

RÍO NEGRO: UNA FRAGMENTACIÓN ESPACIAL... PERFECTAMENTE ORGANIZADA

Silvio Winderbaum

Hay una característica de la provincia de Río Negro que la diferencia de la mayor parte de las provincias argentinas: mientras cada una de éstas tiene, con pocas excepciones, un claro y único centro político y económico, o, planteado en otros términos, una fracción capitalista dominante a la que se vinculan con distinto tipo de relaciones los demás sectores que componen el entramado social provincial, en Río Negro se desarrollaron, en distintos espacios, entramados económico sociales que se vincularon por separado al poder político y económico nacional e internacional y que funcionan con una importante autonomía relativa. No estamos hablando aquí de desarrollos desiguales, fenómeno característico del sistema capitalista, sino de la existencia de por lo menos cuatro formas de articulación económico social claramente diferenciados al interior del mismo espacio provincial.

Este fenómeno se manifiesta en muchos terrenos de la realidad social y política de la provincia de Río Negro. Entre otros:

- Existencia de cuatro grandes centros urbanos (Viedma, General Roca, Bariloche y Cipolletti) de los cuales el más importante de ellos, Bariloche, funciona en forma totalmente aislada del resto de la provincia. La capital provincial, Viedma, conserva las funciones político-administrativas pero sin un hinterland productivo de importancia en sus cercanías. Al mismo tiempo, permanece relativamente aislada de los otros tres grandes centros urbanos. General Roca y Cipolletti forman parte del núcleo poblacional y productivo más importante de la provincia, el Alto Valle, cuyas ciudades están fuertemente vinculadas entre sí pero aisladas, a su vez, del resto de la provincia. Algunas de éstas, asimismo -en especial Cipolletti y cercanas- funcionan, en muchos aspectos, más vinculadas a la ciudad de Neuquén. Al mismo tiempo, dos tercios del territorio al sur del Río Negro -la "línea Sur"- permanece despoblado e incomunicado, entre sí y con el resto de la provincia, el país y el mundo.

- Aunque es claro que el sector que ejerció la hegemonía, a lo largo de la historia del territorio, resultó ser el vinculado al Alto Valle -en especial, a la ciudad de General Roca-, la historia de la provincia de Río Negro es rica en conflictos que aparecieron a la luz pública como "entre ciudades" (Roca contra Viedma por la capitalidad, Cipolletti contra Roca en la década de 1960), teñidos por un fuerte localismo. Nuestra hipótesis es que estos conflictos -a los cuales no vamos a hacer referencia en este artículo- expresaron disputas por el rol hegemónico en el territorio provincial entre distintos sectores capitalistas.

- La propia Constitución de la provincia parte de aceptar esta realidad afirmando que "*el territorio provincial se organiza en regiones*" (Art. 106), dispone la regionalización de la administración pública provincial (Art. 107), crea los Consejos Regionales (Art. 108) y antes de desarrollo de la Línea Sur y de la zona de General Conesa "*en función del objetivo de igualar el progreso social, cultural y económico de todas las regiones de la Provincia para su definitiva integración*" (Art. 110). Incluso el régimen de elección de los diputados provinciales está organizado "*asegurando representación regional con un número fijo e igualitario de legisladores por circuito electoral*" (Art. 123).

- En el campo de lo mental, cada zona de la provincia "se piensa" históricamente separada (o en competencia con) las demás. Un claro ejemplo de esto es la existencia de numerosa bibliografía referida a cuestiones históricas locales, mientras que es muy escasa la referida a cuestiones provinciales.

- Esta característica de Río Negro se manifiesta hasta en la conformación de su red ferroviaria y vial: mientras que históricamente en la mayor parte del país las redes ferroviarias vincularon la Capital Federal con las zonas productivas atravesando las capitales provinciales, en Río Negro el primer ramal ferroviario llegó directamente al Alto Valle (línea ferroviaria que actualmente llega hasta Zapala, en la provincia de Neuquén, y pasa por las actuales ciudades de General Roca y Cipolletti) mientras que la capital política, Viedma, y su espacio productivo inmediato, el Valle Inferior del Río Negro, quedaron desvinculados de Buenos Aires hasta muchos años después. La desvinculación entre el Alto Valle y el Valle Inferior se mantiene, entretanto, hasta la actualidad.

¿Por qué la fragmentación espacial es un problema? Fundamentalmente porque es la expresión de una estructura productiva y territorial en la que casi todo el excedente producido en la provincia termina o en el exterior o en los grandes centros urbanos del país, y ese es uno de los factores determinantes de que, a pesar de la enorme riqueza que se genera en el territorio de Río Negro, una parte muy importante de la población permanezca, en algunos casos, en situación de pobreza, y en muchos otros, muy por debajo de ella y completamente aislada de lo que los hombres del siglo XIX y gran parte del XX llamaban "civilización". Además, la fragmentación espacial desaprovecha enormes potencialidades de puesta en valor de recursos que la provincia posee.

Nuestro intento será dar el primer paso en aportar algunas hipótesis explicativas desde la historia (que deberán ser tomadas como tales ya que muchas de ellas requieren aún de una mayor validación empírica) con el objetivo de abrir el debate que conduzca a una mejor comprensión de la realidad provincial.

Río Negro: gigantescas potencialidades, una dura realidad

Poseedora del oasis bajo riego más importante del país, del único puerto de aguas profundas, de la segunda ciudad turística de la Argentina, de una riqueza ictícola considerable, de recursos minerales que se estiman importantes aunque permanezcan mayoritariamente inexplorados, de una variada e importantísima riqueza ganadera, de enormes espacios aptos para el desarrollo del turismo, cruzado su territorio de este a oeste por dos líneas ferroviarias, la provincia de Río Negro es una buena muestra de aquello que cualquier viajero no avisado y muchos científicos sociales no alcanzan aún a comprender: cómo es posible que, con tantas riquezas naturales, la Argentina no esté, por su producción y por el nivel de vida de su población, entre los países más importantes del mundo.

Se podría pensar, sin embargo, teniendo en cuenta semejante variedad de riquezas, que en el concierto de las demás provincias argentinas la población de Río Negro es de las que se encuentra en mejor situación. Lamentablemente, las estadísticas desmienten con dureza tal presunción. Según los datos que aporta el Censo Nacional del año 2001, calculando el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas por provincia, Río Negro ocupa el lugar número 15, el más alto de la Patagonia y algo por encima del promedio nacional, con un 17,9% de su población en esa situación. Según la misma fuente, sobre una población mayor de 15 años de 381.379 habitantes, 87.739 de ellos permanecen sin haber completado el nivel primario de instrucción y 190.431 el nivel secundario. Pero estos datos no son homogéneos en toda la provincia: mientras en el Departamento General Roca, por ejemplo, el índice de NBI es del 17,2% , en el de 9 de Julio es del 34%, y en El Cuy del 39,5%

Es por ello que creemos relevante comenzar a indagar la problemática planteada. Nos centraremos, para ello, en las zonas del Alto Valle, Viedma-Patagones y el Valle Inferior, la “línea sur” y Bariloche.

Estado y clase dominante en los orígenes de la Argentina moderna

Para comprender el origen y las características de la implantación de distintos sectores capitalistas en la provincia de Río Negro en distintas zonas con importantes rasgos de autonomía, creemos imprescindible remontarnos a los momentos inmediatamente posteriores, - en términos históricos-, a la ocupación militar del espacio por parte del Ejército, y profundizar en los principales rasgos de ese Estado que ocupó el territorio de los pueblos originarios, y de la clase dominante que se benefició con ello.

-El decisivo papel del Estado

Creemos que es muy sugerente para aplicar a la cuestión que nos ocupa el planteo que varios autores realizan respecto de la preexistencia del aparato estatal a la sociedad que terminó de configurarse en el último cuarto del siglo XIX. Aceptar esta tesis no deja de tener en cuenta que el Estado nacional argentino no se constituyó sobre el vacío social, y que en última instancia fue la alianza de algunos de los protagonistas del largo proceso iniciado en 1810 la que definió su definitiva constitución como tal. En el sentido antes mencionado, Jorge Sábato plantea que la construcción del Estado nacional argentino, entre los años 1861 y 1880, “*precedió a la sociedad que se quería construir*”, y que, por ello, “*es más un elemento de una sociedad futura que el producto de una sociedad existente*” (Sábato, 1991). Oscar Oslak sostiene que el Estado nacional participó fuertemente en la formación de sectores económicos y sociales, aunque esto sea difícilmente medible en términos cuantitativos: “*por ejemplo, la construcción de ferrocarriles y otras obras de infraestructura física con el patrocinio y/o la garantía estatal, permitieron dinamizar los circuitos de producción y circulación, abrieron nuevas oportunidades de actividad económica, generando a la vez una intensa valorización de tierras y propiedades (...) estas diversas formas de intervención del Estado contribuyeron a la configuración estructural de la sociedad argentina (...)*” (Oslak, 1997: 271-272).

Si esto puede decirse para todo el territorio de la Argentina, se puede inferir sin mayor margen de error que esto ocurrió aún con más fuerza en territorios que el propio Estado nacional ocupó militarmente y donde, sin limitaciones de ningún tipo, impuso las reglas de juego. En este sentido,

podríamos decir que el Estado nacional sí fue preexistente a la formación de los grupos dominantes locales, y sus modalidades de acción (o de omisión) en muchos sentidos determinaron las características de éstos. Creemos estar en condiciones de demostrar en este trabajo que el papel del Estado (nacional y después también provincial) fue -y es- doblemente decisivo: por una parte, en la formación y en la supervivencia de los sectores dominantes que dan vida a las distintas “islas” que componen Río Negro, y por otra, en la legitimación y consolidación a través de su accionar y de sus omisiones de este funcionamiento en forma de “islas” de la economía y aún de la política provincial.

-Una clase dominante esencialmente especuladora y parasitaria

Pero el Estado, como ya dijimos, no surge de la nada ni se desarrolla en el vacío social. La configuración social y la relación de fuerzas al interior de la misma determinan, siempre, sus características y modalidades de intervención. Los particulares rasgos del Estado nacional argentino en el período que nos ocupa derivaron, en buena medida, de las características y los intereses del grupo social que se constituyó como dominante en el período habitualmente llamado de la “organización nacional” (1861-1880).

¿Cuáles eran esos rasgos? Refutando anteriores interpretaciones que definían a los sectores dominantes como exclusivamente terratenientes, Jorge Sábato propone que *“esta clase, si bien poseía buena parte de la tierra, actuaba en una variada gama de actividades y su principal base de poder económico y social residía, sobre todo, en el control del comercio y las finanzas (...) sería precisamente el control del comercio y las finanzas el que al abrir un conjunto de oportunidades y otorgar una alta flexibilidad, le habría permitido implantarse simultáneamente en una amplia serie de actividades productivas y especulativas (desde la producción agropecuaria hasta la industrial, pasando por la provisión de servicios, la cooperación en la construcción de infraestructura, la especulación urbana y rural, etc) (...) la presencia y la forma de actuar de la clase dominante llevó a difundir, en todos los grupos propietarios, pautas de comportamiento que estimulaban a los empresarios a diversificar sus actividades en distintos sectores económicos y a proceder de manera flexible para ajustarlas entre sí. Recíprocamente, al actuar de ese modo, favorecían tendencias a provocar una alta concentración económica en manos de la clase dominante, que constituía un núcleo reducido de ese conjunto ”* (Sábato, 1991:110)

El mismo Sábato cita la impresión que un visitante extranjero, Jules Huret, se lleva de este sector social: *“Ahí está una elite de hombres, entre el Jockey Club y el Club del Progreso, entre Florida y la Plaza de Mayo, radiándose hacia todos los centros de la actividad nacional, como un Argos de cien ojos y un Briareo de cien brazos. Esta elite tiene los ojos puestos sobre las buenas ocasiones de compra y venta de tierras, los datos confidenciales de la Bolsa y los precios que le llegan. Ella conoce las grandes empresas que se van a crear, las concesiones forestales que restan por otorgar, los proyectos de construcciones de fábricas, de molinos, los ingenios, las concesiones de ferrocarriles, de puertos, los contratos proyectados para proveer máquinas y herramientas, las grandes obras públicas a emprender(...) Esta elite sabe todo eso y cuenta con los medios más seguros -y a veces los más ocultos y torcidos- para adelantarse a sus competidores, bajo el ojo vigilante del capitalismo inglés(...)”* (Sábato, 1991:111).

Para comprender la pertinencia de este análisis para nuestra problemática, sólo deberíamos reemplazar en la cita de arriba algunas pocas enunciaciones por “venta de tierras a bajísimo costo en el Alto Valle”, por “asociación con el capital inglés para la construcción del ferrocarril y del sistema integral de riego” o por “concesiones para la explotación turística en Bariloche” y comenzaríamos a ubicarnos en la interpretación que intentamos sugerir.

La ocupación del territorio de Río Negro después de la expulsión de los pueblos originarios

-Viedma, Patagones y el Valle Inferior: un predominio que no fue¹

El Fuerte del Río Negro, del Carmen o de Patagones (recibió indistintamente estos nombres), fue fundado por Francisco de Viedma el 22 de abril de 1776 como parte del intento de la Corona española -

¹ La información referente a Viedma – Patagones y el Valle Inferior proviene de Fulvi (1983), Entraigas (1986), Vapnarsky (1983) y otros autores citados en la bibliografía general.

entonces en manos de los Borbones- por ejercer un mayor control sobre sus posesiones americanas e impedir el avance de Inglaterra, entonces convertida –Revolución Industrial mediante- en la potencia dominante a nivel mundial. Fue el único que sobrevivió de los cuatro que se construyeron en esa coyuntura en la costa patagónica (los otros fueron San José, San Julián y Deseado), y fue, por mucho tiempo, el único poblado habitado por “huincas” desde la frontera bonaerense hasta el Cabo de Hornos.

Las claves de la supervivencia de este núcleo aislado de otras ciudades o pueblos a lo largo del siglo XIX fueron, por una parte, su participación en el comercio -liberado después de 1810- con productos ganaderos y sal; y por la otra, su capacidad para convivir de manera relativamente armónica con los grupos de pueblos originarios que habitaban la región, intercambiando alimentos, entregando raciones y ejerciendo una influencia cultural que derivó, entre otras consecuencias, en el establecimiento de grupos de “indios amigos” en las cercanías que oficiaban de algún modo como transición entre ambos mundos.

Las actividades comerciales, ganaderas, agrícolas y mineras que habían avanzado en este período sufrieron duros golpes al realizarse las campañas militares. El papel de frontera que el actual centro urbano Viedma-Patagones y su inmediato hinterland, el Valle Inferior del Río Negro, habían cumplido a lo largo de un siglo, desaparecería en forma definitiva al ocupar el Ejército la Patagonia. El traslado de millones de cabezas de ganado ovino desde la provincia de Buenos Aires hacia el sur y el establecimiento en Viedma de la capital de la recién creada Gobernación de la Patagonia, serían los motivos fundamentales de este cambio e iniciarían una nueva etapa de desarrollo.

Digamos, respecto de lo primero, que fue precisamente el Valle Inferior el punto inicial de la expansión del ovino. El puerto de Patagones era centro de transferencia de la producción ovina hacia otros puntos del país, y las “comparsas de esquila” brindaban este servicio desde el Valle Inferior a una amplia zona patagónica. Pero no sólo eso: la dilatada experiencia de los comerciantes locales les permitió capitalizar, en este período, las ventajas del modelo agroexportador vigente. En sólo cuatro años, “entre 1893 y 1897, 22 barcos trajeron unos 6000 pasajeros y más de 100.000 toneladas de productos (hierro, materiales de construcción, manufacturas, etc.) y se llevaron más de 4000 pasajeros y 93.616 tn de productos locales: animales en pie, cueros, pieles, grasas, plumas, sal. ¿Cómo se distribuía y acumulaba esta mercadería en el Puerto de Patagones? Era ésta la tarea de 130 carros y 1000 mulas que, sistemáticamente, recorrían el Río Negro, por el camino del norte, hasta la confluencia. Y de la escuadrilla que lo navegaba en invierno” (Rey, 1996)

El establecimiento de la capital en Viedma, primero de la Gobernación de la Patagonia y luego del Territorio Nacional de Río Negro, provocó el asentamiento de una gran cantidad de funcionarios, militares, profesionales (abogados, escribanos, etc.) y también comerciantes alentados por la posibilidad de contrataciones. Hasta 1934, por ejemplo, cualquier trámite judicial en el Territorio de Río Negro debía realizarse en Viedma. La orden de los padres salesianos también eligió a la nueva capital como la sede y el punto de partida de todas sus actividades en la Patagonia. Si consideramos el efecto multiplicador que la necesidad de abastecimiento y servicios para esta población generaba, tenemos una importante actividad económica alrededor de las burocracias estatal y eclesiástica.

Sin embargo, ambos aspectos (la actividad comercial portuaria y la vinculada a lo político, administrativo y religioso) no siempre funcionaban separadamente: de hecho, varios abogados del foro local eran al mismo tiempo terratenientes y tuvieron actuación política, como es el caso de Edgardo Castello, quien fuera posteriormente primer gobernador de la provincia de Río Negro.

¿Por qué este predominio inicial de Viedma-Patagones y el Valle Inferior no se mantuvo, y sus actividades económicas se fueron reduciendo hasta terminar predominando allí las vinculadas a lo político administrativo? Dos factores parecen tener, en este sentido, una fuerte potencia explicativa: las características especulativas de quienes se apropiaron tempranamente de la mayor parte de las tierras del Valle Inferior sin impulsar en ellas ningún verdadero proceso de colonización, y la desarticulación entre el Valle Inferior y el Alto Valle que provocó la traza del ferrocarril que construyó -por encargo del Estado nacional- la empresa inglesa del Ferrocarril del Sur.

Respecto del primer factor, varios autores señalan que la sanción, en 1884, de la ley 1552 de Derechos Posesorios, se prestó a una gran cantidad de fraudes. Al respecto, dice Fulvi (1979), citado por Vapnarsky (1982): “Quizá este caso constituya la mayor operación ilegal de tierras que registre la historia rionegrina. Trescientas mil hectáreas pasaron a manos privadas por este medio fraudulento. La mayor parte de esta cifra corresponde a la actual zona de Viedma. Así fue como muchos de aquellos antiguos pequeños propietarios (los que efectivamente se habían afincado con anterioridad a la Campaña del Desierto, pero no poseían título de propiedad) fueron desplazados por modernos apellidos, que pasaron a ser latifundios, o, por lo menos (ya que el término puede resultar equívoco), a acaparadores y usurpadores, que poco y nada hicieron producir a sus campos y residían en Buenos Aires y otros centros poblados de importancia”.

Aunque todavía requiera de una mayor corroboración empírica, parece certera la hipótesis de un importante entrecruzamiento de intereses entre la burocracia gobernante “local” (en realidad, la burocracia trasladada desde Buenos Aires para gobernar y administrar el Territorio) y los terratenientes “locales” (en realidad, quienes tuvieron el poder y las conexiones como para apropiarse de las tierras, muchos de ellos residentes también en Buenos Aires) que dio como resultado una clase dominante “local” fuertemente parasitaria del estado territorialiano primero y provincial después.

Respecto del segundo factor, la llegada de la línea ferroviaria desde Buenos Aires a la Estación Limay (actual Cipolletti) en 1899, en 1902 a la Estación Neuquén y en 1914 a Zapala, atravesando todo el Alto Valle del Río Negro, fue sin duda un elemento que desarticuló el naciente circuito terrestre y marítimo que se comenzaba a gestar entre el Alto Valle y el Valle Inferior, conduciendo toda la producción del primero directamente al puerto de Buenos Aires. El factor dinamizador -como veremos después- que representaron los capitales ingleses en el Alto Valle no operó en el Valle Inferior, y no porque no se haya intentado. De hecho, la empresa ferroviaria solicitó al gobierno nacional la autorización para construir un ramal entre Darwin y Carmen de Patagones, que estuvo a punto de realizarse, pero finalmente (por razones que aún no han sido dilucidadas) no se concretó. El ferrocarril tardaría todavía muchos años en llegar a Patagones-Viedma desde Bahía Blanca, y ya desde la década de 1910 el puerto de San Antonio había comenzado a tomar relevancia, reemplazando en gran medida al de Patagones en su anterior función exportadora de la producción ovina. Después de dos décadas de crecimiento, la crisis mundial de 1930 y su incidencia en la baja del precio de la lana, entre otros factores, llevarían también al Puerto de San Antonio Oeste a la crisis y paralización.

Luego de la provincialización en 1958, y en el contexto de las políticas planificadoras y desarrollistas de esos años, fue el gobernador Castello quien planteó un proyecto integral para el desarrollo de la zona atlántica de la provincia, invirtiendo la importancia de los fondos asignados en el presupuesto provincial a cada región para priorizar esta zona. Así, propuso la construcción de la planta de Soda Solvay en San Antonio Oeste (que fue autorizada a producir... ¡en marzo de 2005!), la construcción del puerto de aguas profundas de San Antonio Este (desde donde hoy se exporta la producción del Alto Valle), creó el I.DE.V.I. (Instituto para el Desarrollo del Valle Inferior), la mayor parte de cuyas parcelas permanecen improductivas o muy por debajo de su capacidad. La ciudad de Viedma duplicó su población cada diez años entre 1960 y 1990. Sin embargo, esta decisión estatal no encontró en los sectores capitalistas locales ni nacionales quienes estuvieran dispuestos a correr el imprescindible riesgo empresario, y quienes lo intentaron en buena medida fracasaron por una serie de motivos aún no esclarecidos pero que bien merecen un estudio particular. De hecho, el crecimiento demográfico y de infraestructura no se tradujo en el aspecto productivo. Hoy, el propio gobierno de la provincia reconoce que de las 18.000 hectáreas bajo riego, 4000 permanecen completamente improductivas, y el resto en situación de “subproducción”.²

El anunciado y fracasado intento de trasladar la Capital Federal a Viedma-Carmen de Patagones por parte del gobierno de Raúl Alfonsín (creando enormes expectativas y especulaciones que terminarían en la nada) y, luego, las políticas neoliberales de la década de 1990 terminarían por descalabrar los proyectos de desarrollo económico y transformarían al eje Viedma-Patagones en el centro urbano con más desocupación y necesidades básicas insatisfechas de la Provincia.

-Bariloche: de región tributaria de los puertos chilenos
a centro turístico nacional e internacional

La zona que ocupa la actual ciudad de Bariloche³, al igual que toda la zona cordillerana de la actual provincia de Neuquén, continuó funcionando, después de la ocupación militar del espacio patagónico (como lo venía haciendo desde hacía siglos) como una región productiva tributaria de los puertos chilenos. Un conjunto de motivos operaron en este sentido: la escasa presencia del Estado nacional en esos parajes, la poca influencia que tuvo en esta zona la política de entrega de tierras a quienes financiaron y llevaron adelante las campañas militares, las enormes distancias y las dificultades para la comunicación con los centros de abastecimiento argentinos, la necesidad de espacio para pasturas de los empresarios chilenos, la facilidad de acceso hacia Chile que representan la gran cantidad de pasos cordilleranos en esas latitudes, entre otras.

² Diario “Río Negro”, 17 de abril de 2005

³ La información referente a la ciudad de Bariloche proviene de Vapnarsky, César (1983) y Mendez-Iwanow (2001). Para una mayor información sobre el tema, recurrir al capítulo de Laura Méndez en este mismo tomo.

Así, los primeros habitantes “huincas” de la zona fueron colonos alemanes y suizos que venían de Chile. Su ocupación inicial fue la ganadería y el comercio, aunque con el tiempo fueron diversificando sus actividades hacia los transportes, la actividad forestal y otras. La primera casa comercial -primero “La alemana” y luego “San Carlos”- fue fundada por el alemán Carlos Wiederhold, quien se estableció en 1895, y es considerado el fundador de San Carlos de Bariloche. Los tres días que se demoraban en llegar con el ganado a Valdivia, comparados con el mes de penosa travesía por la meseta que representaba llegar a la zona atlántica, hicieron que los débiles intentos del Estado nacional por “argentinar” la zona fracasaran y que esta modalidad de funcionamiento económico vinculada a Chile continuara aproximadamente hasta 1920. Aunque el turismo aún no representaba en absoluto una actividad de importancia, los primeros de sus propiciantes, miembros de la “alta sociedad” porteña, se hicieron tempranamente presentes: entre ellos Aarón Anchorena, quien, encantado con las bellezas de la zona, solicitó y obtuvo un permiso para la explotación de la Isla Victoria, ubicada en el lago Nahuel Huapi y perteneciente al territorio de Neuquén.

El gobierno nacional creó una Aduana en el lugar en 1920, como parte de una política de controles e impuestos fronterizos que los Estados argentino y chileno comenzaron a imponer a partir de esa década (y profundizaron en la siguiente). Esta medida estranguló el circuito económico que funcionaba entre el ya pueblo de Bariloche y los puertos chilenos. Transcurriría a partir de ese momento una década de crisis, durante la cual, sin embargo, el empresario Primo Capraro, heredero de la “Chile Argentina”, comenzaría a apostar a la actividad turística y el número de visitantes se iría incrementando lentamente. Dos hechos casi simultáneos, cuyo protagonista fue el gobierno nacional, darían definitivamente el perfil económico y las características a la actual ciudad de Bariloche: la creación de la Dirección de Parques Nacionales (el Parque Nacional del Sud ya había sido creado -en los papeles- en 1922) y la llegada del ferrocarril, ambos en el año 1934.

Son los gobiernos conservadores de la década del 30, en particular uno de sus representantes a cargo de la Dirección de Parques Nacionales, Exequiel Bustillo, quienes terminarían de dotar de su perfil turístico a la ciudad. Con el doble objetivo de convertirla en un paraíso para el turismo de elite y, al mismo tiempo, “argentinar” definitivamente la zona fronteriza con Chile, los gobiernos de la “década infame” dieron impulso al desarrollo de la ciudad a través de una gran cantidad de obras de infraestructura que permitieron una enorme expansión de la actividad turística, hasta convertirla, como lo es hoy, en la base de sustentación de la ciudad, por su número de habitantes sin dudas la más importante de la Provincia.

Bustillo renunció en forma definitiva en el año 1944, y con él se terminó la etapa en la que primó la homogeneidad de proyectos entre el gobierno nacional y el municipal respecto de las características del desarrollo que debía tener la ciudad. El primer peronismo abandonó la perspectiva de centrarlo en un turismo de elite y lo orientó hacia el turismo social, acorde con las políticas que impulsó en todo el país. De allí en adelante, ya caído el peronismo, Bariloche sufriría los vaivenes de las políticas económicas y sociales de los distintos gobiernos nacionales, y el desconocimiento en la práctica del Estado provincial.

La provincialización, en 1957, puso a Bariloche en una situación particular: si bien políticamente pertenecía a la nueva provincia de Río Negro, gran parte de sus recursos fundamentales estaban en manos de un organismo nacional, Parques Nacionales, en el cual la provincia no tenía la menor ingerencia. La superposición de jurisdicciones se convirtió, muchas veces, en una traba para el desarrollo de la actividad turística, y determinó, en buena medida, el funcionamiento de la ciudad como una “isla” dentro de la provincia. Al mismo tiempo, fue así considerada desde el poder provincial, sin políticas que, atendiendo a sus particularidades, contribuyeran a su integración. Un ejemplo de esto es la sanción, en el año 1964, de una ley de turismo provincial que consideraba a todo el territorio de la provincia como ámbito de esta actividad, sin reconocer la importancia especial de Bariloche como centro turístico (a esa altura, de nivel nacional e internacional), y sin siquiera consultar a sus autoridades sobre su texto.⁴

Todos estos conflictos jurisdiccionales y legales no obstaron, sin embargo, para que en el último tercio del siglo XX la ciudad haya tenido un enorme crecimiento de su actividad, con características de *enclave*: es decir, que la mayor parte de las ganancias generadas allí se trasladaban a otros puntos y no se reinvertían en el lugar. Las características arquitectónicas de la nueva urbanización de la ciudad, completamente cosmopolitas, son expresión de esta última etapa de crecimiento, en la cual ninguno de los niveles del Estado quiso, pudo o supo establecer límites ni reglas al capital, en general proveniente de la Capital Federal o directamente del extranjero.

⁴ El director municipal de turismo de San Carlos de Bariloche, Sr. Fanjul, se queja por los aspectos impositivos y por el carácter inconsulto de su sanción en una entrevista que “Río Negro” le hace el 10 de enero de 1964 (en Paula Nuñez, “La integración del municipio de San Carlos de Bariloche a la Provincia de Río Negro a partir de las políticas turísticas del orden nacional, provincial y municipal”, ponencia presentada a las VII Jornadas Interescuelas-Departamentos de Historia”, Neuquén, UNCo., 1999).

Tenemos entonces, en definitiva, a la ciudad más importante de la provincia completamente desintegrada de ella, funcionando como una isla, a pesar de ser desde el punto de vista político-institucional parte de Río Negro. Funcionamiento que, evidentemente, perjudica tanto a la provincia como a la ciudad y a sus habitantes, en particular a los más desprotegidos de ellos. Una investigación detallada sobre el pago de impuestos municipales y provinciales de las empresas radicadas en Bariloche seguramente echaría una nueva luz sobre estas cuestiones, sobre todo si se intentara dilucidar la sostenida crisis de las cuentas públicas municipales en una ciudad que es el segundo centro turístico del país.

-Línea Sur: pequeños productores rurales, grandes estancieros...
y enormes necesidades insatisfechas

La zona de meseta al sur del valle del Río Negro -popularmente conocida como la “línea sur”-⁵ ocupa dos tercios de la superficie de la Provincia y se encuentra prácticamente aislada de los más importantes centros poblados. La ruta 23, que atraviesa esta zona, permanece sin asfaltar a pesar de los reiterados reclamos de los pobladores y sus autoridades, y la comunicación ferroviaria cesó cuando el ramal a Bariloche dejó de circular. Su población es, de lejos, la que tiene mayor cantidad de necesidades básicas insatisfechas. Y estas características, más allá de algunas oscilaciones vinculadas al precio internacional de su principal producto, la lana, no han sufrido mayores variaciones desde las primeras décadas del siglo XX.

Finalizadas las campañas militares por medio de las cuales el Estado nacional expropió y expulsó a los pueblos originarios, muy pocos tehuelches del norte -sus habitantes durante milenios, ya muy mestizados para entonces- permanecieron en esta zona. En cambio, mapuches provenientes de la provincia de Buenos Aires, de La Pampa y también de Chile se asentaron allí a principios del siglo XX, población a la que se sumaron criollos e inmigrantes europeos, algunos de los cuales -título de propiedad en mano- expulsaron a los primeros de las tierras que ocupaban y los obligaron a correrse a tierras menos receptivas. Entre ellos, debemos contabilizar a las empresas inglesas que establecieron importantes estancias para la explotación ovina. Un caso característico en este sentido fue el de la Argentine Southern Land Co., que instaló su estancia “Maquincho” (entre otras en la Patagonia) y se dedicó, en primera instancia, a la exportación ganadera hacia los mercados del Pacífico, y una vez que el ferrocarril llegó a la zona, en 1912, cambió su orientación hacia el Atlántico.

La ley 4167 de 1903, uno de cuyos propósitos declarados fue ordenar y regularizar la propiedad de las tierras en los Territorios Nacionales, provocó, contradictoriamente con sus objetivos, una fiebre especulativa que llevó a la apropiación privada de la mayor parte de las tierras que aún quedaban en manos del Estado nacional, entre ellas muchas de la “línea sur” rionegrina. Pero, como ya vimos en otros casos, esto no implicó necesariamente su poblamiento ni puesta en producción.

La construcción de la línea ferroviaria desde San Antonio hasta el Nahuel Huapi por parte del Estado nacional (como parte de las disposiciones de la Ley de Fomento de los Territorios Nacionales de 1908) comenzó en 1909, y tuvo un papel central en el desarrollo de esta zona. En 1910 se creó el pueblo en el puerto de San Antonio, el que vería rápidamente crecer su población. A medida que los rieles avanzaban por la meseta surgían nuevas localidades, y las casas comerciales con sede en el puerto establecían sucursales allí. Dice un informe del diario “La Nación” sobre el puerto de San Antonio:

*“El aspecto es el de una ciudad marítima, de una gran sala de juego en la que se reúnen todos los hombres, ávidos de dinero, de actividad, de ansias de empresas y especulaciones. Son rusos, tártaros, polacos, egipcios y alemanes que forman en la gran colectividad humana la reciprocidad que reclama el peligro en las primeras sociedades. La población está diseminada, mal alineada, llena de boliches y de bares, de cinematógrafos servidos por camareras, mujeres turcas, chilenas (...) El ferrocarril nacional en construcción al Nahuel Huapi ha consumido a la empresa constructora por concepto de víveres, 2.503.700 pesos en 1909, que evolucionan en ese pueblo nómada. Estas cifras solamente dan que pensar y puede deducirse la importancia que representan para el nuevo puerto comercial atlántico”*⁶

El mayor desarrollo de la “línea sur” se produjo, sin dudas, entre 1909 y 1914. La construcción del ferrocarril, que en 1909 empleó a más de 1000 personas, tuvo importantes altibajos y recién fue

⁵ La información referida a la línea sur proviene de Rey (1996 y 1997), Vapnarsky (1983), Vapnarsky (2001), de Jong (1976), Chalde (1988) y otros autores citados en la bibliografía general.

⁶ Guerreño, Ramón. “Antecedentes e investigaciones históricas de la fundación de San Antonio Oeste”. En: *Revista de la Junta de Investigaciones y Estudios Históricos de Río Negro*, N° 2, pp. 28-50, citado por Fulvi (1983).

concluida en 1934, pero a medida que los rieles avanzaron fueron surgiendo los pueblos: Valcheta (pequeño valle irrigado donde aún hoy se practica la agricultura), Maquinchao, Ing. Jacobacci, Pilcaniyeu... La población de la zona crecía en la medida en que los trabajos de construcción del ferrocarril avanzaban, y se estancaba o retrocedía durante los muchos años en que los trabajos permanecieron paralizados.

El cierre del auge lanero en 1914 por el inicio de la primera guerra mundial y luego la crisis mundial de 1930, que provocó, entre otras muchas consecuencias, el desplome del precio internacional de la lana, llevaron a la crisis y al despoblamiento de la zona. Así lo explicaba el Gobernador del Territorio Nacional de Río Negro en 1933:

*“El 80% de estos pobladores se dedicaba a la cría de ganado ovino -de gran rendimiento en el territorio- y debido a la enorme desvalorización de los productos desde hace varios años, no les permitió solventar su subsistencia, endeudándose cada vez más, hasta tener que entregar los rebaños a sus acreedores;... donde seis años atrás existían cerca de 1.000.000 de ovinos hoy tenemos solamente 37.800; casi 30 veces menos”.*⁷

Desde entonces la “Línea Sur” permanece, con muy pocas variaciones, en la misma situación de estancamiento. A pesar de ocupar gran parte del territorio de la provincia, su población se encuentra en general dispersa -la densidad demográfica en promedio no alcanza los 0,4 habitantes por kilómetro cuadrado- o agrupada en los pequeños pueblos antes mencionados, que proveen de servicios al área rural circundante.

La mayor parte de su población -como vimos, muchos de ellos descendientes de pueblos originarios- se dedica a la pequeña producción ovina empleando mano de obra familiar y ocupando tierras fiscales en condiciones de gran atraso tecnológico. Esto les impide hacer un manejo adecuado de las majadas y del suelo disponible, gran parte del cual se encuentra en acelerado proceso de desertificación⁸. La cantidad y la calidad de la producción dependen generalmente de la existencia o no de aguadas naturales y de la posibilidad -muy escasas- de rotar los campos de invierno y de verano, como es característico entre los productores de la vecina provincia de Neuquén. El rendimiento de su producción es bajo por diversos factores, entre los cuales sobresalen la mala nutrición de los animales -por un mal uso de las pasturas naturales-, y el insuficiente control sanitario.

En general venden su producción -la lana sucia- a acopiadores locales, quienes son el primer eslabón de la -a veces larga- cadena de comercialización, quienes suelen pagarles un precio mucho menor al de mercado, aprovechando la incapacidad del productor para realizar la comercialización en mejores condiciones, por la falta, por ejemplo, de medios de transporte. Este primer acopiador local vende, a su vez, la producción a un acopiador mayor quien recién la vende a la empresa exportadora, lo que da una idea de los márgenes de ganancia que se manejan y de los bajísimos precios que recibe el productor que se encuentra en mayor situación de aislamiento. Por su baja rentabilidad -en los casos más extremos, insuficiente hasta para la subsistencia-, éste no está en condiciones de realizar mejoras en los campos ni en la calidad de sus majadas, contra lo cual conspira, también, su situación precaria de ocupante de tierras fiscales.

⁷ Adalberto T. Pagano, Memoria presentada al Superior Gobierno de la Nación, Viedma, 1933. En: Bellini Curzio y otros (1977)

⁸ Hace casi un siglo, recomendaba Bailey Willis en 1914: “A fin de que la región pueda mantener el mayor número posible de animales, y de que la industria pastoril florezca como debe, es preciso dividir la región en grandes cuerdas cada una de las cuales contenga una proporción adecuada de dehesas de invierno y de verano e incluya una proporción razonable de las aguas. Para alcanzar este objeto, la región debe ser inspeccionada primeramente, y estudiada cuidadosamente la distribución de los terrenos de pasto y de las aguas. Se verá entonces, indudablemente, que hay dehesas que abarcan dentro de límites naturales, tales como vertientes entre cuencas de desagüe, todos los elementos esenciales para pastos de invierno y de verano; en otros sitios se encontrarán vastas dehesas de verano con inadecuados pastos invernales, o bien dehesas de invierno que no estén próximas a pastos de verano para los ganados que soporten. El ajuste de estas áreas para igualar la capacidad de las dehesas de invierno y las de verano llevará consigo la trashumanación de ganados por distancias moderadas de la sección oriental más calurosa, o de los abrigados valles del oeste, a los llanos o mesetas, en estaciones en que éstos últimos sean accesibles. Tal es actualmente hasta cierto punto la práctica que la lógica de las condiciones naturales ha impuesto hasta en los ganaderos irresponsables, pero no existe administración directiva ni racional división de las tierras, ni derecho de un propietario sobre otro; no hay orden ni adaptación de la capacidad a las necesidades. La industria debe ser sistematizada” (Willis, Bayley (jefe): *El norte de la Patagonia: naturaleza y riquezas*, Bs. As., Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, 1911-1914.)

Quienes poseen las majadas más chicas viven en ranchos de adobe y encuentran serias dificultades para acceder a los servicios de salud y educación, no tienen luz eléctrica y se calefaccionan a leña en una zona con temperaturas invernales extremadamente bajas. Muchos de ellos (mayoritariamente mapuches), en los últimos años, han formado cooperativas para vender su producción en mejores condiciones directamente a los exportadores. Pero estas cooperativas cumplen además una diversidad de funciones: desde la provisión de insumos y productos de consumo hasta créditos, e incluso la reivindicación de la propiedad de las tierras que los productores ocupan.

Entre estos pequeños productores y los grandes estancieros se encuentran toda una serie de situaciones intermedias que combinan las distintas variables según la cantidad de animales de la majada, la ubicación y la calidad del campo y las posibilidades de comercialización directa de la producción.

Los grandes productores (menos del 5% del total), con majadas de más de 8.000 animales, ocupan aproximadamente el 30% de la superficie de la “línea sur” con estancias de su propiedad que tienen un promedio de 20.000 hectáreas. La mayor parte de estos campos, ubicados en la zona centro-sur, son los de mejor receptividad ganadera de la zona, por poseer aguadas naturales y zonas para invernar y veranada que permiten un mejor manejo del recurso suelo. Gran parte de estos establecimientos son manejados por administradores y su propietario reside en grandes centros urbanos del país o del exterior, como es el caso de las estancias antes propiedad de empresas inglesas, hoy en manos del grupo italiano Benetton. En general, aplican las tecnologías más actualizadas y tienen personal especializado (además de los puesteros y del personal temporario que se emplea para la esquila) lo que les permite un rendimiento mucho mayor. La venta de la lana producida se realiza directamente en la estancia al exportador. También acopian la producción de sus vecinos, quienes muchas veces son, al mismo tiempo, trabajadores de las mismas estancias, y allí se proveen de artículos de primera necesidad.

Como la casi totalidad de la lana se exporta, toda la producción de la “línea sur” depende de variables externas que suelen ser muy inestables, como el precio internacional de la lana y el nivel de la demanda internacional. Y esto empeora la situación del pequeño productor, que no está en condiciones de soportar bruscas variaciones. Por ello los sectores sociales que, sin duda, han resultado favorecidos, son los grandes productores y los acopiadores, mientras la mayor parte de la población ha visto deteriorarse su calidad de vida y la capacidad de sus campos, más allá de mejoras circunstanciales como la que se produjo a partir de la salida de la convertibilidad.

Incomunicada tanto con el resto de las zonas de la provincia como del país, la “línea sur” es, desde hace varias décadas, expulsora de población hacia los más importantes centros urbanos de la provincia, adonde sus habitantes van en busca de mejores ingresos y condiciones de vida. Sin embargo, su riqueza ganadera (que hoy recibe un manejo depredatorio por la falta de una política de desarrollo para la pequeña producción ovina) sigue siendo muy importante. Y no sólo eso: la zona posee, según las prospecciones incompletas que se han realizado, importantes recursos mineros, la mayor parte de los cuales permanecen sin explotar. En este sentido, el caso de Sierra Grande, cuya mina de hierro estuvo en producción durante muchos años hasta que en la década de 1990 la política de privatizaciones de las acerías nacionales la dejó sin mercado y fue cerrada por el gobierno nacional, para proyectarse su reapertura por capitales chinos recién diez años después (cuando la mayor parte de la población ya había emigrado de allí) es todo un ejemplo: por una parte, de la necesidad de poner en valor semejante riqueza; por otra, de la necesidad de hacerlo en el marco de una política económica que privilegie la diversificación, los encadenamientos productivos y la industrialización local - ya sea zonal, provincial o nacional- de la producción primaria. Y esto también es aplicable a la producción lanera, ya que si la producción primaria se industrializara localmente seguramente las oscilaciones de demanda y de precios serían menores y las condiciones de vida de los habitantes de esta zona tan castigada mejorarían notablemente.

-El Alto Valle: dos grandes procesos de concentración y un intervalo “feliz”⁹

Las tierras públicas del Alto Valle, al igual que muchas otras en la Patagonia y en otros territorios nacionales, fueron distribuidas luego de la ocupación militar del espacio, por una parte a quienes financiaron la expedición militar (Ley de Empréstito de 1878) y, por otra, a quienes la llevaron efectivamente adelante (Ley de Premios Militares de 1885). Entre estos últimos (por medio de mecanismos de sería interesante indagar más en detalle pero que no es difícil inferir a partir de algunas

⁹ La información sobre el Alto Valle procede de Bandieri y Blanco (1998), de Jong, Tiscornia y otros (1994), de Jong (2001) y otros autores que se indican en la bibliografía general.

fuentes¹⁰) fueron en general los altos oficiales quienes se apropiaron de grandes extensiones. Ambas formas de apropiación de la tierra derivaron en procesos de concentración de la propiedad: en General Roca, por ejemplo, datos de 1888 indican que de las 30.000 ha ya adjudicadas hasta ese momento, el 80% pertenecían a sólo 4 de los 56 adjudicatarios (Bandieri y Blanco, 1998).

Esta apropiación de la mayor parte de las tierras tuvo fines meramente especulativos: en los primeros años del siglo XX, apenas minúsculas fracciones de las primeras colonias agrícolas se encontraban en producción y la mayor parte de sus propietarios eran ausentistas. Aquellos que sí ocuparon sus lotes desde un primer momento debieron enfrentar enormes dificultades para colonizarlos efectivamente, derivadas tanto de las dificultades para el riego como de la falta de comunicaciones y de los frecuentes desbordes del Río Negro.

La llegada del ferrocarril no modificó la situación de concentración de la propiedad de la tierra y manejo especulativo de la misma, sino que la profundizó: nuevos pedidos de adjudicación de tierras por parte de empresarios porteños derivaron en el Decreto de 1907 por el que se les concedió a éstos expresa preferencia en la adjudicación y se redujo el valor de los lotes a un mínimo de \$ 2,50 la ha a cambio de que los adjudicatarios realizaran algunas mejoras y formaran Cooperativas de Irrigación. Así, se formaron, entre 1910 y 1912, la Cooperativa de Irrigación Colonia Roca, la Cooperativa Ltda. de Irrigación Colonia Cervantes y la Cooperativa del Este o “Cooperativa Francesa”. En ninguno de estos casos se produjo una subdivisión de las grandes propiedades sino más bien lo contrario. No obstante, en el caso de la Colonia Roca, en manos de importantes empresarios capitalistas como los Piñeiro Sorondo y Manuel Cordiviola, entre otros, se dio un importante desarrollo productivo a partir del cultivo de alfalfa.

Se pueden considerar dos excepciones a esta situación de concentración de la propiedad de la tierra: el de la zona de la actual ciudad de Allen, donde Patricio Piñeiro Sorondo, importante socio de la Cooperativa Roca, fraccionó 700 ha en 58 lotes a antiguos colonos de la región con muy buenos resultados, y el de la “Colonia rusa”, creada directamente por el Estado nacional, donde se asentaron escasos colonos judíos provenientes de Rusia que, a pesar de las enormes dificultades (entre otras, el decreto de 1907 que daba preferencia a los empresarios con mayor capital) lograron poner sus tierras en producción.

La subdivisión de las grandes propiedades llegaría, en forma desigual, de la mano de la ejecución de las obras de riego (y la subsiguiente valorización de las tierras) en las distintas zonas, en primer lugar hacia el oeste de la colonia Roca, en las colonias Lucinda y La Picasa (actual Cinco Saltos). Algunas de estas obras estuvieron a cargo de los particulares propietarios -como fue el caso de Fernández Oro en la Colonia Lucinda, actual Cipolletti-, pero en casi todos los casos fue el Estado nacional -a través de la compañía inglesa del Ferrocarril Sud- quien realizó la inversión para completar la red integral de riego que los propietarios, luego, aprovecharían.

En las primeras décadas del siglo XX la parte que ya estaba en producción del Alto Valle se destinaba básicamente a la ganadería y a una agricultura para el autoconsumo, básicamente de cereales. Lentamente, fueron cobrando importancia las forrajeras -sobre todo alfalfa- y luego la vitivinicultura.

Sería el capital inglés el que cumpliría un papel decisivo en la transformación del Alto Valle. Fue la empresa Ferrocarril Sud la que financió al Estado Nacional más de la mitad del costo inicial de las obras del dique sobre el río Neuquén y la que construiría, también por contrato con el gobierno nacional, la red de canales que completarían el sistema integral de riego. Estas dos obras serían la infraestructura básica sobre la que se extendería y consolidaría la producción de toda la zona, al proveerla de agua en forma permanente y protegerla, en buena medida, de los desbordes de los ríos Neuquén y Negro.

Fue esta misma empresa la que instaló una Estación Experimental en la zona de Cinco Saltos, dedicada al ensayo de cultivos y a la reproducción en sus viveros de variedades elegidas para su posterior venta a los productores a precio de fomento. Al mismo tiempo, realizaba publicaciones a las que los

¹⁰ “Al marchar un regimiento de (Fuerte General) Roca para otro punto, todos los soldados de él tenían que abandonar forzosamente sus casas. Al tiempo el Regimiento volvía a Roca, o el soldado que salía de baja. Entonces se dirigía a su casa, pero en vez de encontrar lo que había dejado, solo encontraba el terreno porque la casa había desaparecido; o más comunmente de que estaba ocupada por otro. Entonces hacía su reclamo pero era en vano Ud. ha perdido sus derechos se le decía, i con esto terminaba todo. I muchos que se presentaron a hacer sus reclamos munidos de sus correspondientes documentos, se les tomaba a estos, y después de hacerlos pedazos se les decía: esto no vale nada, retírese, i el infeliz se retiraba, y ciertamente que muy triste (...) En conclusión de lo dicho tenemos que una gran mayoría de los primitivos fundadores y pobladores de Roca, tanto soldados como particulares y mujeres, actualmente no tienen nada de lo que se les dio; y que muchos de los que fueron mucho más tarde, se encuentran en posesión de lo que a aquellos les perteneció (...)” Archiv o Histórico Provincial de Río Negro. Sección Dirección de Tierras. Inspección del Pueblo de General Roca, 1898, pp. 1 a 63 (en Bellini Curzio y otros, 1977).

productores accedían gratuitamente, donde recomendaba la explotación familiar en unidades no mayores de 10 hectáreas -extensión que en la época se consideraba óptima para un cultivo de tipo intensivo-, promoviendo así la subdivisión de la tierra que la misma empresa iniciara en tierras de su propiedad, constituyendo a esos fines la Compañía de Tierras del Sud y estableciendo la colonia La Picaza en el área de Cinco Saltos. Los primeros propietarios, que habían adquirido -recordemos- sus tierras a \$ 2,50 la ha, las vendieron, por ejemplo en el caso de la actual Villa Regina, a un promedio de \$ 1200.-

Hacia mediados de la década de 1920, ya la alfalfa estaba siendo desalojada por los viñedos y los frutales en toda la zona al oeste de la Colonia Roca, y hacia 1930 ya la fruta predominaba como cultivo, aunque en las zonas menos subdivididas todavía podían encontrarse importantes cultivos de alfalfa.

El objetivo del capital inglés a cargo del Ferrocarril Sud era claro: promover un cultivo que convirtiera al transporte en un buen negocio. Para ello crearon la Argentine Fruit Distributors (A.F.D.) que comenzó a instalar galpones de empaque en las estaciones ferroviarias del Alto Valle (que se sumarían a los ya organizados por Cooperativas de productores) donde recibían en consignación, clasificaban y embalaban la fruta para despacharla a Buenos Aires. Luego de la venta, el productor recibía el precio obtenido previo descuento de los fletes y otros gastos. Mediante el monopolio de transporte y de la comercialización la empresa captaba una parte más que significativa de los excedentes que generaba la actividad sin participar directamente en la producción. Los productores, por su parte, no tenían otras alternativas a la vista, a pesar de los continuos reclamos por los altísimos costos de estos rubros: un cajón de peras puesto en el puerto de Buenos Aires valía en 1935 \$ 4,75.-, de los cuales \$ 3,40.- eran gastos de flete y comercialización. A pesar de esto, un conjunto de factores hacía que la actividad fuera todavía rentable para el pequeño productor: los altos precios internacionales, la falta de competidores en el hemisferio y la demanda creciente, entre otros (Bandieri y Blanco...).

En toda una primera etapa el capital inglés mostró interés en mejorar la calidad y la cantidad de la fruta producida, para lo cual a las actividades ya mencionadas de la Estación Experimental de Cinco Saltos se sumaron la venta de frutales a crédito, el asesoramiento por parte de expertos que recorrían las chacras sobre las prácticas culturales más adecuadas y la provisión de equipos de pulverización, todo lo cual brinda una idea de los márgenes de rentabilidad que brindaban el transporte y la comercialización. Cuando la actividad frutícola se consolidó, la AFD fue lentamente abandonando estos aspectos para dedicarse esencialmente al empaque y la comercialización.

Este esquema, en el que el capital inglés captaba una parte significativa del excedente dejando, sin embargo, un importante margen de rentabilidad al pequeño productor se terminó con el inicio de la Segunda Guerra Mundial en 1945, y luego, con la nacionalización de los ferrocarriles y de la A.F.D., en 1948. Sin embargo, los altos márgenes de ganancia para la pequeña producción familiar se prolongaron hasta la década de 1970. Las ciudades del Alto Valle fueron conformando un denso entramado económico social por el efecto multiplicador de la aceptable rentabilidad que recibían los pequeños productores, y también por algunos encadenamientos productivos que llevaron a una cierta "industrialización" de la actividad: sidreras, jugueras, aserraderos para la fabricación de bins. (Bandieri y Blanco...).

Un conjunto de empresas de capital nacional vinculadas a la distribución se hizo cargo del papel que hasta ese momento había cumplido el capital inglés, incorporando al empaque y la distribución la conservación frigorífica. La política de créditos subsidiados del gobierno de Frondizi y los buenos precios internacionales permitieron a los pequeños productores incorporar innovaciones tecnológicas y mayores niveles de mecanización, y al sector del capital más concentrado comenzar la integración del empaque y las plantas frigoríficas con el objetivo de enfrentar la creciente competencia de Sudáfrica y, más tarde de Chile, en los mercados europeos.

La relación entre los productores y quienes, en forma cada vez más concentrada, manejaban el empaque, el frío y la comercialización, comenzó a ser diferente respecto de la que mantenían en el período 1930-48 con el capital inglés. Sin bien la fruta continuaba siendo recibida "en consignación", ya nadie se ocupaba de financiar ni de asesorar a los productores en las tareas culturales entre el momento de la cosecha y el pago de lo producido. Por otra parte, los plazos de pago comenzaron a extenderse cada vez más y a producirse en cuotas, lo que reducía cada vez más los márgenes de rentabilidad del pequeño productor.

Hacia fines de la década de 1960 las empresas de capital concentrado comenzaron, lentamente, a integrar también la producción a sus actividades mediante la compra o alquiler de grandes extensiones, donde comenzaron a cosechar fruta de óptima calidad que pudiera competir en buenas condiciones con la creciente competencia externa. De este modo, comenzaron a competir en este terreno con los pequeños productores, exigiéndoles fruta de la misma calidad que la propia y, en caso contrario, bajando su precio (Blanco...).

Al mismo tiempo, se fue produciendo un proceso de incorporación de nuevas tecnologías por parte de aquellas empresas en mejor situación, que aumentó la desigualdad respecto de aquellos que no estaban en condiciones de hacerlo y, por ello, cosechaban fruta de menor calidad.

Se podría afirmar que, hasta 1973, los ingresos del conjunto del subsistema frutícola mejoraron en conjunto. A pesar de esto, los pequeños productores ya venían cediendo cada vez mayores márgenes de ganancia por el aumento de los costos de producción. Pero a partir de mediados de esta década, la combinación de la baja del precio internacional del producto con la menor demanda, la competencia externa y las políticas económicas neoliberales determinarían una dinámica de concentración del capital que dejaría fuera de la actividad, o en condiciones prácticamente de subsistencia, a una gran parte de los pequeños productores independientes. Hoy la actividad se encuentra absolutamente concentrada en manos de un pequeño grupo de empresas verticalmente integradas (es decir que producen, empaacan, conservan en frío, transportan y exportan) que controlan completamente la actividad y los nuevos emprendimientos que se desarrollan tienen, también (como en el Valle Medio o en El Chañar, provincia de Neuquén) a grandes empresas como protagonistas. Muchos pequeños productores, empujados fuera de la actividad, decidieron lotear sus chacras para uso urbano y la mayor parte de ellos se encuentra en situación de pobreza (de Jong, Tiscornia y otros...).

De este modo, el entramado social, urbano y productivo más importante de la provincia, consolidado durante las tres décadas en que el pequeño productor tuvo márgenes de rentabilidad, entró en crisis, trasladando al conjunto de la sociedad valletana el proceso de concentración de la riqueza y de extensión de la pobreza y la marginalidad que comenzó en su principal actividad productiva. Y aunque la salida de la convertibilidad, en el año 2001, haya mejorado el tipo de cambio para quienes están en condiciones de exportar, esto se produjo sobre una estructura productiva ya concentrada, y sin variantes que apunten en absoluto a modificar las relaciones a su interior.

Algunas hipótesis explicativas

Nuestra hipótesis explicativa central es que la desarticulación territorial y productiva de la provincia de Río Negro tuvo (si se quiere, contradictoriamente) una “matriz organizativa”: el aprovechamiento de oportunidades de alta rentabilidad por parte de diferentes sectores capitalistas, nacionales y extranjeros, en distintos momentos históricos. Y que las acciones del Estado (nacional primero, nacional y provincial después), a pesar muchas veces de sus propios discursos, casi siempre terminaron siendo funcionales a las necesidades de estos sectores, o, cuando intentaron seguir un rumbo diferente, no tuvieron la fuerza (¿social?) para imponerse.

Este aprovechamiento de oportunidades tuvo diferentes rasgos según se trate del capital inglés o del capital nacional, de rentabilidad productiva o especulativa. Y tuvo distintas características según los distintos modos de acumulación que se fueron imponiendo en el país. Pero en ningún caso requirió de la articulación entre las distintas zonas de la provincia, ya que sus principales productos, la fruta y la lana, fueron y son exportados o enviados a los principales centros urbanos del país.

Intentemos desgranar esta explicación. Afirmamos más arriba que adherimos a la proposición de Jorge Sábato respecto de las características con que se conformó -y que mantiene hasta hoy- la clase dominante argentina, esencialmente especulativas y basadas en la tenencia de capital líquido, es decir, de capital en forma de dinero. Ese “*Argos de cien brazos*” del que habla Huret más arriba, estos sectores dominantes se apropiaron de las mejores tierras del Valle del Río Negro con objetivos meramente especulativos, y cuando el Estado Nacional y la empresa británica del Ferrocarril Sur realizaron las obras de infraestructura imprescindibles para ponerlas en producción, las vendieron por un valor muchas veces multiplicado. El capital inglés a través del Ferrocarril Sur, por su parte, utilizó su carácter de transporte monopólico para convertir en altamente rentable la inversión realizada, promoviendo la subdivisión de las propiedades y la aparición de un nuevo sujeto social -el pequeño productor frutícola- que le permitió captar, sin producir directamente, una parte importante del excedente que generaba la actividad. Aquellos sectores que no resultaron beneficiados por las obras de infraestructura -como los del Valle Inferior- terminaron parasitando como proveedores de servicios del territorio nacional primero y del Estado provincial después. Incluso cuando este último (recordar el plan Castello) promovió las condiciones para poner en producción intensiva el Valle Inferior rechazaron el convite.

Bariloche -que en los textos de Bailey Willis aparece como una futura ciudad industrial- recibió de parte del Estado nacional, en la década de 1930, las inversiones que le permitieron poner en valor la excepcional riqueza paisajística del lugar (la más importante de ellas, pero no la única, el ferrocarril), las que fueron muy bien aprovechadas en las décadas siguientes por el capital privado, en general proveniente de grandes empresas nacionales o directamente del exterior. Creció, así, como la “isla” más importante y más desarticulada del resto del Territorio, vinculada mucho más -entre otros factores, por el

transporte aéreo- a Buenos Aires que a la provincia que, como ya vimos, nunca tuvo una política que atendiese a las particularidades de la ciudad y a su actividad más importante, el turismo.

Los propietarios de las grandes haciendas de la línea sur se establecieron desde el principio en parajes provistos de aguadas y buenos pastos, aprovechando la ventajosa legislación de la época. Siempre exportaron su producción, funcionando en todo momento como enclaves desligados de toda dependencia respecto de la población rural circundante, la que desde hace ya muchas décadas lucha en condiciones extremadamente difíciles, completamente aislada y muchas veces obligada a emigrar a otras ciudades de la provincia.

En definitiva, a lo largo de su historia, se fueron desarrollando en la provincia de Río Negro un conjunto de enclaves -algunos productivos, otros (como Viedma) de administración y servicios-, desarticulados entre sí, sin que hasta el momento el Estado provincial se haya planteado seriamente -más allá de la declaración de intenciones volcada en la Constitución Provincial- revertir esa desintegración productiva y territorial que, como vimos al principio, tiene importantes consecuencias sobre el nivel de vida de la población. Si bien en ningún momento hubo perspectivas serias de integración, las políticas neoliberales de la década del '90 contribuyeron fuertemente a profundizar el proceso histórico de desarticulación y "desarrollo" fragmentario y segmentado, al mismo tiempo que las desigualdades sociales. Así, la desaparición de la línea ferroviaria a Bariloche (recuperada recientemente sólo con fines turísticos) dejó completamente aislada a la línea sur, mientras el proceso de concentración en el Alto Valle hizo desaparecer a millares de pequeños productores frutícolas. En este contexto, los comportamientos de tipo especulativo que fueron rasgos de nacimiento de la clase dominante nacional hicieron más que profundizarse.

Las instituciones del Estado provincial muchas veces fueron escenario de los tironeos respecto de las asignaciones presupuestarias destinadas a distintas zonas, básicamente entre el Alto Valle y Viedma. Incluso estos debates se extendieron a la cuestión de la capitalidad, discusión que nada asegura no vuelva a reaparecer en el futuro, ya que en el fondo expresa los intereses encontrados de fracciones capitalistas sin más elementos en común que el hecho de compartir un mismo Estado provincial.

Son sin duda los sectores de la sociedad interesados en que la mayor parte de los excedentes queden en la provincia y en el país, y en poner en valor el enorme potencial productivo aún desaprovechado de Río Negro, quienes tienen la palabra para modificar una desarticulación que no obedece en absoluto a la casualidad, sino que tiene profundas causalidades que intentamos comenzar a delinear aquí, pero que -sin embargo- aún nos dejan una gran cantidad de interrogantes planteados.

Preguntas para profundizar el análisis

¿Qué intereses operaron para que nunca fuera construido el ramal ferroviario entre Darwin y Viedma, y así el Valle Inferior quedara desarticulado del Alto Valle y el Valle Medio? ¿Cuáles fueron los factores determinantes para que no surgiera, alrededor del proyecto productivo del Valle Inferior (expresado en la existencia del I.De.V.I.), un sector capitalista interesado en la producción, a pesar del apoyo del Estado provincial? ¿Por qué los sectores que se quedaron con la fracción del capital concentrado (es decir, con las actividades de empaque y comercialización) en el Alto Valle, al desaparecer el Ferrocarril Sur y la A.F.D, establecieron un tipo de relación con el pequeño productor que terminó por ponerlo en crisis como sector social? No todas estas preguntas tienen que ver en forma directa con la desarticulación espacial y productiva, pero intentan establecer por qué no surgieron -y cuando surgieron, por qué no prosperaron a largo plazo- sectores capitalistas que tuvieran interés en extenderse al conjunto del espacio provincial y, por lo tanto, comprometerse con su desarrollo más allá del enclave local. O, si se quiere, por qué nunca se produjo siquiera un acuerdo entre sectores que impulsaran dicho desarrollo para que, por ejemplo, los habitantes de los dos tercios del territorio que se conoce como la "línea sur" tengan acceso, así sea, a los servicios que atiendan sus necesidades más elementales, de los que todavía -en pleno siglo XXI- aún se encuentran demasiado lejos.