

NELLY GRAY DE CERDÁN

MARÍA MARTINA ITURRIOZ

BODEGA Y VÍAS DE CIRCULACION: UNA RELACIÓN VITAL EN MENDOZA

I. UN MARCADO CONTRASTE EN EL PAISAJE NOS MOVIÓ A INVESTIGAR

Al realizar un estudio en equipo sobre la ciudad de Maipú tuvimos la oportunidad de tomar contacto directo con su situación. Contrariamente a lo que imaginábamos, este centro urbano —resultado de la aglomeración de Gral. Gutiérrez, Luzuriaga y Maipú— halla actualmente serias dificultades para lograr su integración activa a las nuevas fórmulas económicas, no obstante poseer una industria firme y poderosa.

Esta inadaptación se traduce en un estancamiento del crecimiento poblacional de la aglomeración, la cual, marginada con respecto a las rutas principales —7 y 40—, busca su salida hacia los centros de consumo a través de la ciudad de Mendoza; los claros que la separan de ella se están cubriendo no solamente por el crecimiento natural de Maipú, sino también por el desborde de la zona residencial mendocina hacia el ámbito rural.

Por otra parte, al recorrer los alrededores y visitar algunos pueblos que giran en la órbita de Maipú observamos la presencia de un sector rural enriquecido poblacionalmente, con muchos más matices que los que ya conocíamos por bibliografía existente al respecto.

La inquietud provino al comprobar que tanto a escala de aglomeración como del medio rural, nuestros esquemas preexistentes no se ajustaban a la realidad, pues hoy ni la ciudad de Maipú es un centro pujante, ni su población rural se está empobreciendo.

La industria instalada en la ciudad de Maipú posee fuertes capitales, pero ellos realmente no redundan en beneficio de la ciudad,

ya que tienden a emigrar para reinvertirse en los centros de consumo o en la ciudad de Mendoza. Sin embargo su presencia mantiene una cierta población rural que está diversificando sus necesidades y por otro lado sustenta un cultivo que tiene un mercado obligado por un incremento de la demanda en las bodegas regionales.

Todos estos planteos, unidos a nuestra intuición de que la nueva perspectiva que la industria introduce tiene que expresarse en el paisaje, nos movieron a buscar los elementos claves que manejan tanto la aglomeración urbana como la pseudodispersión rural.

II. LOS ELEMENTOS ORIENTADORES CON LOS CUALES TRABAJAMOS

Para poder comprender esa realidad comenzamos a trabajar cartográficamente en función de los datos de movimientos de las materias primas dentro del ámbito agrario y los datos de densidad de población materializados en elementos concretos como la casa rural.

“La primera característica a observar es la densidad del habitat rural, inseparable de la noción de intensidad de la ocupación del suelo y de la de estado demográfico regional. La densidad del habitat rural es ya un dato complejo, pues implica dos órdenes de determinación numérica: la relación entre número de lugares habitados y superficie bruta o explotada y la importancia del contenido humano de cada lugar habitado. Los documentos cartográficos o fotográficos, por sí solos, únicamente informan acerca de la abundancia de lugares habitados, aunque permiten calcular ya sea el número de núcleos y granjas aisladas por unidad de superficie, ya sea la distancia media entre los centros residenciales mayores y menores. El examen del contenido estadístico se hace a menudo difícil a causa de la insuficiencia o ausencia de documentos. Y, no obstante, dicho examen es esencial, pues pone de manifiesto la gran variedad de dimensiones de los núcleos, que puede ir de varias decenas a varios millares de familias, para signos cartográficos a veces equivalentes”¹.

La recopilación de los datos fue una tarea larga por cuanto no existen estadísticas especiales publicadas sobre el movimiento de materias primas, y entonces debimos hacer una selección de bodegas

¹ GEORGE, P., *Compendio de Geografía Rural*, Barcelona, Ed. Ariel, 1964, p. 195-196.

para cubrir todas las alternativas que se nos presentaban en el paisaje. Tomamos:

1) Giol, empresa de gran peso que ha permitido la aglomeración de Luzuriaga y Gral. Gutiérrez a Maipú, y que maneja no solo los hilos de la producción del departamento sino que trasciende sus límites y se ha transformado en el ente industrial comercial por excelencia, con el respaldo estatal.

2) La Superiora, bodega tradicional movida por intereses particulares, asociada a una mano de obra que tiende a concentrarse cerca del establecimiento.

Es decir que con ellas tenemos en cuenta no solo las distintas posibilidades económicas que pueden influir en la organización regional, sino también una verdadera gama de formas de poblamiento desde la dispersión, los pueblos lineales, hasta la aglomeración urbana.

Estos elementos nos van a permitir interiorizarnos del modo de vida actual y hacer una presentación de situaciones que se nos antoja un tanto diferente de los esquemas tradicionalmente dados, ya que a través de la cartografía hemos podido detectar algunos elementos que se vigorizan, que son concurrentes con otros ya ascendidos en la conciencia geográfica, pero que juntos van a dar como resultado una realidad que está en movimiento hacia un bosquejo diferente.

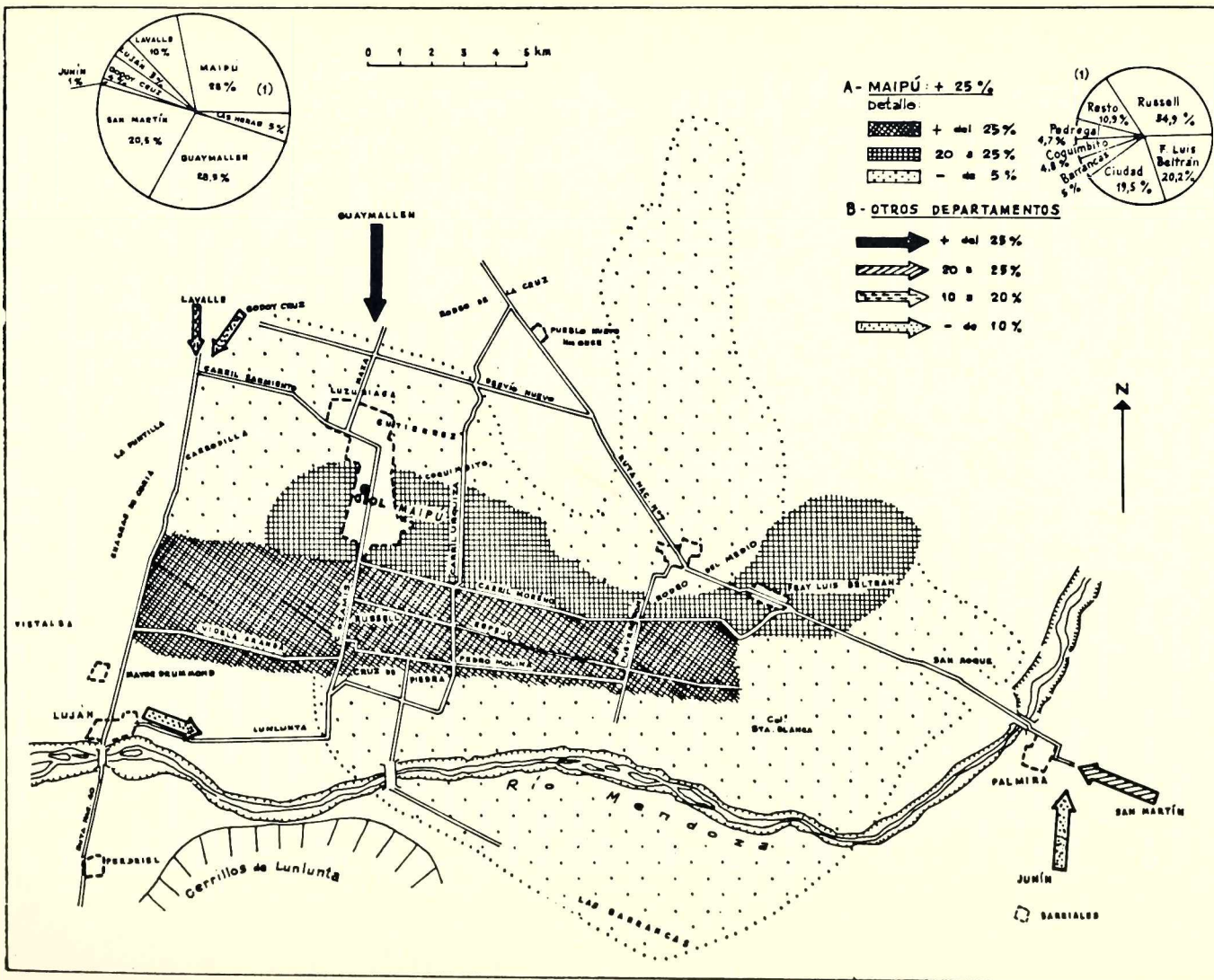
Esa realidad no está definitivamente organizada, ni siquiera tenemos plena conciencia de ella, pero ya intuimos matices diferenciales que nos han apoyado en esta especulación.

Se presenta como una problemática que al no estar totalmente ajustada, nos permite solo hacer un diagnóstico de la región.

En síntesis, hemos partido de la observación de la realidad y hemos tratado de comprobar lo que veíamos a través de datos estadísticos, que volcamos en la elaboración cartográfica. En presencia de duda o confusión recurrimos a la bibliografía existente, para finalmente llegar a determinar las tendencias vigorosas del ámbito rural.

III. LA ELABORACIÓN CARTOGRÁFICA Y SUS SUGERENCIAS

Para obtener los datos estadísticos que necesitábamos debimos recurrir a los libros de materia prima de las bodegas Giol y La Su-



periora, donde figuran los ingresos reales de uva, tomados detalladamente, día a día.

Trabajamos solo sobre la base de los ingresos de viñateros sin bodega, ya que, a través de consultas y datos estadísticos, hemos podido comprobar que el mayor movimiento en nuestra provincia está representado por ellos. Según los datos del III Censo Vitícola Nacional realizado durante el año 1968, observamos que el 64,6 % de los viñedos mendocinos no tiene un lugar fijo de colocación de su cosecha, y debe recurrir a los oficios de la bodega estatal, o bien vender su producción a diferentes firmas, las cuales tienen suficiente capacidad de vasija para absorber su propia cosecha y la de otros.

Pensamos que trabajar con empresas del departamento de Maipú era significativo y podía hacerse extensivo a gran parte de los demás departamentos, por ser la sede de la única bodega con respaldo estatal que funciona en la provincia, y además, por tener la mayor capacidad de vasija vinaria y las bodegas más antiguas de nuestro medio.

Con los datos así obtenidos determinamos cuáles son las áreas de mayor influencia de estas bodegas, en parte coincidente, y notamos que estas áreas estaban más o menos dirigidas por ciertos ejes de circulación que llevaban a las bodegas que estábamos analizando. Recorrimos estos ejes y observamos que el paisaje rural sobre ellos se presentaba un tanto distinto a lo que considerábamos común en el ámbito rural: las casas del trabajador se alineaban densamente frente a estas arterias, pero por tramos. Incluso en los cruces de caminos se notaba una asociación espacial de las viviendas (croquis 1 y 2).

Como consecuencia fue necesario buscar cuál era la gradación de densidades de esa población rural, que a simple vista se iba agrupando a medida que nos acercábamos a la bodega.

Por ello tratamos de determinar la frecuencia media por kilómetro con que se presentaba la casa rural. Recurrimos entonces a los registros catastrales y mosaicos aerofotográficos, los cuales nos dieron los elementos necesarios para establecer la forma en que se distribuía la casa rural en el paisaje.

Nos llamó poderosamente la atención el hecho de que, en una región de dispersión tradicionalmente aceptada, solo en muy pocos sectores se daban menos de 5 casas por kilómetro. Debemos reconocer que siendo más frecuente una densidad mínima de 10 por ki-

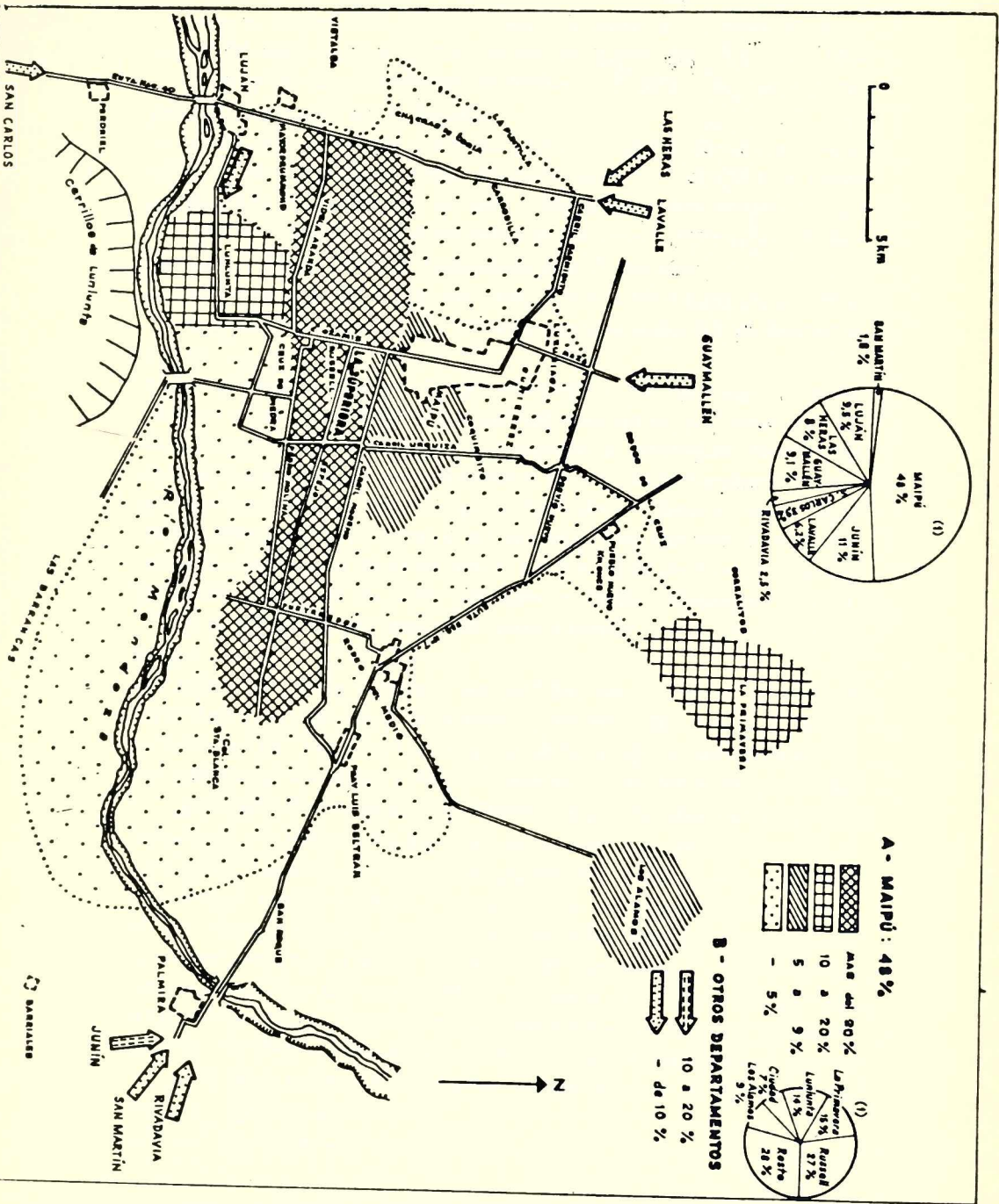


Fig. 9 - Área maipucana

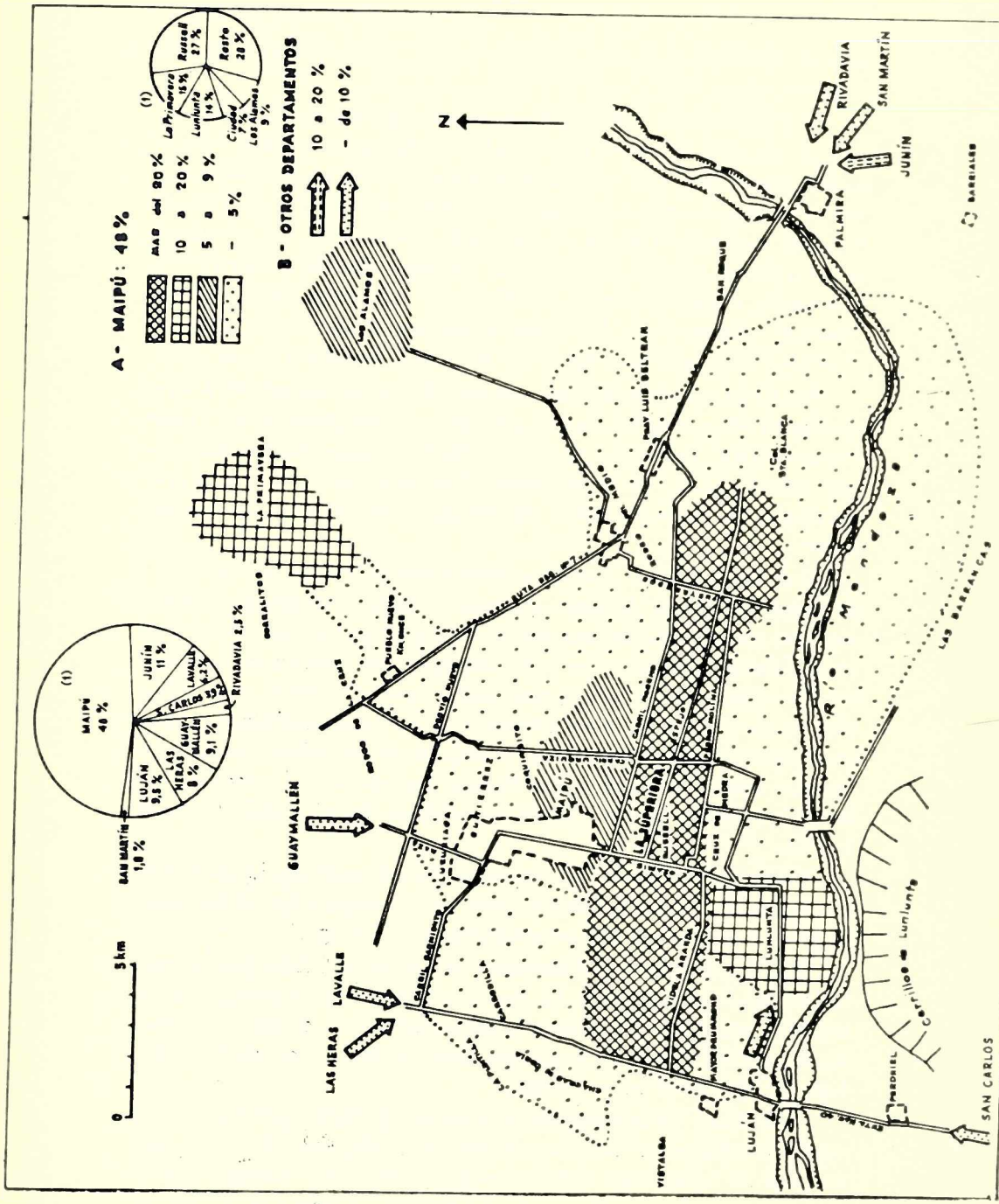


Fig. 2 - Área maipucense

lómetro —lo cual significa una casa aproximadamente cada 200 m— implica una vida de relación más o menos intensa.

IV. ¿CUÁL FUE EL RESULTADO DE LA OBSERVACIÓN CARTOGRÁFICA?

A través de estos elementos llegamos a establecer que dentro del sector valorizado hay distintos agentes que dirigen la actividad y organizan el espacio.

De ellos dos tenían particular importancia por cuanto se presentaban estrechamente ligados entre sí y daban como resultado densidades de población apreciables:

- a) La bodega, que como establecimiento ocupa un espacio considerable, y que se presenta como el agente polarizador del sentido del movimiento de la materia prima y el poblamiento, y
- b) arterias de circulación que delimitan las áreas de mayor aporte y de mayor densidad de población.

Junto a ellos también se presentan otros, que están en el trasfondo de esta organización, pero que hoy no parecen jugar un rol condicionante de la actividad: los ramales y estaciones del ferrocarril y los canales de riego.

Con estos elementos de juicio, aún no clarificados, fue necesario buscar el verdadero valor funcional de cada uno de ellos y tratar de relacionarlos en la organización del espacio. Observamos que el paisaje rural mendocino se había elaborado sobre el juego de los canales de riego, que dibujan prácticamente las parcelas, y los establecimientos industriales, que se presentaban en algunos casos especialmente relacionados con las estaciones de ferrocarril.

“La marcada separación de la fase agrícola y la industrial es uno de los factores que influyen en la forma del poblamiento mendocino. El habitat rural muestra una clara dispersión de las viviendas. A ello ayuda la ubicación de las bodegas en las ciudades. Cabe hablar de extremos en cuanto a las formas del poblamiento”².

Pero la duda surgió al comprobar que esa dispersión estaba sensiblemente alterada por un alineamiento muy denso sobre las principales vías de acceso a las bodegas, y que imprimía un dibujo nuevo al paisaje agrario inicial.

² ZAMORANO, M., *El viñedo de Mendoza*, en “Boletín de Estudios Geográficos”, Vol. VI, N° 23 (Mendoza, Instituto de Geografía, 1959), p. 88.

A través de esta especulación comprendimos que, en un siglo como el nuestro en que la técnica invade día a día todos los rincones obligando a una aceleración en todos los procesos, es necesario tener un espíritu de crítica y a la vez una curiosidad geográfica que nos permita no atenernos a esquemas únicos, sino buscar el verdadero contenido y razón del paisaje. La realidad es un complejo en evolución, por ende los esquemas pueden cambiar.

V. ¿QUÉ ES LO QUE ESTÁ CAMBIANDO?

A. *Una agricultura de oasis*

“Si nos concretamos al ámbito rural, la palabra dispersión se impone. La causa principal es una especie de acuerdo tácito para colocar la vivienda en relación estricta con las necesidades del cultivo. Esto vale para la pequeña explotación, con sus hectáreas bien delimitadas, que coloca su casa en postura vigilante frente a ellas; pero también para los extensos viñedos de las grandes firmas, que establecen cuidadosamente sus fracciones a cargo de cada contratista. El monocultivo, la economía de especulación, permite limitarse al cuidado exclusivo de la viña, en posición favorable. Esa dependencia frente al viñedo que hace aconsejable la dispersión, se relaciona íntimamente con la trama del riego. Es necesario tener una colocación expectante con respecto a las hijuelas o acequias de que depende, y sobre todo, estar en vigilia permanente para cuando llega el turno, lo cual puede suceder perfectamente en horas de la noche. No en vano la ley 1578 fija como obligación específica del contratista, la de atender el riego de la viña cualquiera sea el día y la hora en que el turno corresponde.

“Su historia contemporánea no ha complicado aún el tejido rural de la propiedad. Debe hablarse de una dispersión primaria de edad reciente, de acuerdo con la terminología de Demangeon”³.

Es decir que esta organización primera del habitat rural se estableció en función del dibujo de los *canales de riego*, lo cual era una exigencia del *medio natural*. Estos canales siguen el sentido de la pendiente y tienen una vida latente durante el invierno, mientras que el verano los colma de vitalidad, acorde al ritmo estacional del

³ Ibidem, p. 89.

clima del piedemonte. Esta red de riego, obra gigantesca del hombre, nos permite apreciar el valor del medio como elemento de gran peso, pero no definitorio de la actividad humana.

Nos encontramos en un oasis, y por ende, en un medio más o menos limitado, donde el riego juega el papel fundamental.

“El término oasis designa comúnmente una pequeña superficie de agricultura intensiva que constituye excepción y espacialmente mancha, en una región inadecuada para el cultivo, desierto o semi-desierto. Esta excepción reposa en la movilización del riego, que aquí es un bien raro, y por consiguiente una base económica sin la cual la tierra no vale nada. Una primera aproximación conduciría a definir el oasis como la antítesis del desierto”... “Si la presencia del agua es la condición fundamental de la del oasis, no puede haber oasis sino donde esta agua fecunda un suelo vegetal en un ambiente climático favorable, al menos en un ciclo vegetativo por año, mejor aún de vegetación continua. El oasis se define, pues, por sus disponibilidades de agua, por la naturaleza de los suelos y por sus ritmos climáticos”⁴.

Debemos reconocer que el paisaje puede sufrir cambios, pero la organización del habitat rural sobre la base de la red de riego va a estar siempre latente en la estructura regional.

Esta forma de habitat disperso no es una forma pura sino que se da combinada con otras de agrupamiento, especialmente el caserío, que, enriquecido en su equipamiento, constituye en muchas oportunidades el embrión de la futura vida colectiva.

B. *El ferrocarril: apertura regional hacia la economía de mercado*

A partir del último cuarto del siglo pasado, el paisaje rural mendocino cuaja en la estampa conocida: llega el ferrocarril, notable esfuerzo del Gran Oeste Argentino. Inmediatamente aparecen síntomas de desestancamiento de la vida económica, junto al activo crecimiento regional, la expansión del viñedo y la bodega. La gran industria comienza con sorprendente fecundidad y perfección, y a partir de 1884 florece una nueva forma de organización del habitat ante la necesidad de acercamiento espacial de la bodega a la estación del ferrocarril.

⁴ GEORGE, P., *Ensayo de tipología de los oasis*, en “Boletín de Estudios Geográficos”, Vol. XIII, Nº 51 (Mendoza, Instituto de Geografía, 1936), p. 117.



Fot. 1 — La Superiora S.A. instaló su establecimiento junto al ferrocarril, invaluable medio de transporte a principios del siglo.

El emplazamiento de las bodegas estaría dado entonces a principios de siglo, por la distribución geográfica de las vías férreas y en especial de las estaciones. Pero es necesario destacar que esta distribución no fue pareja ni regular en todo el espacio del oasis, ya que el ferrocarril favoreció preferentemente a zonas que ya estaban valorizadas desde el punto de vista agrícola: es el caso de los ramales que se tendieron hacia Maipú.

En torno a la estación de ferrocarril se forman células de poblamiento cuyo crecimiento está ligado a la potencialidad económica de cada bodega, como así también a la facilidad del aprovisionamiento. El enriquecimiento de estas células, que diversifican sus funciones, da como resultado la formación de centros urbanos, que a su vez constituyen un importante foco de atracción para la instalación de la mano de obra y de nuevas plantas industriales.

Otros centros, poco equipados o menos favorecidos por su posición (ya sea por la cercanía de centros urbanos más importantes, o bien por la presencia de firmas de poco empuje o bodegas chicas),

solo logran crear pequeños pueblos o caseríos, donde el sector comercial está visiblemente atrofiado.

Las actividades económicas mendocinas, sobre todo a nivel de bodega, se ven rejuvenecidas por una ampliación de su horizonte comercial. Las estaciones del ferrocarril juegan un rol definitivo en la organización de la recolección de la materia prima, y a la par agilizan el comercio de vinos.

Se produce además un incremento de los capitales circulantes, lo cual permite nuevas inversiones, y así el campo se ve enriquecido por una extensión del área cultivada y surgen numerosas bodegas. Si a esto añadimos el vigor prestado por el aporte de mano de obra europea, que pronto se adueña de la tierra, y la aplicación de nuevas técnicas de cultivo y de industrialización, podemos imaginar el extraordinario empuje de la actividad regional a principios de siglo.

Sin embargo debemos esperar mucho aún para que en nuestro ámbito rural se dibujen pueblos al servicio de la población. Es siempre la dispersión la que dirige el dibujo agrario. ¿Cuál es la razón? Las bodegas tienden a localizarse en los centros urbanos más importantes, por cuanto en ellos encuentran no solo el equipamiento necesario (de tipo comercial, industrial, etc.) sino también mano de obra y una red de infraestructuras ya organizada. Por otro lado también influye el hecho de que en esas ciudades surgen necesidades de todo tipo, que diversifican no solo las actividades sino, lo que es más importante, las posibilidades de inversión.

Esta situación contribuye aún más a separar espacialmente la bodega de la viña y a prestarle cada vez mayor peso a la presencia del ferrocarril, que permitía cubrir grandes distancias anteriormente insalvables. Se daba el caso de bodegas con viñedos en La Consulta, San Carlos y San Rafael que traían la cosecha para ser industrializada en la ciudad de Mendoza o bien en Maipú, a través del ferrocarril.

Es decir que el ferrocarril no modificó el estilo de vida del ámbito rural, el cual se mantuvo con su estructura original, y lo único que logró fue crear algunos pequeños pueblos que atendían a las necesidades de sectores reducidos, con almacenes de ramos generales, corralones, etc.”⁵.

⁵ Estos son los núcleos originales que, vigorizados por el camino, comienzan hoy a integrarse en la red de equipamiento rural que es inseparable del dispositivo de servicios y medios de relación.

De todos modos es éste el momento de la liberación de la economía mendocina hacia las formas de la agricultura de mercado. Esa asfixia regional, que no permitía sino un magro comercio de vinos con el litoral, fue superada por la llegada del riel que penetró y permitió una extraordinaria salida, en su momento, hacia los principales centros de consumo.

“La agricultura de mercado implica una vida de relación permanente y la organización regional comporta una armazón de servicios y medios de comunicación, transportes e intercambios, que caracterizan este tipo de economía rural, frente a la agricultura de subsistencia determinada por su “aislamiento” y su “localización geográfica”⁶.

En el ámbito rural este movimiento se traduce en la necesidad cada vez mayor de materias primas, y por ende, hay una extensión de los cultivos de viñedos; pero el crecimiento de la población rural no fue acompañado por fórmulas de concentración, sino que la constante necesidad de vigilar el riego sigue imponiendo la dispersión.

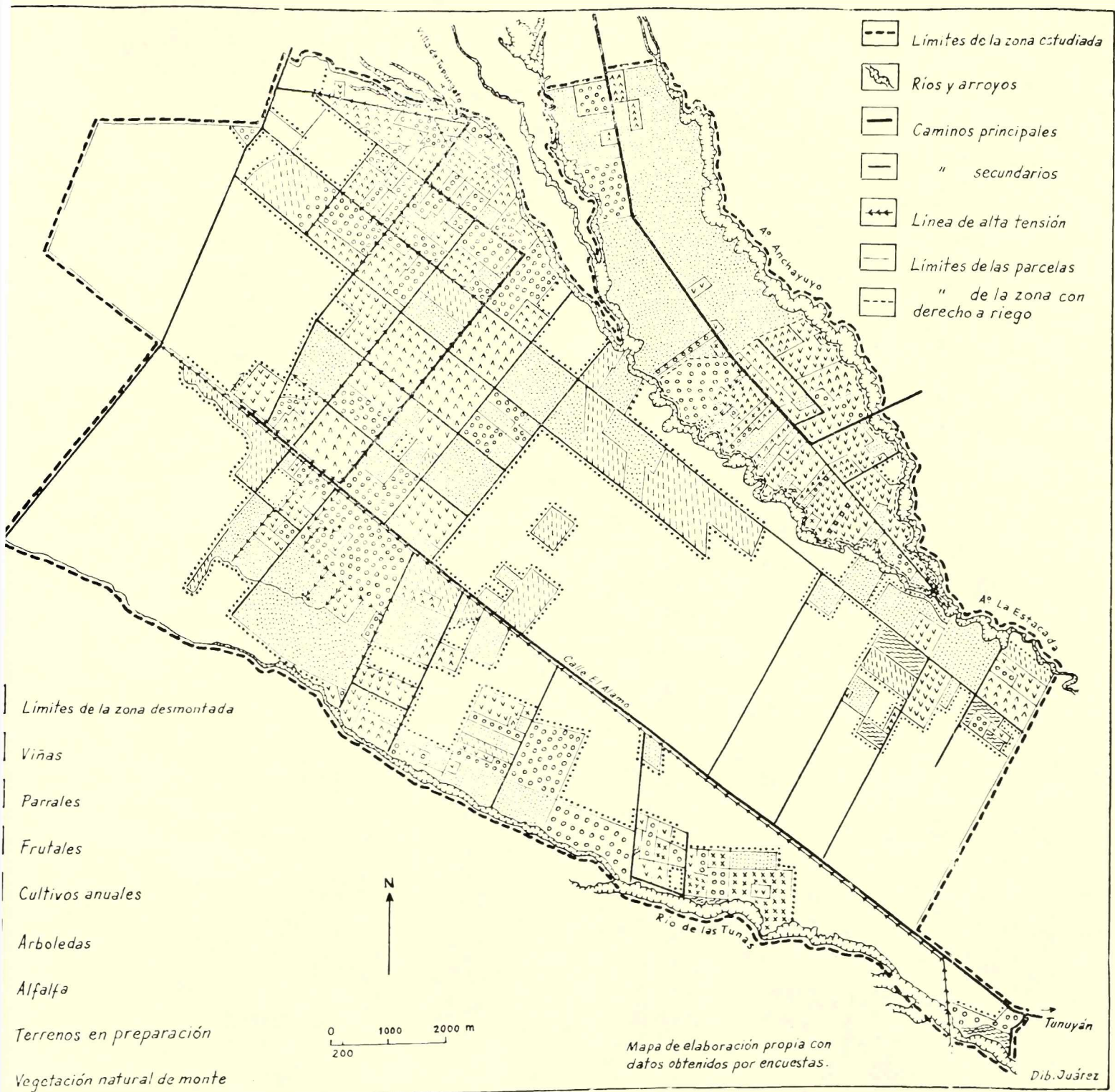
El ferrocarril penetró en el corazón de la región: la ciudad; y desde allí irradió hacia las células que ya tenían vocación urbana elevándolas al rango de centros de recolección y comando; pero la población rural siguió con sus fórmulas tradicionales, atenta solamente a la mayor demanda y circulación de la materia prima. Por otro lado las formas de explotación de la tierra no permitieron —y aún hoy lo vemos— un afianzamiento de la población rural.

El ferrocarril inauguró una etapa decisiva para nuestra región pues rompió las limitaciones de un régimen económico que en el dominio de los transportes se caracterizaba por una multitud de servicios parciales independientes; lo mismo ocurrió en cuanto al capital y en cuanto a la responsabilidad de las empresas. El riel, a la fuerza más adherido al paisaje y más rígido que los otros medios de transporte, responde a una necesidad: llevar materiales pesados a grandes distancias y se asegura una dirección fija, un mercado permanente.

C. *Una nueva infraestructura al servicio de la economía regional*

Analicemos sin embargo, la situación actual de nuestro ámbito rural.

⁶ GEORGE, P., *Compendio de Geografía Rural*, cit., p. 252.



Croquis 3 — Tupungato. Uso del suelo en 1968.

A través del croquis N^o 3 podemos observar:

1. *Formación de núcleos urbanos* entre los que podemos distinguir:

— *La aglomeración mendocina*: que no solo cumple funciones importantes de tipo local, sino que su equipamiento le permite servir con eficiencia a toda la región vitícola cuyana de la cual es, sin lugar a dudas, la metrópoli regional. Es la que organiza la vida social y económica y lo hace directamente o bien indirectamente a través de centros locales, centros menores, que cumplen la función de “relevo”.

— *Centros locales*, representados especialmente por las cabeceras de los principales departamentos. Estos centros locales llenan como papel principal la organización del espacio agropecuario, ejerciendo su influencia en el contorno inmediato. Presentan un comercio diferenciado, con negocios destinados a rubros de distinto tipo; hay también actividad financiera (asiento de sucursales o agencias de bancos); son la sede de las cooperativas agrícolas, y el equipamiento a nivel médico-hospitalario, cultural y social, es incompleto.

— *Pueblos*: Si bien es cierto que no pueden ser considerados como centros urbanos, pues su equipamiento es muy deficiente, estos agrupamientos atienden las necesidades más elementales del contorno. Comercialmente existe solo un almacén de ramos generales, y además un centro social, una cancha de fútbol, una escuela, y también a veces un cine.

Estos pueblos son el producto de la tierra, es decir, que el tipo de construcción, la elección de materiales, es el resultado de la adaptación de los edificios a las formas de explotación local. Éstos han surgido allí donde la reunión de varios establecimientos han diversificado las necesidades de aprovisionamiento, especialmente industrial, y hay una mayor demanda de mano de obra. Generalmente lineales, se prestan inmejorablemente para establecer el contacto directo entre la casa rural y sus campos, y constituyen una estructura colectiva de vida rural. Pero podemos observar que en estos pueblos-calles, o bien en algunos de ellos, donde la reunión de bodegas o fábricas importantes constituye un elemento económico valioso, se da una forma de pueblo radial, incipiente, que pone de manifiesto el papel de las carreteras.

Pero, por otro lado, es necesario destacar que en nuestro campo hay pueblos que se han desdoblado y tienen, un emplazamiento an-

tigo, con una densidad de población importante, y un emplazamiento nuevo, con un ritmo de crecimiento más rápido, como ocurre en Cruz de Piedra:

- El primero emplazado frente a la estación del ferrocarril.
- El segundo frente a la calle que sirve de articulación entre varios establecimientos industriales.

El pueblo es también un producto de la estructura social de nuestra región; mediante una observación atenta se puede descubrir en su fisonomía la estructura de la sociedad rural.

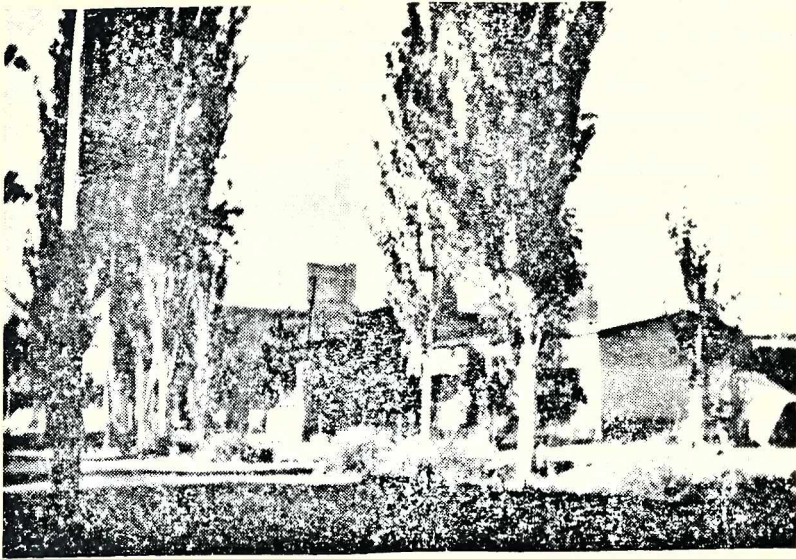
“Esta distinta orientación de la actividad, esta subordinación del viñatero al bodeguero, ha terminado por crear una estructura social bien diferenciada. El lugar más encumbrado lo ocupan los grandes bodegueros, los cuales fiscalizan prácticamente el comercio del vino, y a ellos se subordinan los bodegueros trasladistas, que elaboran vino para establecimientos más importantes. Sigue luego el viñatero sin bodega, de cierto fuste, dueño generalmente de una propiedad media, quien a menudo está en conflicto con los bodegueros por la fijación del precio de la uva que les vende. Finalmente el pequeño viñatero aparece aún más sujeto a los dictados de quienes lo preceden en la jerarquía social. La ubicación más baja corresponde a los contratistas, y los trabajadores circunstanciales de la viña”⁷.

Estos pueblos generalmente son la zona de residencia de la mano de obra permanente en la bodega y también de algunos viñateros con escasos recursos económicos. Los grandes dueños de la tierra y de las bodegas viven en la ciudad de Mendoza, o, en su defecto, trascienden los límites regionales para establecer su domicilio en Buenos Aires.

2. *Caseríos*: que pueden reunir en un cruce de caminos o de canales una baja densidad de población, o bien, como en el caso de Russell, constituir una población algo más numerosa, pero cuyas actividades dependen solamente de las necesidades de mano de obra de la bodega que le dio origen (La Superiora S.A.). Es necesario destacar sin embargo que en muchos casos, el crecimiento de estos caseríos está sensiblemente frenado por la cercanía de centros mejor equipados⁸.

⁷ ZAMORANO, M., op. cit., p. 85.

⁸ El reclutamiento de la mano de obra de La Superiora comprende: 70 % en Russell, 28 % en Maipú y 2 % en Mendoza.



Fot. 2 — Plantas industriales, como el establecimiento olivícola de Lelio Meli, sobre el carril Ozamís, provocan densos agrupamientos lineales.

3. *Una pseudodispersión lineal*: Se observa que en los caminos que soportan el mayor movimiento de materias primas y que convergen hacia las bodegas de mayor peso económico, se produce un *alineamiento* de la vivienda del contratista o del pequeño viñatero, que va acentuándose marcadamente a medida que nos aproximamos a la bodega que polariza la entrada de la uva.

Es decir que en las zonas de influencia inmediata de estas bodegas se puede observar que, bodega y camino, dan como resultado un movimiento poblacional que paulatinamente está convirtiendo aquella antigua dispersión del habitat, en un agrupamiento lineal sobre las principales arterias de circulación.

Observamos que hay una verdadera gama de la densidad con que se presenta la casa rural con respecto a los caminos. Si nos detenemos en una observación detallada del croquis, podemos ver que:

— *Hacia los caseríos pequeños* convergen generalmente densidades que oscilan entre 5 y 10 casas por kilómetro. No podemos dar una medida absoluta ni un juicio con aplicación general, pero sí determinar un grado de frecuencia aproximado.

Es decir: lo más frecuente es que se presente de esta manera; pero podemos ver también el caso de caseríos más numerosos, con iguales densidades en las arterias que convergen hacia él.

— *Las mayores densidades* frente al camino se dan sobre aquellos que conducen hacia:

a) *Establecimientos industriales de importancia*: que permiten desdoblarse la actividad rural, y es así como en determinados momentos el que trabaja la tierra se ocupa en la bodega o bien en una planta de fabricación de aceite, o es la mano de obra que recluta una empacadora de fruta. Es el caso del alineamiento sobre el carril Ozamis, frente al establecimiento olivícola de Lelio Meli.

b) *Pueblos* con un equipamiento que le permite al trabajador rural aprovisionarse en forma inmediata de los elementos primordiales, o bien, en un fin de semana, concurrir a un evento deportivo o a una función de cine. También a su vez, el área de mayor densidad responde a la presencia de la escuela primaria a la que acuden los niños de la zona. Pero en este caso debemos recordar que esos pueblos nacieron generalmente apoyados por esos establecimientos industriales, y fueron cobrando cuerpo al diferenciarse las necesidades de la población agrícola. Un ejemplo podemos encontrarlo en Cruz de Piedra, donde el cruce de la calle Videla Aranda y el canal Pescara nuclea numerosos servicios.

c) *Aglomeraciones* donde el peso del sector terciario ha enriquecido las funciones y las perspectivas, y por ende el alineamiento de las viviendas frente al camino que conduce a ella obedece a la posibilidad de diversificar el trabajo de la familia campesina, y mientras algunos se emplean en el comercio, en la administración, etc., otros se dedican al cuidado de la viña.

Generalmente estas arterias se convierten en rutas de primera magnitud y soportan una turbulencia constante, tanto de población, que fluye diariamente, como de mercaderías y materias primas para la industria. En este caso, la aglomeración maipucina ofrece un inmejorable ejemplo (croquis N^o 3).

En síntesis: lo que apreciamos principalmente es que hay un movimiento poblacional de carácter convergente sobre el camino, pero no sobre cualquiera, sino sobre aquellos *valorizados por la industria y los medios de transporte*.

Lo que ha cambiado entonces, es la relación: *bodega-medio de transporte*. De un medio de transporte con un trazado hacia puntos fijos, como el ferrocarril, la evolución de la técnica ha puesto a disposición de la industria una nueva infraestructura, más dinámica, más ágil, y que ha logrado penetrar en todos los intersticios de la región. Por el momento al menos, la ruta es la más flexible y la más articulada de las vías de comunicación; el tráfico rutero agrupa toda una gama de actividades: transporte, distribución, recolección, entrega, etc., a cualquier distancia y en todos los sentidos y direcciones.

“La ruta, en el sentido amplio de la palabra, es la primera armadura de los paisajes humanizados; ella representa el elemento primordial del equipamiento espacial necesario para la vida de las sociedades. De todas las vías de comunicación no es solamente la más antigua sino también la más ágil”⁹.

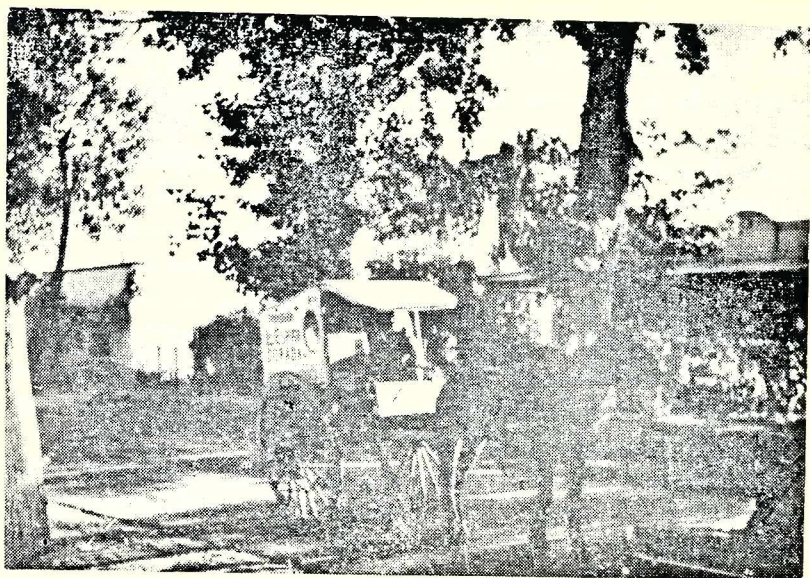
El transporte moderno en nuestra región surgió con el ferrocarril, pero ya existía el camino rural; no obstante, la carretera tardó mucho en alcanzar un lugar importante en la organización de la circulación. “La carretera es el medio ideal para el transporte autónomo individual sea o no económicamente racional. El problema de las relaciones entre transporte ferroviario y por carretera es por lo tanto muy complejo puesto que los datos psicológicos y sociológicos se asocian a los económicos para plantear uno de los debates más significativos, si no el más racional de los que se presentan en la economía llamada de libre empresa”¹⁰.

O sea que el camino está cambiando la organización del habitat rural; de una dispersión primaria de edad reciente basada en la *red de riego*, el centro de gravedad está pasando paulatinamente a un agrupamiento alineado frente a la *red de caminos*. Pero lo importante es destacar que muchos de esos caminos han surgido a lo largo de canales, hijuelas o acequias, por ello es muy difícil diagnosticar qué es en muchos casos lo que realmente orienta el alineamiento. No obstante, igual apreciamos claramente en las rutas que se han trazado sin relación con el dibujo anterior, este fenómeno que estamos analizando.

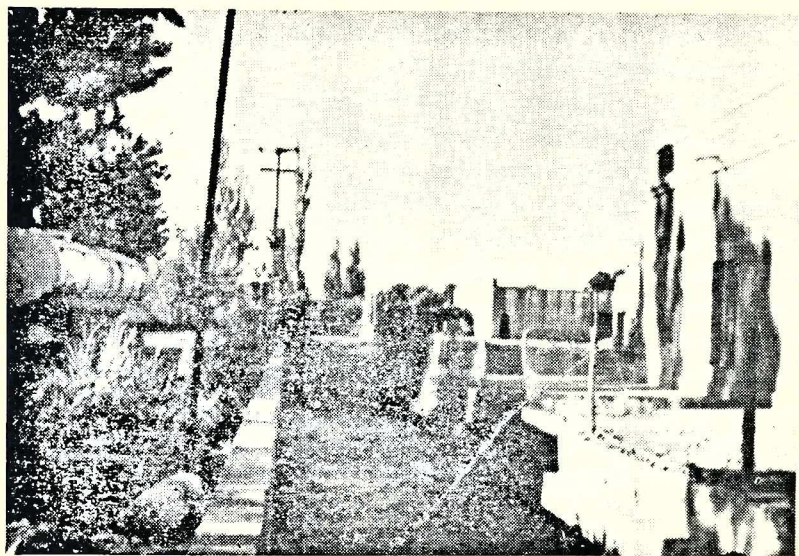
No podemos dejar de subrayar que la presente repartición espacial de este paisaje contrastado es en cierta manera el reflejo de

⁹ CLOZIER, R., *Géographie de la circulation*, T. I (París, Génin, 1965). p. 71.

¹⁰ GEORGE, P., *Compendio de Geografía Económica*, Barcelona, Ed. Ariel, 1964, p. 418.



Fot. 3 — El suministro de artículos de primera necesidad se organiza desde los centros locales, por medio de proveedores ambulantes.



Fot. 4 — Los caminos siguen generalmente el diseño trazado por los canales de riego.

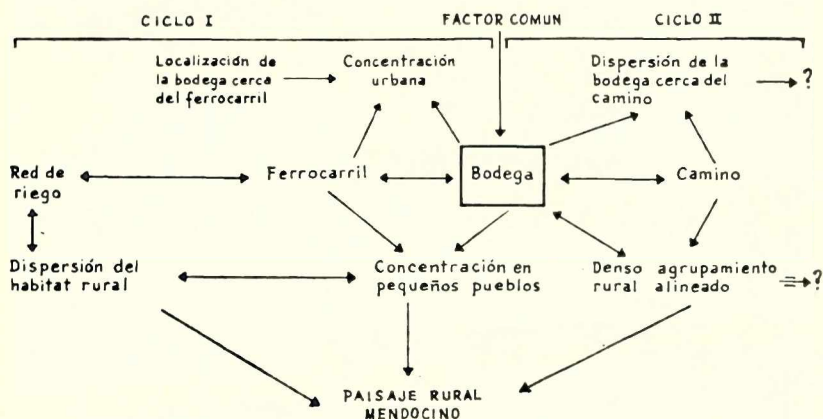
una economía aún no madura que pugna por adaptarse a las nuevas exigencias regionales.

VI. UNA NUEVA ORGANIZACIÓN DEL HABITAT RURAL EN FUNCIÓN DE LA BODEGA Y EL CAMINO

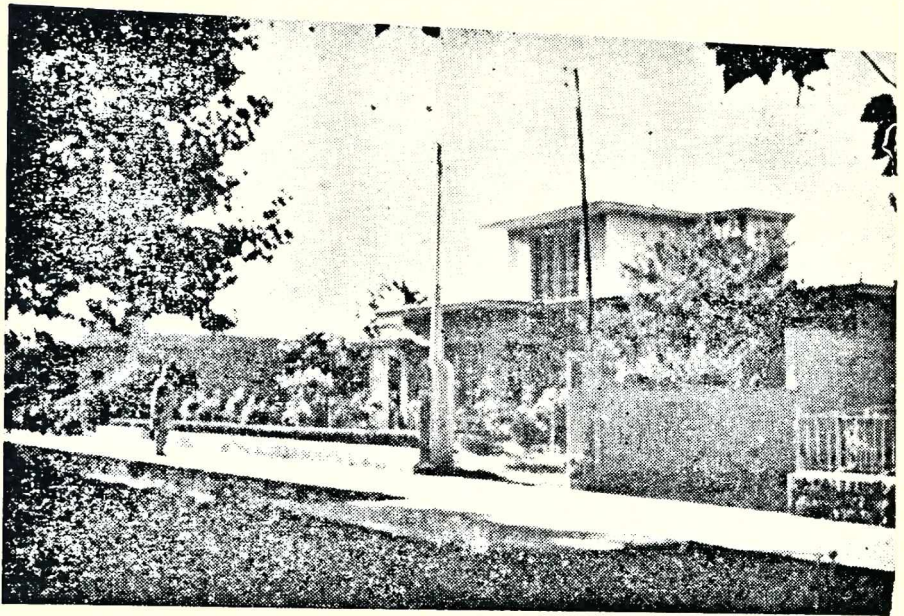
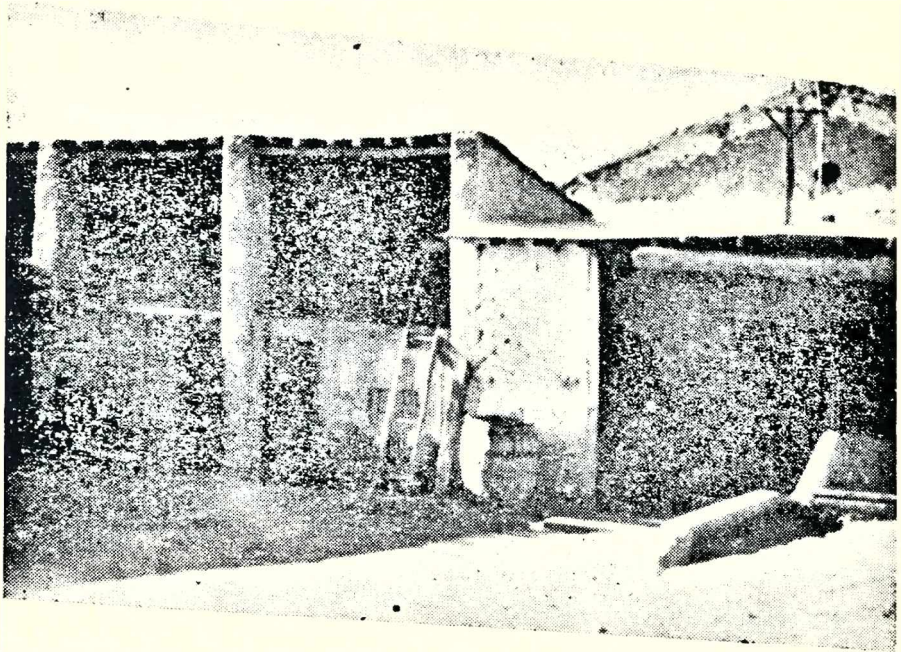
Hay en este sentido una imbricación de caracteres que se dan en una realidad con una historia que podemos dividir en dos etapas diferentes, pero que significan una complementación:

1. Primer ciclo o período: responde a la organización básica del habitat en función del riego¹¹, que obliga a una dispersión muy especial, y por otro lado el emplazamiento estratégico de las plantas industriales junto al ferrocarril, que le asegura tanto el aprovisionamiento de la materia prima como la salida de los productos ya elaborados.

2. Segundo ciclo: significa una organización espacial, aún incipiente pero muy vigorosa, que se apoya en la presencia de un factor que es común, la bodega, pero que en este caso funciona como polo de vías de circulación convergentes, que trae aparejado un nuevo ordenamiento poblacional alineado frente a la ruta.



¹¹ Agente permanente, pero que puede ser modificado paulatinamente en sus consecuencias sobre la disposición del habitat rural por el avance de la técnica (perforación de pozos, tendido de caminos, valorización de nuevos sectores dentro del oasis).



Fot. 5 y 6—El marcado contraste en el tipo de edificación de los pueblos-calle, nos indica la existencia de dos períodos de empuje, uno a principios del siglo y otro muy moderno.

El primer ciclo se presenta decadente por cuanto el factor de movilidad y localización industrial —el ferrocarril— es deficiente y se mantiene en nuestra región vinculado a la industria por intereses particulares o bien por inercia.

En cambio el segundo es más dinámico, más ágil y está abierto. Hoy solo en ciertos aspectos comienzan a vislumbrarse algunos efectos: un denso agrupamiento alineado sobre las principales arterias de circulación, y en cuanto a la industria podemos detectar un movimiento de desconcentración y vuelta hacia el campo.

Si analizamos los datos aportados por el I.N.V. sobre inscripción de bodegas nuevas, podemos ver que entre los años 1961-1969 se inauguraron 19 bodegas en Maipú, 10 en Guaymallén y 7 en Luján. Pero de ellas *ninguna* se ha instalado en una aglomeración, ni frente a una estación de ferrocarril. Su localización está estrechamente ligada a caminos pavimentados o a caminos que conducen hacia sectores que comienzan a valorizarse.

Podemos citar varios ejemplos: en Coquimbito la bodega de Gaberione, emplazada sobre el carril Rodríguez Peña en febrero de 1967; Vaschetti S.A., sobre el carril Urquiza en Guaymallén (mayo de 1964), y Zgaib Abdón, en Luján, sobre calle Cobos (abril de 1966).

Sin embargo, es necesario subrayar que los dos ciclos significan el movimiento positivo de un engranaje económico hacia su perfeccionamiento, lo cual ha engendrado el enriquecimiento paulatino de sus valores.

Por ello hoy nuestro ámbito rural presenta sectores con predominio de dispersión del habitat rural en relación con la red de riego; caseríos, pequeños pueblos que surgieron frente a las bodegas o frente a las estaciones del ferrocarril; alineamientos densos sobre las rutas valorizadas; y grandes aglomeraciones con funciones diversificadas.

Reconocemos en el trasfondo regional, la existencia de un paisaje agrario maduro; pero en la actualidad éste comienza a desdibujarse ante la aparición de nuevas tendencias. Intuimos que un flujo económico nuevo y vigoroso que se acompaña con una infraestructura, se está “haciendo carne” en el espacio concreto y comienza a traducirse en un nuevo ordenamiento de las asociaciones humanas. Es un flujo económico que comienza a dibujar su paisaje. Pero solo vemos la tendencia hacia... No sabemos definitivamente hacia dónde.