buenos Aires, y de los demás puertos situados sobre el río de La Plata. Las tierras habitadas en el interior del territorio son pobladas por ganaderos y agricultores, que se instalan de forma dispersa sobre el territorio, buscando una fácil comunicación con el puerto. Los intentos de adentrarse en la Pampa son diversos, pero el aislamiento de los nuevos asentamientos y la beligerancia de los nativos no permiten una colonización efectiva. El transporte de los cultivos es lento e inseguro, cosa que potencia el aislamiento de las estancias mal comunicadas.

A partir de la década de 1860, la nación Argentina apuesta decididamente por fortalecer los vínculos comerciales con Europa y principalmente con Inglaterra. De este modo, Inglaterra invierte grandes cantidades de capital en el país para la realización de líneas férreas, obteniendo de ello una gran rentabilidad con el transporte de trigo y pieles. El Gobierno argentino, necesitado de las inyecciones de capital para potenciar la colonización de sus tierras, accede a los intereses británicos y garantiza a las compañías férreas un interés del 7% anual en la explotación de las líneas. Además, debido a la afinidad de los gobernantes con los capitales británicos y a la falta de planificación, se permite la realización de un sistema ferroviario centrado en Buenos Aires, que drena hacia la capital toda la riqueza generada en el

país. A diferencia de la Ciudad Lineal de Soria^a llevada a cabo por la Compañía Madrileña de Urbanización, en que la compañía compra los terrenos, los urbaniza, construye el ferrocarril y los vende; en la pampa, la compañía ferroviaria obtiene grandes facilidades. El Estado argentino se encarga de ceder gratuitamente los terrenos por donde transcurre el trazado, cediendo además en algunos casos hasta 20 Ha. alrededor de las estaciones construidas para lotear y subastar a los colonos. Se ofrece a las empresas británicas unas condiciones excepcionales para la extensión de las vías, por ejemplo, son las compañías y no el Estado quienes deciden los trazados, buscando siempre aquellas zonas en que la explotación agraria pueda ofrecer mayores rendimientos. Esta situación se traduce en una red ferroviaria radial centrada en Buenos Aires y de forma secundaria en los puertos de Rosario y Bahía Blanca. Las líneas transversales concéntricas que hubieran permitido una homogeneización del territorio no producirían suficientes beneficios a las compañías y por tanto no se plantea su construcción. Por otro lado, la proximidad y unión entre líneas permitiría la posibilidad al poblador de elegir en función de los fletes y las condiciones de transporte, motivo por el cual se presionó para establecer en Provincia de Buenos Aires una ley para mantener una distancia mínima de explotación de 30 km. de ancho sobre el eje de la vía^b. Con todo ello, se permite un trasvase hacia Inglaterra de carne y granos sin la mínima posibilidad de crear valor añadido en el país, y creando las mínimas injerencias entre las diversas compañías británicas.

Los asentamientos surgentes en el territorio alrededor de las estaciones conforman un modelo de ocupación del territorio de forma polarizada entorno las estaciones, adaptando las calles de forma paralela y perpendicular al trazado férreo, obteniendo una trama urbana en cuadrícula ortogonal que se va repitiendo de forma repetitiva a lo largo del trazado. Sin embargo, la aparente planificación en cuanto al trazado urbano no difiere en exceso de la permisividad en la realización de una red ferroviaria según los intereses de las compañías. Aunque extraña, las dos formas de planificación se deben a la permisividad gubernamental, más preocupada por la ampliación de la frontera que por la vertebración del territorio. La planificación urbana se debe por un lado a la Ley de las Indias^c y por otro a un interés de las compañías promotoras en parcelar los lotes de terreno para reducir su tamaño a unas medidas asequibles para los nuevos colonos, que no podían permitirse la compra de latifundios. Por otro lado, la venta de terrenos a centenares o miles de pequeños productores permite a las compañías férreas tener mayor control sobre el mercado de transporte, evitando la aparición de grandes productores que pudieran oponerse a las decisiones de la compañía.

La colonización de la Patagonia. El crecimiento polarizado entorno las estaciones ferroviarias.

La llegada del Presidente Avellaneda al poder comporta el inicio de un proceso de colonización interior de dos fases. La primera consistente en la usurpación de las tierras pampeanas y patagónicas a los indígenas en la denominada “Conquista del Desierto”, dirigida

^a Centro Estudios Urbanos: “Ciudad y Territorio”. Madrid: Instituto de Estudios de Administración local, nº 3, 1981. 86p.

^b RÖGIND, William. “Historia del Ferrocarril del Sud”. Buenos Aires: Establecimiento Gráfico Argentino S.A., 1937. 692p

^c TARRAGÓ CID, Salvador: “La colonización del territorio argentino. 1875 – 1925”. 2c Construcción de la ciudad. Núm 19, 1981.

por el Ministro de Guerra Julio A. Roca en 1979. En ella, se va estableciendo una línea de fortificaciones unida por una red de comunicaciones entre fuertes. La segunda fase se constituye por un asentamiento poblacional en los nuevos territorios con motivo de impedir la intrusión de chilenos y así garantizar la línea de frontera. Inicialmente, estos asentamientos se realizan con los propios soldados reconvertidos en agricultores o por inmigrantes europeos recién llegados en busca de tierras para la agricultura y ganadería. Solamente cuando esta segunda fase se lleva a cabo con éxito se puede hablar de colonización.

La intención del Presidente Avellaneda y de su sucesor, el General Roca, es, por una parte la ocupación de los territorios de la pampa húmeda para el cultivo de la tierra y la explotación ganadera y, por otra, el acercamiento a la cordillera con el objetivo de poder mandar las tropas de forma inmediata para evitar las intrusiones chilenas. Es en ese instante cuando el ferrocarril ejerce realmente su función de vehículo colonizador pionero. Los acuerdos alcanzados entre los capitales británicos y el Gobierno argentino permiten consolidar el sistema urbanizador preexistente y colonizar nuevos territorios. La velocidad y seguridad del nuevo medio de transporte brindan la posibilidad de cultivar tierras hasta el momento inaccesibles, cosa que genera una transformación profunda de la economía del país. Los acuerdos alcanzados por los ministros Zorrilla y Alcorta con la compañía del Ferrocarril del Sud permiten la llegada del ferrocarril hasta Confluencia en 1898 y hasta Zapala en 1912. No obstante, la compañía ferroviaria no se conforma con el trazado sino que necesita de la llegada de colonos para cultivar la tierra. De ello se desprende las grandes obras de irrigación financiadas por la empresa ferroviaria, que permitió una colonización a lo largo de todo el Alto Valle del Río Negro, consiguiendo un incremento considerable de su facturación de las mercaderías hasta puerto.

Por otro lado, el propio ministro Figueroa Alcorta, al llegar a Presidente de la Nación encarga a su ministro, Ramos Mejía, la construcción de un ferrocarril de Puerto Deseado al lago Nahuel Huapí con ramales hasta Comodoro Rivadavia y Puerto Madryn, para potenciar la colonización patagónica hacia el interior y romper con el modelo poblacional basado únicamente en los asentamientos portuarios fomentado por la marina española para controlar el comercio naval. La construcción de los ferrocarriles en la Patagonia permite mejorar las condiciones de vida de sus pobladores, dedicándose únicamente a labrar la tierra o cuidar el ganado, puesto que el ferrocarril se encarga de transportar la cosecha a puerto de forma rápida y económica.

Las líneas del ferrocarril patagónico empiezan a construirse después de la aprobación del proyecto de Ley 5559 en 1908. Para ello llegan gran cantidad de trabajadores, principalmente europeos del este acostumbrados a las temperaturas extremas. Los trabajos de construcción no son sencillos, los trabajadores se instalan en galpones de tela que van desplazando a medida que avanza el tendido de las vías. Las temperaturas extremas y la falta de agua en muchos casos intensifican la dureza de los trabajos de tendido de las vías manualmente. En 1914, la crisis mundial generada por la inminente Guerra Mundial provoca en el Gobierno ciertas dificultades económicas que motivan la paralización de las obras. Restan construidos dos ramales, por un lado de Comodoro Rivadavia hasta Sarmiento y por otro de Puerto Deseado hasta Las Heras.

Una vez realizadas las obras, se articulan pueblos alrededor de las estaciones, de modo que se concentra la lana y las cosechas para su exportación. En ellos, a parte de los recién llegados, encontramos en muchos casos trabajadores del tendido ferroviario que deciden quedarse a poblar los terrenos ganados al desierto. Aún y las facilidades generadas por el ferrocarril, los

nuevos colonos deben luchar con las intempestivas temperaturas y con la escasez de agua en gran parte del territorio. Por ello, los pueblos y colonias pastoriles consiguen el objetivo del poblamiento, pero no generan expectativas suficientes como para crear núcleos importantes de desarrollo más allá del puerto que se articula como nexo de unión con Buenos Aires.

No obstante, la colonización que produjo el ferrocarril nada tiene que ver con la que se originó posteriormente con los sucesivos descubrimientos de petróleo en diversas regiones de la Patagonia.

Explosión demográfica puntual en zonas desérticas. Los campamentos petroleros.

El descubrimiento de los yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul genera una demanda de mano de obra sin precedentes. Los inicios de la explotación en Comodoro son difíciles y generan constantes divisiones políticas, sin embargo, la creación del ente estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales en 1922 revierte la dinámica y provoca un fuerte incremento de producción. El optimismo y las expectativas creadas atraen miles de inmigrantes europeos y argentinos que arraigan en la Patagonia, consiguiendo el objetivo buscado del poblamiento. Además, la empresa estatal se encarga de facilitar a sus trabajadores todas las facilidades necesarias para que olvidaran su aislamiento y se dedicaran únicamente al trabajo en los campamentos. Para ello, YPF facilita a sus empleados vivienda con electricidad, gas y agua, además de la provisión de alimentos y el mantenimiento de equipamientos sanitarios, educativos, deportivos, etc., con el fin de crear un ambiente idóneo para el trabajador.



Figura 1: Pozos petroleros antiguo y actual en la Patagonia.

Lógicamente, el hecho de ser una actividad extractiva condiciona la localización física del lugar de trabajo. La empresa estatal YPF, así como sus competidoras privadas, Standard Oil, West Indian Company Oil, Astra, Royal Dutch, etc., habilitan pueblos campamento en las

proximidades de los yacimientos, que se relacionan entre ellos con el establecimiento de un campamento de rango superior en donde se concentra la Administración regional. Dicho campamento preferente se ubica normalmente entorno el yacimiento descubierto en primer lugar. Por ello, en los casos estudiados nos referimos a Km 3 en Comodoro Rivadavia, Campamento 1 en Plaza Huinca y Cañadón Seco en Caleta Olivia, como campamentos preferenciales. Exceptuando dichos campamentos de rango superior, la evolución de un campamento es la siguiente: en primer lugar se construye por completo, se traen obreros y se habilita de inmediato. Empieza una etapa de extracción a destajo, que comporta la llegada de gran cantidad de inmigrantes y por tanto un aumento poblacional exponencial. Al finalizar las reservas, el campamento deja de ser útil y el trabajo escasea. En consecuencia, los trabajadores se dirigen a otros lugares, despoblando por completo el pueblo. Esta tendencia solamente se invierte en aquellos lugares que consiguen una diversificación suficiente de su actividad, capaz de asumir la falta de trabajo en el mundo petrolero. Por ello, varios campamentos han sobrevivido hasta la actualidad, la mayoría de ellos por ser anteriores al descubrimiento petrolero, de modo que el arraigo poblacional se debió a actividades agropecuarias o ganaderas. Sin embargo, las consecuencias causadas por el abandono de un yacimiento son descomunales para la población que reside en el campamento. De hecho, después de la privatización de YPF a principios de la década de los '90, gran cantidad de trabajadores son despedidos, montando actividades satélite para la subcontratación de la actividad extractiva principal. No obstante, la mayoría de estas nuevas empresas no perduran y tiene que ser el Estado Provincial quien intervenga para ofrecer empleo público. Si añadimos a ello la diferencia cuantitativa entre salarios de petroleros, marcados por la dinámica económica mundial, y los demás salarios condicionados por el aislamiento poblacional, se observa la necesidad de encontrar nuevas salidas económicas. De ello se desprende los sorprendentes porcentajes de empleo público en la provincia de Santa Cruz, puesto que la mayoría de familias necesita un segundo sueldo para compensar el bajo salario del cabeza de familia agravado por los altos precios debidos al aislamiento y al alto poder adquisitivo de parte de la población.

