

Los modelos territoriales en la conurbación neuquina

Germán Gabriel Pérez¹

Introducción

El presente artículo se presenta como un avance de investigación en el marco de una tesis doctoral, la misma tiene por objeto realizar un análisis de un área urbana muy dinámica y en constante crecimiento como lo es la conurbación neuquina. Se presentan en primer lugar una serie de modelos territoriales actuales adjudicados a los diferentes tipos de ciudades contemporáneas tratando de identificar las ventajas y desventajas de estos modelos. En un segundo momento se analiza el crecimiento y desarrollo de la conurbación neuquina como parte de un sistema urbano más extenso como el Alto Valle, destacando sus principales cambios en un proceso de concentración y crecimiento diferencial.

Se compara finalmente el modelo de crecimiento resultante en la conurbación neuquina con los modelos clásicos para identificar problemas en dicho crecimiento y potencialidades para un mejor funcionamiento en esta área urbana.

Los modelos territoriales de las ciudades

El crecimiento de las ciudades va imprimiendo formas en el espacio más o menos definidas, formas que en algunos casos avanzan sobre espacios rurales y en otros casos nuevas formas que avanzan sobre espacios urbanos preexistentes. En muchas ocasiones este crecimiento es asociado a problemas que se generan para los habitantes de la ciudad y/o para los que no residen en ella. Así Nel-Lo y Muñoz (2004) manifiestan que "...en nuestro imaginario colectivo la ciudad se asocia, cada vez más a menudo, a un compendio de problemas. Tan dominante es esta percepción que el mismo proceso de urbanización en su conjunto es visto, en muchos casos, como un problema" (p. 255). A pesar de esto los autores expresan que muchos expertos resaltan aspectos positivos del proceso como los beneficios económicos en general a la misma ciudad o a los países donde se encuentran. Sea de uno u otro modo, o de una combinación de ambos, el

¹ UNCo-CONICET. Contacto: germanp80@gmail.com

proceso de urbanización deja marcas en el territorio y genera consecuencias en el mismo.

La estructura y forma de las ciudades (como resultado de un proceso de urbanización) siempre ha sido de especial interés para la geografía urbana, existen numerosos estudios que agrupan tipologías de ciudades y sobre estudios de casos particulares. De estos han surgido una diferenciación entre 3 modelos territoriales: la ciudad compacta, la ciudad dispersa y los sistemas policéntricos (Nogués y Salas , 2009). A pesar de esta distinción se evidencian en las ciudades formas híbridas o estructuras que no se pueden identificarse claramente con estos modelos.

Las ciudades de características dispersas poseen formas deseables para un sector de la población que prefiere un contacto más cercano con un entorno rural, sin embargo muchos le atribuyen una serie de inconvenientes como “*escasa accesibilidad y dependencia del vehículo privado; polución; alteración del paisaje; ineficiencia y dificultad de gestión del uso residencial, y de infraestructuras, servicios y equipamientos derivada de la segregación de usos; escasez de vida pública; y*” (Nogués y Salas, 2009, p. 28); además de problemas de congestión y contaminación.

En ocasiones el término de ciudad dispersa se lo toma como sinónimo de ciudad difusa, cuando en realidad ambos conceptos se refieren a fenómenos y procesos diferentes.

Francesco Indovina el creador del término *La città diffusa* sostiene que “*no toda urbanización de baja densidad presenta las características de la ciudad difusa*”. (Nello 2012 p. 54). La obra de Indovina parte de la hipótesis de que en determinados contextos, por ejemplo el Véneto, la urbanización subalterna del campo habría dado paso a otro tipo de formación urbana, cualitativamente diferente, en la cual los usos de suelo, en el inicio sólo residenciales, se habrían ido diversificando hasta dar paso a una nueva realidad urbana, un territorio que, careciendo de la densidad y la morfología que tradicionalmente han caracterizado a la ciudad, dispondría del nivel y diversidad de servicios de ésta. Pronto el término se fue irradiando en medios académicos y utilizando como sinónimo de urbanización dispersa.

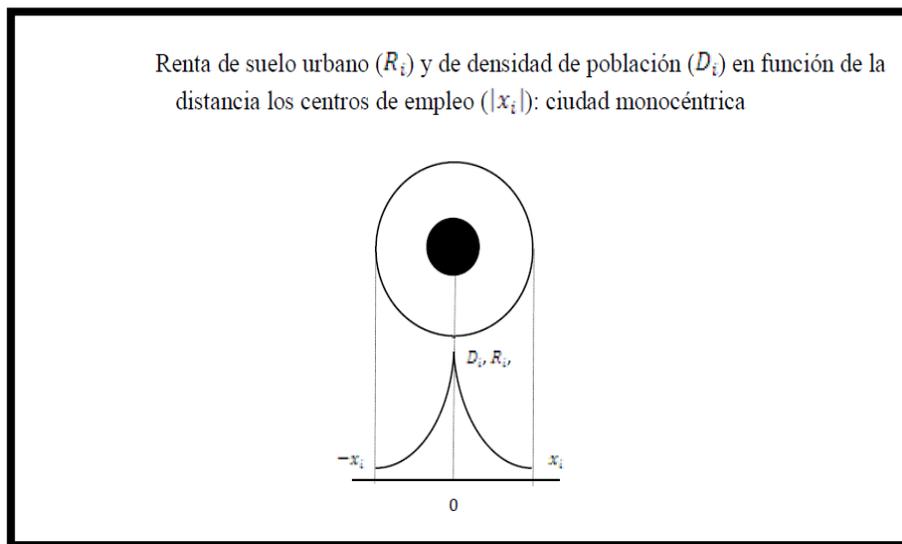
Para comprender mejor esto es preciso decir que, mientras la urbanización dispersa hace más referencias a la apariencia física o morfológica que adquiere ese proceso, la difusión se ajusta más precisamente a la difusión de las relaciones o la propia urbanización en el espacio. Esto demuestra que a pesar que puedan surgir muchos conceptos lo relevante es la explicación de los procesos de una manera adecuada.

Las ciudades compactas son aquellas que tienen límites bien definidos, una alta compacidad definida por un uso intensivo del espacio urbano con una alta densidad de población y una actividad y dinamismo centralizado. Nogués y Salas destacan un redescubrimiento de los beneficios de la ciudad compacta resaltando las ventajas de este modelo territorial:

“la mejora en la eficiencia del transporte público; el fomento del transporte a pie y/o en bicicleta; la conservación del paisaje (por un menor consumo de suelo); la reducción de la necesidad de viajar en vehículo privado, y por tanto de las emisiones; el mejor acceso a equipamientos y servicios; la mejor utilización y menor coste de las infraestructuras; y la revitalización y regeneración de las áreas urbanas”(Nogués y Salas, 2009, p 28).

A pesar de esto también autores destacan desventajas como la concentración del empleo y de altos consumos de energía, congestión, concentración de la renta y demás. En un simple esquema Trujillo (2013) explica cómo se da la concentración de la población, el empleo y cómo varía la renta del suelo urbano en función de las distancias al centro de empleos. En esta ciudad monocéntrica la densidad de población y la renta del suelo serán mayores en las cercanías del centro de la ciudad y disminuirán radialmente hacia las afueras de la ciudad.

Figura 1: Modelo de ciudad compacta

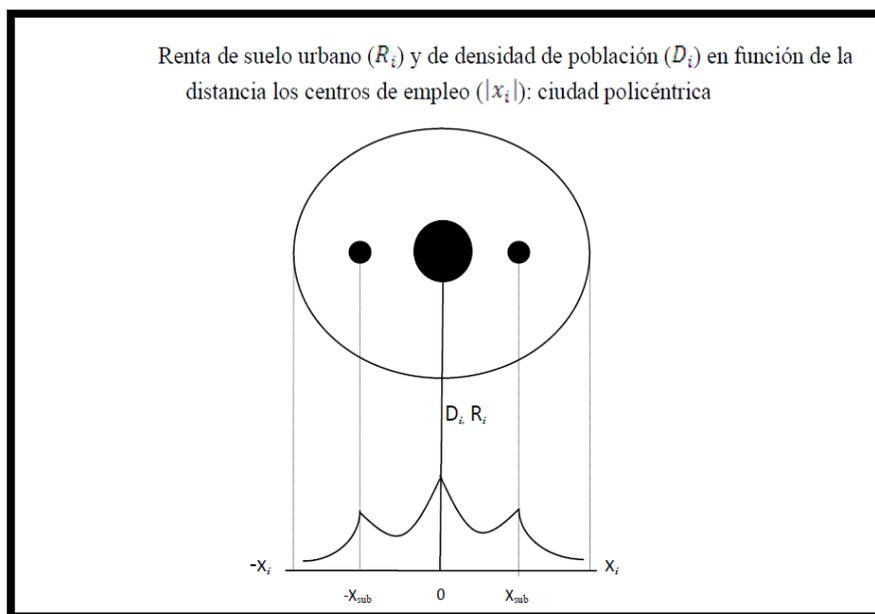


Fuente: Trujillo 2013

No existe realmente un único modelo de policentrismo, sino que existen diferentes casos que mantienen unas características comunes tales como un área urbana constituida por diferentes núcleos que pueden tener un desigual peso dentro de ese espacio, el cual está desarrollado a partir de un proceso de descentralización concentrada. Las ventajas encontradas a este modelo son: una mejor funcionalidad de los centros urbanos, evitar situaciones de polarización, evitar la dispersión urbana, disminuir el exceso de dependencia del automóvil entre otras. (Nogués y Salas, 2009)

En este policentrismo es primordial lograr un buen funcionamiento de las ciudades de tamaño medio o pequeño, ya que estas se pueden potenciar en pos de lograr la satisfacción de las necesidades de un número importante de pobladores, disminuir la congestión automovilística, mejorar el acceso a espacios públicos y mejorar la calidad de vida de los pobladores. En un esquema similar al anterior Trujillo (2013) explica cómo se da la relación densidad de población, renta del suelo urbano y distancias a los centros de empleo en una estructura policéntrica. Tal y como lo muestra la figura 2 tanto la densidad de población como la renta del suelo se muestra de manera más equilibrada espacialmente, además de permitir distancias más cortas a los centros de empleo para un número mayor de población.

Figura 2: Modelo de ciudad policéntrica



Fuente: Trujillo 2013

Lo que se pretende con este recorrido por estos modelos territoriales es dar una idea sobre las ventajas y desventajas de las diferentes maneras en que se establecen y disponen las áreas urbanas. Si bien es cierto que la forma urbana es resultado de las relaciones sociales que se dan en la ciudad, también es cierto que el resultado de esa forma incide en el futuro desarrollo de la sociedad urbana, por tanto buscar una forma de ciudad que consiga evitar problemas o desventajas como los que se han nombrado para cada modelo resulta de vital importancia para el ordenamiento territorial y el mejor funcionamiento colectivo de una ciudad.

Evolución de las áreas urbanas

El proceso de urbanización que fue conformando un área conurbada en torno a la ciudad de Neuquén es relativamente reciente, máxime si se tienen en cuenta que el inicio del asentamiento de población en el Alto Valle tiene más de un siglo de historia. Si bien se tratan de procesos diferentes en cuanto a su escala territorial, los actores intervinientes y el contexto histórico en sí; no se puede hablar de una conurbación neuquina sin hacer referencia mínima al surgimiento y desarrollo de las ciudades de todo el Alto Valle. Este conjunto de ciudades se dispuso a partir de un actor de suma importancia para la estructuración del territorio argentino durante los siglos XIX y XX: el ferrocarril. A fines del siglo XIX y principios del XX las características técnicas del transporte ferroviario exigían que cada 7 a 10 km existiera una estación para abastecer de agua a la locomotora. Por lo que en su recorrido por la zona del Alto Valle el tren fue afianzando estaciones que pronto fueron rodeadas por áreas pobladas de mayor o menor importancia.

Se fue configurando así *“un conjunto de manchas edificadas y discontinuas que se recortan sobre un fondo de tierra agrícola”* (Vapnarsky, 1982, p. 36), donde cada aglomeración presentaba, durante gran parte del siglo XX, una autosuficiencia limitada debido a la variedad de servicios que todas ofrecían en conjunto. Esta situación fue la que llevó a Cesar Vapnarsky a considerar a las ciudades del Alto Valle como una verdadera área metropolitana, e incluso entenderla como una ciudad dispersa. Según este autor, esta ciudad dispersa presentaba características especiales como por ejemplo unas funciones *“excesivas”* por parte de cada ciudad. Las características de esta ciudad estaban dadas, según la explicación de Vapnarsky, por la disposición de las aglomeraciones y por las funciones de complementariedad que mantenían entre ellas. Efectivamente, en su constitución y posterior desarrollo se dio una urbanización de

características dispersas que con el crecimiento de la actividad agrícola, el afianzamiento del ferrocarril como actor estructurador y la continua llegada de migrantes logró un desarrollo aún mayor.

Durante la primer mitad del siglo XX, las ciudades más cercanas a los valles inferiores del río Neuquén y Limay (Neuquén, Plottier, Centenario y Cinco Saltos) mantuvieron un desarrollo menor, si se lo compara con el crecimiento del resto de las ciudades rionegrinas emplazadas en el valle superior del río Negro. Esto se debe, principalmente, a que la parte neuquina durante la primera mitad del siglo fue solo una mera extensión de la iniciativa fomentada por los capitales ingleses en relación a la actividad frutícola (De Jong, Solorza, Salcedo y Perez, 2009). A pesar de esto el origen de estas ciudades, así como su posterior desarrollo, no puede desvincularse de esa actividad emblemática para el norte de la Patagonia.

Ya en las últimas décadas del siglo XX las características del sistema urbano del Alto Valle fueron cambiando (situación que ya vislumbraba Vapnarsky). La ciudad de Neuquén comenzó a tener una mayor relevancia con respecto al resto de los centros, lo cual influyó directamente en las aglomeraciones más cercanas a ella como Plottier, Cipolletti y Centenario. El peso de las actividades, del desarrollo y del crecimiento demográfico se trasladó desde General Roca, Villa Regina y Allen, las áreas valoradas inicialmente, a la capital neuquina y sus ciudades satélites.

Esta área de gran desarrollo actual mantiene una gran concentración de servicios, capital, tecnologías, transportes, infraestructura en general; y puede ser entendida como una conurbación, que en los términos de Zamorano es entendida como “una de las maneras con que pueden darse las relaciones espaciales entre dos o más ciudades con autonomía” situación que “implica, en su sentido más aceptado, la presencia de una o más ciudades satélites, es decir de segundo orden, colocadas bajo la gestión de una gran ciudad” (Zamorano, 1992, p. 77). Esta concentración en el área conurbada plantea una serie de inconvenientes para un buen desarrollo urbano como lo son los conflictos sociales ante una elevada presión sobre el uso de suelo, la pérdida de suelo agrícola ante la expansión urbana y la especulación del negocio inmobiliario; el asentamiento de personas en áreas de riesgo y problemas ambientales conexos.

A esto se le suman las características del medio natural que son condicionantes del funcionamiento del sistema urbano. La mayor parte de las áreas urbanas en crecimiento encuentran limitantes al mismo debido a que se encuentran emplazadas en los valles. Aquí los cauces de los ríos, las áreas productivas (previamente constituidas) y las

fuertes pendientes que marcan a los valles, son barreras físicas al desarrollo de las ciudades. Otro gran inconveniente es el relacionado a las vías de comunicación. Estas asocian problemáticas derivadas del asentamiento original, de las características del medio natural, del crecimiento poblacional de todas las ciudades del sistema urbano regional, del sistema urbano del país y de la posición del sistema en la red vial nacional. Ante estas problemáticas es importante analizar el proceso que ha llevado a conformar estas áreas urbanas con sus características actuales. Así, el presente trabajo intenta establecer una primera relación entre el crecimiento demográfico y el incremento en la superficie urbanizada en cada localidad para identificar las tendencias de crecimiento en términos de los modelos territoriales antes nombrados.

El crecimiento demográfico y la expansión urbana

Desde la segunda mitad del S. XX a la actualidad, en todas las áreas urbanas se ha dado un incremento de la población, sin embargo ha sido más pronunciado en las ciudades cercanas a Neuquén capital e incluso en esta misma ciudad

Para 1960 existían 9 localidades con más de 1000 habitantes en todo el Alto Valle.

Dichas localidades se encontraban espacialmente distribuidas de una manera bastante equitativa en toda el área. Sin embargo para la actualidad encontramos que entre las 10 ciudades más pobladas del alto valle, la mayoría de ellas se encuentra cercana a Neuquén capital. No sólo esto sino que el peso poblacional de la ciudad de Neuquén (231198 Hab.) supera a la suma poblacional de las 2 ciudades con más habitantes en el extremo este del Alto Valle: General Roca y Villa Regina (ver tabla 1).

Espacialmente esto significa una mayor concentración poblacional sobre los márgenes inferiores de los ríos Limay y Neuquén. Si sumáramos la población actual (2010) de Neuquén capital y sus principales ciudades vecinas (Centenario, Plottier y Cipolletti) obtendríamos un total de 374229 habitantes. Un número muy superior a la suma de los habitantes de Gral. Roca, Cervantes, Mainqué, Ing. Huergo, Gral. Godoy y Villa Regina que totalizan un total de 126000 habitantes para el año 2010.

Tabla 1: Evolución de la población en el Alto Valle.

LOCALIDAD	PCIA.	Pobl. 1960	Pobl. 2010	Incremento absoluto
BARDA DEL MEDIO	RN	774	1651	877
LAS PERLAS	RN	0	2182	2182
CONTRALMIRANTE CORDERO	RN	1294	1000	-294
SARGENTO VIDAL	RN	0	814	814
SAN ISIDRO	RN	0	607	607
VILLA MANZANO	RN	280	2697	2417
FERRI	RN	200	1385	1185
CIPOLLETTI	RN	14028	77713	63685
GENERAL FERNANDEZ ORO	RN	512	6772	6260
ALLEN	RN	6314	22859	16545
PUENTE 83	RN	150	2512	2362
CINCO SALTOS	RN	7907	22790	14883
CERVANTES	RN	678	3252	2574
MAINQUE	RN	509	1848	1339
VILLA REGINA	RN	8352	30028	21676
GENERAL E. GODOY	RN	419	3112	2693
INGENIERO LUIS A. HUERGO	RN	1848	6227	4379
CHICHINALES	RN	445	3057	2612
GENERAL ROCA	RN	18859	81534	62675
AÑELO	NQN	0	2449	2449
SAN PATRICIO DEL CHAÑAR	NQN	0	6474	6474
VISTA ALEGRE SUR	NQN.	200	1513	1313
VISTA ALEGRE NORTE	NQN.	350	895	545
NEUQUEN	NQN.	16738	231198	214460
CENTENARIO	NQN.	4922	32928	28006
PLOTTIER	NQN.	934	32390	31456
SENILLOSA	NQN.	389	7542	7153
VILLA EL CHOCON	NQN.	0	707	707
		86102	588136	502034

Fuente: Elaboración propia en base a CNPyV 1960-2010

Es de notar el incremento en las ciudades más grandes pero se observa claramente la tendencia a la concentración en torno a la conurbación como lo muestra la figura 3 en el crecimiento diferencial de las ciudades del Alto Valle, evidenciando un incremento

mucho mayor de población en la conurbación neuquina. En esto juegan muchos aspectos que han hecho de la ciudad de Neuquén una atractora de población, entre ellos se destaca el incremento de las funciones administrativas de la ciudad primero como capital de territorio y luego como capital de provincia, las grandes obras ejecutadas en la región, el desarrollo energético que concentra aspectos del funcionamiento de las empresas en la ciudad y la continua diversificación de actividades.

Figura 3: Incremento poblacional de las ciudades del Alto Valle.



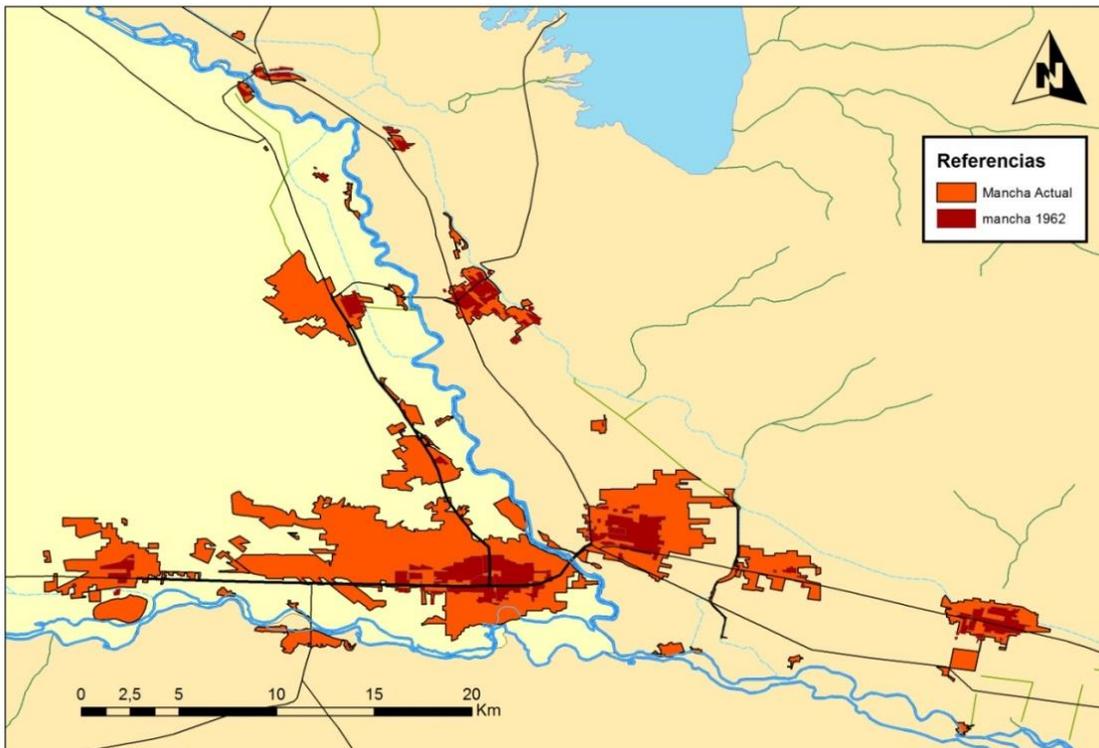
Fuente: Fuente: Elaboración propia en base a CNPyV 1960-2010

Manchas urbanas

El incremento poblacional ha repercutido en una ampliación marcada de las plantas urbanas de estas localidades cercanas a Neuquén capital y fomenta el surgimiento de nuevas áreas urbanas en franco crecimiento espacial y demográfico.

Este crecimiento espacial del área urbana le va otorgando una forma particular al conjunto de las ciudades. Centrándonos en lo que podemos reconocer como la conurbación neuquina, se observa que la expansión de la ciudad de Neuquén se ha dado hacia el oeste y también a través de las principales rutas que la unen con las ciudades de Plottier, Cipolletti y Centenario. Con las primeras 2 no se observa discontinuidad en el uso urbano del territorio, mientras que con la última se mantiene un proceso que reduce las áreas rurales entre las ciudades (ver figura 4). Asimismo, este proceso también se comienza a manifestar en zonas más alejadas a la ciudad central, pero cercanas a las vías de comunicación.

Figura 4: Expansión de las manchas urbanas



Fuente: Elaboración propia en base a Vapnarsky y Pantelides 1987 y Google Earth.

En este sentido se puede decir que se evidencia un crecimiento que no coincide con el de la ciudad compacta tradicional o con el clásico crecimiento como mancha de aceite. Esto se debe en parte a las características del asentamiento inicial a partir de una vía de comunicación principal como el ferrocarril, a la gran cantidad de jurisdicciones presentes en el área (dos provincias y varios municipios) y al rol preponderante de la ciudad de Neuquén como metrópoli regional.

Como se observa en el mapa que compara las manchas urbanas de 1962, con las manchas actuales la mayor expansión se da en la ciudad de Neuquén hacia las periferias de la ciudad, pero principalmente hacia el oeste de la ciudad sobre zonas inhabitadas o improductivas. Una expansión menor se ha dado hacia el sur y este de la ciudad avanzando sobre tierras agrícolas y sobre áreas inundables donde la regulación del caudal del río Limay ha permitido la construcción de viviendas en las planicies de inundación.

En cuanto al resto de las ciudades, se observa un importante crecimiento en Cipolletti, Plottier y Centenario principalmente, pero también en otras como Fernández Oro y Las Perlas. En la localidad de Centenario el crecimiento se ha dado principalmente hacia

áreas del oeste donde no existían áreas cultivadas, pero tanto en Cipolletti, Fernández Oro, Plottier y Allen la expansión se ha dado en gran parte en áreas cultivadas o que contaban con la infraestructura de riego desarrollada para la fruticultura. Es llamativo el caso de Las Perlas, un área urbana que surge por una necesidad habitacional para trabajadores en la ciudad de Neuquén, esta localidad que actualmente se encuentra en el ejido municipal de Cipolletti cuenta con escasa infraestructura de servicios y debe su vida y crecimiento a su estrecha relación con la ciudad de Neuquén.

Si bien la mayor parte del crecimiento nace a partir de las áreas ya urbanizadas existen otros casos que forman parte de la expansión como los barrios cerrados o las explotaciones agrícolas convertidas en vecindarios. Estas zonas urbanizadas requieren para su funcionabilidad y habitabilidad de un elevado gasto en infraestructura de servicios que en muchos casos son asumidos por el emprendedor inmobiliario o por los propios habitantes, aunque siempre representan un importante costo para los prestadores de servicios debido a la lejanía que estos lugares tienen con el casco urbano central.

Estos barrios que se encuentran aislados del conjunto urbano compacto plantean problemas propios de una ciudad con características dispersas (como los nombrados previamente: problemas de accesibilidad y dependencia del vehículo privado; alteración del paisaje; ineficiencia y dificultad de gestión del uso residencial, y de infraestructuras, servicios y equipamientos derivada de la segregación de usos; escasez de vida pública)

Los flujos y la concentración:

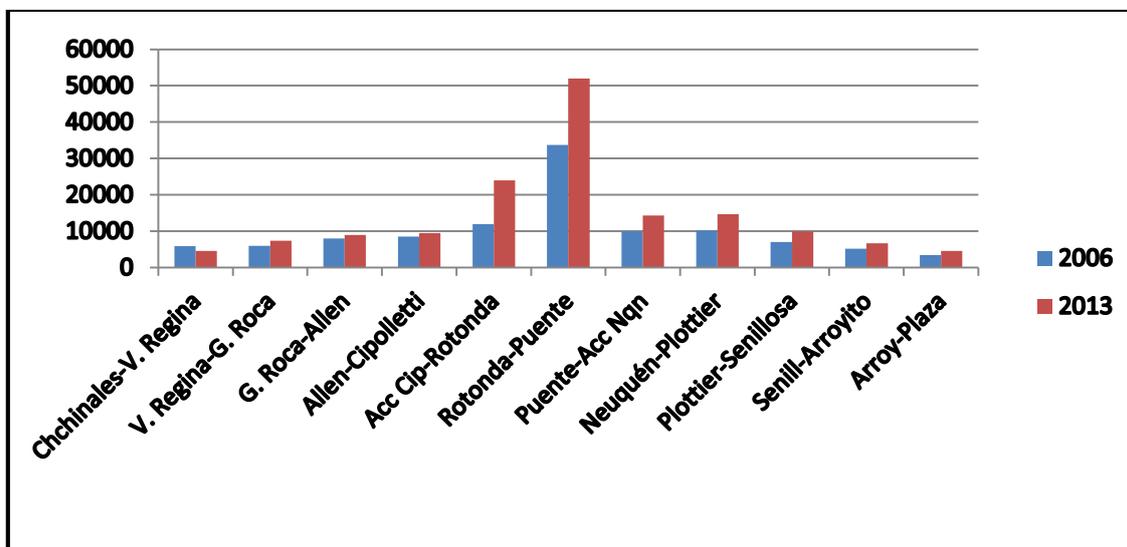
La disposición de los valles y de las vías de comunicación pretéritas y presente genera que los principales flujos de transporte del área se intensifiquen en torno a la ciudad de Neuquén (principalmente) y a sus principales ciudades satélites. A esto se le suma el rol central de Neuquén en las principales relaciones de movilidad diaria dentro de la conurbación. En avances de investigación se ha podido corroborar la mayor intensidad de flujos vehiculares y la direccionalidad de los mismos en torno a la conurbación neuquina. Esto se ha podido realizar en base a dos indicadores, los de tránsito medio diario anual (TMDA)² y la comparación entre flujos centrípetos y centrífugos.

El primer indicador provisto por la Dirección Nacional de Vialidad muestra en un tramo de la Ruta Nacional 22 un aumento del flujo en casi todos los tramos, pero es particularmente significativo el aumento en las zonas cercanas a la ciudad de Neuquén y Cipolletti. Esto ayuda a confirmar la tendencia de crecimiento de la actividad en torno a

²Es el volumen de tránsito total anual dividido por el número de días del año para una ruta en particular.

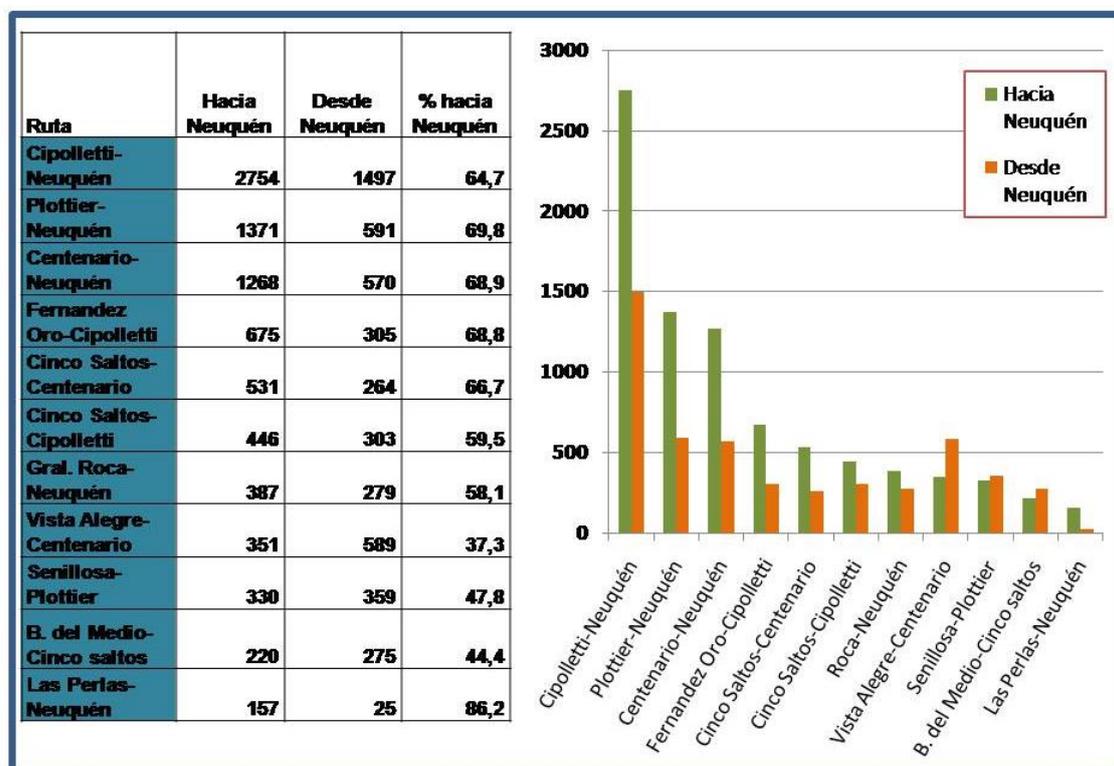
la conurbación neuquina. La figura 5 muestra un crecimiento importante del flujo vehicular sobre estos tramos lo que implica conflictos emergentes en cuanto al uso de esas vías.

Figura 5: Evolución del TMDA en ruta Nacional 22



Fuente: Elaboración propia en base a datos publicados en <http://transito.vialidad.gov.ar/>

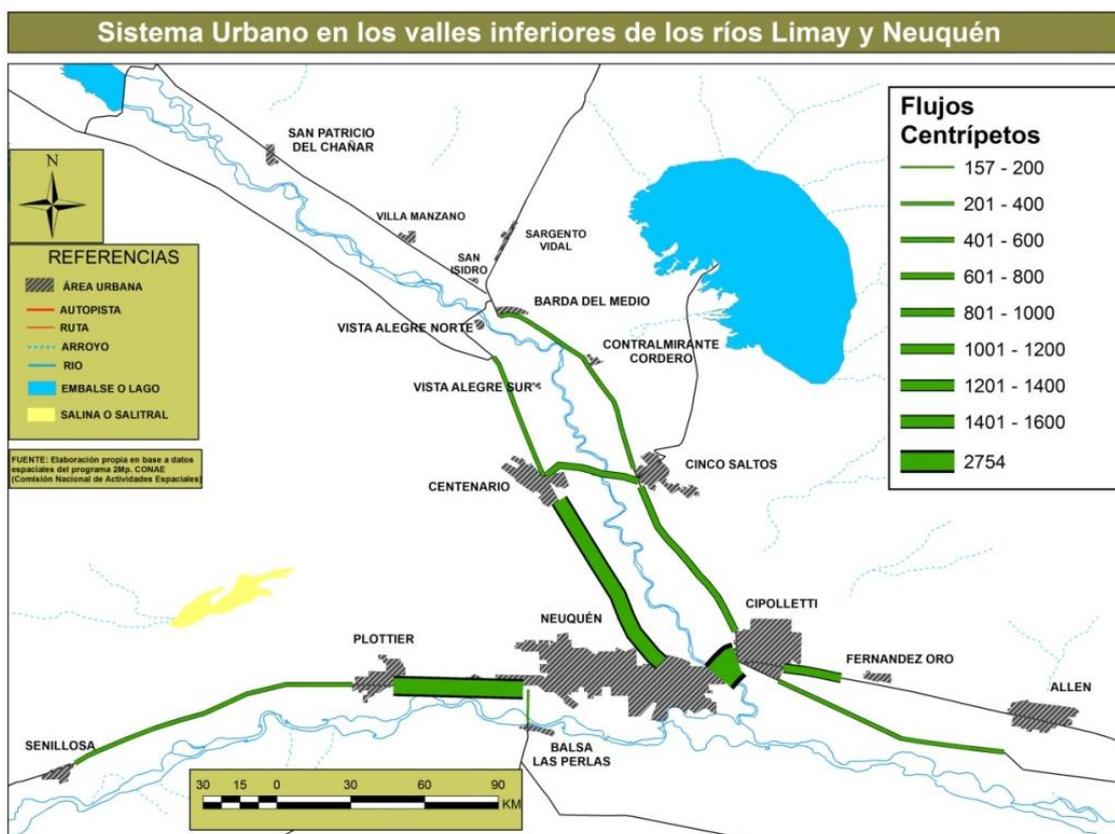
Figura 6: Comparación de flujos.



Fuente: Perez, G 2014. <http://www.upe11.org/>

Si analizamos la comparación entre flujos centrípetos y centrífugos³ podremos confirmar la situación de centralidad en este caso relacionada a la movilidad diaria como lo que se expresa en Pérez2014. Así se demuestra que la cantidad de vehículos que ingresan a la ciudad son prácticamente el doble de los que salen de la ciudad para la hora de la toma de datos y que durante horas de la mañana predominan los flujos que se dirigen hacia la ciudad de Neuquén (ver Figura 6).

Figura 7: Flujos Centrípetos



Fuente: Perez, G 2014.

El mapa de flujos centrípetos muestra esta concentración durante una hora de la mañana en las principales rutas de la conurbación (ver figura 7).

El sistema urbano caracterizado en este análisis presenta unas características claras de centralidad en torno a una ciudad que concentra la mayor recepción de vehículos durante la hora de obtención de los datos. Esa centralidad se manifiesta con mayor

³ Ver metodología en Perez, G 2014. <http://www.upe11.org/>

fuerza en las ciudades cercanas y pierde relevancia en otras que se encuentran a mayor distancia.

Un modelo de crecimiento particular

Teniendo en cuenta el análisis realizado hasta aquí y los modelos territoriales que se presentan en diferentes ciudades podemos afirmar que la conurbación neuquina no presenta un modelo claro de ciudad como los nombrados anteriormente. Es evidente sin embargo un proceso de concentración constante que se evidencia en la cantidad de población, en la agrupación de las manchas urbanas y en los flujos vehiculares; pero que también se condice con otras variables no analizadas en este escrito.

No se puede decir que la conurbación neuquina se presenta como una clásica ciudad compacta ya que nace como parte de un sistema lineal de ciudades y, actualmente, se encuentra en un proceso reciente de concentración y crecimiento que lo distingue del resto del sistema urbano del Alto Valle. Sin embargo la tendencia a la concentración hace que la cantidad de población, los centros de empleo y la renta se concentre en la ciudad central y disminuya hacia las ciudades satélites.

Durante gran parte del siglo XX se dio en el Alto Valle un proceso de urbanización dispersa en el sentido que lo explica Varnasky, actualmente existe un proceso de urbanización dispersa que afecta principalmente a las áreas productivas de la zona en donde los agentes inmobiliarios y los barrios cerrados son los principales protagonistas. Este proceso es posible gracias a la crisis de la producción frutícola que produce una creciente baja de la productividad especialmente para los pequeños productores, por el sostenido incremento en el valor de las tierras en las zonas cercanas a las principales rutas y por la necesidad creciente de las personas para acceder a un terreno donde construir su vivienda. Este conjunto de situaciones ha beneficiado primordialmente a los emprendedores urbanísticos y a las clases altas que pueden acceder a las propiedades. Además de estos casos de urbanización dispersa que podríamos nombrar de “clase alta” también se da un fenómeno similar en cuanto a la dispersión, pero diferente en cuanto a los actores que lo llevan adelante. Es el caso de la ocupación de tierras en áreas alejadas de los principales centros como el Barrio puente 83, costa norte y sur en Cipolletti, Villa Obrera y Nueva España en Centenario, los barrios a la vera del canal principal en Cinco Saltos y otros de menor dimensión en el resto de las localidades. En estas áreas urbanas ciudadanos de bajos recursos se han asentado en tierras fiscales o privadas que no

contaban con ningún servicio logrando un cierto grado de legalidad y posteriormente la obtención de servicios. Ambos casos demuestran una polarización social.

Según lo anterior la conurbación no es una ciudad compacta y si bien presenta sectores de urbanización dispersa no llega a ser una ciudad dispersa. ¿Puede ser una ciudad policéntrica? Es verdad que existe más de un centro en la conurbación neuquina, pero el peso de esos centros en la funcionalidad del conjunto urbano es muy dispar, siendo la capital neuquina y su centro la de mayor jerarquía seguida muy de lejos por los centros de las principales ciudades satélites. En la actualidad estos centros menores no logran paliar la concentración del empleo y de las funciones en la capital neuquina; y no logran revertir la tendencia hacia un sistema urbano más equilibrado.

Reflexiones finales

En el intento de dar continuidad al presente trabajo y a la investigación en sí, estas reflexiones plantearán algunos interrogantes en cuanto al futuro de la conurbación neuquina. Hemos visto que el desarrollo del área urbana del Alto Valle y los sucesos que han afectado al mismo han generado un desequilibrio que ha hecho de Neuquén capital y su área conurbada un centro de jerarquía regional. Son muchos los indicadores que pueden dar cuenta de esta concentración y jerarquización de la Ciudad de Neuquén. La tendencia general demuestra que la situación seguirá la continuidad de los últimos años, pero a pesar de esto no se evidencia un modelo de crecimiento urbano claro. Si son evidentes algunas desventajas que este crecimiento tiene en el área. Esta conurbación reúne desventajas de los tres modelos identificados por Nogués y Salas. La concentración hacia la ciudad de Neuquén genera en esa misma ciudad un centro con elevada concentración de la renta y periferias en continua expansión con escasez de servicios básicos y con estratos sociales muy vulnerables. Los servicios de transporte público centrados casi exclusivamente en el autobús muestran ineficiencia lo cual no permite una buena conexión entre los centros de empleo y el resto de las áreas urbanas. La dispersión genera aquí no sólo los inconvenientes asociados a una ciudad de baja compactidad (costos elevados de acceso a los servicios, dependencia del automóvil, intensificación de las principales vías de comunicación), sino también una marcada polarización social donde se evidencia una dispersión de altos ingresos y otra de bajos ingresos. En otro sentido se podría decir que la conurbación cuenta con varios centros pero que es necesario potenciar a los centros de menor jerarquía para lograr un sistema

más equilibrado que pueda reducir las desventajas de la concentración y generar una mejor conexión entre los diversos centros.

Finalmente sería propio intentar responder a la pregunta que plantea el título de este trabajo, sin embargo como se dijo anteriormente a pesar de existir unos modelos clásicos de crecimiento la conurbación neuquina no coincide exactamente con ninguno de ellos. Y a pesar de existir evidencias claras de concentración es difícil que esta conurbación se convierta, al menos en el corto plazo, en una ciudad monocéntrica. Más allá de esto lo importante es identificar los problemas del crecimiento para proponer para revertirlos y lograr un modelo más equilibrado.

Bibliografía

Carter, H. (1981). El proceso de urbanización. En: H. Carter *El estudio de la Geografía urbana*. Madrid, España. Instituto de estudios de administración local.

Coraggio, J. (1999). Nuevas modalidades en planificación y gestión de ciudades. *Serie ciudad futura*. Rosario. Fecha de consulta 7 de Julio de 2014. Recuperado de: http://www.perm.org.ar/biblioteca/articulos/dperspectivas_de_la_planificacion_urbana.pdf.

De Jong, G. (2009). *Geografía, método regional y planificación*. Buenos Aires. Ed. Catálogos.

De Jong, G; Solorza, R; Salcedo, A y Perez, G. (2009). Proyecto Mejora de la Competitividad, Desarrollo y Ordenamiento del Sistema Urbano Nacional- Estudio del Caso: Alto Valle del Río Negro y Valles Inferiores de los Ríos Limay y Neuquén. (inédito).

Hardoy, J y Morse, R (1988). *Repensando la Ciudad de América Latina*. Buenos Aires. Grupo Editor Latinoamericano.

Hardoy, J y Satterhwaite, D. 1987. *Las ciudades del tercer mundo y el medio ambiente de la pobreza*. Buenos Aires. Grupo Editor Latinoamericano.

Nel-Lo, O (2012). *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Icaria Editorial. Barcelona.

Nel-Lo, O y Muñoz, F. (2004). El proceso de urbanización. En: Romero, J. *Geografía Humana*. España. Ariel.

Nogués Linares, S y Salas Olmedo, H. (2009). Modelos de crecimiento urbano.

Estrategias de planificación y sostenibilidad en Cantabria Soledad. *Revista ACE*. ISSN

1886-4805. Fecha de consulta 25 de Agosto de 2015. Recuperado de:

<http://hdl.handle.net/2099/8552>.

Perez, G. (2014). Análisis preliminar de flujos vehiculares en la conurbación neuquina.

En: Karol, J. UPE 11. *Conducir las transformaciones urbanas: un debate sobre direcciones, orientaciones, estrategias y políticas que modelan la ciudad futura*. 1a ed.

La Plata.

Sánchez Trujillo, V. (2013). Policentrismo morfológico y funcional. Una perspectiva

mexicana. Fecha de consulta 17 de Agosto de 2015. Recuperado de:

www.uab.cat/departament-de-economia-aplicada.

Sassen, S. (1999). *La Ciudad Global*. Buenos Aires. Editorial Universitaria.

Vapnarsky, C, y Pantelides, E. (1987). *La formación de un área metropolitana en la*

Patagonia. Población y asentamientos en el Alto Valle. Buenos Aires. Centro de

Estudios Urbanos y Regionales.

Vapnarsky, C. (1982). Un área metropolitana singular: el Alto Valle de Río Negro y

Neuquén. En: CIFCA/CLACSO. *Medio Ambiente Y Urbanización*. Bs. As. pp. 149-172.

Zamorano, M. (1992). *Geografía Urbana*. San Isidro, Argentina. Editorial CEYNE s.r.l.