

ZAPALA: EVOLUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL EN TORNO AL CENTRO URBANO

MARÍA NÉLIDA MARTÍNEZ DE VELA¹

El presente estudio de carácter regional sobre Zapala y su área de influencia, se halla enmarcado en un ambiente árido de la meseta Patagónica argentina, a los 1012 msnm. Los vientos constantes del oeste, las precipitaciones escasas (100 y 200 mm), y las grandes amplitudes térmicas que caracterizan al medio.

Considerando al hombre como organizador del espacio que habita, se pretende visualizar la forma en que se organizó el mismo, a través del tiempo, en la ciudad de Zapala y la región que la circunda. Con este propósito se partió de una generalidad teórica, cual es el hecho que la ciudad no se comporta como una realidad geográfica aislada, sino que está inserta en un todo articulado que es la región. (1)

Esta ciudad se ha desarrollado como núcleo urbano en distintas etapas por la incidencia de factores de localización y actividades productivas, la punta de rieles en Zapala fue el hecho principal que produjo la convergencia de los frutos del país hacia este centro urbano. Como consecuencia de esta función surgieron paralelamente actividades de servicio, que en un principio prestaron cobertura a los requerimientos de la población del centro urbano propiamente dicho. Luego, aprovechando la relación de una extensa área con la punta de rieles, estos servicios se extendieron –y el equipamiento así lo demuestra- a una amplia área que fue creada y recreada por sus habitantes a través de los años en función de la punta de rieles. Este rico proceso en actitudes de la sociedad, que el espacio registró como marcas indelebles, tanto en el ámbito urbano como en la región, es el objetivo principal de este trabajo.

Con la explotación de los recursos mineros del área circundante, se incorpora otra actividad económica que incide directamente en el desarrollo de la ciudad. Todo el mineral obtenido se concentra en esta área, para luego ser transportado por el ferrocarril hasta los centros de consumo más importantes. La existencia de estos yacimientos no metalífero –rocas calizas-, sentó las bases para llevar a cabo su industrialización, permitiendo la localización de importantes fábricas, con las cuales se modificó y amplió la planta urbana de Zapala. Con la extensión del asfalto de la Ruta Nacional No. 22 hasta la ciudad se afianzaron las relaciones recíprocas entre la ciudad y su área de influencia, por la incorporación masiva de modernos medios de transporte automotor.

El pavimento acercó los recursos paisajísticos de la Cordillera de los Andes, atrayendo el flujo turístico por ser lugar de paso obligado para el acceso a la zona de los lagos. Esto dio lugar al surgimiento de actividades de servicio. Pero

¹ Universidad Nacional del Comahue, Facultad de Humanidades, Departamento de Geografía, Provincia del Neuquén, República Argentina.

cuando se pavimentó la ruta Nacional No. 237, que une la ciudad de Neuquén con Bariloche, el flujo turístico comenzó a circular por esta ruta –y ocasionalmente por Zapala ya que las distancias son menores por la misma-. Este fue el factor desencadenante de un estancamiento, de este tipo de actividades desempeñadas por la ciudad, que hasta la actualidad no se ha podido revertir.

Cabe diferenciar que anteriormente existió una organización previa en torno a un núcleo urbano. El centro de Chos-Malal, fundado en 1887, fue la primera capital del territorio Nacional de Neuquén y cumplió el rol político- administrativo hasta 1904. En ella se establecieron y desarrollaron actividades económicas del tipo de subsistencia, las cuales tendieron a organizar el espacio débilmente. Pero el área de Chos-Malal estaba más integrada a Chile en los aspectos socioeconómicos debido a la lejanía de los centros de poder de nuestro país –Buenos Aires- y la ausencia de infraestructura en comunicaciones.

Cuando interrumpe el ferrocarril en Zapala se produce un cambio trascendental en la organización espacial debido a que toda la producción primaria empieza a converger paulatinamente en la punta de rieles. Este fue el factor principal que marcó la integración de esta área al mercado nacional. Es interesante destacar, que luego del desarrollo de infraestructura en comunicaciones, Chos-Malal y su región pasan a formar parte del área de influencia de la ciudad de Zapala. Para explicar los mecanismos que dieron lugar a este proceso se tiene en consideración la tenue organización espacial en torno al pueblo de Chos-Malal, que conforma el primer eslabón para la comprensión futura de la estructuración del espacio, en el que Zapala ocuparía un lugar decisivo.

La evolución de la organización del espacio de Zapala y su área de influencia se puede visualizar a través de cinco etapas. Estas, se consideraron a partir de un surgimiento de factores de localización, que caracterizaron el desarrollo de la ciudad durante cierto tiempo, reflejándose, en la región. Las etapas en su conjunto le dieron la fisonomía que actualmente caracteriza el área.

1 Etapa: El país aborigen: la población y sus actividades económicas.

2 Etapa: Desde 1879 hasta comienzos del siglo XX: ampliación de las fronteras internas y el poblamiento colonizador.

3 Etapa: Desde 1913 hasta la década de 1930: la extensión del ferrocarril hasta Zapala y su impacto en la organización espacial.

4 Etapa: Desde 1935 a la década de 1960: la puesta en valor de los recursos naturales, minero y forestales, y el comienzo de la industrialización.

5 Etapa: Desde 1970 a la actualidad: la pavimentación de la Ruta Nacional No. 22 y la localización industrial.

CONCLUSIONES

A partir de la llegada del ferrocarril el espacio comenzó a solidificar su estructuración desde el centro urbano de Zapala. Por lo tanto este medio de comunicación fue decisivo originador de la organización espacial, a través del cual necesariamente se creó un pueblo, cuya función económica fue la concentradora de bienes del país, que a su vez estuvo subordinada – la función– a la condición de cabeceras de rieles.

La incorporación del ferrocarril a principios de siglo en un medio tan adverso como es el que rodea a Zapala, permitió la creación de un centro de servicios en una posición privilegiada dentro de la provincia. Esto fue la base para que todos los caminos desde todos los puntos cardinales convergieran en él y la consolidaron como nudo de comunicaciones ferroviarias. Ello posibilitó el afianzamiento de la organización de un área de influencia que comenzó a depender de Zapala. La función de proveedora de bienes y servicios se extendió en un área cuya amplitud alcanzó hasta Chos-Malal y hasta San Martín de los Andes.

La puesta en valor de ciertos recursos regionales, como los mineros y forestales dieron lugar a la diversificación económica del área, que luego se cristalizó en la ciudad de Zapala, por la incorporación de industrias relacionadas al espacio regional.

Todos estos factores de localización que se incorporaron paulatinamente en el área, sentaron las bases para asegurar la atracción de la población y también para acentuar el desarrollo comercial y consolidar así a este centro urbano como proveedor de bienes y servicios.

El crecimiento de la población de Zapala estuvo determinado en el tiempo por distintos factores de localización, como el ferrocarril, el desarrollo de actividades administrativas, financieras, comerciales y de servicios, la extracción de minerales, el desarrollo industrial y la incorporación masiva del transporte automotor en lugares alejados. Todos estos factores y cada uno de ellos en su momento de aparición, constituyeron un fuerte atractivo para el asentamiento de población, como fuente de trabajo, y trajeron como consecuencia la migración a la ciudad de Zapala.

La pavimentación de la Ruta No. 237 constituyó un factor negativo para la ciudad de Zapala, ya que indujo en el desarrollo de las actividades de servicio al turismo de paso hacia la zona lacustre, y también influyó en la estructura interna de su área de influencia. Por esto, Zapala ha perdido su primacía como centro obligatorio del turismo en tránsito, que redundó como consecuencia en una restricción a la provisión de bienes y servicios al área Sur. Así con la pavimentación de esta ruta, Neuquén y Buenos Aires ejercen su influencia en forma directa sobre Junín de los Andes y San Martín de los Andes –cuya actividad básica es la turística–, que anteriormente se abastecían de Zapala.

El centro urbano de Zapala ha funcionado con cierta autonomía con respecto a la capital provincial Neuquén por estar comunicado desde sus orígenes con Bahía Blanca y Buenos Aires, destino de la producción. El crecimiento explosivo de la ciudad de Neuquén en los últimos años por el incremento del sector terciario y secundario, como así también la incorporación de la actividad petrolera, ha absorbido en cierta forma al interior de la provincia subordinando su progreso en detrimento del centro urbano de Zapala.

Este esquema de centralismo que se repite en todas las provincias y a su vez en el país con respecto a la capital federal, reconoce su origen siguiendo a A. Roffman (2), en las contradicciones que presentan las formaciones sociales regionales como partes de la formación social nacional, donde las posibilidades de crecimiento de las economías del interior están subordinadas a la expansión o no de la economía del interior de la pampa húmeda, con su correspondiente interacción en la economía mundial...

Las desigualdades en la distribución del ingreso, la oferta, la demanda del empleo, las tasas de ganancias, la diversificación de las fuerzas productivas y el correspondiente proceso de acumulación planteados, están estrechamente asociados a los mecanismos de relación entre las dos formaciones socioeconómicas. La formación regional es el complemento de la otra, la metropolitana, con una estructura económica que permite la concentración de excedentes en determinados lugares del espacio nacional, consolidando un crecimiento urbano macrofásico. Este tipo de relaciones se da tanto de nivel nacional y físicamente se visualiza en la concentración de actividades industriales, de comercio y de otros servicios.

Por ello es necesario implementar nuevas directivas de desarrollo para reactivar las actividades económicas, ganaderas, agrícolas, mineras, comerciales e industriales. La construcción de un frigorífico regional, así también una curtiembre y lavadero de lanas con respecto a la actividad ganadera y la incorporación de nuevas industrias como ejemplo, industrias cerámicas posibilitaría la reproducción de fuentes de trabajo, la creación de actividades encadenadas al servicio de la industria y de mano de obra y además evitaría el traslado en bruto de estos recursos regionales a estos centros de consumo. Por otra parte el desarrollo de la infraestructura para el turismo en zonas cordilleranas como Aluminé, Primeros Pinos y Moquehue como así también una apertura más fluida con Chile, permitiría aumentar el equipamiento en servicios en la ciudad y a su vez posibilitaría recuperar el rol que perdió Zapala como proveedora de bienes y servicios al turismo en tránsito, por la construcción de la Ruta No. 237.

Por lo tanto, la reactivación y la diversificación económica son problemas fundamentales para dinamizar a esta región.

BIBLIOGRAFÍA

JONG, G. M. - de El análisis regional: consideraciones metodológicas. Boletín Geográfico N°8, U. N. C. – Dto. De Geografía, Neuquén, 1981.

ROFMAN, Alejandro – Desigualdades Regionales y concentración Económica – El caso Argentino, Bs. As., ED. Siap Planteos, 1974.