

BOLETIN DE ESTUDIOS GEOGRAFICOS

Vol. XV

Julio - Setiembre 1968

Nº 60



INSTITUTO DE GEOGRAFIA
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO
REPUBLICA ARGENTINA

Boletín de Estudios Geográficos

Publicación trimestral del Instituto de Geografía
de la Universidad Nacional de Cuyo

Patricias Mendocinas 1327

Mendoza (República Argentina)

Director

MARIANO ZAMORANO

SUMARIO

- M. ZAMORANO, La ciudad de Mercedes (provincia de San Luis), avanzada occidental de la Pampa argentina (4 fig., 16 fot.) 121
- J. G. DE MANCHÓN, La morbilidad en la aglomeración mendocina, en sus vinculaciones geográficas. Contribución a la ecología urbana (1 fig., 6 fot.) 152
- Comentarios bibliográficos* 165

MIGUEL MARZO Y OSVALDO INCHAUSPE, *Geografía de Mendoza* (R. G. C.) - CELESTINA V. GARCÍA, *Análisis de las clasificaciones climáticas del territorio argentino* (ALICIA PÉREZ DE SCARAFFÍA) - MARIO MARGULIS, *Migración y marginalidad en la sociedad argentina* (EDUARDO EMILIO PÉREZ).

Los conceptos emitidos, en artículos firmados, son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

Boletín de Estudios Geográficos

MARIANO ZAMORANO

LA CIUDAD DE MERCEDES (PROVINCIA DE SAN LUIS) AVANZADA OCCIDENTAL DE LA PAMPA ARGENTINA

[Bastión defensivo y avanzada de colonización: así fue concebido el fuerte Constitucional cuando se lo instaló sólidamente en 1856. Ciudad de contacto y polo de actividad agropecuaria: de este modo ejerce su influencia en un considerable radio de acción, en el siglo XX, la ciudad de Mercedes.]

[Las vicisitudes de su historia y los diversos factores que actuaron en la conformación de su plano, le han otorgado una fisonomía muy particular, como reflejo de una estructura urbana aún no consolidada.

En fin, su emplazamiento en un frente marginal del dominio pampeano, le ha dado un relevante papel en una extensa área de influencia; pero esa misma posición torna contradictoria su inserción en la red urbana, ante el conflicto de solicitaciones de tipo histórico, administrativo, económico y cultural que la vuelcan en direcciones opuestas: Cuyo y la Pampa¹.]

I. UNA COLONIA MILITAR

[La fundación de la actual ciudad de Mercedes constituye un hito más de toda una serie de medidas tendientes a afianzar las poblaciones y a defender eficazmente los campos, preservándolos de la acción belicosa de los indígenas, en una época —siglos XVIII y XIX—

¹ Este estudio de la ciudad de Mercedes debe entenderse como una contribución preliminar que insiste en los lineamientos esenciales de su personalidad urbana. Si bien falta la consideración analítica de algunos aspectos de su vida interna, se ha procurado aprehender las cuatro facetas fundamentales: función, estructura, papel regional e inserción en la red urbana. El autor agradece muy especialmente al Dr. Ricardo G. Capitanelli la valiosa información de todo tipo que le brindó. Asimismo, de entre las personas de Mercedes a quienes expresa su reconocimiento por la colaboración prestada, desea destacar la generosa hospitalidad de los señores Alfredo Palacio y Antonio Renaudo (h.).

en que eran dueños de extensiones enormes del territorio argentino e incursionaban frecuentemente en los sectores ocupados por los blancos.)

(En este caso, sin embargo, se agregó una voluntad, claramente manifestada, de colonizar, de servir de apoyo a las explotaciones agropecuarias ya existentes y facilitar el acceso a la tierra a quienes resolvieran radicarse en lo que podía considerarse un frente pionero.)

(Como refugio defensivo, éste vino a reemplazar y perfeccionar —en un sitio ya utilizado— a otras fortalezas protectoras. Los primeros antecedentes en ese sentido se remontan a 1720, año en el que se ordenaron varias construcciones, en respuesta a una grave invasión de los indígenas. El lugar ya era conocido como “Las Pulgas.”) A la insistencia en fortificar el paraje hace referencia Reynaldo Pastor, así como menciona el hecho de que ya había hacendados en la zona. “Las autoridades españolas —dice Pastor—, siempre atribuyeron importancia a este lugar y se preocuparon de echar en él los cimientos de una población. En el auto de la Junta de Poblaciones del 20 de febrero de 1752, se decía que “en atención a la mayor necesidad y precisión que han expuesto los señores de esta Junta, particularmente el Ilmo. Señor Obispo en su informe de fecha 16 y otros informes que se tienen, mandamos que funden y erijan, por lo respectivo a la Ciudad de San Luis de Loyola, un pueblo en el paraje nombrado Pulgas que sirve de reducción y abrigo a los hacendados que se hallan en aquella vecindad y de frontera igualmente a la referida ciudad de San Luis; otro en el sitio nombrado de Renca a las inmediaciones de la Capilla que hay con ese título”.

“Se ve que la Honorable Junta de Poblaciones —prosigue el mismo autor— estaba atrasada en sus noticias, pues, con motivo de la terrible y arrasadora invasión de 1720, se mandó fundar ese año varios fuertes, entre ellos el de las Pulgas”².

[A mediados del siglo XIX, ya en pleno período de independencia, las medidas conducentes a proteger con eficacia un amplio sector occidental del país, en las inmediaciones de los ríos Salado y Quinto, previeron una línea de cantones, fortines y fuertes, cuyos pilares esenciales debían ser el fuerte Veinticinco de Mayo en Mendoza (antecedente de San Rafael), el Tres de Febrero en Córdoba, y el Constitucional en San Luis. Entre 1855 y 1875 se creó una com-

² PASTOR, Reynaldo A., *La guerra con el indio en la jurisdicción de San Luis*, Buenos Aires, 1942, p. 234.

pleja malla de defensas,³ de la que nos informa con detalle Razoni en su conocida obra³.

[El peligro latente, pues, de las incursiones de los ranqueles, y el deseo de conquistar las tierras para explotarlas, son la base de la creación del fuerte Constitucional, y lo sintetiza el único considerando de la ley del 10 de mayo de 1855, cuando dice: "Que el ser de esta provincia lo debe al pastoreo, única industria con que por ahora cuenta, por consiguiente es de interés promover su progreso y garantizar su seguridad ensanchando sus fronteras y fortificándolas. ..." ⁴. El ejército tomaba a su cargo el fomento de la agricultura: "Art. 2º - El área señalada en el art. 1º será repartida y cedida en propiedad, con la servidumbre del agua del río, a los soldados que guarecen el punto, con previa condición de cerrar y cultivar dicho terreno" ⁵.

[La mensura y distribución de las manzanas, extremadamente cuidada, fijó para el futuro el plano geométrico, de líneas rectas, que caracteriza a Mercedes y que, aún hoy, prolonga su esquema ideal incluso en terrenos totalmente vacíos (Fig. 1). Fueron 64 bloques — aumentados a 100 al año siguiente— de cien varas de lado (86 metros) separados por calles de 18 varas de ancho, de los cuales el número uno correspondió a la plaza principal, que en la actualidad lleva el nombre de Lafinur.]

[La fundación fue concretada, solemnemente, el 1º de diciembre de 1856, con la presencia del gobernador Justo Daract y del vicepresidente de la Nación, Gral. Pedernera.]

[El carácter de colonia militar afirmó a Mercedes en su sitio. Llegó a ser, en ese momento inicial, sede de la comandancia de las fronteras de Córdoba, San Luis y Mendoza y, en consecuencia, el centro militar más importante de la zona. Por muchos años, su condición de fuerte protector la convirtió en lugar de convergencia de tropas. Hasta este siglo perduró el recuerdo de las denominaciones de los espacios ocupados por las fuerzas militares: la plaza del Cuatro (hoy Lafinur), por alusión al Cuatro de Caballería de Línea, ubicado precisamente en ese recinto, entonces cuartel; la plaza del Dos (hoy Pedernera), en donde acampó el Regimiento Dos de Caballería; plaza del Seis, convertida en nuestros días en sector residencial

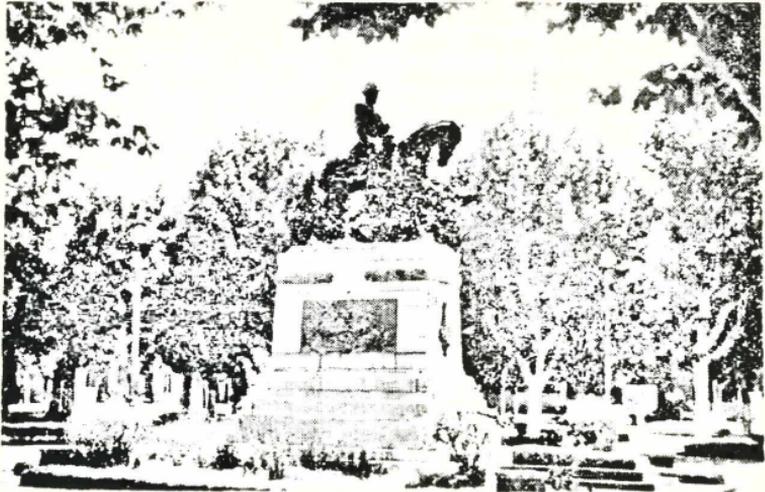
³ RAZONI, Amílcar, *Historia de la ciudad argentina*, t. II (Buenos Aires, López, 1945), p. 249-251.

⁴ *Centenario de la ciudad de Villa Mercedes (San Luis) (1856-1956)*. Río Cuarto, Tall. Gráf. Savino, 1957, p. 59.

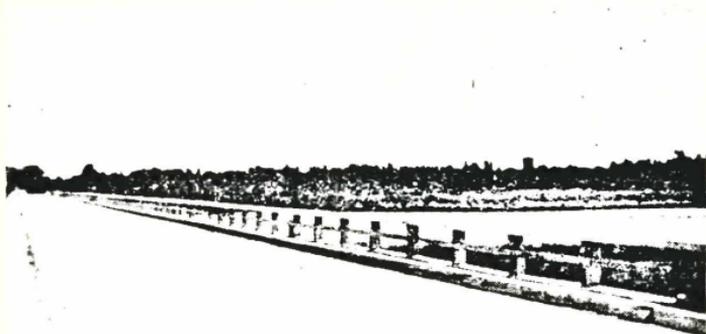
⁵ *Ibidem*.



Fot. 1 — Plaza Lafinur, inicialmente llamada del Cuatro, asiento del cuartel en la época de fundación de Mercedes. Emplazada a escasos doscientos metros del río Quinto.



Fot. 2 — La antigua plaza del Dos, hoy Pedemera, foco indiscutible de la vida urbana mercedina.



Fot. 3 — Fuente sobre el río Quinto, paso obligado de la antigua ruta nacional N° 7. Vista hacia el norte, en la que puede advertirse al fondo la barranca elevada, complemento defensivo fundamental del sitio elegido para la ciudad.

en el que queda como testimonio un pequeño espacio libre de lo que fue luego el parque España.)

(La permanencia de las tropas era necesaria.) Además de incursionar en las afueras, para mantener a raya al indio, significaban una garantía frente a posibles ataques. Prueba de ello fue el temible malón del 21 de enero de 1864, un episodio de permanente recordación en Mercedes, en el que fue héroe protagónico un vecino, Santiago Betheder, autor del certero disparo que dio muerte a Pueblos, el cabecilla blanco de los invasores.

(Al mismo tiempo, el ejército estimuló los cultivos y tuvo a su cuidado las precarias obras de riego. Quintas y chacras fueron cercadas y se iniciaron las siembras de maíz, trigo, cebada, papas, zapallo, melones y diversas legumbres. Evidentemente, en consonancia con la orientación ganadera de la región, se dio una atención particular a la difusión de la alfalfa.)

(Toda esta actividad, por cierto, se vincula íntimamente con las condiciones del sitio elegido para la población y, especialmente, con el río Quinto, en cuya margen izquierda se optó por afinar el pueblo. El curso de agua provocó alguna vez destrozos con sus crecidas, pero su presencia fue elemento valioso para la irrigación y para pro-

porcionar bebida. Por lo demás, la barranca elevada servía de eficaz protección en la lucha contra el indio.]

[La llanura pampeana era su contorno, ofreciéndole un espacio sin obstáculos a su expansión, y condiciones de clima y de suelo que preanunciaban el tipo de su influencia regional.] La ganadería constituía ya el modo de ocupación de las dos grandes propiedades existentes en la zona —las cuales fueron expropiadas— y cuyos propietarios no habitaban allí por temor a los repetidos asaltos de los indígenas.

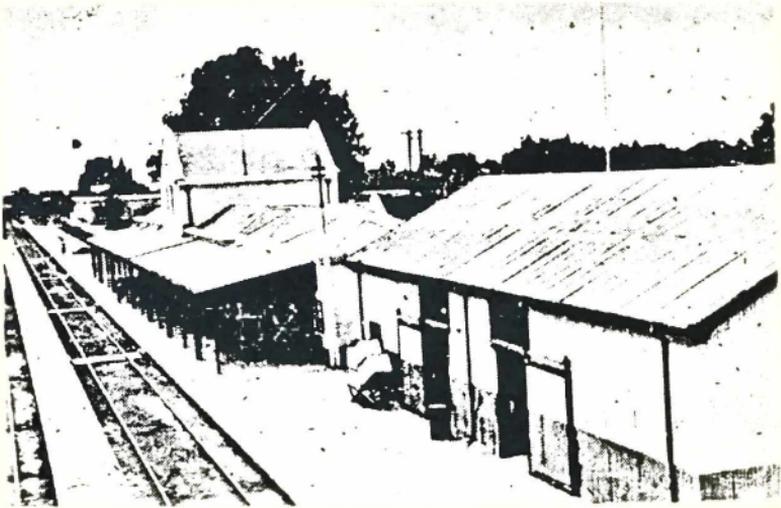
[Los comienzos fueron difíciles para este aglomerado que en 1861 fue denominado Villa Mercedes. En 1869, según el primer censo nacional de población, tenía solo 2.033 habitantes, y es muy sintomático que de ellos únicamente 107 supieran leer.]

[Nuevos factores, en el último cuarto de siglo, le darán estabilidad e impulso.]

II. EL FERROCARRIL: AFIANZAMIENTO Y APERTURA

[Replegada en sí misma, Villa Mercedes tenía el doble freno de la inseguridad y la falta de comunicaciones adecuadas. No obstante, dentro de un relativo margen de ventajas si nos situamos en la época, se convirtió desde un comienzo en foco de atracción y de afluencia de gente de otros pueblos como Renca, Morro y Saladillo, que veían en el nuevo núcleo el amparo de una fuerza militar y, además, la posibilidad de trabajar las tierras, incorporándose a este ensayo de colonización. Ya entonces la ciudad puntana asumía una tarea impulsora en el poblamiento de los campos de las inmediaciones.]

Su consolidación como centro urbano y la mayor apertura de su papel regional, se produjeron a partir de la década del 70. Si, hacia 1860, el fuerte Constitucional era el único dispositivo de defensa en la provincia, quince años después el sistema de protección poseía una serie de puestos en Mendoza, San Luis y Córdoba, que se apoyaban mutuamente, en guarniciones de distinta importancia: San Carlos, San Rafael, Plumerito y Punta del Agua, en Mendoza; Cerro Varela, San José del Bebedero, Charlone, Fraga, Rosetti, Cerro Lince, Cerriles, Tala, Romero, Tosca, Esquina y otros, en San Luis; o las postas militares de Sorteaderos, Chaján y Sampacho, en Cór-



Fot. 4 — Estación del ferrocarril General San Martín, ex Buenos Aires al Pacífico. La denominación Villa Mercedes se mantiene en el orden ferroviario.

doba⁶. Fuertes, fortines, cantones, postas: modos diversos de defensa y de ataque a la vez. Como efecto, sin duda, los ímpetus indígenas se aplacaron y en 1872 se celebró un tratado de paz que, aunque no fuera totalmente respetado, como tantos otros, permitía una convivencia menos azarosa. En fin, desde Villa Mercedes partieron —como se sabe— en 1878 y 1879, las fuerzas dirigidas por el teniente coronel Rudecindo Roca y el coronel Eduardo Racedo, columnas importantes de la llamada conquista del desierto, que arrinconó al indígena en los contrafuertes montañosos de occidente.

Mientras tanto, comienzan a llegar a Mercedes y a irradiar también desde ella, varios ramales ferroviarios. El ferrocarril andino, cuyo objetivo final era el cruce de la cordillera y la conexión con Chile, se detuvo, en octubre de 1875, en Villa Mercedes. Enlazaba con Villa María y con Rosario, y más tarde se prolongaría hasta Mendoza (1884). Una segunda línea importante confluyó, desde Buenos Aires, en octubre de 1886: el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico,

⁶ RAZORI, A., *op. cit.*, *passim*.

cuya compañía englobó al Trasandino y hoy constituyen ambas el F.C. Gral. San Martín. En el mismo período, se apoya en Villa Mercedes el llamado ferrocarril francés (Compañía Francesa Nordeste Argentino), que la conectó inicialmente con La Toma, en diciembre de 1890.

Debe tenerse presente que, en este último cuarto de siglo, hay otros factores que rompen la incomunicación y permiten una vinculación efectiva y un apoyo invaluable para la promoción de las ciudades: el telégrafo y el teléfono,

[La influencia del ferrocarril es decisiva para explicar la evolución de Mercedes. Lo fue como elemento fijador de población, en primer término de la constituida por su mismo personal, como eslabón fundamental en la estructura urbana, y como poderoso medio de irradiación del comercio. Culmina en este lapso la trayectoria institucional de la aglomeración, que el 15 de julio de 1896 es declarada ciudad.]

Dentro del dinamismo demográfico que podemos entresacar de nuestros censos nacionales, el período de consolidación del ferrocarril y sus proyecciones, que situamos entre 1895 y 1914, corresponde con holgura al mayor crecimiento anual de la población, cosa que, por otra parte, se inserta en el movimiento general del país. Los 2.033 habitantes de 1869, pasan a ser 5.541 en 1895, 22.872 en 1914, 25.912 en 1947, y 40.420 en 1960. Las cifras de 1914, que podemos tomar como culminación de la trayectoria de Mercedes patentizada a través de su población, son expresivas también por la composición de la misma: 3.529 extranjeros (de ellos 2.231 varones). (Mercedes era entonces, sin duda, poderoso foco de atracción.)

[La acción de las rutas es mucho más reciente y adquiere mayor efectividad con la difusión de los caminos asfaltados a partir de 1930; pero, con todo, no han tenido —dentro de los ingredientes variados que han incidido en el crecimiento de Mercedes— un peso considerable. Su presencia ha actuado, más bien, en la estructura tan particular de la urbe, especialmente cuando la ruta nacional N° 7 (Mendoza-Buenos Aires) coincidía con el eje constituido por la avenida Mitre.]

III. UNA CIUDAD DE VOCACIÓN LINEAL

[En la estructura de la ciudad de Mercedes han gravitado poderosamente diversos factores de posición. El croquis de densidad

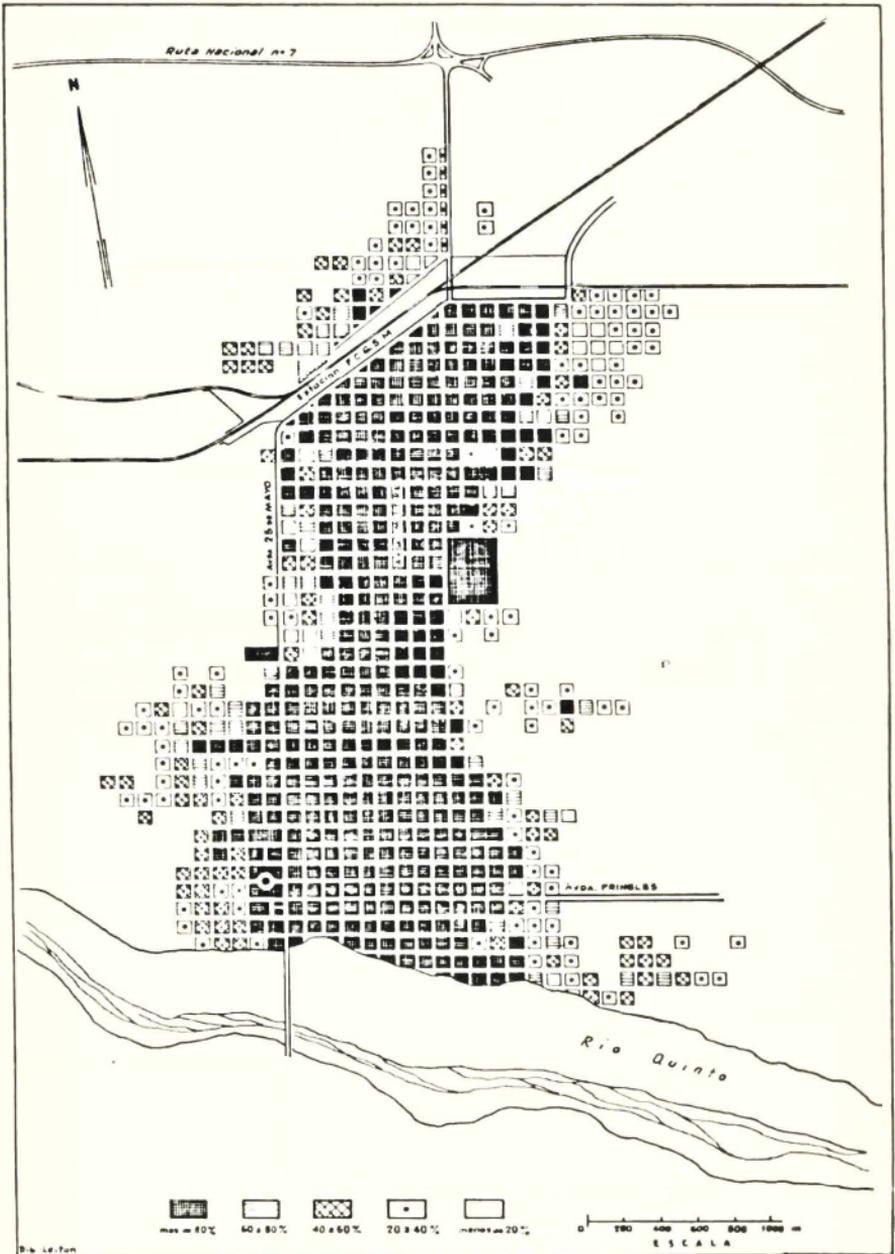


Fig. 1 - Densidad de edificación en el casco urbano de Mercedes.

de edificación (Fig. 1) nos revela, por lo pronto, el estiramiento de la zona más ocupada, que incluso se proyecta ya hacia el norte, en busca de la ruta nacional N^o 7. El eje evidente de esa tendencia es la avenida Mitre. Una urbe de 5 kilómetros, entre el río Quinto y la carretera principal, en la que la continuidad transversal de la edificación en su porción media, alcanza, a veces, a solo 700 metros. El plano muestra un ancho mayor en las proximidades del río y de la estación del F.C. Gral. San Martín.]

[¿Cuáles son las razones de ese alargamiento en el sentido sur-norte? El núcleo inicial —como ya se dijo— se organizó apogado al curso fluvial y, en el siglo pasado, se trasladó 200 metros más al norte, apoyándose de modo definitivo en la plaza del Dos, también llamada luego plaza Progreso y plaza Pedernera, nombre este último que ha conservado hasta nuestros días. Signos de esta voluntad que ha centralizado allí la vida mercedina, son los cuidados que prodigaba a este espacio verde —el único realmente merecedor de ese apelativo— y el emplazamiento, en el ángulo sudoeste de la plaza, del templo de Nuestra Señora de las Mercedes, erigido en 1880.]

[Cuando confluyen en la estación las dos líneas que pertenecerían al F. C. Buenos Aires al Pacífico, se inicia un proceso de acercamiento de los dos principales focos de instalación: uno en el sector tradicional; otro en el ferroviario. Pero es menester señalar con claridad que el primero conservó siempre su preeminencia, y el segundo actuó como un verdadero suburbio, a causa de su ubicación y del carácter de sus funciones.]

[A fines de la centuria pasada se teje, con visión de futuro, la malla urbanística de Mercedes: apertura de calles (Lavalle, General Paz, Pedernera, Potosí), trazado potencial de otras, construcción de puentes, acequias y plazas (del Centro, luego San Martín), mercados, puente sobre el río Quinto, etc.⁷. De todo esto, a los efectos de lo que nos interesa en este apartado, hay que acentuar la importancia de la apertura del boulevard Lavalle hacia el norte, al cual se le cambia el nombre, en su prolongación, por el de Mitre, y que constituye el cordón umbilical de la expansión de Mercedes hasta mediados del siglo XX.]

⁷ Centenario... cit., p. 158.



Fot. 5 — La avenida Mitre, eje de crecimiento de la ciudad de Mercedes, en el tramo medio de su recorrido entre el centro y la estación ferroviaria, a la altura de calle Cortez.



Fot. 6 — Las habituales instalaciones de posición, en la ruta 7, apéndice norte de la aglomeración.

Hasta la tercera década de nuestra centuria, en efecto, existía una marcada separación entre el centro y el "barrio de la estación". Este es un fenómeno muy destacable y la gravitación del sector norte fue significativa. En determinados momentos, el taller ferroviario contó hasta con 200 operarios, 100 de ellos calificados. Habría que agregar que, en 1922, nace en su proximidad la Sociedad Anónima Molinos Fénix, el más destacado establecimiento industrial de la ciudad. La fusión de los dos núcleos debía producirse; pero llegó lentamente, más aun si se tiene en cuenta la disminución del dinamismo demográfico. Una extensión intermedia se soldó con un delgado haz de casas y hasta 1930 no existían medios eficientes de transporte, por lo cual la gente se desplazaba a pie desde el centro a ese barrio, o bien utilizaba los característicos coches de plaza de la época.

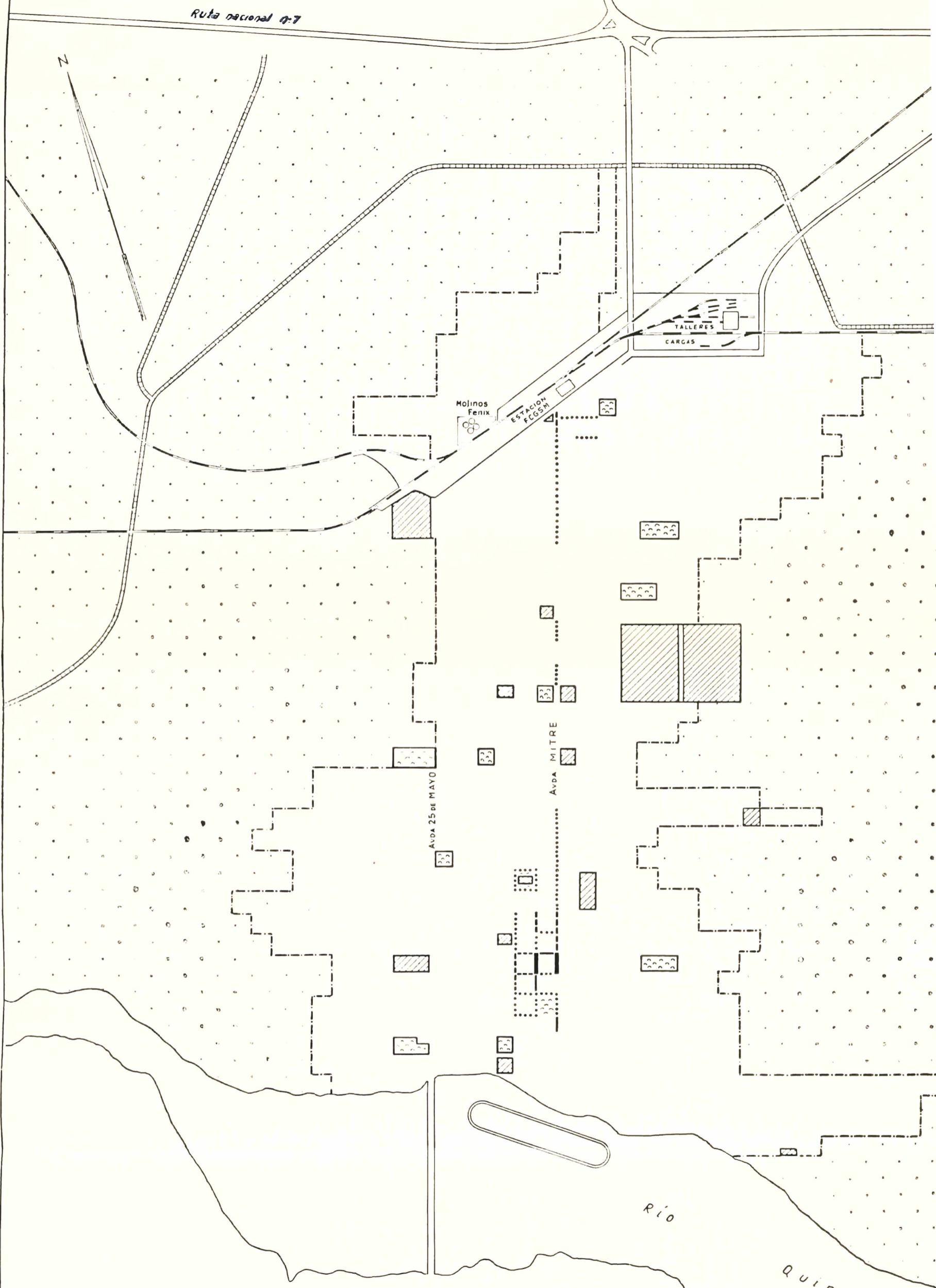
Mucho más modernamente, ha venido a sumarse el efecto del nuevo trazado de la ruta nacional N° 7, hacia la cual se perfila hoy un rosario de casas de crecimiento anárquico, y en cuyas cercanías brotan las habituales instalaciones de posición (estación de servicio, depósitos, restaurantes, etc.). Esta carretera, habilitada de modo efectivo en 1962, tiene la finalidad acuciante de facilitar la rapidez de comunicación entre Mendoza, Buenos Aires y otras aglomeraciones, para lo cual se la colocó a cierta distancia del centro de la ciudad de Mercedes. Peder prioritario de la velocidad. Aparece, sin embargo —esto es historia corriente de muchas urbes— un nuevo factor que no puede ser desgajado del conjunto y que pesa, aunque no se quiera, en la estructura del mismo.

IV. DISCONTINUIDAD DEL ESPACIO URBANO

Las figuras 1 y 2 destacan la inorganicidad del crecimiento de la ciudad de Mercedes. Es el fruto de una evolución no planificada y, al mismo tiempo, una muestra elocuente del espíritu de especulación que orienta el aprovechamiento de las áreas urbanas. La edificación se densifica en las adyacencias de la avenida Lavalle-Mitre, donde se concentra lo esencial de la actividad y el precio de los terrenos es más elevado. Pero inmediatamente aparecen manzanas cuya ocupación parcial ofrece el testimonio de fórmulas incompletas y anárquicas de expansión. El resultado son las serias anomalías urbanísticas que afectan a los habitantes, sobre todo en materia de servicios.

Ruta Nacional 17-7

N



REFERENCIAS

Espacios abiertos

Estructura comercial

Limite de la zona de edificacion



Plazas y estadios deportivos



Más de 20 negocios por cuadro de 80 m
De 15 a 19



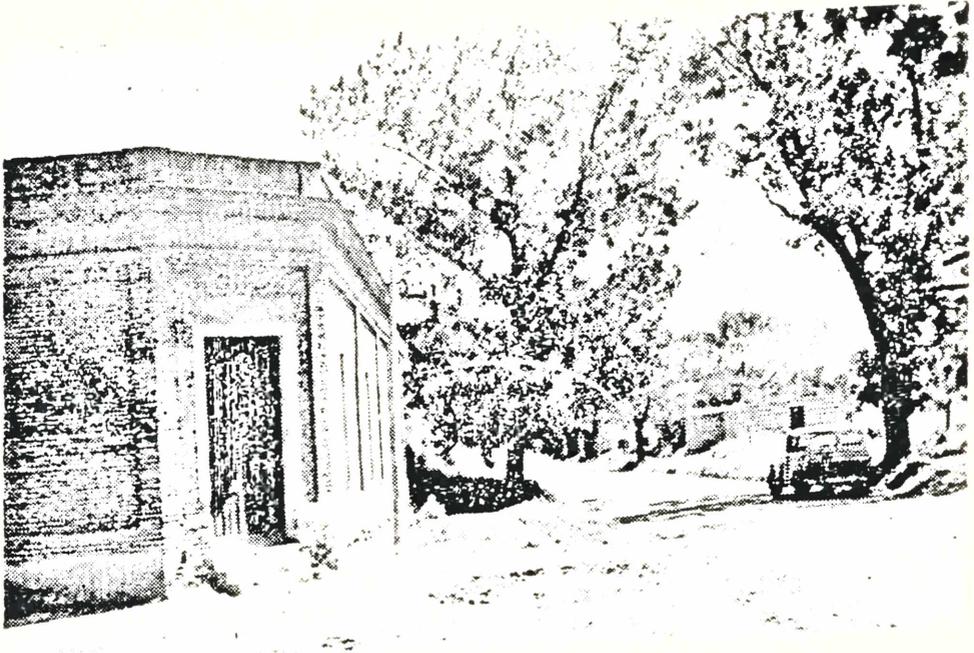
Edificios publicos

Campos

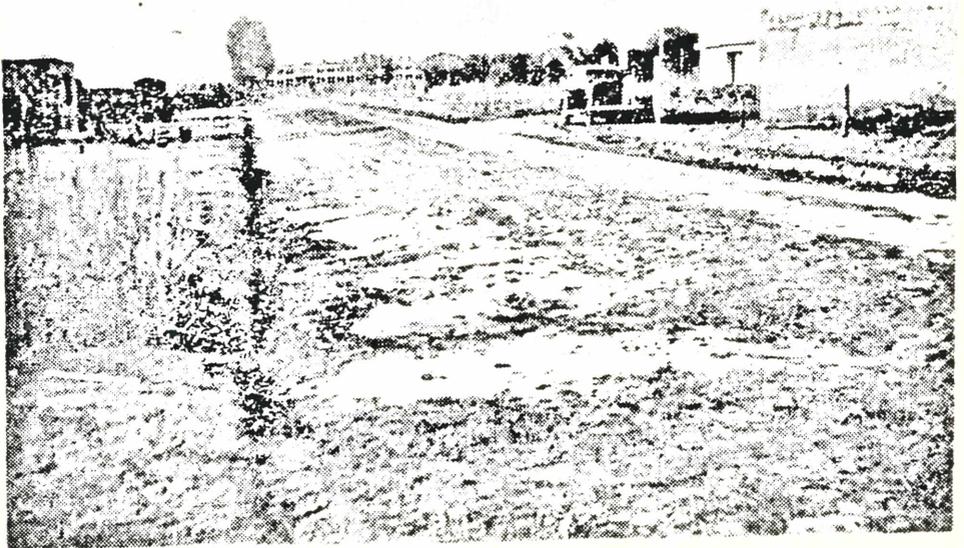
Frente a la solidez de la masa edificada en la parte más antigua (plazas Lafinur y Pedernera) llaman la atención los apéndices laxos del oeste, del este y del norte, en los que las construcciones no cubren un 40 % de los terrenos entregados en propiedad. Ha habido una distensión espacial, y la habilitación constante y prematura de nuevos sectores, antes de organizar los anteriores. Primera causa es la necesidad de ese estiramiento hacia la estación ferroviaria, que ya hemos comentado. Pero, además, hay casos de parcelamientos deficientemente emprendidos, entre los que es un ejemplo bien concreto el ángulo sudeste, cercano al río. Allí, en la tercera década de este siglo, hubo un loteo importante en las cercanías de la avenida Pringles, loteo que tomó como eje a la calle Uruguay. La falta de constancia del capital privado y de estímulo oficial, hicieron abortar el proyecto y hoy han quedado aisladas las construcciones de las esquinas, que debieron servir de base para el avance de las casas (Fot. 7). Otras muestras de apresuramiento en la ocupación del espacio son visibles en el croquis citado (Fig. 1).

La existencia de estos vacíos y de estas irregularidades en el crecimiento, nos obligan a reflexionar acerca de las consecuencias que trae aparejada la ubicación de la ruta N^o 7. Esta vía de gran circulación ha complicado, evidentemente, el panorama urbanístico de Mercedes. Ya nos hemos referido al caso en un artículo anterior⁸. Su recorrido no ha contemplado, en absoluto, el influjo favorable que hubiera podido ejercer en el desarrollo de la ciudad, incitando más bien al viajero a ignorarla. La antigua ruta desembocaba en Mercedes a través del puente sobre el río Quinto y, después de atravesarla de sur a norte, por la avenida Mitre, continuaba hacia nuevos rumbos luego de la estación ferroviaria, mediante el empalme con la N^o 8. Una variante era circunvalar el sector de edificación más densa, siguiendo la avenida Veinticinco de Mayo. En ambos casos, Mercedes trababa obligadamente un contacto directo con quienes realizaban recorridos más largos, y podía cumplir así una función de etapa. Esa posibilidad ha disminuido considerablemente, lo cual perjudica a una ciudad que requiere expansión. Baste indicar que, en 1956, su población se estimaba en 49.240 habitantes.

⁸ ZAMORANO, M., *Las vías de circulación en el desenvolvimiento de las ciudades de San Luis y Mercedes*, en "San Luis. Revista de la Asociación de Empleados del Banco de la Provincia", Año XIII, N^o 37 (San Luis, 1965), p. 43-46.



Fot. 7 — Esquina de las calles Uruguay y Europa, muestra elocuente de la ocupación incompleta e inorgánica de algunos sectores urbanos.



Fot. 8 — Calle Brasil, paralela a Lavalle-Mitre, a 700 metros de ella. Al fondo, el esqueleto del Hospital Regional, obra de necesidad vital para Mercedes, cuya construcción está paralizada desde hace siete años.



Fot. 9 — Crecimiento anárquico de la franja norte de la urbe, entre la estación ferroviaria y la ruta N° 7.

Si bien era aconsejable desviar el tránsito de la zona más densamente ocupada (avenida Mitre) hubiera sido más favorable “un recorrido menos excéntrico de la ruta, como el de la avenida de circunvalación Venticinco de Mayo completada con un nuevo y fácil trazado un poco más al norte de la estación del F. C. General San Martín, que desembocara otra vez en las rutas 8 y 7. Ello, sin perjuicio de establecer las reservas necesarias para un proyecto más ambicioso, en un futuro más lejano, cuando el grado de crecimiento de la ciudad lo requiriera”⁹.

En el aspecto urbanístico, la atracción de la ruta nacional —que ya se percibe en el comienzo de ocupación de las manzanas (Fig. 1)— contribuye a acentuar la diseminación de los cuadros edificados y a agravar, en consecuencia, el problema de la prestación de servicios inevitables: agua, electricidad, gas, evacuación de desechos, etc.; todo ello cuando todavía no se han consolidado otros barrios que disponen de esos elementos o los tienen a poca distancia.

Hay que señalar, finalmente, la circunstancia muy particular

⁹ *Ibidem*, p. 45.

de que se haya establecido muy recientemente una nueva demarcación administrativa (Fig. 3). Por ley provincial N^o 3218 del 16 de noviembre de 1965, se ha alterado de modo sustancial la extensión del antiguo municipio. En virtud de ella, los límites del ejido de la ciudad de Mercedes se han ampliado considerablemente. Evidentemente, dos motivaciones principales han inspirado esta medida: planificar adecuadamente el futuro crecimiento de la urbe, y englobar en la misma al Frigorífico Terminal del Oeste, por razones de control sobre el mismo. Por su envergadura y sus proyecciones, este establecimiento justificaba un emplazamiento algo alejado; la disposición administrativa, en este caso, no ha hecho sino confirmar sus estrechas relaciones de interdependencia con el resto de la aglomeración.

Si la articulación horizontal ofrece estos matices privativos de Mercedes, habría que decir que las construcciones, con su chatura general, no permiten establecer una diferente articulación vertical por sectores, ni siquiera destacar el centro de negocios. Ciudad baja, en la que las casas con más de dos plantas se ven excepcionalmente, su aspecto edilicio deja bastante que desear. Solo algunos edificios públicos o establecimientos de educación escapan a la medianía del conjunto. Y lo que es peor, no se observa un espíritu de renovación.

Es que el progreso de la ciudad de Mercedes se ve frenado —como sucede en gran parte del territorio de San Luis— por el drenaje de capitales hacia rumbos extraprovinciales. Los grupos sociales más encumbrados de ella misma o de sus inmediaciones (terratenientes, comerciantes, altos funcionarios) que poseen rentas suficientes como para invertir sus ahorros en el desarrollo económico, no lo hacen. No dan un contenido social al dinero ni incluso demuestran un sentido dinámico empresario. Las ganancias se gastan en la Capital Federal o en el extranjero y, en el corazón mismo de una región que produce pingües beneficios a muchas personas, Mercedes no renueva suficientemente ni sus viviendas unifamiliares, ni sus edificios de esparcimiento, asistencia o promoción (hospitales, hoteles, restaurantes, salas de espectáculos), ni el estereotipado plano con que ocupa paulatinamente sus espacios libres.

V. UNA ARTICULACIÓN SIMPLE, CON ESBOZOS DE SUBURBIO

[Ciudad prácticamente sin suburbio en la actualidad, Mercedes va rebasando poco a poco, sin obstáculos a la vista, las zonas semi-



Fot. 10 — Pedernera, la calle más comercial, a 100 metros de la plaza homónima.

rurales, a espaldas del río que le sirvió de apoyo inicial. Y lo hace progresando por sus márgenes, extendiendo los cuadros edificados a medida que el aumento de su población lo exige, en general mediante una siembra de casas individuales.]

[La zonificación prosigue, con la misma lentitud, situando afuera los barrios residenciales, mientras que el interior presenta una articulación ya consolidada, con pocas muestras de renovación.]

[El centro comercial y financiero (Fig. 2) se estira hacia el norte a lo largo de tres calles (Pedernera, Lavalle y Balcarce), tomando como punto de partida la plaza Pedernera.] La actividad se hace más intensa en un tejido que no abarca más de 500 metros de longitud, e incorpora allí a las calles laterales (España, Río Bamba, Junín, Pescadores y Uruburu.) [Situaciones de microestructura explican tres leves variantes: son los pequeños focos en torno a la plaza del Mercado, en las cercanías de la estación, y a lo largo del eje indiscutible constituido por la avenida Mitre. Esas posiciones dan cuenta, igualmente, de la preferencia por la instalación de hoteles cerca de la estación, y la mayor abundancia de negocios del automotor en lo que fuera hasta hace poco tránsito obligado de empalme con las rutas 7 y 8, es decir, la avenida Mitre.] De todos mo-

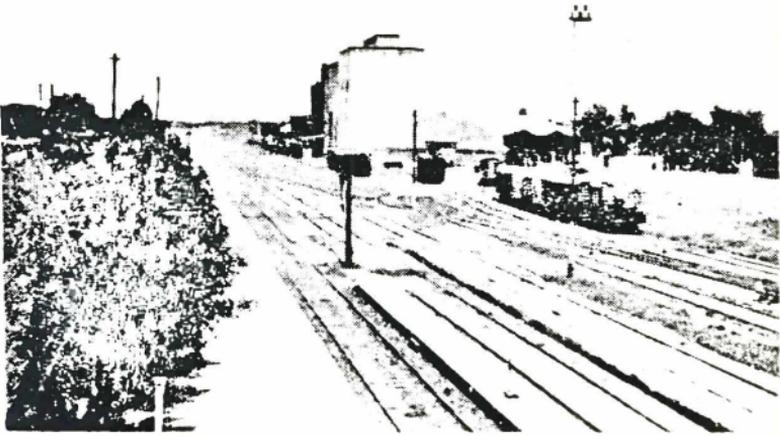
dos, la concentración del comercio en las adyacencias de la plaza Pedernera ha sido característica desde los primeros años de existencia de la ciudad y la radicación a la vera del ferrocarril no alcanza a configurar un centro, aunque agrupe el comercio de detalle en lo esencial.

[No existe, en Mercedes, un sector administrativo definido, lo cual es comprensible dada la importancia más bien relativa de esta función. Solo frente a la plaza San Martín se han situado la municipalidad y otros servicios menores.]

[La industria tampoco tiene un emplazamiento especial en el paisaje urbano. Pero encontramos dos establecimientos que por su magnitud —en comparación con la importancia de la ciudad— poseen una presencia relevante. Molinos Fénix S.A., cuya silueta se destaca en las inmediaciones de la estación ferroviaria, produce anualmente de 28.000 a 30.000 toneladas de harina (70 %) y residuos, y ocupa un personal estable de alrededor de 90 personas. Igualmente destacable es el Frigorífico Terminal del Oeste, cuyas amplias instalaciones se han levantado 10 kilómetros al oeste del núcleo central y cuyas proyecciones —como se verá más adelante— guardan íntima conexión con el papel regional de la ciudad. Otras industrias se encuentran diseminadas en el conglomerado; pero el volumen de su producción les otorga un alcance restringido y puramente local. La excepción era la fideera Rola y Cía., cuyos productos se distribuían en toda la provincia y aun en las otras de Cuyo¹⁰, pero que ha cerrado sus puertas hace algunos años.]

[Los barrios residenciales ofrecen una verdadera gradación social que se refleja nítidamente en el aspecto de las casas. De un modo general y de acuerdo con la valorización de los terrenos, las construcciones que forman orla inmediata al centro de negocios o se entremezclan con él, corresponden a la clase alta y media. Pero a medida que nos alejamos, hacia el oeste y el este, o al norte de la estación, aparecen los barrios obreros, a veces erigidos por acción comunitaria; otras, fruto de una aglutinación espontánea (villa Rafaela inmediata a Molinos Fénix,) villa Celestina junto a los talleres ferroviarios, barrio Veinticinco de Mayo apegado a la central termoeléctrica, barrios Las Mirandas, Consigli, San Martín, Sarmiento, Nueve de Julio, Pringles...).] En las márgenes, las viviendas acen-

¹⁰ GEZ, J. W., *Geografía de la provincia de San Luis*, t. III (Buenos Aires, Peuser, 1939), p. 259.



Fot. 11 — En íntima relación con el ferrocarril se alza la silueta de Molinos Fénix, el más importante establecimiento industrial de Mercedes.



Fot. 12 — Parcelas reducidas, entremezcladas con los cuadros edificados, confieren sello rural a sectores relativamente céntricos. Calles San Lorenzo y Urquiza.

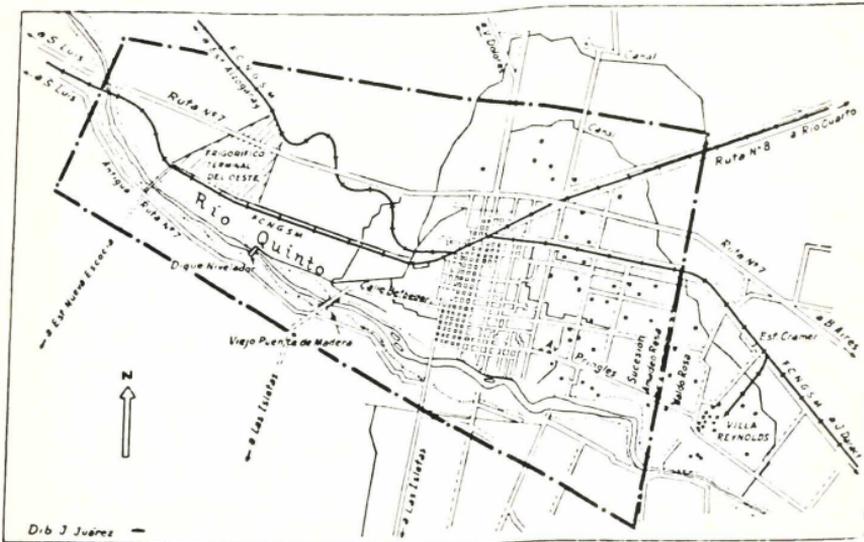


Fig. 3 — El radio urbano asignado a Mercedes, por ley de 1965, excede con amplitud los límites de la aglomeración actual e incluye el Frigorífico Terminal del Oeste.

túan sus rasgos rurales, que se advierten en la provisión de agua por bombeo, en los materiales precarios, en la existencia corriente de una muy pequeña huerta o jardín familiar. . .

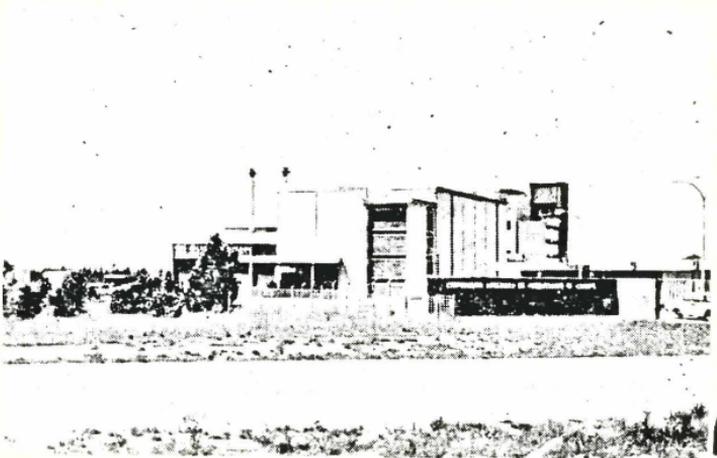
Y así se entremezclan paulatinamente lo urbano y lo rural. Los cuadros edificados se expanden en apéndices laxos y se sumergen en un espacio amorfo, en el que aparecen sin orden las granjas, las quintas y los potreros de las estancias.

Curiosamente, la delimitación administrativa actual, que excede con amplitud el marco hasta ahora utilizado, comprende una apreciable extensión no cultivada, de modo que una vegetación natural salpicada de isletas con monte de algarrobos, ha quedado incluida, legalmente, en la ciudad de Mercedes.

Geográficamente, sin embargo, la realidad es otra. Una aglomeración sin suburbios en su estructura del presente. Solo hay dos casos especiales que alteran la soledad funcional de Mercedes, pero no pueden considerarse como un fenómeno de *banlieue*, para em-



Fot. 13 — Bloques de viviendas en Villa Reynolds, sede de la Quinta Brigada Aérea, a 9 km de la ciudad de Mercedes.



Fot. 14 — Frigorífico Terminal del Oeste, cuya habilitación —anunciada ahora para marzo de 1969— se espera desde hace más de un quinquenio.

plear la expresión francesa, más comprensiva de la relación aglomeración y alrededores. En efecto, 9 kilómetros al este se encuentra Villa Reynolds, asiento de la Quinta Brigada Aérea, que en sus orígenes fue un campamento militar establecido en 1896 por el general F. Reynolds¹¹, cuyo papel ha sido siempre el de base militar, por lo cual ha mantenido relaciones muy peculiares con la ciudad. Vinculada a Mercedes por un buen camino asfaltado, a partir de la avenida Pringles, se ha manejado con una manifiesta independencia, incluso por su directa conexión con la estación Crámer del F. C. Gral. San Martín. (Con sus 865 habitantes (1960) no puede, por cierto, atribuirse la condición de ciudad satélite, dadas las características de su función y la renovación, más o menos constante, de gran parte de su población, sean soldados u oficiales. En suma, podría considerarse a Villa Reynolds como un suburbio residencial de fórmula muy especial, que no mantiene con el centro de la ciudad todas las relaciones del caso.) El Frigorífico Terminal del Oeste, por su parte, aún prácticamente no utilizado, será sin duda un apéndice industrial de gravitación excepcional en el futuro.)

[Fuera de éstas, no hay en Mercedes formas organizadas que constituyan estilos suburbanos: ni para la industria, ni para la horticultura, ni para residencia, ni para recreación.]

Las legumbres y hortalizas se cultivan —salvo escasas excepciones— en parcelas reducidas, y el aprovisionamiento hortícola de Mercedes debe efectuarse desde otras zonas, especialmente desde Mendoza. El cultivo que más atrae es la papa y también se producen ajos y cebollas; pero en hortalizas de hoja, por ejemplo, se depende de otros centros. Es realmente singular que esta ciudad haya perdido, en forma casi total, la notable gravitación que en este aspecto tuvo en las primeras décadas de este siglo, coincidiendo con la expansión provocada por la acción del ferrocarril. La desaparición de la horticultura se debe a muchos factores, entre los que ocupa un plano importante el cambio de vocación —y de actividad en consecuencia— de los hijos de los primeros inmigrantes que se consagraron a ello. En el mismo problema ha incidido el crecimiento de área urbana, que, entre otras cosas, provocó una desorganización del riego. (En fin, no puede dejar de señalarse la mentalidad de los

¹¹ *Ibidem*, p. 189.

habitantes de la región, inclinados a la ganadería por tradición y por las perspectivas de fácil rentabilidad.)

En su crecimiento, esta Mercedes de vastos horizontes a su disposición, no ha necesitado apoyarse en núcleos preexistentes, rurales o urbanos, para atraparlos e incorporarlos a la aglomeración. (El "barrio de la estación" respondió a una ubicación ligada al tendido de los rieles y nació predestinado, ya que siempre —incluso hoy— se denominó Villa Mercedes.)

(En fin, por las características mismas, quizá, de su contorno espacial, no se han creado focos importantes de recreación para los habitantes de Mercedes, que pudieran configurar un suburbio de este tipo. Solo algunos lugares vinculados al río Quinto, salpican con retazos de paisaje acogedor, las inmediaciones de la ciudad, y permiten la expansión de sus pobladores.)

Como toda ciudad, Mercedes anuda su proyección regional a través de su gravitación económica, comercial y cultural. Enclavada en un sector esencialmente ganadero, su papel culminante en esa actividad es el que mejor señala la extensión de su influencia, por contraposición a otros centros.

VI. LA CIRCULACIÓN REGULADORA DE INFLUENCIAS

(Si las vías de comunicación constituyen el medio eficiente para poner de manifiesto las diversas zonas de influencia de una ciudad, esto es muy evidente en el caso de Mercedes, tanto en el sentido positivo como en el negativo, tanto por presencia como por ausencia.)

(En el período heroico de consolidación de las aglomeraciones, Villa Mercedes ya mostró el tipo de irradiación que más tarde le acordaría su posición, en pleno foco de ganadería pampeana. Sin competidores al sur y en el mismo nivel de dificultades de transporte que caracterizaban a la época, concentraba productos y los distribuía. Sus conexiones iban hasta San Rafael, sur de Córdoba, de San Luis y de La Pampa. Expresivo de esa esfera de influencia era el tráfico considerable que se encauzaba hacia Villa Mercedes en el siglo anterior.) (Enhebrando estancias y poblaciones (General Acha, Santa Rosa de Toay, Victorica, Anchorena) llegaban las pesadas carretas, cargadas de lana y cueros, en tropas de 30 y hasta 50 unidades, que desembocaban en la plaza del Seis.)

(Las condiciones actuales, los nuevos elementos de comunica-

ción y de transporte, han variado sustancialmente el panorama de las diferentes zonas de influencia de Mercedes.)

(En un radio que podemos fijar aproximadamente en diez kilómetros, desde el centro, se produce una simbiosis de los distintos componentes de la aglomeración. Se trata de una interdependencia acentuadamente contrípeta, que vincula los elementos fundamentales de articulación, tanto la base aérea de Villa Reynolds como los barrios residenciales, el cementerio y, potencialmente, el frigorífico próximo a funcionar.)

(Dos circunstancias más permiten afirmar el alcance de esta zona de interdependencia: los medios de transporte y la sistematización del riego.) En efecto, hasta los puntos señalados llegan las líneas de ómnibus que realizan recorridos permanentes: Avda. Mitre, barrio Las Mirandas, estación, cementerio y Villa Reynolds. Además, hay una coincidencia con la extensión del riego, lo cual es importante en esta ciudad en que, por tradición y mentalidad, se ha concebido a las canalizaciones como un medio de mantener cultivos que apuntan esencialmente a la subsistencia de la aglomeración. Las obras de riego parten del dique nivelador sobre el río Quinto, a 7 kilómetros, y comprenden un radio de aproximadamente 10 kilómetros a partir del centro, con una superficie susceptible de ser irrigada, del orden de las 20.000 hectáreas.) El riego, pues, es una posibilidad ofrecida a la ciudad para su aprovisionamiento, por lo cual su influencia se limita a un contorno más allá del cual los grandes campos se abren al pastoreo "a temporal" o a la agricultura que tiende netamente a la especulación.

(Tanto el ferrocarril como el camino son los motores de una acción de mayor alcance, que nos induce a determinar una zona de influencia media, en la que los contactos no son permanentes ni diarios.) Y esto puede afirmarse con mayor razón por cuanto no existe una red de circulación de recorrido medio, puesto que el ferrocarril y las rutas principales relegan a las localidades a la condición de simples eslabones en la marcha hacia horizontes mucho más lejanos. Los ramales del F. C. San Martín conectan con algunas estaciones como Fraga, Liborio Luna, Jorba, cuya función es la de constituir centros locales al servicio de la actividad agropecuaria, pero que se han mantenido en un estancamiento acentuado por el patronazgo de Mercedes. La ruta nacional N° 7, en este caso, mostró una llamativa superposición con el ferrocarril y la relación de dependencia llega al extremo de que Fraga y Jorba, por ejemplo, reciben

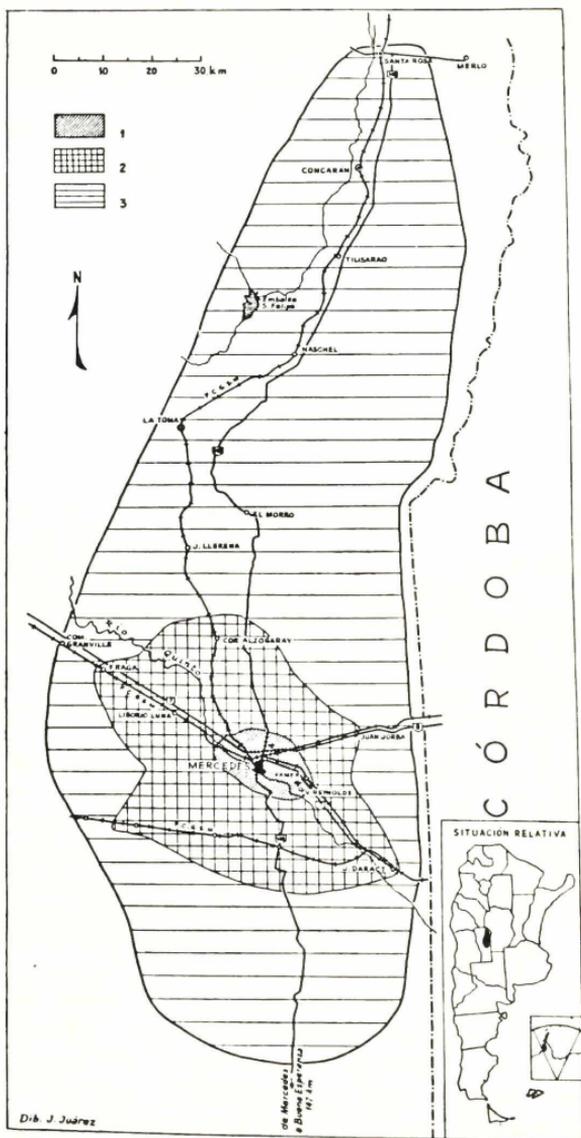


Fig. 4 - Zonas de influencia de la ciudad de Mercedes. - 1. Zona de interdependencia. - 2. Zona media de influencia. - 3. Zona mayor de influencia.



Fot. 15 — Fraga (618 habitantes), pueblo en la zona media de influencia de Mercedes, a 40 km de la ciudad principal.

diariamente el pan de Mercedes. Por lo general, los viajantes de comercio con asiento en Mercedes, a veces subsidiarios de Mendoza o de Córdoba, se desplazan en un radio asignado en la esfera de influencia de aquélla, que abarca justamente hasta Fraga y, hacia el este, se detiene en el límite político de la provincia. A mayor abundamiento, las necesidades de tipo cultural —asistencia a escuelas secundarias— o asistencial —internación en hospitales— en estas localidades pequeñas (Fraga 618 habitantes, Juan Jorba 562, Lavaisse 341) desembocan directamente en el centro regional. Lo mismo acontece con Justo Daract, en algunos de estos aspectos, pese a su superior condición urbana (6.438 habitantes).

Hay, en fin, un área mayor de influencia de Mercedes en el ámbito provincial. En el marco de la actividad especialmente ganadera, pero también agrícola, las fases de financiación y comercialización se centralizan, evidentemente, en Mercedes. Ya se sabe que en esta cuestión, un índice muy ilustrativo lo constituye la realización de las ferias ganaderas. Vale la pena señalar que la Sociedad Rural Río Quinto, de Mercedes, que lleva a cabo las más importantes ferias de la región, fue fundada ya en 1908 y que, entre los

puntos sometidos a su influencia, se contaba entonces el sudoeste de la provincia de Córdoba¹². Después de paralizar su actividad en 1914, esta sociedad la reinició en 1931 y tiene a su cargo las principales ferias del este de San Luis.

(A través de esta dirección en materia ganadera y también de la agricultura del noreste, puede decirse que la zona mayor de influencia de Mercedes abarca casi todo el valle de Concarán, salvo una pequeña fracción (Santa Rosa, Merlo) que responde también a la atracción de Córdoba, encauzada a través de Villa Dolores. Pero hacia los otros tres puntos cardinales, hay factores limitadores de la irradiación de nuestro centro regional secundario.)

(¿Cuáles son las circunstancias que disminuyen el área de influencia de Mercedes? En primer lugar, hacia el oeste, debe anotarse el papel regional de la capital de la provincia, con la cual se reparte —podría decirse— las tareas mentoras. De modo que a la altura de Comandante Granville la balanza se inclina hacia San Luis. En el este, se acrecienta la gravitación de Río Cuarto, especialmente en lo que respecta a las industrias ligadas a lo agropecuario, en contraste neto con Mercedes, que no pesa en absoluto en ese aspecto. Por tal razón, existe aquí solamente una imposición de orden político-administrativo que todavía acuerda algún peso regional a Mercedes; pero esa fuerza de atracción se detiene, en consecuencia, en Justo Daract.)

Más grave es la desvinculación de Mercedes con el sur de la provincia, provocada fundamentalmente por el régimen de tenencia de la tierra y por las pésimas condiciones de transitabilidad de las rutas, sobre todo la troncal N° 148. En la porción meridional de la provincia, especialmente en el departamento Gobernador Vicente Dupuy, hay un verdadero drenaje de la economía, sea hacia Buenos Aires, sea hacia el extranjero. Los grupos de estancias más poderosos dedicados a una ganadería bovina extensiva, están vinculados a campos de invernada de la provincia de Buenos Aires y, en definitiva, la índole de su constitución económico-financiera lleva a una gran fuga de capitales fuera de la provincia de San Luis. En consecuencia, no hay reinversiones en el sector, salvo las imprescindibles, y los focos de cristalización social (Buena Esperanza, por ejemplo), vegetan sin estímulo. Por otra parte, esto significa un divorcio casi

¹² *Ibidem*, p. 223-224.



Fot. 16 — Caminos absolutamente inadecuados impiden una comunicación más efectiva hacia el sur. Fisonomía de la ruta N° 148, a solo 8 km de Mercedes.

completo con el centro regional, agravado por infraestructuras inadecuadas. (En conclusión, Mercedes no gravita en el sur de San Luis, el cual está más conectado a La Pampa (Victoria, General Pico) y a Córdoba, o bien salta directamente por sobre las provincias centrales del país, para recibir directivas de Buenos Aires o aun de otras naciones donde están radicadas las firmas propietarias, hoy especialmente alemanas.)

(Como resultado, la zona de influencia más extendida de Mercedes adopta esa forma alargada, de huso (Fig. 4), truncada en su extensión meridional. Por cierto que, en una perspectiva histórica, la irradiación de Mercedes ha decaído, como ya se señaló al comienzo de este parágrafo. Y ese decrecimiento se da también en otras formas de tutela: por ejemplo en el terreno de la educación, dado que hasta hace 20 ó 30 años recibía una cantidad notable de estudiantes que cursaban en ella sus estudios secundarios, mientras que en la actualidad ese tipo de atracción ha sido contrapesado por la fundación de establecimientos de enseñanza, en ese ciclo, en las principales poblaciones. Cuenta todavía hoy, como forma efectiva de influencia regional de Mercedes, la utilización de sus hospitales y de sus médicos más distinguidos, en la zona que deli-

mítamos anteriormente. El 30 % de los enfermos atendidos proviene del interior y el mayor número corresponde a los departamentos de Pedernera, Pringles, Chacabuco y Junín, lo cual refirma lo dicho a propósito de la pérdida de irradiación en el sur.)

VII. CIUDAD DE CONTACTO, CON LA CUAL LA PAMPA MIRA HACIA EL OESTE.

(Cuyo es una denominación de vigencia histórica y —como es sabido— se aplica a las tres provincias de Mendoza, San Juan y San Luis. La zona de influencia de Mercedes, pese a pertenecer al territorio sanluiseño, representa el hiato que trastoca la solidaridad urbana de aquella vieja región político-administrativa.)

(En efecto, la índole de la economía mercedina y los vínculos efectivos que establece la proximidad con medios de comunicación superiores, han resuelto decididamente la eventual puja que pudieran establecerse entre las dos metrópolis regionales, Mendoza y Córdoba, en beneficio de esta última. Mercedes dista 350 kilómetros de Mendoza, igual que de Córdoba. La conexión ferroviaria llegó desde el este mucho antes y permitió un activo intercambio y complementación. La red caminera actual facilita a la urbe puntana múltiples acercamientos por rutas asfaltadas, no solamente con la capital cordobesa sino también con importantes ciudades de la región (Río Cuarto, La Carlota, Río Tercero, Villa María...). Un índice bien expresivo de la densidad de comunicación lo proporcionan los servicios de las líneas interprovinciales de ómnibus que parten de Mercedes o llegan a ella.)

(Las encuestas personales revelan, sin duda, la prioridad que Mercedes concede, para su aprovisionamiento comercial, a las ciudades cordobesas y, en especial, a la metrópoli regional. La mayoría de estudiantes mercedinos que siguen carreras universitarias afuera, lo hacen en Córdoba, y el recurso a médicos especializados o a una asistencia hospitalaria más completa, se encuentra también en esa gran urbe.)

(No obstante, Mercedes mira hacia el oeste. Su posición de contacto es ideal para volcar en un mercado consumidor occidental, los productos que éste no puede lograr en su propio seno, porque no lo permiten adecuadamente sus condiciones naturales o porque su economía tiene otra orientación, de la cual no desea desviarse.) Es

la Pampa, mediante la ciudad mercedina, la que canaliza su actividad con ese rumbo. Dos proyectos de larga data, desgraciadamente aún no concretados por fallas de organización y por presiones de grupos, son tentativas de gran valor para aproximar con eficacia la economía pampeana a Cuyo e incluso a Chile: el Frigorífico Terminal del Oeste, por un lado; la planta pasteurizadora de leche, por el otro.]

(El frigorífico regional representa una antigua aspiración de Mercedes, que ya en 1938] había sido objeto de un proyecto presentado al senado de la Nación por Laureano Landaburu. Las gestiones fueron retomadas con vigor en 1958 y pronto se comenzó la construcción de este establecimiento, de gran envergadura, cuyo funcionamiento permitiría eliminar el actual y poco aconsejable tráfico de ganado en pie, además de las otras ventajas incuestionables derivadas de la elaboración de productos y subproductos. Todo ello sin contar con la incentivación económica y social de la zona.

No hay dudas de que Mercedes constituye un excelente "puente de enlace entre la zona productora y la consumidora", como dice Soria. "La planta frigorífica de Mercedes canalizaría la hacienda proveniente del norte de La Pampa, noroeste de Buenos Aires y sud de Córdoba, desempeñando el mismo papel que en el litoral cumplen el frigorífico de La Plata, Dock Central, Zárate y Berisso, los que sin llegar a contar —lo mismo que Mercedes— con abundante ganado vacuno, son centros de convergencia de zonas de gran producción, capaces de satisfacer las exigencias de los mercados consumidores. En nuestro caso, Cuyo y Chile"¹³. Baste señalar que el consumo en la zona de influencia llega a más de 100.000 toneladas anuales de carne vacuna y que a Chile se envían alrededor de 200.000 cabezas de ganado en pie.

[La demora en poner en marcha el frigorífico, representa un enorme perjuicio para la economía sanluiseña y retarda el ejercicio de una labor regional que Mercedes podría, por su posición, cumplir muy eficazmente. Lo mismo puede decirse de la planta láctea, calculada para un personal de 300 personas, de la cual se cuenta ya con las maquinarias apropiadas, pero que —hecho inexplicable— no posee todavía definitivamente el terreno para instalarlas, lo cual ha

¹³ SORIA, Juan C., *Acerca de la construcción del Frigorífico terminal en la ciudad de Mercedes (San Luis)*, en "Boletín de Estudios Geográficos", Vol. V, N° 20 (Mendoza, Instituto de Geografía, 1958), p. 112.

retrasado en cinco años su utilización. Una implantación de esta importancia —calculada para 150.000 litros diarios— permitiría solucionar el déficit crónico en aprovisionamiento de leche de Mendoza, por ejemplo, que obliga al transporte de la misma desde zonas tan alejadas como Laboulaye, Villa María, Rufino y Alberdi.

Mercedes apunta, pues, desde su sitial pampeano, hacia las posibilidades de expansión que le ofrece el oeste argentino. Función de avanzada, que ha repetido a lo largo de su historia, como cuando afirmó, en los comienzos de su evolución, los intentos de colonización de la franja más occidental de la Pampa.]

Fotografías del autor.

MARÍA JOSEFINA GUTIÉRREZ DE MANCIÓN

LA MORBILIDAD EN LA AGLOMERACIÓN MENDOCINA, EN SUS VINCULACIONES GEOGRÁFICAS

CONTRIBUCIÓN A LA ECOLOGÍA URBANA

De acuerdo con Max. Sorre, el punto de partida de la Geografía Humana es el estudio del hombre, considerado como un organismo vivo influido por el medio en que se mueve. Medio sobre el que a su vez ejerce su acción y al que se encuentra unido por una serie de complejas y variables relaciones¹.

El ambiente le ofrece al hombre todas sus posibilidades, pero también le impone limitaciones y a veces su acción es directamente hostil, como cuando hay que atribuirle la existencia de algunas enfermedades.

Hay epidemias o enfermedades cuya explicación última debe buscarse en el clima, el suelo, los cursos de agua y también en ciertas condiciones del medio creadas por el hombre, como la vivienda, la alimentación, los canales de riego, todo ello acentuado por las condiciones del ambiente social: pobreza, atraso, ignorancia. Y las enfermedades modifican las características de las poblaciones afectadas: mortalidad, natalidad, capacidad de trabajo...

Agreguemos que cuando el medio del que se trata es el de una ciudad, actúan los factores naturales, pero toman relevancia los hechos sociales. Por eso, en una zona urbana, los ambientes difieren mucho de acuerdo con los niveles de vida de la población. Y las peores condiciones se dan siempre entre las clases más numerosas².

EL GRAN MENDOZA

La ciudad de Mendoza posee ciertas características que le dan renombre, como su ubicación cercana a las altas montañas del oeste,

¹ SORRE, MAX, *Fundamentos biológicos de la geografía humana*, Barcelona, Editorial Juventud S.A., 1955.

² SORRE, MAX, *Les fondements de la géographie humaine*, t. III, L'habitat, Paris, Colin, 1952.

su clima agradable, su muy pregonada limpieza... Pero no faltan en su medio los elementos nocivos para la salud y la vida del hombre.

Estos problemas, en especial los que atañen a la higiene pública, se acentúan si ampliamos nuestro campo de estudio a la aglomeración denominada Gran Mendoza, que incluye a la ciudad y los sectores urbanizados de los departamentos adyacentes. Tal como ya se indicó para los ambientes urbanos en general, aparecen aquí sectores netamente diferenciados, con rasgos distintos. Para citar solo un ejemplo, no pertenecen a la misma categoría los barrios residenciales ubicados frente al Parque San Martín, que las viviendas misérrimas que acompañan en algunos trechos al Zanjón Guaymallén.

LOS FACTORES DE MORBILIDAD

Al abordar este tema, nos parece lo más conveniente referirnos a una obra, que escrita hace más de medio siglo, continúa siendo vigente en la mayoría de sus afirmaciones.

Su autor, el Dr. Emilio Coni, a manera de conclusión dice:

“Al dar término a los estudios de saneamiento, creo de interés presentar un resumen de las principales causas de insalubridad y mortalidad de la ciudad de Mendoza; esas causas, según el orden de su importancia, se enumeran en las siguientes conclusiones:

“1º) Mala calidad e insuficiencia de la actual provisión de agua potable captada en el río Mendoza y uso indebido del agua de las acequias, que sirven para usos alimenticios a buen número de habitantes;

“2º) Ausencia de cloacas o alcantarillas;

“3º) Materiales de construcción anti-higiénicos (adobe, adobón, mortero de barro, embarrado de techos, etc.);

“4º) Pésima ubicación de la ciudad y mala orientación de sus calles en la sección oeste;

“5º) Algunas condiciones climatéricas desfavorables (sequedad del aire, poca abundancia de lluvias, cambios bruscos de temperatura, viento Zonda, etc.);

“6º) Arboleda defectuosa y perjudicial en sus vías públicas, que dificultan la aereación, contribuyen a mantener una atmósfera pulverulenta, favorecida en primera línea por la irregular pavimentación;

“7º) Extracción incompleta de residuos domésticos y acumula-

ción de estos en parajes poblados y en la proximidad de cursos de agua”³.

Es evidente que estas circunstancias todavía subsisten en la misma forma o se han solucionado en forma incompleta, y también se han sumado a ellas nuevos elementos de insalubridad.

Coni ordenó los factores nocivos de acuerdo con su mayor o menor incidencia. Podría intentarse otra clasificación separándolos en dos categorías: 1º) Aquellos directamente ligados con el medio ambiente físico: el clima, el suelo, la ubicación; 2º) Los que se relacionan con la actividad humana: viviendas, arboledas, cauces de riego, el hombre mismo en sus migraciones.

Pero, hechos físicos y humanos se confunden y entremezclan y una división de este tipo puede resultar falsa. Ubiquemos en el centro del problema al hombre, con su necesidad y posibilidad de terminar con esas circunstancias capaces de dañar su vida o su salud. Desde este punto de vista, y para el caso especial de Mendoza, vemos que:

— *En algunos casos se ha luchado exitosamente contra esos factores negativos o contra sus efectos.*

Este último sería el caso del bocio endémico, una grave enfermedad que afecta a la glándula tiroidea, glándula que interviene, por medio de las hormonas que elabora, especialmente la tiroxina, en el desarrollo físico y mental de los individuos por su acción sobre los órganos y tejidos, y su funcionamiento. La gravedad del mal radica en la forma en que queda afectado todo el organismo y también en la posible transmisión hereditaria de taras.

El bocio se origina por falta de yodo, elemento que penetra en el cuerpo por los alimentos y el agua. En Mendoza se conoce la enfermedad desde hace más de dos siglos, y antes de establecerse sus relaciones con la provisión de yodo, se la atribuyó a la impureza del agua, a la consanguinidad, la pobreza, etc.

Los factores desencadenantes de este problema son: la ubicación del lugar, alejado por las montañas y las distancias de toda influencia de tipo marítimo (particularmente rico en yodo) y las características especiales de su constitución geológica. Los suelos de Mendoza carecen de ese elemento químico, que por lo tanto participa de manera insuficiente o nula en la composición de las aguas, de los vegetales y

³ CONI, Emilio R., *Saneamiento de la Provincia de Mendoza*, Buenos Aires, Imprenta de Pablo E. Coni e Hijos, 1897.

de la leche o carne de los animales. Y el problema se acentúa por la gran dureza de las aguas, con sales de magnesio y calcio, que dificultan el aprovechamiento del yodo.

Cifras relativas al año 1940-41 hablan de lo extendido de la afección, padecida por el 46 % de los escolares y el 12 % de los jóvenes que ingresaban al servicio militar. Por esa época, el 30 % de la población de la ciudad capital estaba afectado por la endemia.

Conocido el mecanismo de la enfermedad y comprobada la deficiencia de yodo en la alimentación se buscó subsanarla. El método que ha resultado más eficaz, es el del enriquecimiento de la sal común de cocina, que se realiza desde 1953 (Ley 2112) con resultados satisfactorios ⁴.

— Y finalmente, quedan los factores con posibilidades de solución, que solo requieren que el hombre tome conciencia de su gravedad y se decida a erradicarlos.

Aquí los ejemplos se multiplican.

A los efectos del arbolado ya anotado por Coni, hay que agregar que algunos árboles también son causa de enfermedades. Por ejemplo, en primavera, los granos de polen que sueltan las inflorescencias masculinas del plátano (*Platanus orientalis*) originan varias formas de alergia. Y los plátanos son árboles que aparecen con la mayor frecuencia en las plazas y calles de Mendoza.

Otro problema que se agrava día a día es el de la polución atmosférica. No lo causa la actividad industrial, diseminada en los alrededores, lejos del centro de la aglomeración, sino el número creciente de automotores que circulan por ella.

Pero a nuestro juicio los elementos que asumen mayor gravedad son otros: las condiciones de la vivienda, relacionadas con el mal de Chagas-Mazza, y los cursos de agua.

LA VIVIENDA. EL MAL DE CHAGAS-MAZZA

El mal de Chagas-Mazza es una enfermedad endémica en Mendoza y otras diez provincias argentinas. Su área de contaminación incluye a 10.000.000 de habitantes y aproximadamente a 2.000.000

⁴ Datos obtenidos en el Instituto del Bocio, Facultad de Ciencias Médicas, Universidad Nacional de Cuyo.



Fot. 1 — Plátanos, el arbolado más extendido en la ciudad de Mendoza, aunque hoy en vías de erradicación: Avda. Godoy Cruz.

de infectados. La afección fue descubierta y descrita por primera vez en 1909 por el médico brasileño Carlos Chagas, que también individualizó al agente causante del mal. Mazza la estudió en nuestro país y continuó los trabajos de Chagas.

Es una enfermedad cada vez más temible. En primer lugar porque al perfeccionar su conocimiento se advierte la gravedad de sus consecuencias y además es un mal conquistante que cubre un área en continuo aumento.

Para aclarar las causas de su existencia en nuestro medio, es necesario conocer ciertas características de esta *trypansomiasis americana*. La produce un parásito, protozooario flagelado, el *Trypanosoma cruzi*, que penetra en la sangre y de allí pasa a los tejidos, especialmente a los nerviosos y el músculo cardíaco.

La enfermedad presenta formas agudas y crónicas. Las primeras son especialmente graves para los niños, entre los que es alta la mortalidad por meningoencefalitis o miocarditis. Pero la infección también puede pasar inadvertida durante meses y años, al cabo de los cuales cierto número de enfermos manifiestan toda una serie de trastornos, con continua reducción de fuerzas e incapacidad para el trabajo. El mal se hace crónico o termina bruscamente con la vida



Fot. 2 — Proliferación de vinchucas en un gallinero del Gran Mendoza.

del individuo porque lesiona al corazón: es la miocarditis chagásica crónica ⁵.

Esas personas infectadas y aparentemente sanas son un engranaje más en la expansión de la enfermedad. Animales domésticos o silvestres también pueden ser portadores. Este *Trypanosoma* no se transmite de persona a persona, ni tampoco de animal a persona, sino que necesita de un intermediario, un vector. En este caso actúa como tal un insecto, de la familia *Triatomidae* y del que se conocen varias especies peligrosas.

En la Argentina aparece el *Triatoma infestans*, llamado comúnmente vinchuca o chinche voladora o chinche gaucha. Insecto hematófago, ingiere el parásito cuando pica y chupa la sangre de una persona infectada. El *Trypanosoma cruzi* evoluciona en el trayecto digestivo de la vinchuca y se acumula en el intestino donde permanece para el resto de la vida del insecto. Cuando éste vuelve a picar simultáneamente evacua su intestino y los tripanosomas de las deyecciones pueden llegar hasta la sangre de la víctima ⁶.

⁵ GARRAHAN, Juan P., *Pediatría y Puericultura*, Buenos Aires, Editorial Médica Panamericana, 1964.

⁶ RONJASA, Cecilio, *La enfermedad de Chagas*, en "Revista Roche", Vol. IV, Nº 7-8, Buenos Aires, 1951.



Fot. 3 — El tipo de construcción lamentable de una villa miseria, campo propicio para la difusión de la vinchuca.

Nos encontramos, entonces, ante un *complejo patógeno*, como denomina Max Sorre a ciertas asociaciones que originan enfermedades infecciosas. Los términos del complejo son: el germen causal de la infección, el *Trypanosoma cruzi*; el vector, la vinchuca (*Triatoma infestans*); algunos animales domésticos o silvestres, y el hombre.

El medio favorable para la vida del complejo es el que permite la existencia y proliferación de la vinchuca, porque sin vinchuca no hay mal de Chagas. El área de dispersión de este insecto es enorme en América. Abarca desde el sur de los Estados Unidos hasta la Patagonia argentina, adaptándose a una gama muy amplia de temperaturas y grados de humedad. En nuestro país se encuentra en todas las provincias situadas al norte del paralelo de 44° S.

Más que a condiciones naturales, la proliferación de la vinchuca se relaciona con aspectos del ambiente humanizado. Según algunos investigadores (Mazza entre ellos) el insecto era originalmente silvestre, pero en la actualidad se lo encuentra adaptado a la habitación humana, cuando encuentra en ella buenas condiciones de albergue y alimentación ⁷. Este es el factor que hace de la vinchuca

⁷ TOSINA, Teodoro, *Elementos de higiene*, Buenos Aires, El Ateneo, 1959.

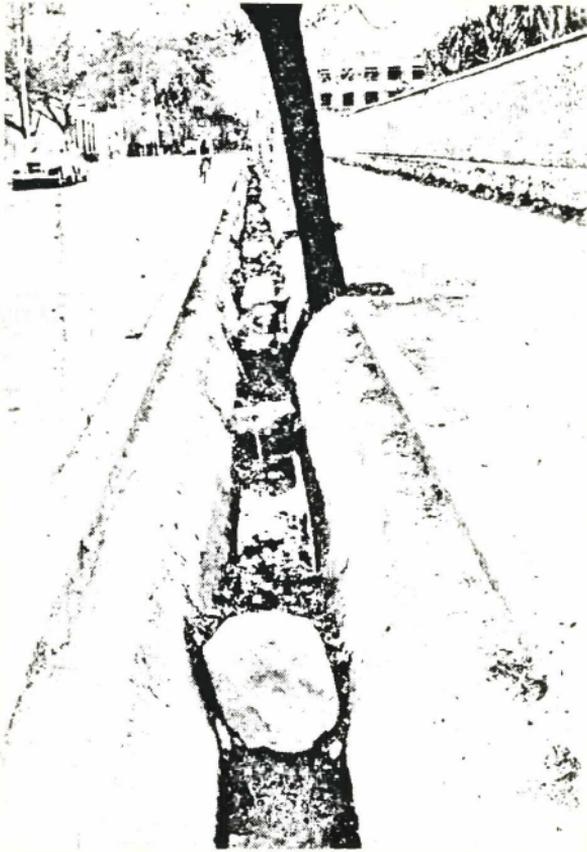


Fot. 4 — Tarea de desinfección. Puede observarse el material más empleado en los barrios obreros suburbanos, el adobe.

y de la enfermedad que trasmite un serio problema sanitario y social en el ámbito del Gran Mendoza.

Dentro de los límites del área citada y sobre todo en los sectores más pobres o más antiguos, e inclusive en el mismo centro de la ciudad, detrás de frentes de la mejor apariencia, se ven frecuentemente viviendas y dependencias accesorias en condiciones deplorables. Están construidas con adobes sin ningún revestimiento o con materiales todavía más precarios, como la quincha.

El adobe es un material de construcción usado ya en la época hispánica y adaptado a las condiciones climáticas de la provincia



Fot. 5 — Una acequia, en pleno corazón urbano, taponada por piedras y con aguas en descomposición.

de Mendoza. Consiste en panes de 40 x 20 x 12 cm, hechos de barro mezclado con paja picada, que han sufrido un proceso de desecación⁸. Pese a la aparición de otros materiales más apropiados, se lo continuó usando por varias razones: en primer lugar por su bajo costo, también por sus supuestas condiciones aislantes de la temperatura y también porque se lo consideraba más seguro ante posibles temblores de tierra.

⁸ ZAMORANO, Mariano, *La vivienda rural en la provincia de Mendoza. Sus rasgos fundamentales*, en "Boletín de Estudios Geográficos", Vol. III, Nº 12 (Mendoza, Instituto de Geografía, 1956).



Fot. 6 — El canal Zanjón Cacique Guaymallén, a la altura de calle Entre Ríos de la ciudad de Mendoza.

Ya a fines del siglo pasado Emilio Coni se refirió a lo antihigiénico de esa edificación⁹. Una pared levantada con adobes unidas con mortero de barro no tarda en llenarse de huecos. Estos huecos son lugares ideales para la instalación de la vinchuca; allí anida y vive. Es enorme el número de insectos que se encuentran al destruir muros de este tipo. La amenaza es grande para los moradores de estas viviendas, pero como la vinchuca vuela y se deja llevar por el viento, nadie está libre de su ataque en el núcleo urbano estudiado.

La erradicación de la vinchuca y con ella del mal de Chagas-Mazza, exige, como solución de fondo y más que estudios de tipo científico, que desaparezcan esa clase de construcciones. Que las viviendas tengan condiciones mínimas de higiene y salubridad. Este ideal es difícil de conseguir, porque el problema responde a todo un contexto social y económico. Aplicación de insecticidas es la forma de lucha contra el insecto que se realiza actualmente. Como solución parcial solo se alcanzan con ella resultados parciales.

LOS CAUCES DE AGUA

Mendoza recibe pocas precipitaciones y distribuidas en forma muy irregular. Los ríos proveen el agua necesaria para el abastecimiento de la población, para la agricultura, para la industria. Por eso todos los lugares de la provincia en los que hay vida y actividad están recorridos por canales, zanjones y acequias. En general se da la denominación de canal a los cauces que pertenecen al sistema de riego. En cambio los zanjones son los caminos naturales del escurri-

⁹ CONI, Emilio, *op. cit.*

miento de las crecientes, es decir que son *uadis*, según la terminología más conocida en otros países.

En los extremos N, S, W y E de la ciudad de Mendoza aparecen cuatro zanjones: de los Ciruelos, Frías, Jarillal y Guaymallén, este último el colector de los tres primeros. Hay que agregar el Tajamar que recorre el paseo de la Alameda en la calle San Martín. Estos y otros cauces de la misma índole, recorren también en diferentes direcciones los departamentos que forman el Gran Mendoza (ver fig. 1).

Además todas las calles están bordeadas por acequias que son una de sus características originales y le dan especial fisonomía. Por estas cunetas fluye el agua que se utiliza para regar el arbolado de la ciudad.

Desgraciadamente todos estos cursos adolecen de graves defectos. Para notarlos solo es preciso recorrer algunas calles del Gran Mendoza, inclusive en los lugares más céntricos. Hay muchas acequias de tierra, algunas mal trazadas, poco profundas, que se desbordan fácilmente; otras, en las que se han hecho trabajos de impermeabilización, como en los zanjones, con piedras o cemento, se rompen y no permiten el curso normal de las aguas, que se estancan durante días y días, con las consiguientes emanaciones desagradables.

Este es el problema de menor gravedad. Porque además, se arrojan a estos cauces toda clase de basuras, desperdicios y materiales de construcción. El asunto es especialmente notorio en los grandes zanjones, donde, si no corre agua, las basuras forman montículos malolientes. Agreguemos que en algunos lugares ubicados preferentemente en la periferia del Gran Mendoza y que carecen de desagües cloacales, también llegan a ellos aguas servidas domiciliarias y residuos industriales, como sucede para dar un ejemplo, en más de una fábrica de conservas de frutas, ubicadas en Guaymallén a lo largo de la ruta nacional.

Culpables de estas irregularidades son pobladores irresponsables que no calculan las posibles consecuencias de sus acciones. También ciertos organismos oficiales, las municipalidades entre ellos, que no solo no realizan la debida vigilancia, sino que estimulan esos hechos cuando sus servicios son incompletos y que inclusive suelen incurrir en los mismos. Basta citar la reciente denuncia del Intendente de Las Heras, en la que se acusa a Obras Sanitarias de la Nación de arrojar aguas cloacales al Zanjón de los Ciruelos¹⁰.

¹⁰ Diario Los Andes, 12 de setiembre de 1967.

Toda la población está amenazada por los peligros entrañados en lo anteriormente descrito. Consideremos lo ligados que se encuentran esos cauces a las viviendas, a pocos metros de sus puertas; que los niños juegan cerca y dentro de ellos; que sus aguas se utilizan para riego, para limpieza, lavado e inclusive para bebida, hecho no tan improbable si recordamos que el 30 por ciento de la población del Gran Mendoza no tiene agua potable y se sirve de surtidores a veces muy distantes de los domicilios. Y los que consumen agua potable tampoco tienen muchas garantías ya que los canales hechos con ese fin están a cielo abierto y reciben idéntico trato que los cursos mencionados, como el canal Chacras de Coria, que al bordear el distrito de ese nombre antes de llegar a las piletas decantadoras, recibe materiales que ponen muy en tela de juicio su potabilidad.

El problema no es nuevo; ya en el siglo pasado lo puso bien de manifiesto Emilio Coni, que llegó a denominar a zanjones y cunetas, verdaderas "cloacas abiertas"¹¹.

También el médico Juan S. Maurín Navarro los critica por antihigiénicos y por ser la vía de transmisión de enfermedades, no solo de las de reconocida transmisión por vía hídrica (tifoidea, paratifoideas y los graves trastornos gastrointestinales de la primera infancia) sino también de otras como la poliomiелitis, tuberculosis, brucelosis. . .

Maurín Navarro establece así mecanismos de contagio distintivos de los lugares de riego artificial.

Para demostrarlo, en su obra cartografía en un plano de la ciudad los casos de poliomiелitis registrados durante las epidemias de 1937, 1943-44, 1947-48 y 1949-50, y advierte que los enfermos se agrupan preferentemente a lo largo de esas vías de agua y no en los lugares más densamente poblados¹².

¿Qué solución dar? Taparlas fue un fracaso, porque se obstruyen fácilmente y es difícil su limpieza. Hacerlas desaparecer significaría la muerte del arbolado y quitaría a Mendoza un signo característico. Es imprescindible que se respeten todas las ordenanzas referidas a su higiene y conservación. E indudablemente, si se extendieran los servicios de agua potable y cloacas disminuirían los peligros de contaminación.

¹¹ CONI, Emilio, *op. cit.*

¹² MAURÍN NAVARRO, J. S., *Esquemas de pediatría sanitaria y social*, Mendoza, D'Accurzio, 1956.

COMENTARIOS BIBLIOGRÁFICOS

Miguel Marzo y Osvaldo Inchauspe, *Geografía de Mendoza*, Mendoza, Ed. Spadoni, 1967, 2 vol., 604 p.

Desde que Pedro F. Sabella escribiera su *Tratado de Geografía General, Física, Humana y Corográfica, precedida de algunas ideas de Geografía General*, en 1936, elogiada para su época, no se había intentado nada semejante.

Acuciada por indudable vocación de servicio cultural y científico, sensible a la necesidad de un enfoque moderno para la enseñanza y la concreción práctica de los problemas derivados de la geografía mendocina, una editorial joven emprendió la esforzada tarea de realizarla. Para ello contó con el concurso de dos profesores universitarios del medio, Miguel Marzo y Osvaldo Inchauspe.

En reconocimiento al ponderable esfuerzo realizado por la editorial y los colegas mencionados, además de lo que el trabajo significa para Mendoza, se le dedica este comentario, que de ningún modo podrá ser exhaustivo, dada la magnitud de la obra y su impetancia.

Dentro de los textos de geografía habituales en el país, la labor de Spadoni se destaca, sin duda, por sus evidentes deseos de renovación, de modernización, a través de las 604 páginas de la *Geografía de Mendoza*.

En cuanto a los autores, han puesto de relieve una verdadera pasión por el trabajo y una erudición, rayando a veces en la exageración, que ha hecho que la obra se parezca más a una enciclopedia que a una geografía.

Sabiendo que la misma editorial se propone continuar con la publicación de geografías de otras provincias, a modo de colaboración, se expondrán aquí algunas ideas que la lectura de la *Geografía de Mendoza* sugiere y que pueden ser útiles en próximas ediciones.

Los autores se propusieron realizar una obra "orientada hacia la captura del todo en inmensa unidad, por la suma y cohesión de las partes", por "caminos distintos a los tradicionales", pero la estructura adoptada no los ha favorecido.

El plan es prácticamente el mismo de la Geografía de Sabella, excepto la parte final, que este autor dedicó a una Corografía (estudio departamental de la provincia) y los profesores Marzo e Inchauspe a un estudio de tipo regional.

Como obra destinada a todo público, no están de más las consideraciones relativas a la geografía general, aunque se discrepe con algunas ideas vertidas.

En general, a la estructura le falta rigor lógico. La introducción no cumple, con claridad y precisión, su funciones respecto del resto de la obra.

En cuanto al análisis del medio natural y las actividades humanas, no ha sido bien logrado. En primer lugar, el método de exposi-

ción es eminentemente lineal y, en consecuencia, inconveniente para una buena geografía. En segundo lugar, el cariño por la labor que realizaban, y el amor a la "patria chica" les ha restado objetividad.

La información es muy buena y cuanto se desee sobre Mendoza puede encontrarse en esta Geografía. Pero, desde el punto de vista geográfico, se ha olvidado algo esencial: la tarea geográfica se funda en hechos realmente significativos y no en la totalidad de ellos. Es justamente esta forma de encarar las cosas lo que no les ha dejado ver claramente las unidades regionales, ni material suficiente para la síntesis, objetivo esencial de la disciplina.

Por otra parte, en el tomo dedicado al medio natural se ha avanzado demasiado sobre lo humano, sin ninguna necesidad, a causa de una mal entendida correlación amplia de los hechos. Incluso hay un exceso de consideraciones históricas que no eran indispensables; por ejemplo, los largos párrafos dedicados a los caudillos. Contrariamente, en el segundo tomo, en el cual se consideran esencialmente los hechos humanos, no hay vinculación adecuada con las bases físicas y biológicas. Se ha olvidado que no existe geografía sin una relación de los grupos humanos con el medio natural.

Los mismos excesos de amplitud se repiten a veces en ciertos ejemplos. Tal el relativo a las posibilidades turísticas del Aconcagua, para cuya exaltación se han citado los éxitos logrados por los italianos en torno al Vesubio y Pompeya (T. II).

En cuanto al estudio regional —*Mendoza y su región*, p. 514 a 583— ha sido reducido a un breve capítulo, cuando en realidad debió dedicársele, por lo menos, la tercera parte de la obra. Incluso no recogen los resultados del análisis precedente. Finalmente, no hay relación entre este capítulo y la introducción, por lo cual el razonamiento lógico queda trunco.

Se ha agregado un apéndice geológico de Mendoza —*Lineamientos de la geología mendocina*, p. 598 a 604— colaboración del Dr. Osvaldo Braccacini, que no viene al caso pues el mismo debió formar parte de los datos estructurales de la geomorfología considerada en el primer tomo, con el título de Relieve mendocino. Incluso sería aceptable este apéndice en el mencionado capítulo, pero resulta inoportuno a continuación de los temas humanos y regionales.

Culmina la obra con un vocabulario geográfico, de indudable interés, sobre el cual se volverá oportunamente.

Dentro del estilo de exposición lineal, en una continua suma de cosas, a lo cual los ha llevado el deseo de hacer una obra completa, ha faltado una estricta discriminación entre lo verdaderamente geográfico y lo correspondiente a las disciplinas auxiliares. Un ejemplo al respecto son las largas consideraciones sobre la terminación de la precordillera. Es indudable que, desde el punto de vista geológico —como lo testimonian varios geólogos cuyas ideas han sido transcritas— se puede discutir sobre si la unidad citada termina junto al río Mendoza o se prolonga en San Rafael. Pero, también es cierto

que desde el punto de vista geomorfológico no se pueden confundir ambas cosas. No es aceptable el argumento de los autores sobre la comunidad de "procesos geomórficos actuantes sobre ellas desde el rejuvenecimiento terciario-cuaternario" (p. 80), por cuanto no responde a la realidad. Otro ejemplo al respecto lo constituye el interés concedido a la glaciología y las escasas consideraciones dedicadas al modelado glaciar con manifestaciones tan evidentes como las formas de acumulación que han dado lugar a depósitos lacustres en el interior de los valles cordilleranos, terrazas kames, además de la repercusión en la formación del piedemonte. El mismo enfoque puede advertirse en el tratamiento de los hechos humanos, los cuales han sido sustituidos, en gran parte, por exposiciones de tipo económico, por ejemplo.

Quizás estos inconvenientes han tenido origen en la utilización de una bibliografía procedente de disciplinas auxiliares, no debidamente enfocada desde el punto de vista geográfico.

El lector común, no especializado, podrá satisfacer en esta obra sus deseos de máxima información sobre Mendoza; pero, el geógrafo vería con agrado la supresión de largas exposiciones como las relativas al problema de la soberanía, Mendoza en el año de la anarquía y la federación, transcripciones de leyes sobre petroquímica, reglamentación de las funciones de la Dirección Provincial de Turismo o la sustitución de informaciones tales como los servicios ferroviarios por gráficos, a fin de dedicar más atención a hechos de mayor significación geográfica. Tales, por ejemplo, el modelado de piedemonte, que en Mendoza tiene rasgos espectaculares o la incidencia de los sistemas de comercialización de la uva.

Todas estas sugerencias tienen el valor de una opinión personal y los autores pueden haber tenido otras razones valederas para enfocar los problemas como lo han hecho; pero, lo que no es admisible es el escaso espacio dedicado a la síntesis regional. Incluso las ideas expuestas son objetables, probablemente a causa de haberse situado en un plano ideal antes que apoyarse objetivamente en el análisis del medio y la actividad de los grupos humanos. Vaya a modo de ejemplo, entre algunas cosas objetables, el siguiente. Los autores consideran que en Mendoza existen dos tipos de oasis: los grandes y los menores. A los primeros corresponden el gran oasis del norte y del sur, lo cual no es exacto. No se puede, por ejemplo, agrupar en un mismo oasis a Mendoza, La Paz, Santa Rosa, Las Catitas, etc. Por otra parte, es evidente que no se pueden considerar oasis, ni en la categoría de menores, a Guido, Puente del Inca y Punta de Vacas. Estas localidades entran en otras categorías geográficas de instalaciones realizadas por el hombre.

En cuanto al material ilustrativo, es indudable la existencia de numerosos gráficos y fotografías de gran valor, especialmente en el tomo segundo; pero faltan croquis de tipo regional, de acuerdo con modernas normas y símbolos ya muy generalizados. Este defecto se nota fundamentalmente en el capítulo relativo al relieve. El sistema

de representación empleado es muy primitivo. Hoy existen símbolos y catálogos adecuados para tomar sugerencias.

Algunas fotografías son excelentes, incluso a todo color, y representan hechos geográficos muy importantes, pero no han sido debidamente explotadas. El ejemplo más preciso es el relativo a la Quebrada de Horcones, reproducida a color, en la lámina II y en blanco y negro en la página de enfrente (p. 93) y, con otro enfoque, a color, en la lámina XXXV, en las cuales no hay más leyendas que las relativas a la indicación del Aconcagua y la quebrada. Pudieron indicar, por ejemplo, la morena, las terrazas glaciares, la estructura de la montaña plegada o cordón principal que justamente aquí comienza a presentarse en contacto con la unidad masiva de la cordillera frontal, etc.

Es probable que estos inconvenientes tengan origen en la toma de las fotos por fotógrafos profesionales y no por geógrafos.

Finalmente, respecto de las ilustraciones, se puede señalar la ubicación inoportuna de muchas de ellas, en el conjunto de la obra.

Como en muchos trabajos de geografía argentina, falta rigor en el uso de las expresiones y términos. No parece correcto, por ejemplo, hablar de "civilización fluvial de Mendoza" (p. 319), ni de silvicultura en esta provincia, sin sugerir ideas equivocadas. Por otra parte, conviene aclarar con un término de tipo geográfico el sentido de algunas expresiones históricas como "travesía", por ejemplo, para que el geógrafo de cualquier lugar del mundo pueda formarse una imagen adecuada del hecho en consideración. Incluso en el vocabulario final deberán revisarse algunos significados, en posteriores ediciones, tales como bruma, periglaciario, etc.

Las consideraciones realizadas tienen por objeto, tal cual se ha dicho, hacer llegar a los colegas sugerencias para nuevas ediciones; pero, además, han sido escritas con un profundo sentido de fidelidad a los alumnos, a los cuales se les comunican a diario las mismas ideas y que pueden sentirse confundidos por la autoridad que cobran las obras escritas.

R. G. C.

Celestina V. García, *Análisis de las clasificaciones climáticas del territorio argentino*, Bs. As., Facultad de Filosofía y Letras, Centro de Estudios Geográficos, serie A, N^o 24, 1967, 79 p.

El presente trabajo, constituye una tesis de licenciatura en geografía, presentada a la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

En ella la autora, luego de breves consideraciones generales sobre las clasificaciones climáticas, destaca en forma especial las dificultades de la realización de ellas en la República Argentina.

A los efectos de mostrar cómo los diferentes autores han tratado de resolver dicho inconveniente, lleva a cabo una exposición

de las distintas clasificaciones. Adopta para ello el método de agruparlas en: regionales; universales, o sea aquella que tratan de realizar una división climática del país a través de un enfoque universal; las llevadas a cabo con un fin determinado.

Es evidente que una recopilación de las clasificaciones climáticas argentinas de esta naturaleza, llena una necesidad bibliográfica en la materia.

Creemos que cumple el requisito que se propuso la autora, de síntesis descriptiva de lo hecho en la especialidad, pero no consigue las condiciones para constituir punto de partida de nuevos ensayos. Para ello, habría sido de interés que se hubiera tenido en cuenta destacar los errores comunes a todas las clasificaciones y lo que podría realizarse de nuevo tratando de salir de ese círculo vicioso. En una palabra, determinar lo positivo y lo negativo, partiendo de una climatología conceptual.

Únicamente así pensamos que se lograrían las finalidades mencionadas en la introducción: realizar un estudio profundo; llenar el vacío existente propiciando el camino a quienes deseen perfeccionar las ideas que actualmente se tienen; facilitar la tarea de investigadores de distintas ramas geográficas necesitados de utilizar los resultados de la Climatología. Esto equivale a decir que luego de la exposición realizada, debía de haberse brindado una síntesis en la cual se pusiera de manifiesto el cambio de orientación sufrido actualmente por dicha ciencia, encauzada hacia metodología nueva y concepciones distintas de las tradicionales.

En las consideraciones generales que realiza la autora sobre las clasificaciones, hay conceptos que llaman a confusión y ponen de relieve su desconocimiento por parte de la misma.

Si bien estamos de acuerdo en que las modificaciones permanentes de los fenómenos atmosféricos son objeto principal de estudio de la Meteorología, creemos que ha incurrido en un error de fondo, al considerar a la Climatología plataforma de aquélla. Es evidente que ambas comparten el mismo campo de acción, la atmósfera; pero sus naturalezas y fines son distintos. La primera constituye una ciencia natural, disciplina sistemática, analítica, ciencia auxiliar que estudia fragmentos de la realidad universal. La climatología, en cambio, ciencia de síntesis, estudia complejos naturales de interés geográfico en tanto que tiene como fin analizar la influencia que éstos ejercen sobre la vida y actividad del hombre. Dicho en otras palabras, ambas estudian la atmósfera; pero lo que para la Meteorología constituye objeto principal, para la Climatología es solo el comienzo. De este modo aquélla, como auxiliar, le proporciona conocimientos a ésta, lo que es muy distinto.

Creemos útil destacar que en la actualidad nuestra rama geográfica tiende a determinar los climas en forma genética, de modo que haya correspondencia entre la escala de los mismos y la circulación atmosférica general. Por lo tanto no se reduce a estudiar —como se menciona a continuación de lo anterior— el conjunto de

Los fenómenos meteorológicos de una región, continente o hemisferio, sino la asociación analítica combinada de esos elementos valiéndose del estudio de las masas de aire y los frentes en relación con los factores geográficos de mayor o de menor magnitud.

Por otra parte, al referirse al "fundamento científico" de las diferentes clasificaciones, pensamos que a verdad de juicio la mayoría se ajustan a un criterio esencialmente climático estadístico o que responden a aspectos parciales de la realidad. No se puede considerar el criterio geográfico como complementario, cuando el que las clasificaciones sean geográficas es el objeto fundamental. Estas responden al mismo si se tiene en cuenta lo biológico y no el mundo inorgánico como se exponen en él.

En el problema de la clasificación de los climas en la República Argentina, menciona la anulación de la función latitudinal de las precipitaciones por influencia de la cordillera, señalándola como factor primordial que define las características del clima. Pero no se especifica que eso puede haber constituido problema fundamental para los autores anteriores que consideraban los elementos por separado. En la actualidad importa la dinámica atmosférica, las combinaciones; no uno de los elementos o factores. Por lo tanto la acción del relieve sobre ellos puede constituir nada más que una de las causas de mayor o menor convergencia de procesos y uno de los tantos factores determinantes de un clima regional o local distinto, no único determinador de características para todo el país.

Al analizar las clasificaciones regionales acentúa acertadamente la falta de medios y datos que como inconveniente principal tuvieron los primeros autores. Es necesario reconocer el esfuerzo que estas clasificaciones comportaron teniendo en cuenta que algunas fueron realizadas hace 60 ó 100 años.

Sin embargo a grandes rasgos se puede advertir y es necesario destacar que a partir de Chavanne se comienza a presentar falta de uniformidad en los criterios para denominar los climas. Así este autor establece una zona de "zona y estepa" en el altiplano, introduciendo un elemento aerofísico local y otro fitogeográfico. Esta tendencia se seguirá advirtiendo luego en las siguientes clasificaciones, utilizándose el término árido, de valor físico edafológico, en la mayoría de ellas. Se llega por otra parte más tarde, a una complejidad de las fórmulas —empíricas o excesivamente matemáticas— por lo cual resulta difícil la aplicación práctica o imposibilidad de confrontar sistemas tanto por la diversidad de criterios como de métodos.

En general creemos que eso se debiera haber especificado y que además en las mismas se puede advertir el predominio de un criterio estático, descriptivo tradicional, no se toman en cuenta las características geomorfológicas, la naturaleza de los suelos, las necesidades del mundo animal y vegetal y, lo que es más, no tienen en cuenta al hombre, no son geográficas.

En lo que respecta a las clasificaciones universales es cierto

que en su aplicación surgen dificultades, tornándose un tanto teóricas las construcciones e inadecuadas a distintas regiones. Este problema emana de su grado de generalización. Sin embargo autores como el Dr. Capitanelli consideran las de De Martonne y Koepen más geográficas que las actuales en tanto que no son puramente meteorológicas o físicas sino que tienen el valor de comenzar a considerar los efectos del clima sobre los organismos vivientes.

Con respecto al tercer grupo, las clasificaciones realizadas con un fin determinado, creemos debieran considerarse por el carácter parcial de las mismas como ecológicas, agroclimáticas, etc. basadas en elementos climáticos. En este sentido disentimos con la autora, quien opina que no constituyen clasificaciones climáticas "puras" porque relacionan las condiciones atmosféricas con las ecológicas haciendo intervenir como factores suelo y hombre.

Pensamos que ellas no son climáticas en tanto no participan de los principios y métodos de la geografía. Estas clasificaciones hacen aparecer al clima como factor determinante de las condiciones agrícolas, ecológicas, etc., relegando las características geomorfológicas, edafológicas y humanas a un papel secundario.

Por otra parte se desconoce que el fin al cual la Climatología se dirige, y en ello está su carácter geográfico, es el estudio de las áreas en su conjunto, considerando al hombre y su actividad.

Sin embargo el hecho de que no deban aceptarse los criterios anteriores, no justifica que la estructuración de un sistema climático deba subordinarse a lo humano, o sea una antropoclimatología según opina Galmarini. De este modo se cae en el otro extremo, en tanto que el hombre, como en los casos anteriores, es solo un elemento del medio sobre el cual actúa el clima.

Por lo tanto podemos decir que existe una sola clasificación de los climas: la realizada con criterio geográfico a través de una climatología dinámica, no sólo física sino también biológica. Su valor y su utilidad para lo económico o en cualquier otro sentido emana de la exactitud con que ella refleje los problemas que planteen las combinaciones climáticas, proporcionándole al hombre soluciones parciales o totales.

Creemos que ha llegado el momento de realizar un balance de lo hecho en la especialidad en la Argentina, por lo cual este trabajo resulta útil; pero también es el momento de orientarse hacia lo verdaderamente climático y geográfico recordando bien el dominio de cada disciplina; por eso este enfoque tendría que haber sido incluido. En este sentido opinamos que toda crítica bien intencionada es constructiva, aun cuando al realizarla podamos incurrir en errores.

Por otra parte es de utilidad obtener del mencionado balance todo lo positivo para que, combinado lo tradicional y lo moderno, se dé el paso necesario que, equivocado o no, marque una evolución del pensamiento. En este sentido podemos decir que ello ya se ha realizado.

ALICIA PÉREZ DE SCARAFFÍA

Mario Margulis, *Migración y marginalidad en la sociedad argentina*. Buenos Aires, Paidós (Biblioteca América Latina), 1968, 207 p.

Las migraciones internas comienzan en nuestro país alrededor de 1930 y están ligadas al desarrollo económico del mismo. La mayoría de los casos, por no decir todos —sin incluir la migración del llamado “peón golondrina”, que además es temporaria— son desplazamientos de habitantes de zonas rurales hacia centros urbanos.

Mario Margulis, en un interesante trabajo de Sociología, ha estudiado detenidamente la migración de pobladores de la región de Chilecito, provincia de La Rioja, sus causas y consecuencias. El autor, no solo realizó estudios en la sociedad de origen, sino que continuó sus investigaciones en la zona suburbana del Gran Buenos Aires, donde aquellos fijaron su nueva residencia, la mayoría en las conocidas poblaciones marginales, las “villas miserias”, en condiciones de vida generales, no mejores que las que abandonaron.

La causa principal que motiva la migración es la falta de trabajo en la zona de origen de los migrantes. Para establecer este factor determinante y los relacionados con él, el autor hace una breve referencia a la migración externa y a la colonización en nuestro país, como así también una pequeña historia de la economía riojana, donde muestra la actual situación desfavorable de la provincia, en la que se incluye, por supuesto, la región estudiada.

Pero lo interesante, es que existen posibilidades de desarrollo para Chilecito, ya que se ha descubierto en este valle una napa freática —en suelos considerados fértiles— entre los 20 y 80 metros de profundidad, lo que permitiría irrigar 40.000 hectáreas, en la actualidad sin agua. Es un inconveniente que las tierras sin riego sean poseídas —en su gran mayoría— en condominio por familias humildes y “hay temor a compartir los beneficios de la inversión con otros condominios”, aunque tal régimen de tierra “abre posibilidades de desarrollo por medio de la labor conjunta de la población activa de las aldeas. Para ello deben las autoridades proveer de instrumentos jurídicos, organización, ayuda técnica y financiera. La explotación de nuevas tierras —que podrían ser efectuadas por cooperativas de producción que agrupen a todas las familias de un pueblo— abriría por primera vez en siglos perspectivas de crecimiento autosostenido en la región”. De esta manera, por lo menos, se reduciría la migración, al crearse una nueva situación para mejorar el nivel de vida de muchas familias.

Este libro es un modelo de investigación sociológica, con algunos aportes para el estudio de geografía.

EDUARDO EMILIO PÉREZ