

A nueve meses de la finalización del asfaltado entre San Antonio O. y Valcheta

Marcelo E. Lascano

Durante la última semana de agosto de 2002 un equipo de investigadores de la Universidad Católica Argentina (UCA) realizó un relevamiento sobre el transporte en la zona central de la provincia de Río Negro, más exactamente a lo largo de la denominada "línea sur". Uno de los temas abordados fue la percepción de los habitantes acerca de la situación de aislamiento relativo de la comarca. Se realizó una encuesta, a través de la cual se constató la existencia de una cuestión pública que podríamos llamar "del pavimento". Pavimentar o no pavimentar la ruta 23. Sí ésa es la cuestión (¿O quizás otras trazas?) es uno de los objetivos del proyecto que lleva a cabo la UCA en el marco del Programa de Investigación Geográfico Político Patagónico (PIGPP).

Pero ya parte de la ruta 23 ha sido pavimentada, por lo que en alguna medida puede evaluarse en qué grado se está ante una mejora en las condiciones para el desarrollo de las actividades —de cualquier tipo— que dan vida a una localidad. En enero de 2002 se concluyó la pavimentación de un tramo faltante entre San Antonio Oeste (SAO) y Valcheta, localidad ubicada 140 km de la costa atlántica. Es a partir de este caso que se verificará un beneficio, inocuidad o perjuicio de la "llegada" del pavimento, siempre teniendo presente que no significó la llegada de las comunicaciones, pues ya se contaba con infraestructura a tal fin. Igualmente vale mencionar algunos factores geográficos a tener en cuenta: antes de enero, la localidad contó durante mucho tiempo con parte del trayecto a SAO pavimentado, por lo que no se trata de un antes y después del pavimento instantáneo, sino que existió un estado intermedio durante bastante tiempo. Por otro lado, es probable que siempre existiese una mayor propensión a la utilización de la carretera, debida a la posición de la estación del ferrocarril, muy fuera de la planta urbana de la ciudad, distancia que, remis mediante, siempre compensó la diferencia tarifaria entre los servicios de pasajeros del FC y los servicios carreteros.

Uno de los motivos que justifica el montaje de una infraestructura entre una localidad y otra es poner a disposición de la localidad menor los servicios que sólo están presentes en aquella de mayor escala. En este sentido, para un territorio siempre se puede construir una jerarquía de localidades según el grado en que se prestan ciertos servicios: el ejemplo clásico es la educación. Hay pueblos que no cuentan con escuela secundaria, ciudades que no cuentan con oferta de formación terciaria, y pocos centros alojan la oferta universitaria. Otros servicios y/o funciones que se utilizan como indicadores de la jerarquía urbana de un centro de población son los sanitarios, los bancarios y los del sistema judicial.

Uno de los resultados observados durante el Relevamiento en la ciudad de Valcheta fue un cambio en el rango urbano de la localidad, según su evolución como centro de prestación de determinados servicios.

Entre los distintos ítems abordados en la encuesta realizada se incluyó el motivo de traslado a localidades cercanas de la población. En el caso de Valcheta se observó una obvia unidireccionalidad a SAO. Una de las respuestas más frecuentes fue el cobro de distintos pagos por parte del estado (provincial o nacional), que deben realizarse a través de cajeros automáticos muchas veces, o por ventanilla. Resultó entonces muy curioso el dato de que la localidad contó con una sucursal del banco provincial hasta hace no mucho tiempo. ¿Economía de escala quizás? No para quién tenga que trasladarse 140 kilómetros, erogación en pasaje mediante, con el objeto de retirar una jubilación de 200 pesos. Tampoco para los comerciantes locales: quiénes

ya debieron trasladarse se proveen, para pasear un poco, en los comercios SAO. Muchos de los comerciantes encuestados afirmaron contar con una oferta de productos menos surtida que antes.

En el caso de la prestación de servicios sanitarios el efecto pavimento resultó ser más claro aún. El centro de atención localizado en Valcheta comenzó a derivar casos a SAO con mayor frecuencia, lo que tuvo como consecuencia una reducción en la diversidad de prestaciones de rutina del centro, convirtiéndose en una unidad de menor complejidad. Un efecto secundario quizás es generar una serie de traslados, antes inexistentes, de los familiares de las personas derivadas al centro sanitario de SAO, considerando que no todos los habitantes de Valcheta cuentan con dinero para el gasto que significa el traslado, comida y eventualmente alojamiento (aunque, no puede dejar de mencionarse, muchas veces parientes o amigos residen en la ciudad).

La pérdida de servicios esenciales no sólo no es una mejora para los habitantes de Valcheta, sino que tampoco para los de Ramos Mexía, localidad 120 km al oeste de Valcheta, que ahora deben viajar no 120, sino 120+140 (260 por si quedan dudas) para proveerse de las prestaciones que han desaparecido de Valcheta (o, en su defecto, dirigirse a Jacobacci, a mayor distancia).

No han sido mencionados posibles efectos positivos que nada excluye de tener lugar junto a los negativos (ni tampoco lo fueron por parte de los encuestados). Pero al haber detectado que dos servicios que son, como ya se señaló, **esenciales**, vale plantearse que beneficios pueden compensar su pérdida. Y valga la reiteración, aún no se excluye la existencia de mejoras en algún aspecto.

En resumen, en Valcheta el pavimento no ha sido la panacea del transporte ni mucho menos, ni tampoco la panacea de la economía local (por qué también se constató la duradera detención de la agricultura, la ganadería y la minería de la zona de influencia de la localidad). Y más allá de este caso en particular, cabe desmitificar la falaz oposición pavimento- no pavimento. Más aún en el caso de la ruta 23, donde aún faltan construir numerosas obras de arte. Y más aún cuando el pavimento probablemente sea más funcional en tramos de otras rutas de ripio.