
Neuquén capital: la metrópolis en la mirada de sus habitantes y sus usuarios

Neuquén capital: the metropolis viewed by its inhabitants and users

María Elizabeth Vaccarisi*

FADECS – UNCo

marilunqn@gmail.com

Emilia Daniela Campos**

FADECS – UNCo

milinqn@hotmail.com

RESUMEN

El estudio de los gobiernos locales en Argentina es reciente. La transformación de las tareas que debe asumir el municipio y la relación cercana con los vecinos/electores incrementa su visibilidad en la escena y la disputa política.

Nuestra línea de investigación se centra en el Estado local de la capital neuquina (período 1999-2019), que se caracteriza por la continuidad de una línea de gobierno, desde lo político

Palabras clave
gobierno local,
metropolización,
conurbación,
usuario, habitante

* Licenciada en Servicio Social. Magister en Metodología de la Investigación Científica y Técnica. Profesora Titular del Área Metodológica del Servicio Social (FADECS - UNCo) hasta 2021. Investigadora. Directora de proyectos de investigación y tesis de postgrado. Autora y co-autora de trabajos vinculados con el Estado, Políticas Públicas, Gobiernos locales publicados en congresos, capítulos de libros y medios de difusión masiva.

** Licenciada en Servicio Social. Especialista en Derechos del Niño y Políticas Públicas para la Infancia y Adolescencia (UNICEF- UNCo.). Profesora Adjunta de las asignaturas Teoría y Práctica de Servicio Social con Grupo (FADECS - UNCo). Investigadora. Co-autora de trabajos y publicaciones relacionadas al Estado, Políticas Públicas, Gobiernos locales. Autora de trabajos vinculado con lo grupal.

partidario como opositor al gobierno provincial y un ámbito parlamentario –Concejo Deliberante– en el que el oficialismo nunca tuvo mayoría propia. Durante este período se consolida un proyecto de ciudad, un plan de gobierno y un estilo de gestión. Así, la ciudad de Neuquén se fue transformando en la metrópolis de la microrregión de la Confluencia. Esto sucede paralelamente a los procesos de conurbación que involucran a ciudades de dos provincias y el reconocimiento explícito de sus habitantes.

El presente artículo analiza los resultados obtenidos en un sondeo de opinión realizado entre habitantes y usuarios de la ciudad de Neuquén, que –en tanto cabecera de área metropolitana– debe desplegar políticas públicas junto a otros niveles del Estado para dar respuesta a las crecientes demandas, en términos de infraestructura y servicios, de la población de la ciudad capital y su área de influencia.

ABSTRACT

The study of local governments in Argentina is recent. The transformation of the tasks that the municipality must assume and the close relationship with the neighbors/electors increases its visibility on the scene and in the political dispute.

Our line of research focuses on the local State of the Neuquén capital (period 1999-2019), which is characterized by the continuity of a line of government, from party politics as opposed to the provincial government and a parliamentary sphere –Deliberative Council– in which the ruling party never had its own majority. During this period, a city project, a government plan and a management style are consolidated. Thus, the city of Neuquén gradually became the metropolis of the Confluence micro-region. This happens in parallel to the

Keywords

local government, metropolization, conurbation, user, inhabitant

conurbation processes that involve cities from two provinces and the explicit recognition of their inhabitants.

This article analyzes the results obtained in an opinion poll carried out among inhabitants and users of the city of Neuquén, which –as the head of the metropolitan area– must deploy public policies, together with other levels of the State, to respond to the growing demands in terms of infrastructure and services to the population of the capital city and its area of influence.

Introducción

En las últimas décadas, Neuquén capital se ha transformado en la ciudad cabecera de un área metropolitana que comprende municipios de dos jurisdicciones provinciales. Es el producto de un proceso de urbanización desarrollado en torno a ella, que fue transmutando el territorio y que se vincula con un crecimiento poblacional acelerado (explosión demográfica) que se produjo a fines de los setenta y que se mantiene con altibajos hasta la actualidad. Ese crecimiento poblacional ha sido acompañado, a su vez, de una conurbación con localidades vecinas, a través de las principales rutas que la unen con las ciudades de Plottier, Cipolletti y Centenario, que genera el entrecruzamiento territorial (municipal, provincial y nacional) (Carrión, 2007).

Desde el punto de vista de las políticas públicas, los fenómenos de *metropolización* y conurbación demandan que los diferentes niveles del Estado (nacional, provincial y municipal) generen, en forma coordinada e integrada, respuestas a las problemáticas y situaciones que surgen asociadas a dichos fenómenos. Ello se constituye en un reto al requerir el trabajo conjunto de diferentes distritos administrativos, con gestiones de diversos signos políticos, muchas veces con intereses encontrados que desencadenan conflictos y cuya resolución impacta en la calidad de vida de las poblaciones asentadas en el territorio.

El reconocimiento y la aceptación de un espacio metropolitano se producen, en parte, a través de la vida cotidiana de los habitantes para quienes los límites administrativos no tienen demasiado sentido. Es el caso evidente de los desplazamientos por razones de trabajo, que hacen que los espacios vividos estén mucho más allá de la delimitación del barrio o la municipalidad, así como también el desarrollo de actividades culturales, recreativas, comerciales, etcétera. El espacio es percibido como un continuo, una persona es usuario/vecino/habitante/ciudadano con múltiples demandas, necesidades, expectativas, las cuales requieren una respuesta interjurisdiccional. Lefevre afirma que

(...) si la metrópoli no es vivida como un espacio en el que se desenvuelve toda su vida cotidiana, o si no hay un sentimiento de pertenencia, entonces las cooperaciones serán difíciles y reducidas a instrumentos de gestión técnica de equipamientos, infraestructuras, residuos. (Lefevre, 2015: 66)

Por ello, es importante indagar la opinión que tienen las personas –como usuarios de servicios y/o como habitantes de la capital neuquina– sobre las diferentes respuestas generadas y/o promovidas desde los diferentes niveles del Estado y tendientes a resolver cuestiones vinculadas a la creciente urbanización. Insumo necesario para el diseño de políticas públicas, de líneas de trabajo que repercutan en la zona de análisis y que agilicen/dinamicen los procesos de movilidad, residencia y trabajo.

Conurbación, metropolización y escenario político

Cuando dos o más ciudades se integran territorialmente, más allá de su tamaño, características y jurisdicción administrativa se está en presencia del fenómeno de conurbación (Moreno Jaramillo, 2008), que puede ser visto como proceso y como resultado. La integración física es el resultado, pero a la vez genera diversas dinámicas de interacción en lo social, lo cultural, lo político, lo económico, etcétera.

Estas dinámicas no siempre tienen un correlato con el contexto político - administrativo en el cual se desenvuelven y en muchas ocasiones ello genera tensiones y rupturas que causan repercusiones territoriales. La conurbación, [...], da lugar a una nueva territorialidad a modo de un rizoma que extiende sus tallos horizontalmente bajo el suelo, para emerger de nuevo a la superficie con la forma de más vida. En la conurbación coexisten la integración y la escisión, pues se trata de rizomas en interacción en los que los encuentros y desencuentros se suceden simultáneamente y en forma cotidiana. (Moreno Jaramillo, 2008: 2)

La metropolización es:

la integración en un único conjunto de diferentes áreas urbanas dispersas, entre las que se establecen interrelaciones e interdependencias desde el punto de vista económico, social y cultural, etc. configurando una estructura que se organiza según una red de jerarquías variables y que tiende a extenderse por el conjunto del territorio (Cuadrado Ciuraneta, 2016: 2).

En síntesis, ella supone “la progresiva interdependencia de los lugares y los territorios” (Domínguez y otros, 2016: 1). Estos procesos plantean importantes desafíos a los gobiernos locales de las ciudades involucradas en términos de gestionar políticas públicas que procuren abordar las múltiples dimensiones comprendidas en ellos.

El área metropolitana objeto de interés del presente trabajo se ubica en el denominado Alto Valle de Río Negro y Neuquén (Patagonia Norte), comprende municipios de dos jurisdicciones provinciales y en la cual la ciudad de Neuquén se constituye en la metrópolis que irradia hacia el resto de la región.

En las últimas décadas del SXX se producen múltiples transformaciones a nivel mundial, entre ellas, la transfiguración del municipio en gobierno local, en términos de nuevos roles y funciones a desempeñar. La ciudad se constituye en un nuevo espacio de disputa política (Carrión, 2007). Nuestra línea de investigación se enfoca en el análisis de diferentes aspectos del gobierno local de la ciudad de Neuquén, así como las vinculaciones con otros niveles del Estado durante el período 1999-2019.

La ciudad capital (fundada en 1904) está ubicada en la confluencia de los ríos Limay y Neuquén y actualmente tiene una población estimada de 330.000

habitantes². El crecimiento poblacional vertiginoso³ iniciado en la década del setenta se explica por los procesos migratorios que –con diferente nivel de intensidad– vienen dándose en la provincia en general y en la ciudad en particular. Flujos migratorios que tienen una diversa composición, en un primer momento asociados a la construcción de obras de gran envergadura (por ej. hidroeléctricas) y en las últimas décadas a la actividad petrolera y los servicios que devienen de ella. Todo ello implica el incremento en la demanda habitacional y de servicios en general.

El acelerado crecimiento de la capital y el reducido ejido municipal, prontamente significó extenderse hacia la denominada zona de “bardas” (terrazas de origen fluvial), otorgándole una configuración con diferentes desniveles, condiciones que complejizan el proceso de urbanización. Hasta el 21 de abril de 2022, el ejido municipal capitalino tenía una superficie de 127,94 km² (ocupaba el 0,13% del territorio de la provincia⁴). En esa fecha, la legislatura provincial aprobó su ampliación, sumando así 80 km² y pasará a ocupar una superficie de 207,94 km² (se incrementa un 62,5%) lo que representa el 0,22 % del territorio provincial. Las gestiones de ampliación del ejido municipal de la capital se iniciaron en 2005, durante la segunda gestión del exintendente Quiroga y con apoyo unánime del Concejo Deliberante.

Desde el punto de vista institucional, la ciudad de Neuquén estuvo gobernada hasta 1999 por gestiones del Movimiento Popular Neuquino (MPN), en ese año triunfó el candidato de la Alianza (Horacio Quiroga). Esta fuerza de origen radical, a lo largo del tiempo, fue adquiriendo diversos formatos, realizó acuerdos con diferentes partidos políticos, fundó otro (Nuevo Compromiso Neuquino) y se mantuvo en el ejecutivo municipal hasta 2019, cuando el MPN recupera la intendencia luego de 20 años.

² Estimación en base a datos provisorios del Censo 2022, según el cual la provincia de Neuquén tiene 741.000 y en el supuesto de que mantiene la concentración poblacional en la capital, que era el 45% en el censo de 2010.

³ Según datos de los censos nacionales, la ciudad de Neuquén tenía en 1960 16.768 habitantes; 43.000 en 1970; en 1980 90.089 habitantes y 167.296 en 1991. Según estimaciones del censo 2022 se superarán, ampliamente, los 400.000 habitantes.

⁴La superficie del territorio de la provincia de Neuquén es de 94.078 km²

Desde 1999, la relación entre el gobierno municipal capitalino con otras instancias gubernamentales –provincial y nacional– tuvo puntos de acercamiento y puntos de tensión, vinculados con cuestiones políticas y luchas de poder. La relación municipio-provincia estuvo –en el período 1999-2019⁵– fuertemente atravesada por la disputa por la gobernación y por la recuperación, por parte del MPN⁶ de la ciudad capital. Durante las gestiones de Horacio “Pechi” Quiroga –en particular– se registraron importantes discusiones respecto de la calidad de los servicios públicos a cargo de la provincia. Asimismo, dentro de este marco, se debe ubicar que se haya demorado 17 años en aprobar la ampliación del ejido municipal, hecho que ocurre cuando la capital es nuevamente gobernada por el MPN. Estas tensiones no impidieron que se llevaran a cabo acuerdos y convenios con el gobierno provincial con el propósito de afrontar el desarrollo de diferentes aspectos vinculados con el proceso de urbanización.

La coexistencia de un Poder Ejecutivo provincial del MPN con intendencias de diferentes signos políticos remite al concepto de gobiernos yuxtapuestos, entendidos “como un fenómeno de gobiernos anidados”, en el cual [administraciones] de unidades territoriales con diferentes grados de poder [y de proyectos políticos] coexisten simultáneamente” (De Remes, 2000:196). Esta idea asume que prevalecerían diferentes criterios entre el electorado para elegir los distintos niveles de gobierno, lo que se constata en el período estudiado.

En el lapso 1999-2019 otro fenómeno político que se visualiza en la capital neuquina a nivel municipal es la existencia de un gobierno “dividido”, que se refiere a la relación Poder Ejecutivo - Poder Legislativo local. Supone considerar que la mayoría legislativa es controlada por un partido diferente al del Ejecutivo y/o el municipio es gobernado por un consejo municipal pluripartidista (De Remes, 2000). El oficialismo municipal nunca tuvo mayoría propia en el Concejo Deliberante, ello generó nuevas formas y mecanismos para gobernar, basados en la negociación y la cooperación e implicó nuevos retos políticos y sociales. (Vaccarisi y Campos, 2017)

⁵ Período que abarca cinco gestiones: Horacio Quiroga (1999-2003, 2003-2007, 2011-2015 y 2015-2019) y Martín Farizano (2007-2011), con una continuidad política en todas ellas.

⁶ Partido político que gobierna la provincia de Neuquén desde la década del sesenta.

Un proyecto de ciudad y el diseño de políticas públicas

Al inicio del siglo XXI había una idea respecto de la ciudad que se quería, pero ese proyecto de ciudad se fue construyendo paulatinamente, expresa el Ing. Monzani⁷ “en 1999, “Pechi” cuando salió a hacer la campaña percibió que la gente quería vivir en una calle con pavimento, [detectó las necesidades de los vecinos]”. Cuando se inicia la primera gestión había un esquema de ciudad chica, de carácter pueblerino y, en consecuencia, primero –explica Monzani– se propusieron cerrar la trama urbana, pavimentar las calles troncales y las de los barrios, también dotarlos de infraestructura: agua, cloacas y desagües pluviales. Luego, se comenzó con el desarrollo de los espacios públicos: plazas y espacios verdes y los parques de la barda. Después, en la tercera y cuarta gestión de Quiroga- se empezó con las mejoras en la ribera del río Limay (proyecto Isla 132, paseo de la Costa, etcétera). Simultáneamente se fueron realizando obras en el oeste de la ciudad, sector con mayor concentración poblacional –especialmente sectores vulnerables– y con mayor déficit en servicios. En esos últimos años⁸, la gestión giró “hacia la movilidad urbana (...) que tanto fastidio nos causa, [ir] de un lugar a otro (...) hemos hecho hincapié en el metrobús, en la bicisenda, en otros medios de moverse en la ciudad”, expresa Monzani. Agrega que, para abordar esta temática, se hicieron diferentes estudios para saber cómo circula la gente dentro de la ciudad y su cantidad. En 2017, un estudio verificó el ingreso diario de 100.000 vehículos a la ciudad capital, sumados a los 100.000 registrados en la misma, ello contribuye a generar muchas dificultades en la movilidad urbana. (Vaccarisi-Campos, 2019). Al mismo tiempo, ese proyecto de ciudad, paulatinamente tuvo que incluir aspectos vinculados a la microrregión.

También hubo un proyecto de gobierno que se fue consolidando y ampliando a lo largo de las diferentes gestiones estudiadas (1999-2019) sustentado en un proyecto de ciudad, en la construcción de un equipo de trabajo que le dio soporte político y técnico y cuyos actores también fueron ocupando diferentes espacios de poder

⁷ Fue Subsecretario de Obras Públicas (2002-2010) y Secretario de Obras Públicas (2010-2017) de la Municipalidad de Neuquén. En diciembre de 2017, asume la Presidencia del Concejo Deliberante y en 2021 es reelegido como concejal.

⁸ Entrevista realizada por el equipo de investigación durante el año 2018.

político (sea en el Poder Ejecutivo, en el Concejo Deliberante, la Legislatura provincial) y en la capacidad de generar alianzas con diferentes sectores.

“Si observamos el gabinete municipal actual, muchas de las segundas y terceras líneas de Quiroga continúan trabajando en la gestión del Intendente Gaido” (Diario Río Negro, 2020), expresa Marina Estévez⁹ a principios de 2020 en un medio local. Declaración que da cuenta de que los equipos de trabajo conformados durante las gestiones del exintendente Quiroga estaban pensados como equipos de gestión en los que confluyen las dimensiones política y técnica. El proyecto de ciudad no era sólo una enunciación política, sino que estaba sustentado técnica y financieramente, fue construido y sostenido a lo largo de los años (dado que continúa en desarrollo) y lleva al intendente actual a mantener estos cuadros intermedios, continuidad fundada - también- en la escasa trayectoria y experiencia en lo municipal del titular del ejecutivo local.

Las cuestiones de la conurbación se pueden visualizar no sólo en las estrategias de gestión de los ejecutivos municipales involucrados, sino también en las iniciativas del Concejo Deliberante, especialmente el de la ciudad de Neuquén. Los ejes ambiental y urbano tienen una fuerte presencia temática entre las ordenanzas votadas en disidencia en este Concejo Deliberante, en el período estudiado. Los resultados obtenidos muestran que el 78% de las ordenanzas fueron aprobadas por unanimidad (Vaccarisi y Campos, 2017: 77). Entre ellas se observa la preeminencia de las vinculadas al uso y ocupación de la tierra (un alto porcentaje corresponden a las áreas bajo la jurisdicción de Cordineu SE¹⁰), al transporte urbano de pasajeros (público y privado) y diferentes aspectos relacionados con la provisión de servicios e infraestructura. El proyecto de ciudad que se fue diseñando se asienta, entre otros, en los ejes referidos a la movilidad urbana, los espacios verdes y públicos, la descentralización y lo cultural-recreativo. Ello se ve reflejado en las ordenanzas que

⁹ Ex-Subsecretaria de Innovación de la Municipalidad de Neuquén – Gestión Quiroga.

¹⁰ En diciembre de 2000, se aprueba la creación de la Corporación de Desarrollo Integral de Neuquén Sociedad del Estado (CORDINEU S.E.) (Ord. 8976/2000): sociedad entre los Estados provincial y municipal, que lleva adelante el Proyecto “Paseo de la Costa” con el propósito de generar un polo de desarrollo turístico, recreativo, vial y de servicios, a partir de la rehabilitación urbana del área ribereña.

se sancionan, tanto en disidencia como por unanimidad, en el parlamento local y que consolidan a la ciudad de Neuquén como cabecera de la metrópolis.

El diseño de políticas públicas para dar respuesta a los procesos analizados, requiere –entre otros múltiples aspectos– tener en cuenta la distinción entre los conceptos de “habitante” y de “usuario”, que se unen o se separan, eventualmente, en la diagramación de los destinatarios de las mismas.

Desde las gestiones municipales estudiadas en un primer momento se priorizó dar respuesta a las necesidades de los habitantes de la capital y luego, en una línea de continuidad, se comienza a dar respuesta al usuario.

En el despliegue de políticas públicas, es necesario considerar el nuevo rol que debe asumir un municipio en el Siglo XXI. Un alto funcionario de la última gestión de Horacio Quiroga (2015 - 2019), y que integraba el equipo de gobierno desde hacía varios años, expresó “la «Muni» dejó de ser la «Muni» –refiriéndose a las funciones acotadas que antes tenía este nivel estatal– surgen nuevas demandas, surgen nuevas funciones a desarrollar, porque es el nivel del Estado que está más cerca de los ciudadanos” (Vaccarisi-Campos, 2019). En relación a la centralidad regional que fue adquiriendo la ciudad de Neuquén afirmó: “esta hegemonía, que no fue buscada específicamente, sino que se fue dando por una serie de factores históricos, económicos, etcétera...” supuso que el municipio debiera diseñar políticas públicas que no sólo dieran respuestas a los habitantes de la ciudad sino a los residentes de las localidades vecinas y de la región en general que vienen, habitualmente, a desarrollar diferentes actividades (laborales, de estudio, comerciales, recreativas, culturales, etcétera).

El territorio se va transformando, de esa diagramación de pueblo pasa a tener la de una ciudad cabecera de área metropolitana, vinculada a un plan de crecimiento integral, lo que supuso, entre otras cosas, el desplazamiento de zonas productivas para ser ocupadas para uso residencial, lo que deja cada vez menos tierra disponible para la producción.

El crecimiento poblacional anormal –como expresara el ex-secretario de Obras Públicas– es muy difícil de planificar

Neuquén crece a una velocidad tal que nosotros, muchas veces, vamos a la par o a veces de atrás. No es común Neuquén. Podés planificar crecimientos normales, pero planificar [uno] anormal, como es el caso de Neuquén, [porque] no es lógico que en una década la población se duplique. Lo lógico es que crezca un 10%, pero no un 30 o 40%.

Las dificultades para planificar este desarrollo vertiginoso no significan ausencia de planificación. Según explica el Ing. Monzani, a finales de la primera gestión del exintendente Quiroga hubo un flujo de fondos importantes que permitió diseñar múltiples proyectos “en 2003, invertimos dos millones de dólares [en hacerlos] (pavimento, cloacas, desagüe pluvial, etc.). Pusimos toda la ciudad bajo proyecto ejecutivo... es el día de hoy [2018] que aún estamos haciendo algunos [de ellos]”.

Una de las fortalezas del municipio capitalino, es que, a lo largo de las gestiones de Quiroga, tuvo superávit, ya sea por recaudación tributaria o por ingreso de regalías, lo que permitió no sólo empezar a diseñar políticas públicas de envergadura, sino que fue confiable para generar acuerdos con los distintos niveles de los Estados. El municipio es autónomo por Carta Orgánica y superavitario desde hace ya más de 10 años. Tiene creado un Fondo Anticíclico, integrado por los excedentes financieros de la recaudación y, además, cuenta con el aporte de la coparticipación provincial. (Vaccarisi-Campos, 2019)

Opinión de usuarios y habitantes de la ciudad de Neuquén

Los procesos de urbanización de las grandes ciudades y sus áreas metropolitanas han supuesto un cambio en el uso del espacio. Un rasgo del nuevo paisaje es el desarrollo de redes de autopistas/rutas y de otros sistemas de comunicación. Así mismo alrededor de los centros más poblados crecen urbanizaciones inconexas, barrios residenciales, centros comerciales, etc. (Milián Gimeno, 2008).

Ante este fenómeno, Francesc Muñoz acuñó el concepto de *territoriente* para dar cuenta de las nuevas formas de relación que establecen las personas con los espacios que los rodean:

son habitantes a tiempo parcial, que utilizan el territorio de distinta forma en función del momento del día o del día de la semana y que, gracias a las mejoras en los transportes y las telecomunicaciones, pueden desarrollar diferentes actividades en puntos diferentes del territorio de una forma cotidiana. El *territoriente* multiplica así su presencia en el espacio metropolitano hasta el punto de que su relación con él se establece más a partir de un criterio de movilidad [...] por tanto se define como *territoriente* entre lugares y no como habitante de un lugar (p. 34). (Milián Gimeno, 2015:161).

Los procesos de conurbación y metropolización requieren generar respuestas desde el Estado, que tengan en cuenta las necesidades y demandas del habitante de la ciudad y del usuario de diversos servicios y espacios públicos existentes en la metrópolis y su zona de influencia.

En el caso estudiado, la transformación de Neuquén en ciudad cabecera de la región implica el desarrollo de diferentes políticas públicas, que requieren la intervención coordinada de diferentes niveles del Estado, dado que en el territorio de la capital se registra una triple superposición jurisdiccional (nación, provincia y municipio) y dichas políticas suponen también diferentes fuentes de financiamiento.

En el marco de las políticas públicas impulsadas desde el Estado nacional, entre 2013 y 2021 se ejecuta el Programa de **Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior** (DAMI) –que incluye a Neuquén y su área de influencia¹¹– que apuntaba a

¹¹ La primera etapa (2013-2016) “Área Metropolitana de Neuquén” incluyó los municipios de Neuquén capital, Centenario, Plottier y Senillosa (provincia de Neuquén). La segunda etapa “Área Metropolitana Confluencia” (2017-2021) se conformó por 12 municipios de las provincias de Neuquén (Neuquén capital, Centenario, Plottier, Senillosa, San patricio del Chañar y Vista Alegre) y de Río Negro (Cipolletti, Cinco Saltos, Campo Grande, Contralmirante Cordero, Fernández Oro y Allen)

mejorar el funcionamiento de los servicios en áreas metropolitanas, motorizar modalidades innovadoras de gestión para la ejecución de proyectos y la prestación eficiente de servicios que requieran la concurrencia de varias jurisdicciones territoriales. Las acciones se vertebran en función de tres ejes: urbano, productivo y ambiental. Es un programa financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (80%) y el resto con aportes locales. Entre las acciones cabe mencionar la financiación parcial de las Áreas Recreativas Metropolitanas de los ríos Limay y Neuquén, la Mejora de la Gestión Ambiental, el Desarrollo de la Movilidad y Transporte metropolitano y el Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria. Cabe aclarar que esta política pública nacional complementa el desarrollo de acciones iniciadas o planificadas por cada uno de los municipios comprendidos en el DAMI.

En el año 2021 se realizó un sondeo de opinión¹² destinado a residentes de la ciudad capital y/o usuarios de los servicios existentes en ella, a efectos de conocer la valoración que tenían sobre diferentes aspectos vinculados a las políticas públicas desarrolladas en torno a los procesos de metropolización y conurbación.

Dadas las condiciones de público conocimiento (pandemia/ASPO) se optó por una modalidad *online* y se utilizó una muestra no probabilística (muestreo por “bola de nieve”¹³). Por el tipo de muestra empleada los resultados fueron válidos para el conjunto de *respondentes*¹⁴ (151 personas) dando una primera mirada de tipo exploratoria sobre los aspectos indagados, pero por limitaciones propias de este procedimiento no ha sido factible establecer generalizaciones al resto del universo de estudio.

¹² Actividad enmarcada en el proyecto de investigación “Estado municipal, gobierno dividido y yuxtapuesto. Políticas públicas, actores y disputas políticas y jurisdiccionales. Una mirada desde la ciudad de Neuquén (2007/2019)” - Directora Mgr. María Elizabeth Vaccarisi y Codirectora Esp. Emilia Campos, FADECS/UNCo, período de ejecución 2018-2022.

¹³ Las personas seleccionadas para ser estudiadas reclutan a nuevos participantes entre sus contactos. Esta técnica permite que el tamaño de la muestra vaya creciendo a medida que los individuos elegidos invitan a participar a sus conocidos.

¹⁴ Término empleado en metodología de la investigación para identificar a las personas que responden una encuesta, una entrevista o un cuestionario autoadministrado.

La indagación se estructuró tomando como referencia los ejes del DAMI, particularmente el urbano y el ambiental, la conectividad y las opiniones que los habitantes y/o usuarios de la ciudad de Neuquén poseían acerca de estos aspectos.

El cuestionario empleado (tipo *multiple choice*) incluyó aspectos descriptivos y valorativos, se organizó en dos bloques: uno que debía ser respondido sea habitante o no de la ciudad de Neuquén y el otro destinado exclusivamente a residentes de la capital. Asimismo, se hizo una distinción en el uso de servicios y espacios públicos antes y durante la pandemia, dado que ha sido una coyuntura que modificó usos y hábitos en las personas.

Perfil de los Usuarios

El 82% de los consultados son residentes de la ciudad de Neuquén, categoría que incluye a quien “vive y trabaja y/o estudia en la ciudad” o “vive en ella, pero estudia y/o trabaja en otra localidad”, con un nivel de instrucción alcanzado alto (el 81% posee universitario incompleto o superior) y cuya edad supera los 40 años en el 65% de los casos.

El 60% responde ser empleado/a –sea como actividad única o como actividad principal– y, la porción restante se distribuye entre estudiantes, jubilados/as y/o trabajadores/as independientes (también como actividad única o principal).

En cuanto a la rama/área de actividad, 137 *respondentes*¹⁵ se desempeñan o han desempeñado: el 39,5% en Administración Pública (nacional, provincial o municipal), en Educación (24%), en Otros Servicios (10%), en Comercio (9,5%), en Actividad Petrolera y afines (9%), y en otra diversidad de áreas (8%).

¹⁵ Se excluye a 14 que respondieron ser sólo estudiantes.

Cotidianidad: Movilidad y Tiempo

Uno de los aspectos gravitantes en la calidad de vida de los ciudadanos que habitan o circulan en las grandes ciudades o zonas metropolitanas en América Latina, es el tiempo, “la calidad de vida de cualquier persona está íntimamente relacionada con el uso del tiempo y su calidad” (Rueda Palenzuela, 2014: 35). Ello remite directamente a la movilidad y según el autor de referencia, estudios psicológicos realizados, señalan que el tiempo idóneo que debería emplear una persona en un viaje cotidiano, es de 35 minutos para ir y 35 minutos para volver (Rueda Palenzuela, 2014: 35) Cuando el viaje supera esos minutos, la persona buscará un medio de transporte alternativo, que generalmente es el vehículo privado. Todo ello deviene en un incremento de la congestión de tránsito, los niveles de contaminación del aire, índices de accidentes viales, etcétera. Así, “la movilidad (y sus consecuencias) se erige como uno de los sectores estratégicos para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos latinoamericanos” (Rueda Palenzuela, 2014: 36). A ello debe incluirse la existencia o no de infraestructura que facilite o mejore la movilidad dentro del espacio urbano e interurbano, independientemente del medio de transporte empleado.

El tiempo es un recurso crítico e irrecuperable, por ello es un aspecto de la vida cotidiana que se pone en valor, ya sea para el disfrute de los momentos libres, para el trabajo, para circular y, teniendo en cuenta esa dimensión, es que se organiza la vida.

El primer aspecto indagado es sobre el o los medios de transporte utilizados habitualmente para concurrir al trabajo, a los lugares de estudio y para realizar otro tipo de actividades (sociales, culturales, deportivas, etcétera).

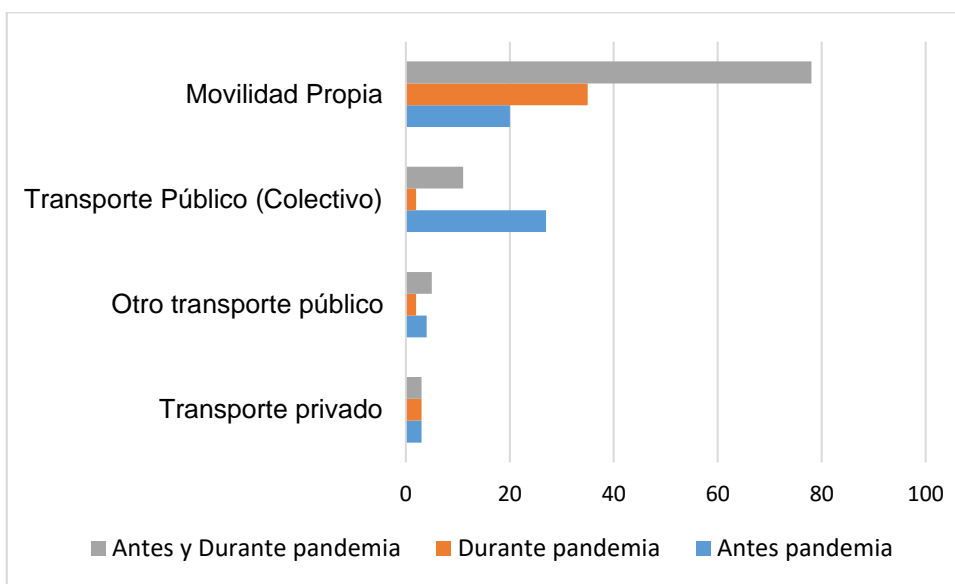
El medio de transporte más utilizado por quienes respondieron el cuestionario es la movilidad propia (Gráfico 1), sea como único medio o complementado con otros¹⁶. Si bien se incrementó durante la pandemia/cuarentena, no fue un factor central, sino que su uso se explica otros motivos: permite manejar mejor los horarios, ahorrar tiempo y comodidad. A ello se suma la disconformidad con el transporte público (horarios, frecuencias, etcétera) y el poco o nulo acceso al mismo en sus

¹⁶ Cabe aclarar que los *respondentes* podían elegir más de una opción.

lugares de residencia. Situación similar ocurre para la realización de actividades sociales, culturales, etcétera. (Gráfico 2)

Gráfico 1

Medio/s de transporte empleado/s para el trabajo y/o el estudio



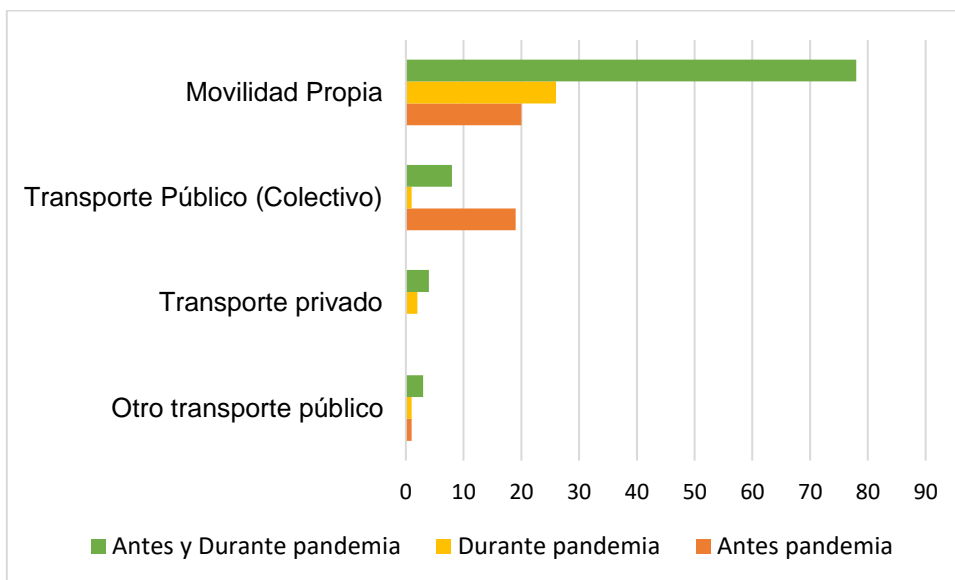
Elaboración propia. Fuente: Sondeo opinión 2021

Como dato complementario al sondeo de opinión, puede corroborarse, mediante la observación, el incremento del uso de la bicicleta como medio de movilidad. El municipio neuquino y como política pública, a partir de la tercera gestión del exintendente Quiroga y con continuidad en la actual gestión, estimula el uso de este medio mediante el Programa de Bicisendas y Ciclovías, que incluye el aumento de kilómetros de ambas para unir distintas zonas de la ciudad y el incremento de la iluminación de diferentes sectores de la misma. También se impulsó con la creación

de las estaciones *SiBici*, cuya primera terminal de bicicletas¹⁷ se puso en funcionamiento en 2015 y que, a principios de 2019, implementó una aplicación para celulares (*App#SiBici*)¹⁸. Es ésta una política pública que apunta al uso de un medio de transporte alternativo, saludable, ecológico, rápido, económico y a reducir la cantidad de autos que circulan en la ciudad. “Los convoco a un desafío: reemplazar una ciudad llena de autos por otra llena de bicicletas”, decía el exintendente Quiroga en 2014 cuando se puso en marcha esta estrategia.

Gráfico 2

Medio/s de transporte empleado/s para actividades sociales, culturales y otras



Elaboración propia. Fuente: Sondeo opinión 2021

¹⁷ Ofrece el servicio de custodia para rodados de vecinos (servicio gratuito) que se trasladan desde los barrios al centro utilizando la red de ciclovías y biciesendas de la ciudad. Actualmente cuenta con tres estaciones: Parque Central, ETON y Paseo de la Costa.

¹⁸ Permite conocer la ubicación de las biciestaciones, la cantidad de rodados disponibles en tiempo real e incluso cuenta con un mapa de las biciesendas y las ciclovías seguras que atraviesan a la capital neuquina.

El 70% de los *respondentes* que utilizan transporte público (colectivo¹⁹) lo hace porque carece de movilidad propia. Se registra una diferencia entre su uso para ir a trabajar y/o estudiar (25% antes de la pandemia y 8,7% durante la misma) y para actividades sociales, culturales, etc. (18,5% antes de la pandemia y 6% durante la misma). La prestación del servicio del colectivo dentro del ejido municipal capitalino está a cargo de una sola empresa, mientras que el transporte interurbano (localidades cercanas) es realizado por otras compañías y cada una de ellas tiene un solo recorrido.

Entre los usuarios prevalece una valoración negativa del servicio. Se lo califica mayoritariamente de regular o malo, en:

✓	Frecuencia del servicio	✓	Cumplimiento de horarios
✓	Diseño de recorridos	✓	Comodidad
✓	Higiene	✓	Costo
✓	Estado de conservación		

Cabe destacar que las mayores recurrencias se registran en la disconformidad sobre la frecuencia y cumplimiento de los horarios. Únicamente se valora como buena la accesibilidad desde el domicilio. La opinión sobre el tiempo que insume el viaje se distribuye entre adecuado y excesivo, con cierta preeminencia de esta última.

Los resultados muestran que el lapso que insume trasladarse para realizar diferentes actividades es un factor central entre los consultados para decidir qué medios emplear –particularmente aquellos que tienen opciones– pero en el caso de los que utilizan transporte público (colectivo), no sólo es la duración del viaje en sí mismo, sino el tiempo adicional que se debe sumar, porque no se cumplen los horarios y/o la frecuencia no responde acabadamente a sus necesidades.

¹⁹ Se hace una distinción dentro del transporte público entre colectivo (ómnibus, autobús) y otros, porque el ómnibus es el medio utilizado mayoritariamente.

Conectividad y circulación

Se indagó la valoración sobre las obras de infraestructura realizadas en la ciudad de Neuquén en las últimas décadas, particularmente aquellas vinculadas a darle una mayor conectividad y fluidez en la circulación entre diferentes zonas de la ciudad y con otras localidades. Los resultados obtenidos muestran el predominio de las categorías “regular” y “malo”, distribuidas en los siguientes aspectos:

REGULAR	MALO
Conexión y señalización de calles, avenidas y rutas	Estado de calles, avenidas y rutas
Cantidad y sincronización de semáforos	Disponibilidad de espacios para estacionamiento
Acceso a arterias/calles troncales	
Ensanchamiento de arterias principales	

El 65% de los consultados seleccionó a la excesiva cantidad de vehículos y el no respeto a las normas de tránsito como las principales dificultades existentes para circular en Neuquén y su zona de influencia.

Mientras que entre el 35 y 40% eligió como los principales facilitadores para la circulación al incremento de accesos a la ciudad, el ensanchamiento de arterias importantes y la existencia de la “onda verde” en calles con alta circulación de vehículos. Pese a la valoración regular se considera que facilitan la circulación, es decir, hay una visión de mejoramiento.

Espacios públicos: uso y valoración

Los espacios públicos son espacios o ambientes de la ciudad donde las personas pueden circular, recorrer, utilizar y/o disfrutar libremente. En ellos se pueden

desarrollar actividades de diverso tipo: recreativas, culturales, sociales, económicas, etc. Asimismo, pueden ser espacios abiertos (por ej. plazas, parques, sendas, etcétera) o cerrados (museos, escuelas, centros comerciales, entre otros).

En 2014 Neuquén fue declarada “Capital Nacional del Senderismo Urbano” (Ley Nacional 27.001). “Los senderos aeróbicos, junto a otros espacios verdes, son el pulmón verde de la ciudad” (Maduri, 2019: 51), que cuenta con más de veinte kilómetros de senderos aeróbicos, emplazados en tres áreas:

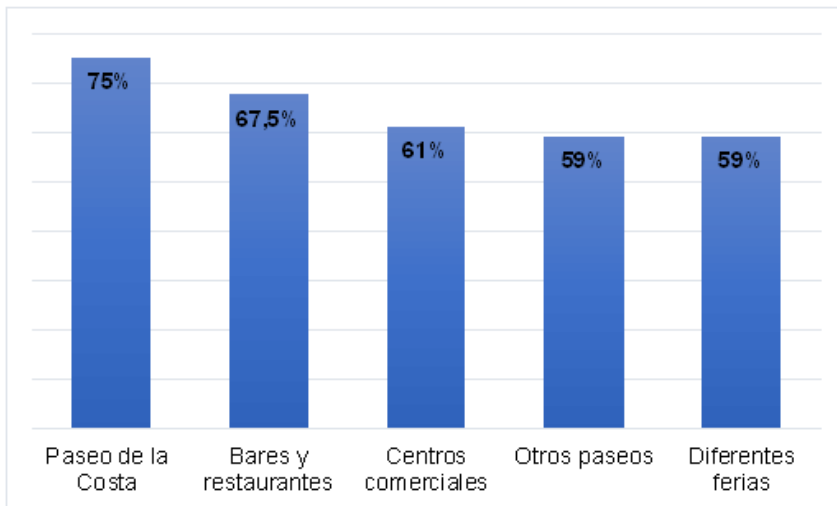
- Senderos de Parque Norte (con dos circuitos: senderos de la Barda -10 kms. -, y senderos del Bosque -6,3 kms.-)
- Senderos del Paseo de la Costa (2,4 kms.) y
- Sendero de la Confluencia (recorrido de 3,6 kms. a la vera de los ríos Neuquén y Limay) (Maduri, 2019).

(...) la Municipalidad de Neuquén materializó y jerarquizó, con una arquitectura paisajista autosustentable, los circuitos aeróbicos usados por los ciudadanos para caminar, trotar, andar en bicicleta, pasear tomando mate o simplemente respirar aire puro a la vera del río, del bosque o en la barda, según el sendero elegido. Los senderos cuentan, además, con estaciones saludables que permiten la práctica de deportes o ejercitarse en aparatos instalados en sectores específicos (bancos para elongación, juegos para chicos, miradores con pérgolas y bebederos). (Maduri, 2019: 51)

Estos circuitos están dotados de playa de estacionamientos para vehículos, cordones que delimitan las sendas de circulación, cartelería informativa y explicativa (sobre especies forestales y aves), bancos de descanso y cestos de residuos (Maduri, 2019).

La totalidad de los encuestados afirma hacer o haber hecho uso de alguno de los espacios públicos enumerados en el cuestionario²⁰. En el Gráfico 3 se vuelcan los más utilizados. Durante la pandemia se registra una caída sustancial en el uso de los espacios públicos cerrados. Sin embargo, aquellos ubicados al aire libre o abiertos no muestran diferencia de uso antes y durante la pandemia, excepto el paseo de la Costa (a la vera de los ríos) que se utiliza más masivamente en verano.

Gráfico 3
Porcentaje de Espacios Públicos Utilizados



(Elaboración propia. Fuente: Sondeo opinión 2021)

Respecto de la evaluación realizada sobre diferentes aspectos propuestos, la valoración predominante en cada uno de ellos fue la siguiente:

²⁰ En las respuestas podían incluirse varias opciones.

Buena	Regular	Mala
Variedad de ofertas y actividades	Higiene	Existencia y/o acceso de baños públicos
Calidad de la iluminación	Mantenimiento de instalaciones	
	Equipamiento de las instalaciones	

De los no residentes en la capital que utilizan los espacios públicos, el 54% aduce como motivo para hacerlo que: “le gusta lo que ofrece la ciudad de Neuquén, más allá que en su localidad de residencia también lo tiene”. El porcentaje restante se divide entre “escasa diversidad de oferta” o “ausencia de la misma en su localidad de residencia”.

La ciudad mirada por sus habitantes

Según la Carta Orgánica de la ciudad de Neuquén, “Serán de competencia de la Municipalidad todos los servicios públicos que se presten en el ejido municipal, respetando las jurisdicciones reservadas a los Estados nacional y provincial, y ejerciendo las facultades concurrentes cuando ello proceda” (Art. 139) y “La Municipalidad asegurará la prestación, por sí o por terceros, de los servicios públicos esenciales” (Art. 140)

Los servicios públicos y esenciales en la ciudad capital están a cargo de diferentes prestadores (municipal, provincial y/o privado) y, ante esta diversidad, se decidió indagar²¹ si los habitantes de la misma (124 del total de *respondentes*) tienen conocimiento sobre las diferentes responsabilidades y la valoración sobre la calidad del servicio que hace cada prestador. Asimismo se seleccionaron algunos servicios de tipo domiciliario (agua, luz eléctrica, recolección de residuos) y otros que hacen a su

²¹ Estas preguntas sólo debían ser respondida por los residentes en la ciudad de Neuquén

cotidianeidad (alumbrado público, higiene de espacios públicos) relacionados con la calidad de vida de los habitantes de una ciudad.

➤ **Servicio de agua domiciliaria y cloacas**

El 86% de quienes respondieron la encuesta conoce que el servicio lo presta un ente provincial. Predomina una evaluación negativa. Entre regular y malo suman el 68% de las respuestas.

➤ **Servicio de luz domiciliaria**

El 90% conoce que el servicio es brindado por una cooperativa. Prevalece una percepción positiva del mismo, el 68,5% lo evalúa como bueno.

➤ **Servicio de alumbrado público**

Respecto a este servicio, el 86% conoce que lo presta el municipio a través de una cooperativa. La valoración se distribuye entre buena (47%) y regular (42%). El porcentaje restante (11%) se distribuye entre malo y “no contesta”. La Municipalidad de Neuquén adhirió al Programa Nacional de Uso Racional y Eficiente de la Energía (Decreto 140/2007 - Ministerio de Energía de la Nación) y, en el marco del mismo junto a la cooperativa CALF (Cooperativa de Agua, Luz y Fuerza), viene desarrollando acciones relacionadas a la eficiencia energética (aplicadas en oficinas municipales, alumbrado público y espacios verdes) apuntando al ahorro energético y mejoras en el rendimiento (Maduri *et al.*, 2019)

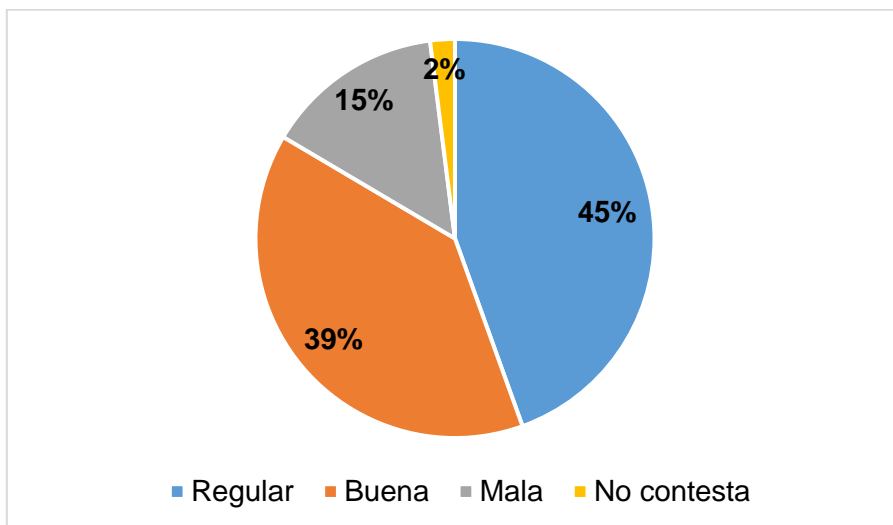
➤ **Servicio de recolección de residuos domiciliarios**

El 88% de los residentes afirman saber que el servicio es responsabilidad del municipio y que está a cargo de una empresa privada. Mayoritariamente (72%) valora a la prestación brindada como buena

➤ **Servicio de higiene de espacios públicos**

El 72,5% tiene conocimiento de que este servicio es responsabilidad del municipio y que lo brinda, o bien directamente, o a través de una empresa privada. Sobre la evaluación que hacen los consultados acerca de la higiene existente en dichos espacios, se obtuvieron los siguientes resultados:

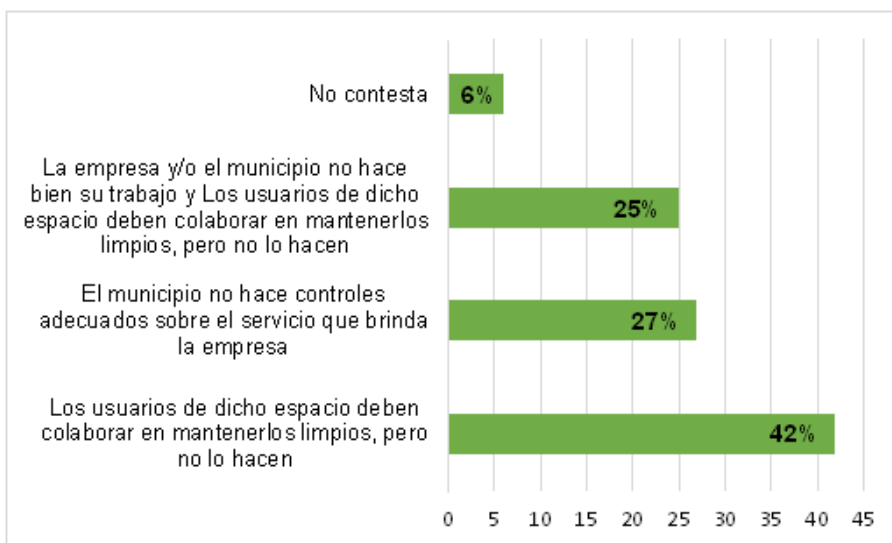
Gráfico 4
Valoración de la higiene en los espacios públicos



Elaboración propia. Fuente: Sondeo opinión 2021

Ante la valoración regular o mala de los espacios públicos, se solicitó que indicara la o las razones de su opinión. Del total de respuestas obtenidas (81) se destacan los siguientes resultados:

Gráfico 5
Motivos de la Valoración negativa



(Elaboración propia. Fuente: Sondeo opinión 2021)

En la suma de otras combinaciones de respuestas que surgen del sondeo, el 70% de los investigados seleccionó –sola o combinada con otras– como razón principal que “los usuarios de dichos espacios deben colaborar en mantenerlos limpios, pero no lo hacen”. Mientras que en una proporción menor se mencionan “el municipio no hace controles adecuados sobre el servicio que brinda la empresa”, y “la empresa y/o el municipio no hace bien su trabajo”.

La opinión predominante pone en evidencia que entre los *respondentes* hay una noción de que los espacios públicos en general son un bien

común y que su cuidado no es sólo incumbencia del Estado sino de todos los ciudadanos, en tanto usuarios de los mismos, y remite a la noción de corresponsabilidad de quienes lo usan y de quien lo cuida.

➤ Clasificación domiciliaria de residuos

La producción de residuos domiciliarios en los centros urbanos y su posterior tratamiento es una problemática presente en la agenda ambiental desde hace varias décadas.

En la Carta Orgánica de la ciudad capital, entre los derechos y deberes de los vecinos, se mencionan el deber de “Evitar la contaminación ambiental y participar en la preservación del ambiente” y el derecho a “Vivir en un ambiente sano” (Art. 9) y establece como competencia municipal “Preservar, mejorar y defender el ambiente” (Art.16). Asimismo, tiene un capítulo destinado específicamente al Planeamiento Ambiental y Desarrollo Sustentable (Cap. III), en cuyo articulado resaltamos el Art. 41 “La Municipalidad impulsará el desarrollo de programas educativos, de capacitación y difusión acerca de la preservación del ambiente y del patrimonio público, sensibilizando a la comunidad y generando la autorresponsabilidad”.

A partir de lo establecido en la carta magna local, se decide indagar sobre una política pública que viene desarrollando, desde hace varios años, el municipio capitalino sobre la clasificación domiciliaria de residuos para su posterior tratamiento. Nos propusimos analizarla desde la perspectiva del habitante e inferir –a modo tentativo– el nivel de autorresponsabilidad que tiene en el cuidado del medio ambiente, o en otros términos, si asume su corresponsabilidad en dicho cuidado.

Cabe mencionar que el criterio de clasificación para los residuos empleado es sencillo:

- ✓ húmedo (restos de comidas, cáscaras de frutas y/o verduras, yerba, café, etcétera) y
- ✓ seco (papel limpio, latas, cartón, envases plásticos, vidrio, nylon, etcétera)

Además, están establecidos días fijos para la recolección de los residuos húmedos (cuatro días a la semana) y los residuos secos (dos veces por semana).

El 85,5% (106) de los residentes en Neuquén capital tiene conocimiento de que está implementada la clasificación domiciliar de residuos, el 11% lo desconoce y un 3,5% no contesta. De los 106, el 70% (74) realiza la clasificación de residuos en su domicilio, utilizando los criterios establecidos por el municipio. Entre el 29% (31) que no clasifica los residuos, mayoritariamente (25) aduce como principal motivo que dicha tarea “complica su organización doméstica”. El 50% conoce que la planta procesadora de residuos de la ciudad de Neuquén es una cooperativa de trabajo. El 63% sabe que en la ciudad existen lugares específicos para tirar ciertos residuos (por ej. basura electrónica, residuos tóxicos, residuos de grandes volúmenes -cocinas, estufas, heladeras-, etc.)

Desde la implementación de esta política pública en la ciudad de Neuquén se han realizado, por parte del municipio, diferentes campañas de información y de concientización para promover la clasificación en origen. Sin embargo, como muestran los resultados obtenidos en el sondeo de opinión, así como en declaraciones de funcionarios municipales de diferentes gestiones, el porcentaje de vecinos que efectúa esta clasificación aún es insuficiente. Dado que estas acciones apuntan a un cambio de conducta, el gobierno municipal debería evaluar –a nuestro entender– si las estrategias empleadas hasta la actualidad en la búsqueda de tal objetivo son las pertinentes.

Conclusiones y comentarios finales

El proceso de urbanización que fue formando un área metropolitana en torno de la ciudad de Neuquén es reciente. El inicio del asentamiento urbano de la población en la Norpatagonia apenas supera los 100 años. Si bien se trata de procesos diferentes en cuanto a su escala territorial, a los actores intervinientes y al contexto histórico en sí, la conurbación neuquina no puede aislarse del surgimiento y desarrollo de las ciudades de todo el Alto Valle del río Negro y de los valles inferiores de los ríos Neuquén y Limay (Roldán y Perrén, 2015). Conjunto de localidades erigidas a partir

del ferrocarril, actor de suma importancia para la estructuración del territorio argentino durante los siglos XIX y XX.

Iniciado el siglo XXI, el gobierno local de la ciudad de Neuquén (período 1999-2019) fue gestando y desarrollando un proyecto de ciudad que se plasma en una sustancial transformación de la capital. Existe un conjunto de políticas públicas que tienen continuidad –más allá de la gestión a cargo del municipio– porque la propia dinámica de la ciudad y la microrregión lo requieren.

Analizar un gobierno local –en este caso el de la ciudad de Neuquén– desde el prisma de los fenómenos de metropolización y conurbación, supone comenzar a considerar dimensiones y problemáticas que atraviesan los límites del territorio local y, entonces, adquiere relevancia la idea de un espacio urbano-regional que la gestión de las políticas públicas no puede omitir. En estos procesos, las estrategias de gobierno, lejos de restringirse al ámbito municipal han de remitirse al territorio, mediado por las relaciones sociales, económicas y culturales que conforman un sistema organizado y dotado de funcionalidad y utilidad material y simbólica.

El territorio se transforma en un escenario complejo y conflictivo –por la superposición de jurisdicciones político-administrativas diferentes– pero también por las múltiples demandas que genera la población que habita y/o circula en él.

Un área metropolitana supone el surgimiento de nuevas formas y funciones urbanas y la reorganización de otras, y requiere reconocer que hay una población que habita el territorio con sus propias pautas de comportamiento (residente) y otra que hace uso de ese territorio emergente –el metropolitano– que son usuarios intensivos de la ciudad o visitantes extensivos de la misma (Muñoz: 2000). El eje de la indagación efectuada ha sido conocer la opinión que tiene el habitante y/o usuario de la ciudad de Neuquén sobre los servicios e infraestructura existente en ella.

La movilidad de la población es una característica de la época (ya no satisface sus necesidades en un solo espacio, sino que se mueve entre varios de ellos) y ella está asociada al tiempo y la circulación. Los resultados obtenidos muestran que, si bien los *respondentes* consideran que ha habido mejoras en términos de infraestructura y de organización de la circulación en la ciudad de Neuquén y su área

de influencia, hay una importante disconformidad respecto de la calidad y cantidad del servicio del transporte público –urbano e interurbano–, por sus deficiencias y escasa diversidad. Ello conlleva a la excesiva cantidad de vehículos particulares que circulan y la escasez de lugares para estacionamiento. Desde el municipio neuquino, y para contrarrestar parte de esta problemática, se ha implementado una política pública que promueve el uso de la bicicleta como medio de movilidad y la infraestructura correspondiente (bicisendas y ciclovías). El diseño de políticas de transporte requiere, en las áreas metropolitanas, tener en cuenta modos de vida, localizaciones residenciales, actividades de la población, elecciones sobre el modo de desplazamiento, etc. Como una de las alternativas a lo dicho se diseñó la traza del metrobús que recorre la ciudad de Este a Oeste, con una multiplicidad de líneas de colectivos. Obra que implicó ensanchamiento de calles, modificación de los itinerarios, reconversión de arterias, señalética, refugios e iluminación. La implementación de esta política aún no ha sido evaluada en profundidad, dado al escaso tiempo en vigencia, y es una obra que ha generado controversia (apoyos y rechazos).

Otro obstáculo mencionado es el no respeto a las normas de tránsito, que remite a un aspecto sociocultural sobre el comportamiento que tenemos como ciudadanos (conductores y/o peatones) y al papel del Estado, en tanto otorgante de habilitaciones, y el control adecuado del cumplimiento de las normas.

Cabe remarcar el importante porcentaje de consultados que hacen uso de los diferentes espacios públicos existentes en la ciudad de Neuquén con propósitos recreativos, turísticos, comerciales, culturales, etcétera. Y que dan cuenta de la diversidad y concentración de ofertas existentes, propias de una ciudad cabecera de un área metropolitana. El desarrollo de espacios públicos efectuado desde el gobierno municipal (solo o conjuntamente con el Estado provincial y/o nacional) aprovechando la geografía de la capital (bardas y ríos, Paseo de la Costa, Parque Norte, Parque Agreste, Parque Este, etcétera) ha permitido que su uso y aprovechamiento sea factible, no sólo para los residentes de la ciudad, sino para los habitantes de las localidades vecinas, facilitado por la mayor conectividad existente entre los diferentes espacios que se extienden hasta las ciudades vecinas de Plottier, Centenario y Cipolletti.

Respecto a los espacios públicos al aire libre -en particular- se mencionan dificultades relacionadas con la higiene, el mantenimiento y equipamiento de las instalaciones y el escaso acceso a baños públicos.

Los reiterados hechos de destrucción y/o vandalismo en espacios públicos durante los últimos años –informados en medios de comunicación locales– requieren que el municipio emplee cuantiosos recursos para su reparación en detrimento del mejoramiento de los mismos. Ello da cuenta de una escasa o nula noción acerca de la corresponsabilidad en el cuidado de estos espacios por parte de los usuarios. Dicho aspecto debería estar enfáticamente presente en las políticas públicas y que sea asumida por una multiplicidad de actores sociales y no sólo por el Estado.

A lo largo de las dos últimas décadas el municipio neuquino ha intentado liderar distintas estrategias amigables con el medio ambiente. En el tratamiento de los residuos amplió estas propuestas a las municipalidades vecinas. En el sondeo realizado nos ocupamos de considerar la clasificación de los residuos domiciliarios como parte de una política más amplia. En este caso, los resultados mostraron que existe un conocimiento y una práctica en sintonía con lo propuesto desde el municipio, pero también que aún falta consolidar estas acciones. Si bien el gobierno local ha realizado campañas de difusión en base a criterios de clasificación y días de recolección, no ha hecho énfasis en las acciones que se derivan de dicha clasificación, como es la existencia de una cooperativa que genera decenas de puestos de trabajo. Al respecto, los datos confirman el importante desconocimiento acerca de la cooperativa que se ocupa del procesamiento de los residuos domiciliarios.

Un aspecto que sobresale es la comprensión de que la provisión de servicios domiciliarios y públicos es proporcionada por diferentes prestadores: públicos y privados. Entre los consultados predomina una evaluación positiva de ellos, excepto en el caso del servicio de agua domiciliaria (prestado por un ente provincial).

La ciudad de Neuquén ha consolidado su rol de capital regional del Alto Valle de Río Negro y Neuquén. Esta microrregión define un área metropolitana cuya dimensión está dada por un radio de aproximadamente cien kilómetros y una población pretendida cercana al millón de habitantes. El ámbito geográfico microrregional abarca desde Villa Regina al Este, Añelo y San Patricio

del Chañar al Noreste, el Chocón al Oeste, hasta Plaza Huin cul y Cutral Co al Noroeste. En consonancia con este rol, es pertinente recuperar la afirmación del exintendente Quiroga “apuntamos a la ciudad de un millón de habitantes y desde todas las áreas de mi gobierno se está trabajando en este objetivo” (2016), las políticas públicas implementadas para dar respuestas al área metropolitana se visualizan particularmente en las gestiones de 2011 a 2019.

Durante las últimas décadas se ha asistido a una profunda transformación de la estructura topológica y de la propia organización del territorio a partir de una serie de procesos económicos y sociales de gran alcance. Se producen nuevas morfologías urbanas a la vez que se redefinen las ya existentes. En el proceso de multiplicación de las formas de habitar la ciudad, se puede decir que se ha producido una transición hacia un nuevo modelo de ciudad y de urbanidad (Muñoz, 2000).

Las nuevas miradas que proponen los habitantes y los usuarios de la ciudad acerca de ella exigen un diseño de políticas públicas y de acciones del Estado que se aleja de lo que tradicionalmente hacía la municipalidad, y se acercan más a una concepción del gobierno local en tanto constructor del escenario metropolitano y generador de la conurbación.

Referencias bibliográficas

Carta Orgánica de la ciudad e Neuquén. Aprobada en 1995 (Decreto 1527/95).

Recuperado de <https://mininterior.gob.ar/municipios/pdf/co-neuquen.pdf>

Carrión M., Fernando. (2007). “El desafío político de gobernar la ciudad”, *Nueva Sociedad*, N° 212 (noviembre-diciembre), 37-52. Recuperado de <http://nuso.org/revista/212/gobernar-la-ciudad/>

Cuadrado Ciuraneta, Sergi. (2016). “La metropolización del territorio en el cambio de siglo: dispersión metropolitana, urbanización del medio rural y transformación de los espacios turísticos en la Europa mediterránea”, *Biblio3W* Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. XXI, núm. 1.154,

Universidad de Barcelona, ISSN 1138-9796. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1154.pdf>

Daza Pérez, Lidia; Domínguez Amorós, Màrius; Vila Bosqued, Gemma y Simó Solsona, Montserrat. (2016). Dinámicas recientes de Articulación territorial y social del área metropolitana de Barcelona. Uso e integración del territorio e impacto de la crisis. En Sesión de Comunicaciones Orales Franja 2: Movilidad Residencial, XII Congreso Español de Sociología *Grandes transformaciones sociales, nuevos para la Sociología*, Barcelona 30 de junio y 1 y 2 de julio, Gijón, España. Recuperado de <http://www.fes-sociologia.com/dinamicas-recientes-de-articulacion-territorial-y-social-del-area-m/congress-papers/2685/>

De Remes, Alain. (2000). Elecciones yuxtapuestas a nivel municipal: la cohabitación silenciosa. Revista *Encuentro y Sociedad*, Año 2 N° 4 (segunda época), 195-207.

Estéves, Marina. (6 de febrero de 2020). El legador de Pechi Quiroga. Diario *Río Negro*. Recuperado de <https://www.rionegro.com.ar/el-legado-de-pechi-quiroga-1247789/>

Lefevre, Christian. (2015). Las experiencias internacionales de cooperación metropolitana: una visión de los mecanismos de gobernanza en los países desarrollados. [En Políticas e Instituciones Metropolitanas, Seminario Internacional de Políticas Metropolitanas, 22 y 23 de Octubre de 2014, Buenos Aires, Argentina, 149-157.](http://www.dami.uec.gov.ar/wp-content/uploads/2015/11/dami.uec.gov.ar_libro_dami_completo.compressed.pdf) Recuperado de http://www.dami.uec.gov.ar/wp-content/uploads/2015/11/dami.uec.gov.ar_libro_dami_completo.compressed.pdf

Milián Gimeno, Fernando. (2015). Reseña de Francesc Muñoz (2008) Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 6(1), 161-164. Recuperado de <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/milian>

Maduri, Miguel. (2019). Iluminación eficiente y sustentable en el Parque Norte de la ciudad de Neuquén (50-56). Revista *Luminotecnica*, online, N° 148 (diciembre). Editores S.R.L. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Recuperado de

https://www.editores.com.ar/revistas/lu/148/maduri_iluminacion_eficiente_y_sustentable_en_el_parque_norte_de_la_ciudad_de_neuquen

Maduri, Miguel, Moreno, Claudia, Simone, Daniel Simone y Elizondo, Ángel. (2019). Iluminación - Eficiencia energética en el alumbrado vial de Neuquén (90-93). Revista *Ingeniería Eléctrica*, online, N° 346 (septiembre). Facultad de Ingeniería Universidad Nacional del Comahue. Recuperado de https://www.editores-srl.com.ar/revistas/ie/346/maduri_eficiencia_energetica_en_el_alumbrado_vial_de_neuquen SEPTIEMBRE 2019

Moreno Jaramillo, Cecilia. (2008). La conurbación: rizoma urbano y hecho ambiental complejo. En VII Seminario Nacional de Investigación Urbano-Regional "Diversidad y desigualdad en los territorios contemporáneos", 5 al 7 de marzo, Medellín, Colombia, 1-12. Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/3363/1/CIM-CONURBACION.pdf>

Muñoz, Francesc. (2000). La ciudad multiplicada: la metrópolis de los territoriantes. (66-73). Revista *Arquitectura 100 años*, online, N° 322 (octubre). Recuperado de <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/2000-2008/docs/revista-articulos/revista-arquitectura-2000-n322-pag66-73.pdf>

Roldán, Diego y Perrén, Joaquín. (2015). Las metrópolis en foco. Informalidad, gentrificación, violencia y polarización. (1-9) Estudios del ISHiR, Investigaciones Socio Históricas Regionales, Unidad Ejecutora en Red-CONICET. Recuperado de <http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR>

Rueda Palenzuela, Salvador. (2015). [Apuntes sobre la sostenibilidad y la calidad de vida de las ciudades latinoamericanas. En *Políticas e Instituciones Metropolitanas*, Seminario Internacional de Políticas Metropolitanas, 22 y 23 de Octubre de 2014, Buenos Aires, Argentina, 135-144. Recuperado de \[http://www.dami.uec.gov.ar/wp-content/uploads/2015/11/dami.uec.gov.ar_libro_dami_completo.compressed.pdf\]\(http://www.dami.uec.gov.ar/wp-content/uploads/2015/11/dami.uec.gov.ar_libro_dami_completo.compressed.pdf\)](http://www.dami.uec.gov.ar/wp-content/uploads/2015/11/dami.uec.gov.ar_libro_dami_completo.compressed.pdf)

Vaccarisi, María E. y Campos, Emilia. (2017). Luces y sombras de la disidencia en el Concejo Deliberante de Neuquén capital, 2007/2015. En Favaro, Orietta y Lizárraga, Fernando (editores) *Viejas tramas y nuevos sujetos. Instantáneas de la Patagonia Norte* (pp. 65-91), General Roca: Publifadecs.

_____. (2019). Neuquén capital: la lectura de lo local más allá de los límites municipales en el marco de procesos de metropolización y conurbación. En D’Alessandro, Martín (Comp) XIV Congreso Nacional de Ciencia Política “La política en incertidumbre. Reordenamientos globales, realineamientos domésticos y la cuestión de la transparencia” (pp. 5665 a 5694). Buenos Aires: Sociedad Argentina de Análisis Político. Recuperado de <https://drive.google.com/file/d/1GaiOOCfIl6HSjhCpKwuNfIhOh9G-yOV5R/view>

_____. (2019). El territorio como espacio de materialización de la disputa política. El caso de la ciudad de Neuquén. En Resúmenes de V Jornadas-Debate de Investigación en Ciencias Sociales “A cien años de la Reforma Universitaria. Interrelaciones entre investigación, docencia y transferencia”, Publifadecs, 15 y 16 de agosto, General Roca, Argentina, 10-12.

Entrevista a Ing. Guillermo Monzani. (2018). Ex Subsecretario de Obras Públicas (2002-2010) y ex Secretario de Obras Públicas (2010/2017) de la Municipalidad de Neuquén.

Información brindada (documental y oralmente) por Informantes Claves: Asesora Comisión Interna de Obras Públicas y de Ecología y Medio Ambiente del Concejo Deliberante de la ciudad de Neuquén Arq. Marta Zenón Muchiut y otros funcionarios municipales.