

Albert Sireau, *Culture et peuplement. Evolution du Municipipe de Mercedes dans la province de Buenos Aires. Contribution à l'étude des facteurs culturels du développement*, Paris-Bruxelles, 1965, 322 p.

Constituye una obra algo rara esta tesis para el Doctorado en Ciencias Sociales de la Universidad Católica de Lovaina, defendida en 1964. Una especie de meditación, cuyo objeto e interés se nos escapan a veces, sobre el papel de las mentalidades y de los hechos culturales en el poblamiento y en el desarrollo urbanos. Es, también —y en este aspecto nos toca directamente— una contribución útil al conocimiento de estas pequeñas ciudades pampeanas, demasiado olvidadas en nuestras presentaciones de la vida rural argentina.

Ciudad de unos 40.000 habitantes, Mercedes nació a mediados del siglo XVIII a la sombra de un fortín, en la ribera derecha del río Luján. Avanzada de la campaña de Buenos Aires, a 100 kilómetros del puerto, supera ya los 2.000 pobladores en la época de la independencia y alcanza la cifra de 9.000 en 1869. Conduce cierto tiempo el proceso de ocupación de las tierras del oeste, detrás de la Zanja de Alsina, duplicando así su población en 1881. Muy pronto, la conquista del desierto proyecta el interés de los inmigrantes mucho más allá del río Luján y el partido —a pesar de confluír en él las líneas de tres compañías de ferrocarriles— congrega difícilmente 28.000 habitantes en 1914. Habrá que esperar la implantación de algunas industrias para que supere 40.000 seres en 1956.

Anotamos estos números, porque constituyen la misma trama del análisis realizado por Albert Sireau. Puesto que en definitiva su tesis es sencilla: Mercedes conoció un gran período de desarrollo, anterior al máximo de la ola inmigratoria; no pudo retener muchos inmigrantes porque no ofrecía ni tierras disponibles ni horizontes de trabajo industrial, y estos hombres siguieron hacia el oeste; finalmente, tampoco pudo aprovechar la corriente humana inversa, a causa de la irresistible atracción del demasiado cercano Gran Buenos Aires. La ciudad logró afirmarse, sin embargo. En un primer período, la riqueza de origen agropecuario y comercial, acumulada hacia el final del siglo XIX, provoca el auge de las actividades terciarias y especialmente de las funciones administrativas y culturales, al mismo

tiempo que el rechazo de toda la industria importante<sup>1</sup>; por el contrario, en los últimos tiempos, algunas fábricas atraídas por la abundancia de mano de obra y las facilidades de comunicación, se valen de esta primera infraestructura material y cultural, y ensanchan hacia el este los límites de la aglomeración. Mientras tanto, la proximidad de Buenos Aires y el tamaño reducido de las explotaciones, llevan a una notable especialización en las especulaciones frutícolas y hortícolas, por cierto creadoras de servicios dependientes y, por ende, de densidades.

Estas conclusiones principales del estudio, desgraciadamente se pierden bastante en una pesada construcción estadística, en consideraciones metodológicas y en discusiones filosóficas relativas al papel de los individuos, de las circunstancias, de las estructuras culturales y de las mentalidades colectivas, especulaciones que por ejercerse en campo tan minúsculo no pueden pretender tomar valor de tesis. No las discutiremos, pues, aquí —donde tampoco es el lugar apropiado— contentándonos con observar que la primacía otorgada a los factores locales, la ausencia de análisis de las fuerzas productivas, y el olvido de las condiciones de conjunto del desarrollo pampeano, no pueden sino conducir a una amputación de la reflexión y a una deformación de la perspectiva.

Esta reserva —de orden conceptual también— no debe impedirnos proclamar nuestro interés por un libro cuidadosamente elaborado y muy bien informado, fruto de una investigación realizada con profundidad. Por lo tanto, podemos anotar, hojeándolo, observaciones bastante útiles para una tipología de las pequeñas ciudades pampeanas.

Los dos primeros capítulos, dedicados al estudio de la evolución de la población y de su composición socioprofesional en comparación con la provincia de Buenos Aires, tomada curiosamente con unidad regional, se vuelven pesados por su plan mecánicamente repetido, sin que el análisis supere la buena compilación estadística. La población activa de 1957, estudiada a base de padrones electorales, indica que el sector terciario representa el 51% del total; pero los servicios económicos están mucho menos representados que las funciones administrativas y culturales. Observamos, sobre todo que dentro de los límites de la ciudad, el 30% de los activos sigue ligado a la agricultura, buena ilustración de este fenómeno general de urbanización de los productores rurales, un poco adelantado aquí por la especialización hortícola y la extrema división de la propiedad: en un radio de una decena de kilómetros, un 80%

---

1 Mercedes dejó perder dos oportunidades de transformarse desde el principio, en un centro industrial importante. En 1890, la municipalidad rechaza los talleres del ferrocarril Pacífico, que iban a hacer de Junín una pujante ciudad. En 1920, una poderosa industria textil de origen belga, dedicada en primer término a la transformación del lino, no puede implantarse en Mercedes a causa de una fuerte especulación en el precio de los terrenos y se ubica en pleno campo, cerca de la ruta 5, en el partido de Suipacha, donde crea un centro de 6.000 habitantes.

de las explotaciones del partido son inferiores a 100 hectáreas. Anotemos, al pasar, este perfecto ejemplo de las contradicciones agrarias y de sus consecuencias humanas: a los 4.000 "activos" ocupados en el cinturón hortícola y frutícola, se oponen... 100 personas que trabajan en las 9.000 ha de la estancia San Jacinto, a unos 15 km al noroeste, ya típica de la estructura cristalizada en grandes unidades que caracteriza a la Pampa húmeda bonaerense, al oeste del río Luján.

En estas condiciones, la tasa de urbanización del partido, es impresionante: el 70% oficialmente, pero en realidad el 90% son habitantes urbanos, ya que una buena parte de la población censada como rural, por estar ubicada fuera del ejido municipal, vive de hecho en un medio urbano, en la antigua zona de quintas ya ampliamente edificada. Salvo algunos casos de ejidos muy amplios, este error de cómputo debe ser bastante común... De todos modos, el campo, ya diezmado (queda el 10% de la población) amenaza con despoblarse más aún: la emigración hacia la ciudad moviliza a los jóvenes y adultos, y por lo tanto los sectores agrícolas envejecen. Este vigoroso movimiento de desruralización lo data el autor a partir de la gran crisis de 1930 (p. 170). Asimismo, la gran sequía de 1949-1952 en la provincia de La Pampa, provocó la fijación de Mercedes, en el barrio de "Pampa Chica", de un grupo de 300 pampeanos que emigraron siguiendo la ruta 5. Los poquísimos caseríos —cinco exactamente— pegados a otras tantas estaciones de ferrocarril, ya minúsculos (menos de 200 habitantes), se desmoronan y, exceptuando el caso de Agote, que se convierte en un suburbio de Mercedes, las edificaciones son todas anteriores a 1946-1950.

Se consultarán también con interés las páginas y los gráficos dedicados al lugar que ocupa Mercedes en el armazón urbano de Buenos Aires, en un largo estudio estadístico de las tasas de urbanización y de la evolución de su centro de gravedad, aun si las conclusiones ya nos son familiares. Pero la obra adquiere caracteres de originalidad cuando, dejando de lado las construcciones matemáticas y elementales, nos introduce en la misma Mercedes y analiza para nosotros el desarrollo, la estructura y la morfología de esta típica ciudad pampeana.

El estudio del crecimiento del tejido urbano se apoya en tres planos de 1830, 1881 y 1957, y una segura cronología de las edificaciones (a base de los permisos municipales). Nos permite destacar dos nociones valideras para la gran mayoría de las ciudades pampeanas. El crecimiento se efectúa primero en el interior del núcleo inicial, por fraccionamiento de las parcelas parcialmente vacías y la apropiación de los terrenos es siempre muy superior al óptimo de las necesidades del momento, lo que se traduce en la morfología por la subsistencia de numerosos baldíos en el sector central de edificación continua (17% de las parcelas de Mercedes), y la búsqueda, cada vez más periférica, de terrenos más baratos o simplemente accesibles. Por lo tanto, el plano cuadrículado se rompe, dado

que la implantación de las fábricas en la zona de quintas, y los consiguientes loteos obreros, deben adaptarse al trazado de tres líneas de ferrocarriles, varias rutas y caminos rurales, y del río Luján... Como siempre, esta desmedida extensión, acarrea numerosas dificultades para el equipamiento, la prestación de servicios y la organización de los transportes.

Los mapas de residencia de las categorías socio-profesionales y de las condiciones del habitat, ponen en evidencia una zonificación marcada, que traduce en el espacio las principales etapas de la evolución mercedina. Un núcleo central reducido, apenas más ancho que las 60 cuadras de 1830, en unidades de habitación superiores a tres ambientes, agrupa a los profesionales y el comercio de detalle. Esa es la Mercedes "cultura", que se vale de sus 90 abogados, de sus cinco diarios, de sus 750 maestras<sup>2</sup>, de toda una tradición administrativa y política. Alrededor, una segunda zona se confunde con los límites de las 160 manzanas de la ciudad de 1881. Allí se censan la totalidad del gran comercio y la mayor parte del comercio alimentario; allí viven la mayoría de los alumnos del secundario, del personal obrero calificado, así como la mitad de los estudiantes de la Escuela Técnica, en casas de dos o tres piezas. Un sector periférico todavía urbanizado, agrupa el resto de los almacenes, la otra mitad de los alumnos del Técnico, y a los obreros sin calificación, en viviendas de uno o dos ambientes. En fin, hay que dar lugar aparte a esta franja, ni urbana ni rural, de tejidos muy abiertos, dominio de los peones y de la gente de condición indefinida. La zona 2, por ejemplo, es residencia dominante del personal muy especializado de la importante fábrica de materiales eléctricos TERO, mientras que la 3 agrupa a los obreros de la aceitera o de la fundición de plomo.

Este *zoning* es ya un signo de vejez: gracias a su antigüedad, a la solidez de estructuras apoyadas en un campo fértil, Mercedes pasa lentamente y sin mayor crisis, de su papel perdido de centro de la campaña bonaerense a su nueva función de lejano satélite de Buenos Aires. No es aún una ciudad dormitorio; pero sí abastecedora de leche, frutas y hortalizas, y —cada vez en mayor medida— sede de pequeñas industrias mecánicas.

Una cartografía abundante, pero no siempre muy feliz en sus modos de expresión y bastante lastimada por una reducción demasiado grande, ilumina el texto, por lo demás excesivamente nutrido en cuadros estadísticos fáciles de entender incluso para quien ignore el idioma francés. En resumen, un libro útil de sociólogo, cuyas enseñanzas deberá saber extraer el geógrafo.

ROMAIN GAINARD

---

<sup>2</sup> Estas 750 maestras, para 2.300 alumnos, nos indican un límite de los padrones electorales como instrumento de trabajo. Se trata, por supuesto, de egresadas de escuelas normales, es decir, de un título más que de una profesión. A menudo las profesiones registradas en los padrones corresponden a las ejercidas en el momento de enrolarse, y no se actualizan después.