

POSICIÓN GEOGRÁFICA DE RÍO GALLEGOS EN LA PATAGONIA AUSTRAL

**CÁCERES, Alicia P.¹; SEGOVIA STANOSS, Martín¹; SOTO, Julio²;
NORAMBUENA, Mónica¹; FRIAS, Patricia¹; AMPUERO, Cristian¹**

Universidad Nacional de la Patagonia Austral, Unidad Académica Río Gallegos.

¹. Instituto de Ciencias del Ambiente, Sustentabilidad y Recursos Naturales (ICASUR).

². Instituto de Trabajo, Economía y Territorio (ITET).

apcaceres@gmail.com

RESUMEN

Río Gallegos se localiza en el extremo SE de Santa Cruz, provincia más austral de la Argentina continental; es una ciudad intermedia por reunir funciones propias de una capital provincial. Se sitúa en el área costera, donde se localiza más del 66% de la población provincial, comunicadas por la ruta nacional N° 3, paralela a la costa atlántica. Estas localidades costeras se emplazan en estuarios o en diferentes accidentes geográficos (bahías, caletas). El interior provincial se comunica por la ruta nacional 40, paralela a la cordillera.

El presente trabajo, propone estudiar la posición geográfica de Río Gallegos, a partir de los conceptos de Sitio, Emplazamiento y Situación desde sus inicios, en 1885, hasta la actualidad, 131 años después.

De los componentes que caracterizan el Sitio y el Emplazamiento se identifican los recursos naturales que favorecieron el asentamiento de Río Gallegos. En lo que se refiere a la Situación, se estudia a partir de las transformaciones de las estructuras socioeconómicas y políticas a lo largo del tiempo histórico. Al producirse los cambios en estas estructuras que impactan en la situación geográfica de la ciudad, se determinan los cortes temporales.

Metodológicamente, se consultó bibliografía específica, legislación de distintos niveles y cartografía, fotografías aéreas históricas e imágenes satelitales actuales; se realizó una descripción de los componentes que caracterizan el Sitio, el Emplazamiento y la Situación.

Los resultados describen la posición geográfica de Río Gallegos desde sus inicios, en 1885, hasta la actualidad, 2016. Por un lado aportan al conocimiento de los recursos naturales existentes y las amenazas que genera el medio; por el otro el área de influencia de la ciudad en el sistema urbano de la Patagonia Austral en función de su situación geográfica en la actualidad.

Palabras clave: Sitio - Emplazamiento - Situación geográfica - Recursos y riesgos naturales - Área de influencia.

RIO GALLEGOS: GEOGRAPHICAL POSITION CROSSROADS IN PATAGONIA AUSTRAL

ABSTRACT

Río Gallegos is located in South-East extreme of Santa Cruz, the southernmost continental Argentinean province, and it is an intermediate city, since it fulfils the functions of province's capital. This city is sited on the coastal area where more than the 66% of the province's population is concentrated. Río Gallegos is connected to the rest of the province's coastal cities by the National Route 3, which runs parallel to the Atlantic coastline. The localities connected by this route, are situated on estuaries or on other geographic accidents (bays, coves). As regards inland cities from Santa Cruz, they are connected to Río Gallegos by means of the National Route 40.

In this paper, the concepts of Site, Emplacement and Situation are applied to the study of Río Gallegos' Geographical Position since the city's beginnings, in 1885, up to now, 131 years later.

From the components that characterize Site and Emplacement, the natural resources that favored the settlement of Río Gallegos are identified. Concerning Situation, it is studied through the socioeconomic and political transformations that happened throughout historical time. When these changes take place, they have an impact on Río Gallegos' geographical situation, which contributes to determining periods.

For the methodological framework specific bibliography, legislation from different levels and cartography, historical aerial photographs and current satellite images have been consulted. In addition, a description of the components that characterize Site, Emplacement and Situation have been done.

The results describe Río Gallegos' geographical position since its beginnings, in 1885, up to now, 2016. These results contribute to broadening the knowledge about the existent natural resources and the environmental risks. Furthermore, they establish Río Gallegos' area of influence in the urban system of the Patagonia Austral according to the city's current geographical position.

Keywords: Site – Emplacement – Geographical Situation – Natural Resources and Risks – Area of Influence

Introducción. Posición Geográfica. Conceptualización

La Posición Geográfica de un espacio geográfico, a cualquier escala, permite deducir características del mismo que explican desde la vida cotidiana, actividades económicas y relaciones del ambiente con la sociedad, en distintos tiempos. Sin embargo, tanto en los ámbitos de docencia como en la investigación suele ser soslayado y su importancia escasa.

De la revisión bibliográfica no existe un criterio conceptual compartido y unívoco sino que existe un uso de diversos conceptos cuyo alcance suele solaparse. La teorización es necesaria para una correcta aplicación en investigación o en el dictado

de asignaturas en distintos niveles educativos, por lo cual se procede a establecer la significación de estos conceptos.

Los resultados aportan un análisis actualizado, por un lado, de los recursos naturales que ofrece y de las amenazas que generan el Sitio y el Emplazamiento de Río Gallegos, y por el otro, de su Situación Geográfica y su área de influencia en la Patagonia Austral.

Sitio, situación y emplazamiento

El sitio consiste en las características de la ciudad, la zona de implantación, mientras que la situación alude a la relación de la ciudad con un medio de comunicación exterior más lejano. (Bailly; 1982).

Pinchemel (1998) dice que hay que “caracterizar el sitio en relación a los datos naturales y reserva el concepto de situación para describir una posición próxima o periférico en el mercado, tal como se utiliza modelo de von Thünen.” (Pichemel, 1988)

El sitio fue visto como un lugar apropiado para un hábitat o actividades en términos de características físicas y sus alrededores y la situación alude a las características geográficas del resultado de las relaciones con otros lugares. (Santos; 1991, 1996).

Para Buzai (2010) el sitio se referencia con un sistema de coordenadas geográficas (lat-long) que no cambia con el tiempo y a partir del cual se le asignan valores cuantitativos precisos de su ubicación. Cáceres (2013) agrega, “la utilidad es a los efectos de la georreferenciación de la información geográfica y para el conocimiento de la ubicación del espacio en estudio en los Hemisferios, según el Ecuador y Greenwich y las relaciones con los Movimientos de Traslación (estaciones) y Rotación (husos horarios) respectivamente” (Cáceres et al, 2013).

Para Santos (1996), una situación geográfica supone una ubicación material y relacional (sitio y situación), pero va más allá “[...] incluye el tiempo de su construcción y su movimiento histórico” (Santos, 1996:115). “Es un resultado del impacto de eventos en un lugar y contiene las existencias de materiales y organizativas [...]” (Silveira, 1999).

Beaujeau Garnier y Chabot (1970), señalan la importancia que las características del emplazamiento y la situación tienen para que las ciudades puedan ejercer su función y mencionan el concepto de posición como sinónimo de situación. En tanto para Derreau (1983), no son sinónimos, define emplazamiento como “... espacio construido en sus relaciones con la topografía local” y la situación como “... posición de la ciudad en relación con los grandes conjuntos (regiones o vías) que fijan las relaciones necesarias para la realización de sus funciones” (Derrau, 1983). Zamorano (1992) plantea que emplazamiento y situación son sinónimos de sitio y posición respectivamente y Zárate desarrolla estos conceptos como diferentes con sus respectivas tipologías.

Chiozza y Carballo (2006) desarrollan la noción de Posición Geográfica del espacio geográfico, que es caracterizada por la distribución y el tipo de correlaciones causales que existen entre los distintos elementos que la constituyen. Estas no siempre se explican por elementos que en él se localizan, lo que obliga a pensar en el contexto de su posición según la escala. Plantean que localizado, tiene un referente territorial en términos de latitud y longitud, (georreferenciado).

Esto se refleja además en uso que otras disciplinas hacen del término Sitio como sinónimo de lugar o terreno determinado “sitio turístico”, “sitio arqueológico” y ahora adoptado también por la informática, “sitio web” (Cáceres et al; 2013).

Buzai (2010) utiliza el concepto de localización, en el que considera que todas las entidades tienen una ubicación específica en el espacio geográfico. Si se apela al espacio absoluto, corresponde a un sitio específico y fijo de emplazamiento sustentado por la topografía local y si se apela al espacio relativo, corresponde a una posición específica y cambiante respecto de otros sitios con los cuales se pueden establecer vínculos funcionales. La posición queda referenciada a partir del uso de diferentes escalas, es decir, diferentes formas de medición (tiempos, costos, energía). De esta manera, entidades que durante toda su existencia se encuentran localizadas en el mismo sitio, donde se considera una evolución temporal cambian de posición.

En síntesis, Posición Geográfica como concepto se refiere a factores geográficos de un espacio concreto, geométrico, físico, natural, social, económico, vivencial de la superficie terrestre. Es decir, como concepto abarcativo que incluye a Sitio, Emplazamiento y Situación a escala local.

Si bien los tres conceptos se utilizan en distintas escalas (regional, provincial, nacional), en este trabajo se propone su aplicación a escala local, la ciudad de Río Gallegos, Santa Cruz.

Área de estudio. Geografía de Río Gallegos

Río Gallegos es la ciudad capital de la Provincia de Santa Cruz, la más austral de la Patagonia Continental Argentina. Es la más poblada y está “[...] situada al SE de Santa Cruz, del país y de la región, su posición es "austral, extrema y periférica [...] depende de una metrópoli extrarregional, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Además se superponen a lo largo de 35 km, las Rutas Nacionales (RN) N° 3 (km 2607) y N°40 (km 135), que definen, para Río Gallegos, la situación de encrucijada. (Cáceres, 1996; 2013). Fig. 1.

La RN N° 3 es el eje estructurador en sentido N-S del E santacruceño y de la Patagonia Austral, que, dentro de Santa Cruz es la principal vía de comunicación terrestre con Tierra del Fuego y la XIIª Región de Chile con el resto de sus respectivos países.

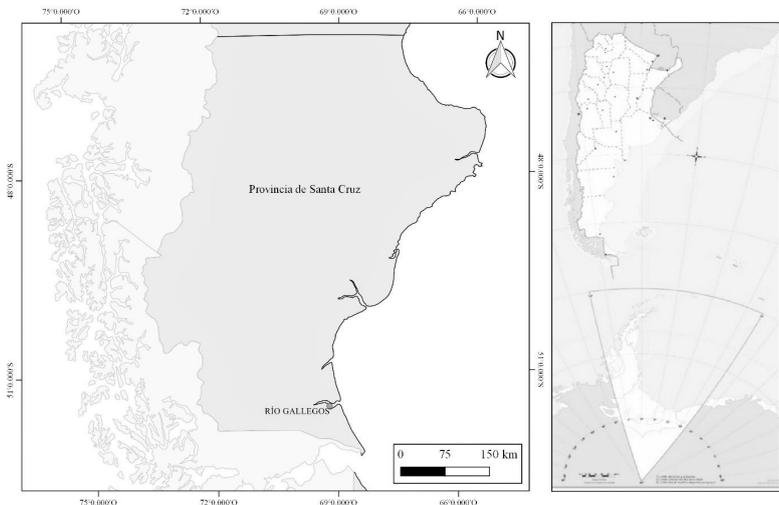


Fig. 1: Localización de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz. Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, la RN N° 40 nace en el extremo SE de la Provincia de Santa Cruz, en Cabo Vírgenes. Desde Río Gallegos se dirige hacia el W hasta Río Turbio y 28 de Noviembre- que comunican con las localidades chilenas de Puerto Natales y Punta Arenas. Hacia el N, comunica a través de rutas provinciales (RP) con las localidades turísticas de El Calafate y El Chaltén. Luego con Gobernador Gregores y Perito Moreno.

Cuenta con un Aeropuerto Internacional cuyas frecuencias y destinos varían, principalmente, son a Buenos Aires, Río Grande, Ushuaia y Comodoro Rivadavia. Constituye el último punto de apoyo continental de las comunicaciones con Antártida y las Islas Malvinas.

Es una ciudad no primada en proceso de metropolización, con equipamiento en servicios e infraestructura suficiente que la definen como ciudad intermedia. Según el último Censo, registró 95.796 habitantes (INDEC, 2010), que equivale al 35% de la población, que la ubica en el rango 1 del sistema urbano provincial de 15 localidades.

Su función política administrativa, por ser capital de provincia, y localización en área de frontera, está en un permanente aumento de complejidad de sus servicios.

Materiales y métodos

La investigación se inicia con el relevamiento de bibliografía específica, cartografía, fotografías aéreas e imágenes satelitales históricas y actuales para la interpretación de la Posición Geográfica de Río Gallegos. Para el Sitio y el Emplazamiento se recurrió a

cartografía confeccionada por el IGN y bibliografía de geografía física. Para la evaluación de la Situación actual en comparación con la de otros momentos históricos, se procedió a interpretar mapas históricos, datos proporcionados por el INDEC, registros oficiales (expedientes y memorias), periódicos y revistas. Se identificaron continuidades y discontinuidades en la evolución de las estructuras económicas y políticas del territorio santacruceño tendientes al establecimiento de factores que incidieron en la modificación de la Situación de Río Gallegos. De este modo, se dispuso de una periodización con fines comparativos, lo que se complementó con el análisis cartográfico mediante el uso de SIG.

Resultados

Sitio y emplazamiento

El sitio de Río Gallegos es de 51° 38' S y 69° 17' O. Debido a la latitud, la inclinación de los rayos solares sobre la superficie genera un ángulo, donde la altura del sol al mediodía sobre el horizonte en los solsticios de invierno (21 de junio) es de 15° y en el de verano (22 de diciembre) 62°. Esto determina la insolación, la cantidad anual de horas de sol directo y la temperatura. La duración del día para el solsticio invernal es de aproximadamente 8 hs y para el solsticio estival es de casi 17 hs. Las temperaturas son bajas a lo largo del año; predominan en invierno días fríos a muy fríos y con extremos de hasta -20°C. En verano, los días templados a cálidos, con noches frescas a frías, ocasionalmente temperaturas inferiores a 0°C y valores extremos hasta 35°C. (SMN; 2010).

Otra consecuencia de la latitud, es que la presión atmosférica presenta valores de una gran amplitud estacional con registros absolutos en invierno muy altos de 1044.0 hPa (junio 1973) y en verano muy bajos de 956.0 hPa (marzo 1990); según el SMN, el promedio anual es de 1001.6 hPa (1941-2010). Esta situación atmosférica determina regímenes de vientos que identifican a la Patagonia austral, por su frecuencia e intensidad. Predominan desde la dirección OSO y el O porque superan el 50% de los casos registrados. Estacionalmente, la dirección O prevalece en otoño e invierno y los del OSO en verano; en primavera tiende ambas a equilibrarse. Las velocidades varían estacionalmente, en invierno (mayo a julio) el promedio es por debajo de los 19 km/h, mientras que en primavera-verano es por encima de los 26 km/h. Anualmente, las intensidades varían entre 37 y 54 km/h y el promedio anual de las horas de calma, es del 8%, en invierno y del 14% y en verano 7%.

Otro resultado de la latitud es la nubosidad que, medida en días nublados en octavos del cielo cubierto, predomina en verano con valores superiores a 5,5 (diciembre); en contraposición, en invierno no registra valores superiores a 4,5 (junio).

Por la longitud, la Hora Oficial, al O de Greenwich, en el período invernal es la del huso horario 3 horas y en el período estival la del huso horario 2 horas, según Ley 26.350 de 2007 para todo el territorio Nacional. En la práctica, en el país esta ley no se aplica.

La margen S del estuario del río Gallegos es el condicionante del emplazamiento de la ciudad. Desemboca en el Mar Argentino y predominan diferentes geoformas y ecosistemas caracterizados por la alta biodiversidad en los paisajes terrestres y acuáticos.

Mazzoni (2015) describe que morfológicamente el estuario posee márgenes asimétricos. La margen N es acantilada con paisaje de meseta. La margen S es baja, modelada por procesos fluvio-glaciales. La altura promedio sobre el nivel del mar de la ciudad es de 15 m.

El río Gallegos tiene sentido O-E con una extensión de 300 km con caudales en épocas de crecidas entre 12 y 15m³ y que ha dejado terrazas en la margen S. "... se produce una intensa acción de las mareas de gran amplitud, alcanzando en sicigias valores de hasta 14 m, que generan la acumulación de sedimentos muy finos..." (Caballero; 2000). Por su gran amplitud es un estuario de tipo macromareal, "No tiene gran profundidad... el fondo es de fango y canto rodado, con extensos bancos de arena que... quedan al descubierto durante las bajantes (Albrieu et al, 2004). "La zona intermareal de una extensión aproximadamente de 1 km en marea baja, encontramos en la zona baja las planicies intermareales mientras que las marismas ocupan lugares más altas... cubiertas por vegetación halófitas. La especie de aves dominantes son el Playerito de Rabadilla Blanca, Ostrero Austral y las provenientes del hemisferio norte, Playero Rojizo y Chorlito Ceniciento (Ferrari et al, 2007).

Con respecto al clima, además de lo expuesto en el Sitio, otros factores geográficos que generan una gran variación estacional de estados del tiempo son: la calidad de continentalidad u oceanidad y la influencia de la corriente marina fría de Malvinas, que mantiene a las aguas oceánicas costeras a una temperatura superficial de 2 a 7°C (invierno-verano). En cuanto a las precipitaciones, son escasas, 240.5 mm promedio de los últimos 100 años (SMN) las mayores precipitaciones ocurren en los meses de diciembre, enero y mayo y los de menor precipitación agosto y septiembre. De este modo, el tipo de clima de Río Gallegos es semiárido, templado frío con ausencia de verano térmico.

Como consecuencia de las particularidades de los elementos meteorológicos que impactan en el escenario geológico, el paisaje se caracteriza por el dominio fisonómico florístico de comunidades vegetales coirón fueguino, gramíneas bajas, gramínoideas y subarbustos.

La situación geográfica de Río Gallegos a través del tiempo

1885 a 1920. Situación en un eje de comunicaciones interoceánico asociado a la producción ganadera

El poblamiento definitivo del área de influencia de Río Gallegos se relaciona con el proceso de ocupación de tierras destinadas a la producción ganadera -ovina- que, durante el último cuarto del siglo XIX, se desarrolló en Patagonia.

El hito fundacional de Río Gallegos es la instalación de la Subdelegación Marítima en diciembre de 1885 con el propósito de resguardar la soberanía argentina ante la aspiración chilena sobre el territorio austral y mares adyacentes; y la decisión de trasladar, en 1888, la capitalía del Territorio Nacional de Santa Cruz, desde la actual localidad de Puerto Santa Cruz. Como Capital acentúa su importancia en el sistema urbano regional debido al asentamiento de las autoridades y burocracia territorianas y, posteriormente, las provinciales; y la centralización en la toma de decisiones, la asignación del gasto e inversión pública en perjuicio de las demás localidades santacruceñas.

Desde la dimensión económica, el desarrollo de Río Gallegos durante sus primeros años, estaba atado a su función como centro regional secundario para la área productiva de influencia –entre la margen sur del río Coyle y el límite sur del país-. En esa época, los cursos fluviales eran barreras naturales, imposibles de trasvasar, por lo tanto se organizaron informalmente en el territorio en 1900, cuatro localidades costeras por cada uno de los puertos instalados y sus respectivos hinterland; de S a N Río Gallegos, Puerto Santa Cruz, Puerto San Julián y Puerto Deseado. Recién en la segunda década del siglo XX se inaugura el puente sobre el río Gallegos y se consolidan los sistemas de balsas que permitirán el cruce de los demás ríos. Fig. 2

En esta etapa, los territorios de Magallanes (Chile), de Santa Cruz (Argentina) y la isla de Tierra del Fuego constituyeron una región “autárquica” (Barbería, 1995) respecto a sus respectivos centros nacionales promovida por omisión ante la distancia que las separaba de las capitales nacionales y la política de aduanas libres adoptada por los respectivos gobiernos.

Punta Arenas (Chile), metrópoli regional, emplazada la margen NO del estrecho de Magallanes, era centro urbano en expansión debido a su estratégica ubicación en las vías de comunicación marítima mundial y a la política de promoción sostenida por el Estado chileno. Desde esta ciudad llegaban a Río Gallegos capitales destinados a satisfacer la demanda de los establecimientos ganaderos y de mercaderías diversas para la vida cotidiana de la población del territorio santacruceño.

Durante este período, la red caminera en el territorio presentaba una mínima densidad y con carácter tributario -sin distinción de límites nacionales- hacia Punta Arenas, puerto que monopolizaba el sistema de transporte marítimo de la región ya que era el de mayor desarrollo -tanto para la producción, las mercaderías y las personas-; las rutas navieras realizaban escalas en los puertos patagónicos continentales e insulares hasta la ciudad chilena, desde la que zarparon las embarcaciones que permitían la comunicación con los puertos extraregionales de rango nacional a ambos lados de la cordillera. Recién hacia la segunda década del siglo XX el Gobierno Nacional adopta una legislación que promueve la nacionalización (no estatización) del transporte marítimo.

En síntesis, Río Gallegos detentaba el carácter de un centro regional secundario por su función político-administrativa para el área de influencia del territorio santacruceño, pero dependiente de la metrópoli regional de Punta Arenas. El papel de capital santacruceña era equivalente al resto de las localidades en el sistema de transporte y comunicaciones (terrestres y marítimas) organizado a lo largo de la costa patagónica.

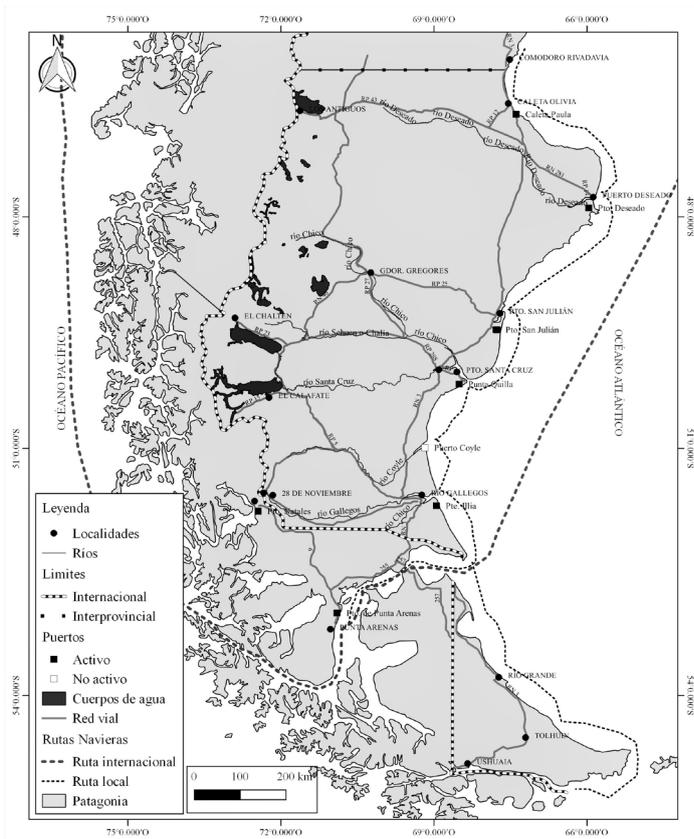


Fig. 2: Situación geográfica de Río Gallegos a través del tiempo. Fuente: Elaboración propia.

La inauguración del canal de Panamá (1914) y la consiguiente pérdida de importancia del estrecho como alternativa de comunicación interoceánica, la finalización de la Primera Guerra Mundial (1918), el descenso de los precios en el mercado mundial de la lana y la instalación de las aduanas por parte de los gobiernos nacionales chileno y argentino -como parte de sus políticas de integración de los territorios australes-, afectarán de raíz las condiciones sobre las que se asentaba la región autárquica. “Santa

Cruz dejará de ser un área dependiente de Punta Arenas para convertirse en una zona periférica de la Argentina” (Barbería, 1995).

1920 a 1960. Situación de encrucijada de ejes de comunicaciones de cabotaje asociados a la producción ganadera y minera

En esta etapa, aún territorialmente de Santa Cruz, el Estado Nacional desarrolla políticas de integración reflejadas en: a) legislación -Ley de Aduanas, Ley de Cabotaje, etc.-; b) financiamiento de obras en vías de transporte -apertura de caminos, construcción de puentes, organización de la aeroposta-.

La acción de gobierno territorial entre 1932-1945, sumado a las políticas nacionales, redundará en las nuevas características que asumirá la Situación de Río Gallegos en el ámbito más próximo. Se fortalece el carácter de centralidad político-administrativa con respecto al resto del Territorio de Santa Cruz, y se elimina a Punta Arenas como escala de contacto con la región central del país y se establece una relación directa con la capital.

A este período corresponde la primera gran extensión de la red caminera en el Territorio (1932). Las nuevas tecnologías incorporadas permitieron superar las dificultades que presentaban los ríos y la configuración de un eje longitudinal a lo largo de la costa atlántica que, en función a las distancias que podían recorrer los vehículos automotores, facilitaron la comunicación entre los pueblos. De todos modos, la comunicación del territorio con el centro del país continuó realizándose por vía marítima para producción y mercaderías, para el traslado de pasajeros y correspondencia se incorporó la vía aérea. Estos sistemas de transporte hicieron que Río Gallegos fuera una escala más de las rutas de vinculación del área central y la capital del país.

La importancia de las localidades costeras del Territorio dependía de la estructura económica de la explotación ganadera y del establecimiento de instalaciones portuarias para el acopio y embarque de la producción. Cuando se produce la transformación hacia la actividad minera extractiva, estas localidades pierden jerarquía al localizarse nuevas áreas productivas en los extremos del Territorio. En la década de 1940, se inicia la explotación petrolera en el NE con las perforaciones cercanas a la futura Caleta Olivia y la explotación carbonífera al SO en el yacimiento Río Turbio.

1960 a 2000. Situación de encrucijada de ejes de comunicaciones asociados a la producción minera, la administración pública y el turismo

Hacia la segunda mitad del siglo XX, tres circunstancias incidieron en la Situación de Río Gallegos: a) la instalación del puerto carbonífero de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF) y la construcción del ramal ferroindustrial hasta el yacimiento ubicado en Río Turbio; b) la Provincialización del territorio y la mantención de la capitalía en esta ciudad que demandó la constitución de una burocracia acorde; y c) el inicio de la explotación de gas y petróleo en la Cuenca Austral cuya mano de obra la adoptó como ciudad dormitorio.

Para este período, el movimiento portuario se limita a la salida de la producción hidrocarburífera que demandó la realización de obras civiles y mejoras de la capacidad de las instalaciones electromecánicas. La construcción del puerto de aguas profundas cerca de Río Gallegos, tuvo como destino la salida de la producción petrolera de la Cuenca Austral, y recientemente la carbonífera.

Respecto al movimiento de pasajeros, el traslado por vía marítima resulta sustituido por el uso de los servicios de aeronavegación, se incorporan los servicios de Aerolíneas Argentinas -heredera de la Aeroposta Argentina- y Austral con la ruta Río Gallegos-Buenos Aires hasta la habilitación de la aeroestación de El Calafate. También LADE con la vinculación entre las localidades del territorio.

La localización de la ciudad en un área de frontera, la dinámica centralizada que adoptó la organización de la estructura burocrática del Estado provincial y la presencia de la estación aeroportuaria de conexión con la capital del país, derivaron en un crecimiento permanente de la cantidad y complejidad de los servicios que atenderán a la población local y a la de toda el área de influencia -centro, sur y sudoeste provincial-.

Entre 1980 y 1990 en El Calafate se desarrolla la etapa denominada “Inicios de la consolidación de desarrollo de la actividad turística. “[...] la UNESCO declara Patrimonio Mundial de la Humanidad al Parque Nacional Los Glaciares, motivo por el cual comienza el desarrollo turístico efectivo de la localidad” (Ampuero et al, 2015:46). Según estos autores, a partir de 1990 comienza la “Consolidación y desarrollo exponencial del turismo”. Se mejoran las rutas que comunican El Calafate con Río Gallegos, siendo esta, en parte por la presencia del aeropuerto de Río Gallegos, un centro de distribución para corredores turísticos en el circuito de la Patagonia Austral, con las ciudades de Puerto Madryn (Chubut), Ushuaia (Tierra del Fuego) y El Calafate (Santa Cruz).

2000 a la actualidad. Situación de encrucijada de ejes de comunicaciones asociados a la producción minera y la administración pública

A fines del siglo XX, Políticas Públicas como privatización de YPF e YCF, retiro de Fuerzas Armadas (Marina y Fuerza Aérea) impulsaron la expulsión de población. La administración de la actividad carbonífera, a cargo de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF) hasta 1994, fue concesionada como Yacimientos Carboníferos Río Turbio S.A. (YCRT), producto de la crisis iniciada en 1980. A principios del siglo XXI, se reactiva la salida del carbón por el puerto Pte. Illia. Desde 1990 los desplazamientos de población hacia la ciudad han sido atraídos por ofertas laborales, principalmente por la cantidad de obra pública y puestos en la Administración pública.

Según Ampuero et al (2015) en esta etapa se reestructura y pavimenta la RN 40, para mejorar el acceso a los principales atractivo; el camino El Calafate - El Chaltén -tramos RN 40 y RP 23- y el tramo de la RN 40 que a comunica con las localidades de la Cuenca Carbonífera.

“En el año 2000 en El Calafate se inaugura un nuevo aeropuerto que permite el aterrizaje de aviones con gran capacidad de pasajeros, que hasta ese momento arribaban a la ciudad de Río Gallegos, y facilita la conexión con ciudades del país y con destinos internacionales, previa escala en la ciudad de Buenos Aires o Ezeiza.” (Ampuero et al, 2015). Se incrementa el número de turistas, y cambia el rol de Río Gallegos dentro del circuito de la Patagonia Austral, de centro de distribución a centro de escala.

Discusión. Recursos naturales y amenazas

De las características de la Posición Geográfica, los Recursos Naturales que ofrece son vientos por la frecuencia e intensidad; ríos por el caudal y mareas por la amplitud, que pueden generar energías limpias, alternativas (eólica, hídrica y mareomotriz respectivamente). El estuario en un primer momento facilitó la navegación que permitió el poblamiento y luego la salida de materia prima hasta fines del siglo XX. En la actualidad, el puerto de aguas profundas ha sido construido en el accidente geográfico Punta Loyola. El estuario por la biodiversidad de especies ha sido declarado “sitio de importancia Internacional de la Red Hemisférica de Reservas para Aves playeras” (Ferrari y otros, 2002, 2005) y las planicies intermareales y las marismas han sido valoradas y declarada “Reserva costera urbana de Río Gallegos” por la Municipalidad de Río Gallegos.

El emplazamiento en la margen S, baja con una altura inferior a los 20 m, y cercana al límite internacional con la República de Chile, permitió ser área de frontera. Además de lugar de paso terrestre obligado para personas y mercaderías desde la XII Región de Chile y la Isla de Tierra del Fuego, para la conexión con sus respectivos países.

En cuanto a las amenazas que genera la posición geográfica, la “acción de bloqueo de alta presión” produce abundante precipitación en muy poco tiempo la cual, según la estación del año es pluvial o nival. Los fuertes vientos en las estaciones de primavera y verano amenazan con voladuras de techos, árboles que dificultan los desplazamientos principalmente peatonales; y temperaturas muy bajas que impiden las actividades al aire libre. En invierno, las largas noches y en verano los vientos y la nubosidad afectan al estado de ánimo de las personas. La inclinación de los rayos solares proyecta extensos conos de sombras de cualquier objeto en altura, que generan espacios sin asoleamiento y fríos. Por otro lado, la intensa acción de las mareas, generan la acumulación de sedimentos muy finos, extensos bancos de arena que afectaron a la navegación. Por último, la presencia de nieblas y neblinas impide la circulación aeronáutica.

Conclusión

El recorrido por el trabajo permite observar que se ha cumplido con el objetivo que era estudiar la posición geográfica de Río Gallegos, a partir de tres conceptos clave: Sitio, Emplazamiento y Situación, considerando el recorrido histórico desde sus inicios (1885), hasta la actualidad.

Se han identificado los recursos naturales que favorecieron el asentamiento de la ciudad a partir de los componentes característicos del sitio y el emplazamiento. Por otra parte, identificar y comprender las transformaciones de las estructuras socioeconómicas y políticas a lo largo del tiempo histórico, ha permitido realizar cortes temporales que impactaron en la situación geográfica.

De esta forma, se ha logrado describir la posición geográfica de Río Gallegos, desde los inicios hasta la actualidad; aportar al conocimiento de los recursos naturales existentes y por último, determinar la importancia de la ciudad en el sistema urbano de la Patagonia Austral.

Finalmente, se espera en el futuro, complementar este trabajo con otras localidades de la Provincia de Santa Cruz que aún no han sido consideradas en cuanto a su Posición Geográfica.

Agradecimientos

Se agradece a los evaluadores por los valiosos aportes y a la UNPA - UARG por la financiación parcial de este trabajo, realizado en el marco del PI 29/A314 “Delimitación de barrios residenciales a partir de criterios geográficos, históricos y urbanísticos en Río Gallegos, ciudad intermedia de la Patagonia austral”.

Referencias

- Albrieu, C.; Imberti, S. y Ferrari, S. (2004). Las Aves de la Patagonia Sur - El Estuario del Río Gallegos y Zonas Aledañas. Ed UNPA. Río Gallegos.
- Ampuero, C.; La Valle, M.; Norambuena, M.; Cáceres, A. (2013). Posición geográfica de El Calafate en el circuito turístico de la Patagonia Austral. Actas V Jornadas de Turismo UNPA-UARG.
- Ampuero, C.; Norambuena, M.; Cáceres, A. P. (2015): Etapas de crecimiento urbano de El Calafate, Provincia de Santa Cruz, Patagonia austral argentina (1927-2010). Boletín de Estudios Geográficos N° 105. Facultad de Filosofía y Letras – UNCu. Mendoza.
- Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. INDEC
- Argentina. Dirección Nacional de Vialidad. 2005. Ruta Nacional N° 40. DNV
- Argentina. Instituto Geográfico Nacional. IGN
- Argentina. Servicio Meteorológico Nacional. SMN
- Barbería, E. M. (1996): Los dueños de la tierra en la Patagonia Austral, 1880-1920. UNPA. Río Gallegos, Santa Cruz.
- Beaujeu-Garnier, J. y Chabot, G (1970), Tratado de Geografía Urbana. Barcelona. Ed. Vicens-Vives.
- Beyer, C., (1888). Mapa de las gobernaciones de Chubut y Santa Cruz. Atlas general de la República Argentina, Bs. As, Ángel Estrada.

- Buzai, G.D.(2010). Análisis Espacial con SIG: sus cinco conceptos fundamentales. En Buzai, G.D. (Ed.) Geografía y Sistemas de Información Geográfica. Aspectos conceptuales y aplicaciones. UNLu – GESIG. Luján. pp. 163-195.
- Caballero, J.O. (2000) “Hidrografía y recursos hídricos”. En García y Mazzoni (coord.), El gran libro de la Provincia de Santa Cruz, España, Mileno-Alfa.
- Cáceres, A. Crecimiento urbano de la ciudad de Río Gallegos, Capital de la Provincia De Santa Cruz, Patagonia austral argentina (1885-2010). (2013). Revista Electrónica GEOSAL .Revista Científica de Geografía N° 14 (agosto 2013)
- Cáceres, A. P.; Norambuena, M.; Ampuero, C.; Triviño, G.: (2013). “Consolidación de la tercera franja residencial de Río Gallegos, Patagonia Argentina”. En Actas Congreso Internacional de Geografía - 74ª Semana de Geografía. Trevelin (Chubut). Contribuciones Científicas GÆA | Vol. 25 | Págs. 47-59.
- Cáceres, A.P.; Segovia Stanoss, M.; Melgarejo, G.; Rauque Coyopae; M. (2013). Puerto Santa Cruz: posición geográfica “al margen” del sistema urbano de la Patagonia Austral. En Actas IV Congreso de Geografía de Universidades Públicas y XI Jornadas Cuyanas de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. UNCu. Mendoza.
- Chiozza, E. y Carballo, C. (2006). Introducción a la Geografía, Bernal, UNQ.
- Ferrari, S., Ercolano, B.; Albrieu, C. (2007): Pérdida de Hábitat por Actividades Antrópicas en las Marismas y Planicies de Marea del Estuario del río Gallegos (Patagonia Austral, Argentina) En: Castro Lucic, M. y L. Fernández Reyes (Eds.). Gestión Sostenible de Humedades, CITED y Programa Internacional de Interculturalidad. Santiago de Chile, Chile.
- Derreau, M. (1983), Geografía Humana. España, Vicens Vives. España. Primera reedición.
- García, A. (2000): “El origen de las localidades de Santa Cruz y algunos aspectos de su desarrollo” en: García y Mazzoni (coord.), El gran libro de la Provincia de Santa Cruz. Mileno-Alfa. España.
- Lenzi, J. H. (1980): Historia de Santa Cruz, Quinta Parte: “El Asentamiento Definitivo. El Proceso Poblacional”. Editor Alberto Raúl Segovia, Buenos Aires.
- Mazzoni, E. (2015): Cartografía de paisajes: una herramienta para el inventario y la jerarquización de los recursos turísticos en el extremo austral de la Patagonia. Boletín Geográfico. Año XXXVI N°37. Departamento de Geografía. UNComa. Neuquén.
- Silveira, M.L. (1999). Uma Situação Geográfica: Do Método À Metodologia. Revista TERRITÓRIO, ano IV, nt1 6, jan./jun.
- Zamorano, M. (1992), Geografía Urbana. Formas, funciones y dinámica de las ciudades. Bs As, Editorial Ceyne.
- Zárate, A. (1992), El mosaico urbano. Organización interna y vida en las ciudades. Madrid, Editorial Cincel.