
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 cuidadosa, 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

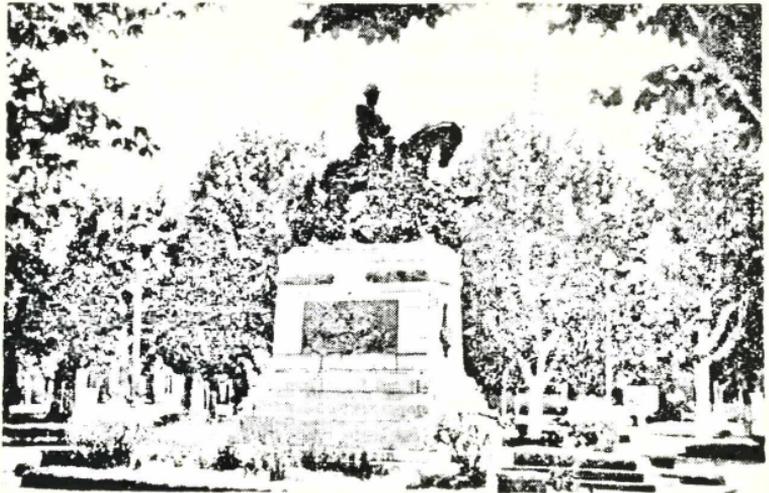
³ RAZONI, Amílcar, *Historia de la ciudad argentina*, t. II (Buenos Aires, López, 1945), p. 249-251.

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

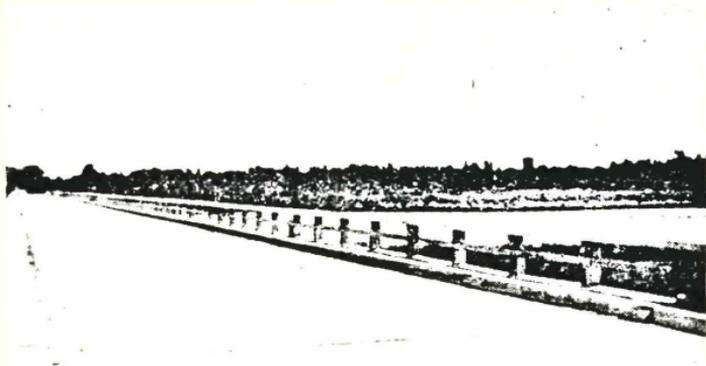
⁵ *Ibidem*.



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.

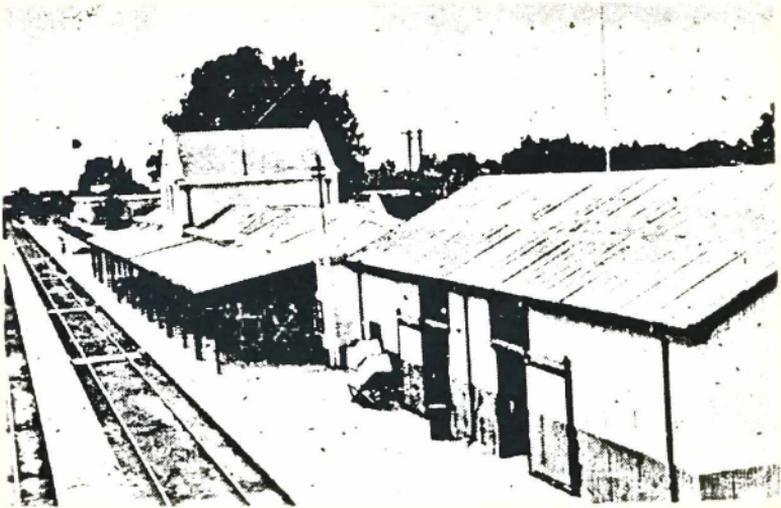
[Los comienzos fueron difíciles para este aglomerado que en 1861 fue denominado Villa Mercedes. En 1869, según el primer censo nacional de población, tenía solo 2.033 habitantes, y es muy sintomático que de ellos únicamente 107 supieran leer.]

[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.

doña⁶. 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

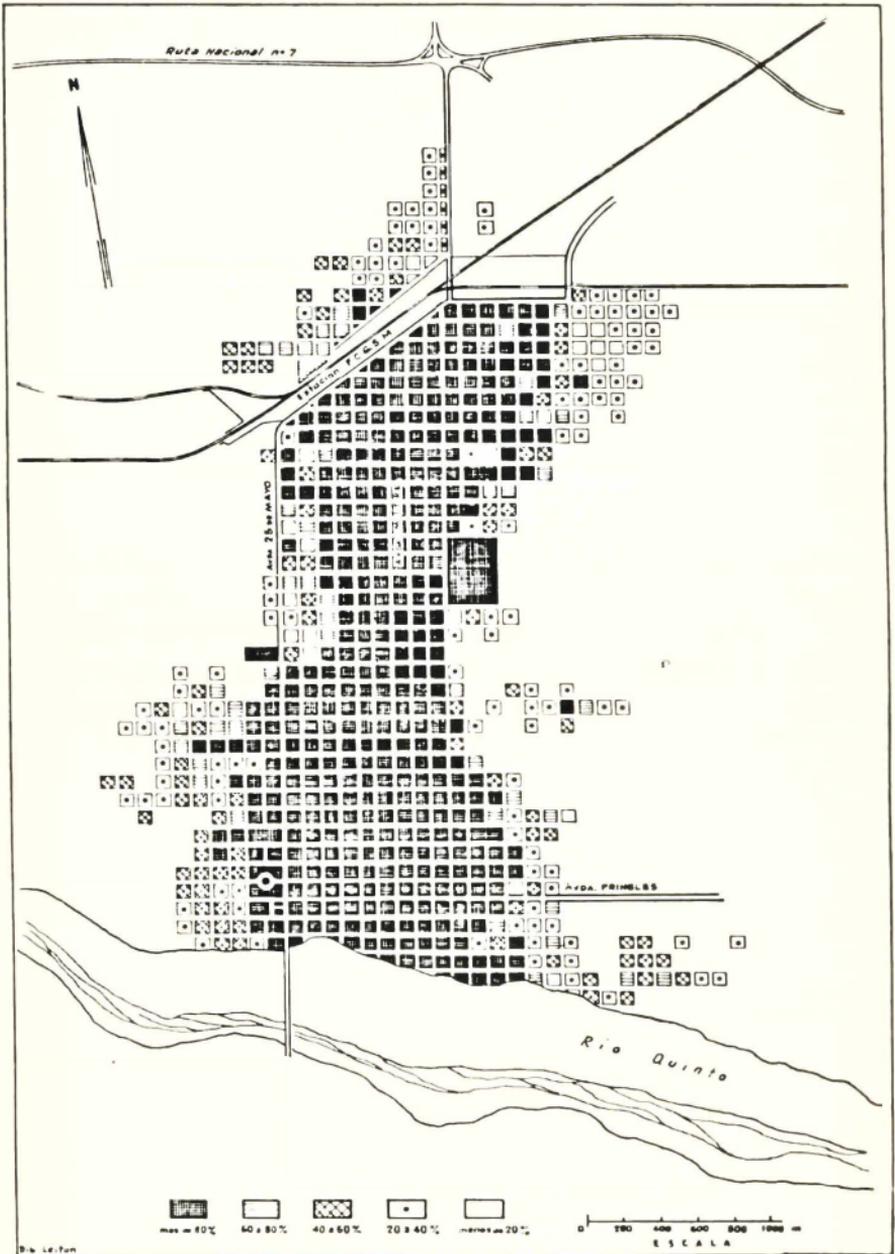


Fig. 1 — Densidad de edificación en el casco urbano de Mercedes.

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.

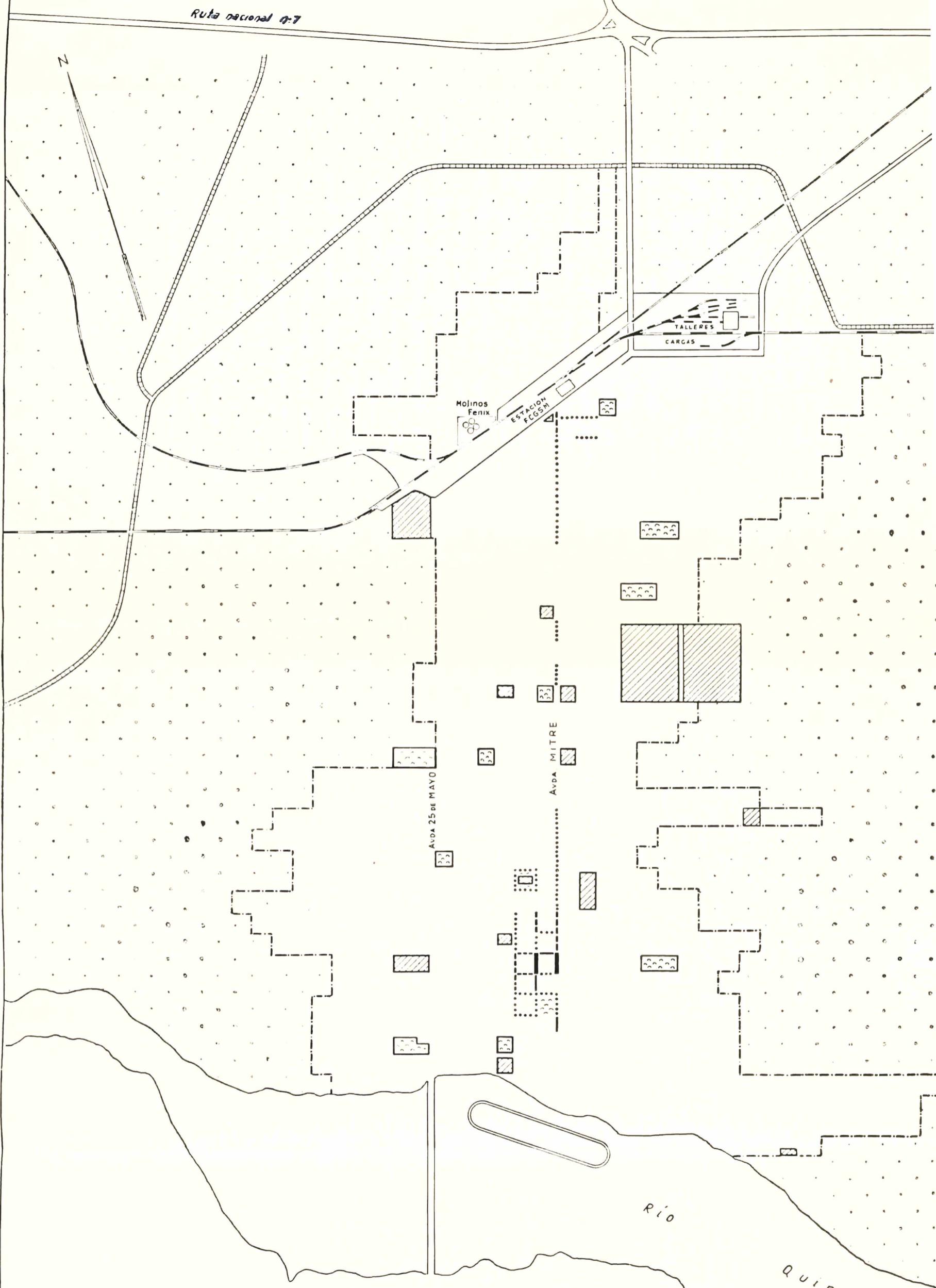
Mucho más modernamente, ha venido a sumarse el efecto del nuevo trazado de la ruta nacional N° 7, hacia la cual se perfila hoy un rosario de casas de crecimiento anárquico, y en cuyas cercanías brotan las habituales instalaciones de posición (estación de servicio, depósitos, restaurantes, etc.). Esta 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



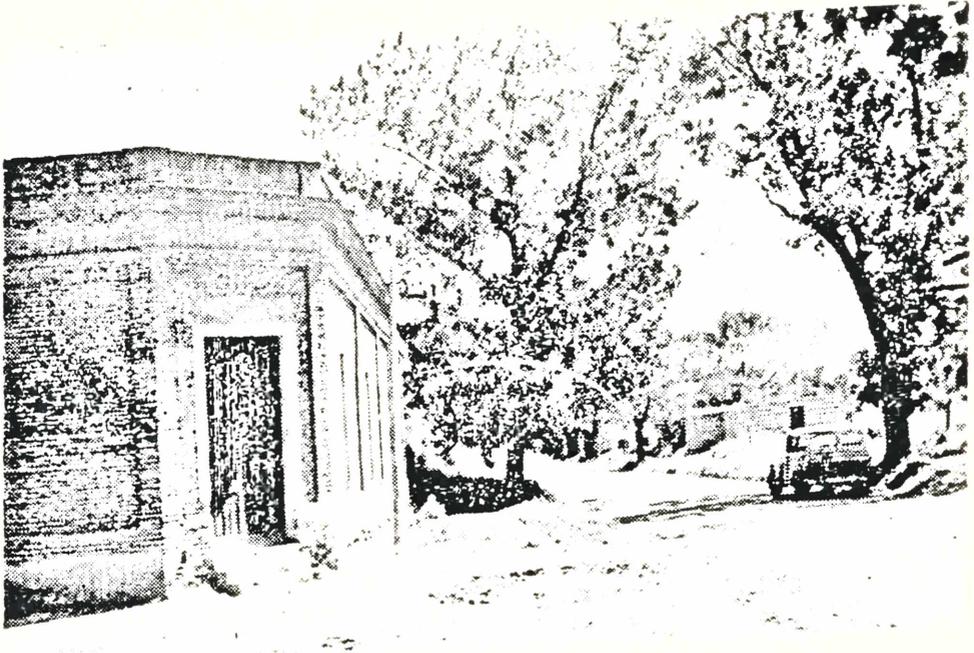
Edificios publicos

Campos

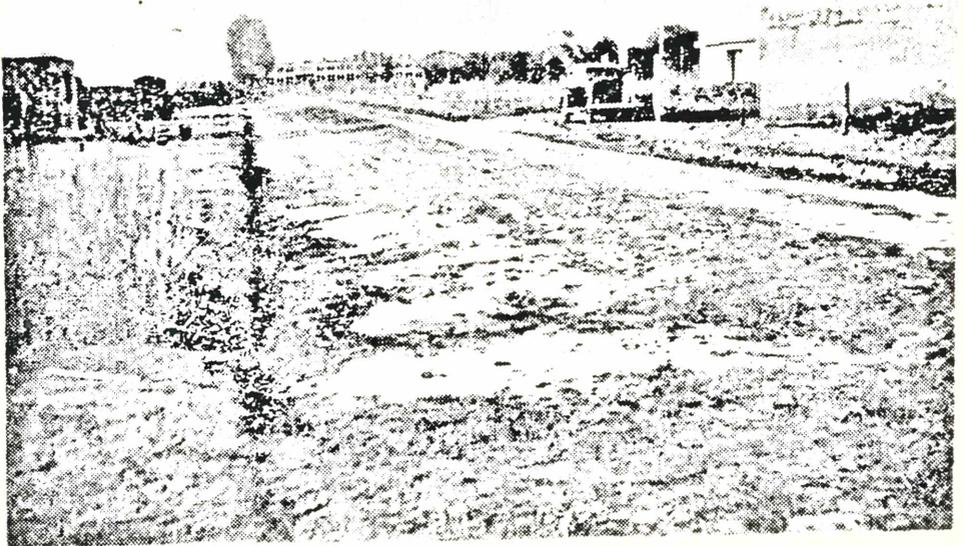
Frente a la solidez de la masa edificada en la parte más antigua (plazas Lafinur y Pedernera) llaman la atención los apéndices laxos del oeste, del este y del norte, en los que las construcciones no cubren un 40 % de los terrenos entregados en propiedad. Ha habido una distensión espacial, y la habilitación 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 incluídiles: 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° 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-

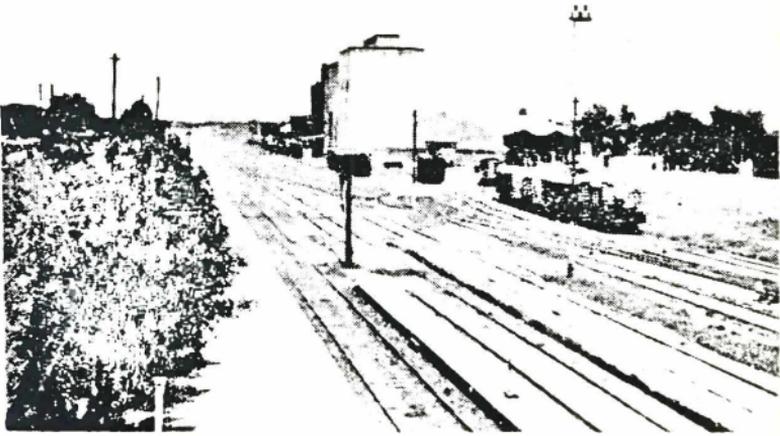
dos, la concentración del comercio en las adyacencias de la plaza Pedernera ha sido característica desde los primeros años de existencia de la ciudad y la radicación a la vera del ferrocarril no alcanza a configurar un centro, aunque agrupe el comercio de detalle en lo esencial.

[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.

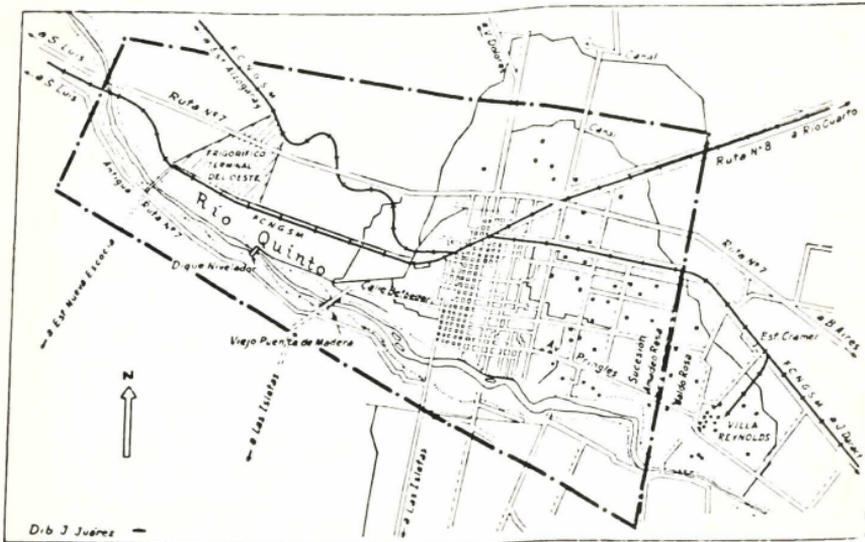


Fig. 3 — El radio urbano asignado a Mercedes, por ley de 1965, excede con amplitud los límites de la aglomeración actual e incluye el Frigorífico Terminal del Oeste.

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. . .

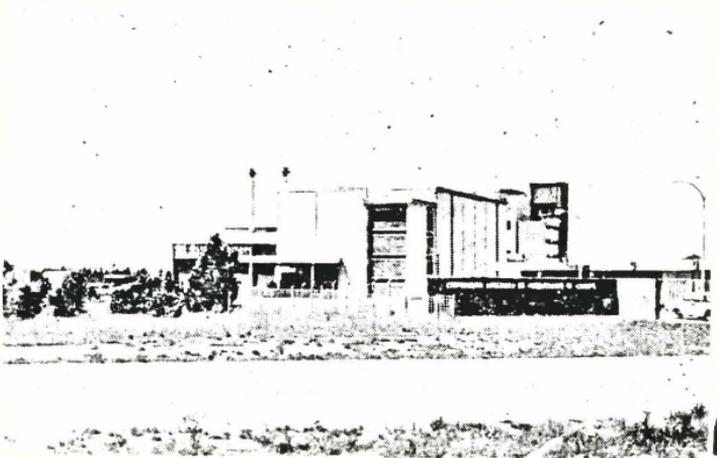
Y así se entremezclan paulatinamente lo urbano y lo rural. Los cuadros edificados se expanden en apéndices laxos y se sumergen en un espacio amorfo, en el que aparecen sin orden las granjas, las quintas y los potreros de las estancias.

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

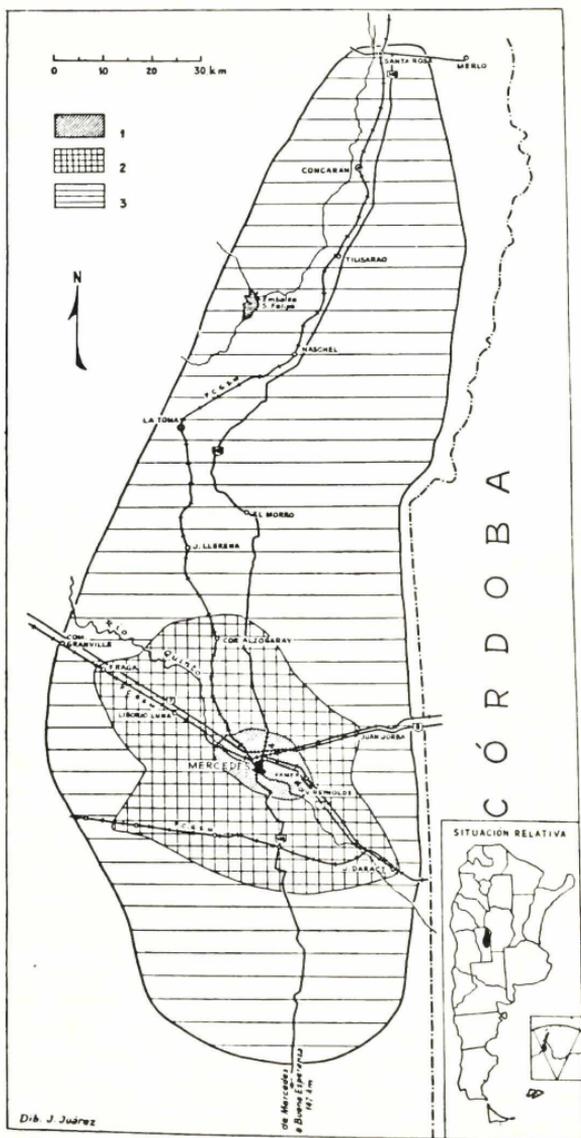


Fig. 4 - Zonas de influencia de la ciudad de Mercedes. - 1. Zona de interdependencia. - 2. Zona media de influencia. - 3. Zona mayor de influencia.



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.