

FERROCARRIL, VITIVINICULTURA Y URBANIZACIÓN. LAS TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS Y ESPACIALES EN LA FAJA MAIPUCINO-LUJANENSE DE MENDOZA, ENTRE 1885-1914

Tomassiello, Daniel

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO - MENDOZA

danieltomassiello@yahoo.com.ar

RESUMEN

A fines del s. XIX la economía tradicional mendocina encara la necesidad de integrarse al sistema capitalista global. La llegada del ferrocarril al oasis del río Mendoza, en 1885, permite incorporar dicho espacio periférico a la economía global capitalista. Su trazado beneficia particularmente a la Zona Núcleo, o polo difusor mendocino de la modernización con base vitivinícola. La avanzada meridional de dicho espacio, la faja maipucino-lujanense, dada la particular configuración geográfica, ostenta un rol protagónico en dicho proceso. En relación con el papel operado por el "riel" se plantea la siguiente hipótesis: *La construcción del circuito ferroviario Maipú-Luján, en 1901, motoriza la valorización de la faja maipucino-lujanense vinculada con la vitivinicultura y también su crecimiento espacial.* Para su ponderación analícese lo siguiente. El vapor -se presume- impacta en diversos órdenes. Ejemplifíquese con el transporte de pasajeros, despacho de volúmenes vínicos al mercado litoraleño, acopio de uva durante la vendimia, ingreso de toneles extranjeros, factibilidad de introducir tecnología enológica y nuevos cepajes. Por otro lado, la red de estaciones ferroviarias induce población periférica; a su vez, las localizaciones de las bodegas prefieren su cercanía. Y éstas también son, por su misma actividad, inductoras demográficas. Un caso especial es el referido a la expansión de las villas cabeceras: Maipú y Luján, y sus respectivos apéndices septentrionales: Gutiérrez y Drummond. Estos últimos núcleos surgen y evolucionan a partir de la implantación de una estación ferroviaria. En suma: en la faja maipucino-lujanense, en aquel espacio temporal, economía y espacio evolucionan estrechamente vinculados a la influencia del ferrocarril.

Palabras clave: sistema capitalista – ferrocarril – población periférica

1. INTRODUCCIÓN

A fines del s. XIX la economía tradicional mendocina, agro-ganadera, encara una modernización hacia otra de base vitivinícola. La llegada del ferrocarril al oasis del río Mendoza, en 1885, permite articular dicho espacio periférico a la economía capitalista mundial. Su trazado beneficia particularmente a la Zona Núcleo, o polo difusor mendocino del proceso de transformación. La faja maipucino-lujanense (fig.1), avanzada meridional de dicho espacio, ostenta un rol protagónico en dicha evolución, gracias a su posición geográfica y aptitud agroecológica. Ésta coincide con la llegada del ferrocarril. Surge entonces una hipótesis: *La habilitación del ferrocarril en la faja maipucino-lujanense, entre 1885 y 1901, motoriza sus transformaciones espaciales y su valorización económica vinculada con la vitivinicultura.*

2. *El ferrocarril y los cambios en la economía regional y local del FML. Su papel como instrumento de penetración de la economía capitalista.*

El ferrocarril deviene en un excelente vector difusor de adelantos técnicos para la industria, reduce drásticamente el tiempo de traslado de vinos- evitando su oxidación-, articula el tráfico de bienes, y tanto en el expendio como en el ingreso al medio local. La introducción de maquinaria vitivinícola importada de Europa o Estados Unidos, cubas de madera de dimensiones apreciables o, incluso, la madera misma de origen de europeo es factibilizada por el vapor, ya que, por sus grandes dimensiones, no hubieran podido ingresar a la región con los medios tradicionales de transporte. Las nuevas bodegas de la FML explotan las ventajas comparativas de su proximidad al riel. Es evidente en la tarea de carga y transporte vínico al Litoral, como en la recepción de envases (cascos) vacíos.

Optimiza además la vinculación entre el espacio productor mendocino y el mercado consumidor litoraleño unificando un mercado nacional. Por lo tanto, crece la expansión del viñedo, la vinicultura moderna, y la oferta de vinos en un mercado consumidor de alcance nacional. La expansión del rieles, además, selectiva: prioriza las localidades agroecológicas ya valorizadas, como es el caso del ramal a Maipú y Luján (fig.2). Éste se habilita en 1901, para el servicio de cargas y de pasajeros entre los departamentos homónimos, e imprime allí un gran dinamismo: *“...el tráfico de pasajeros y carga, está tomando gran incremento y el ramal a Maipú y Luján propenderá a la valorización de las*

propiedades que atraviesa, contribuyendo además a su adelanto y progreso, llamados a tanto porvenir por las importantes fuentes de producción”¹.

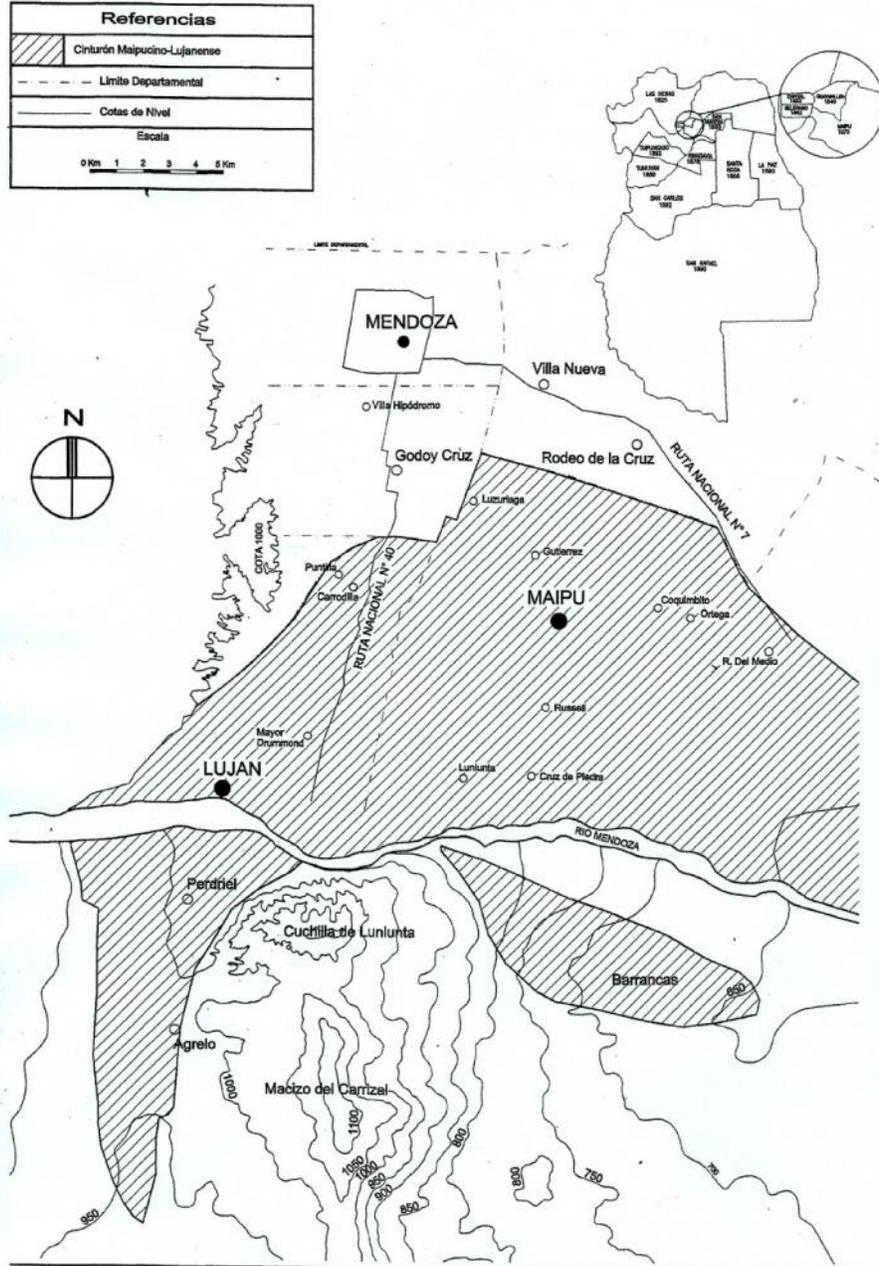
Entre los administradores de la empresa ferroviaria y los empresarios bodegueros surge una mutua inteligencia en virtud de la cual, el ferrocarril proveerá a la naciente industria de infraestructura y equipamiento específico para el transporte de vino. Esto puede ejemplificarse con el tendido de un corto ramal que une a la vía principal con el interior de bodega. Ello asegura una carga más rápida y eficiente; por ejemplo, la derivación de la vía principal a la bodega López Hnos (General Gutiérrez).

3. *Ferrocarril, poblamiento y urbanización en la FML*

Funcionalmente las estaciones ferroviarias actúan como “puertos” de arribo de inmigrantes al ámbito local. La infraestructura ferroviaria impone la construcción de aquéllas en lugares estratégicos, por donde acceden las cargas y los pasajeros al tren. El “aluvión inmigratorio” logra su apogeo hacia 1914; entonces la proporción de extranjeros alcanza la cifra más alta: éstos representan en el departamento de Maipú 10.147 frente a 18.227 residentes nacidos en el país. Consecuentemente la estación inyecta tal actividad que induce población a su alrededor. Asoma de tal modo un caserío y más tarde un pueblo (tal los casos de General Gutiérrez y Mayor Drummond). Por otro lado, aquella potencia el crecimiento de núcleos urbanos embrionarios preexistentes, como las villas cabeceras de Maipú y Luján. Este proceso se sintetiza en la siguiente secuencia: FFCC ➔ estación ferroviaria ➔ surgen allí asentamientos periféricos (cuyo crecimiento se correlaciona con la magnitud de cada bodega y su facilidad de aprovisionamiento) ➔

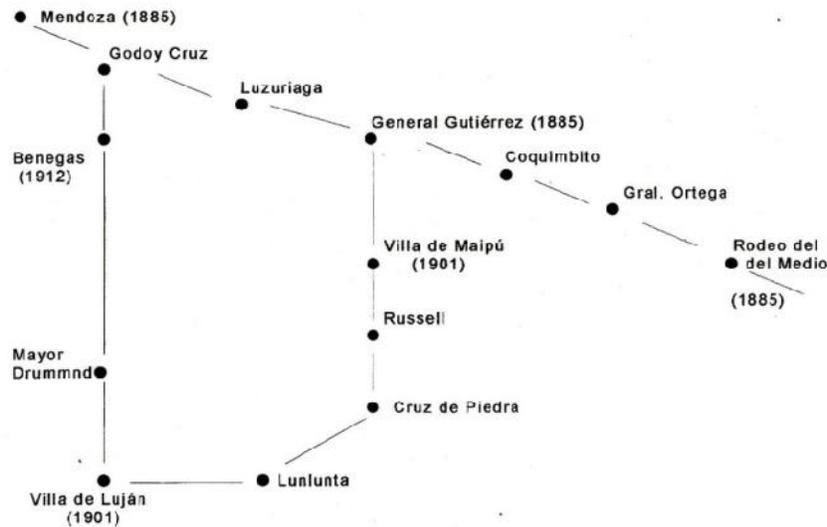
¹ Diario Los Andes, 14 de agosto de 1901

Fig. 1. Area de estudio: El cinturón maipucino lujanense



Fuente: elaboración propia

Fig. 2. El ramal ferroviario Maipú-Luján: esquema de la red de estaciones locales



Fuente: Elaboración del autor

también se localiza la bodega ➔ inducción de mano de obra vinculada a la bodega ➔ fraccionamiento de terrenos y loteo ➔ las células de asentamientos diversifican progresivamente sus funciones ➔ consolidación del núcleo urbano. Surge de este modo una interacción entre la estación ferroviaria, la bodega y la población vecina. Se generan entonces economías de escala que atraen a otros establecimientos y éstos, a su vez, a más población, tal el caso, por ejemplo, de los establecimientos “El Progreso” (de Bodegas y Viñedos Giol, S.A. -ex bodega Dacomo y Cía-, fundada en 1905), López Hnos (1898) y Agustín Videla, próximos a la estación “Maipú”, en General Gutiérrez; y la bodega Leoncio Arizu, próxima a la estación de Luján, en la villa homónima.

3. Su proyección en la consolidación o surgimiento de núcleos urbanos en la faja: las villas de Maipú y Luján, sus apéndices de Gral. Gutiérrez y M. Drummond

El riel llega –como ya se dijo- a Gral. Gutiérrez en 1884, donde se construye la “Estación Maipú”. El transporte de pasajeros y de carga imprimen una intensa actividad en torno a la estación. Allí surgen los primeros asentamientos poblacionales (como el barrio Chavarría) que preludian, embrionariamente, el futuro núcleo urbano.

Hacia el Oeste de Gutiérrez emerge el paraje, y luego distrito de Luzuriaga, vinculado igualmente con el entorno de la estación homónima. En 1908 se practica un fraccionamiento de 80 hectáreas consagradas al viñedo, y comienza así la ocupación efectiva del suelo.

Al Sur de la estación “Maipú” (G. Gutiérrez) el carril Central la une con la Villa de Maipú, digitando el crecimiento urbano. En éste se localizan bodegas como la de Agustín Videla (G. Gutiérrez), La Colina de Oro (Maipú), López Hnos y Angel Furlotti (Maipú). De forma casi inmediata a su instalación, *“se registra la ocupación de sus inmediaciones, fomentada, en parte, por la misma empresa”*². Aparecen así células embrionarias de población vinculadas con las actividades de la bodega. Las calles de la Villa de Maipú se extienden hacia el este hasta el tendido férreo, el cual marcará claramente el límite de la expansión urbana. Numerosas bodegas se concentran próximas a la estación, procurando los beneficios de su ventajosa localización.

El riel integra a Luján en 1901, punto terminal del ramal Gutiérrez-Maipú-Luján. Se repite el proceso analizado en Maipú: la instalación de bodegas (Mosso Hnos, Arizu, Medardo Furlotti) en la periferia de la estación, inducción de inmigrantes..., etc. A ello sigue la valoración de los predios localizados en la villa homónima, y su correlato: el parcelamiento: por ej. en el sector delimitado por la estación al este, la plaza al Oeste, y el río al Sur. Así ferrocarril y bodegas, consolidan progresivamente el incipiente núcleo urbano preexistente, por un lado, y por el otro orientan el crecimiento de los nuevos asentamientos poblacionales. El apéndice de Drummond representa a Luján lo que el de Gutiérrez a Maipú: ambos surgen al N de estas villas, periféricos a una estación ferroviaria. En 1912 se cierra un circuito: Luján se une a Mendoza, incorporando a las localidades de Drummond, Vistalba, Chacras de Coria, Benegas y Godoy Cruz.

4. Conclusión

Se evidencia una estrecha relación entre ferrocarril e inmigración, valorización de las tierras y urbanización en la FML. Aquél no solo articuló un mercado nacional; factibiliza la vitivinicultura moderna y valoriza espacios selectivamente, como la FML, en fin, modifica el espacio. Se corroboran así los planteamientos iniciales de la hipótesis.

²Fernandez Peláez, J. 1961. *Historia de Maipú*. Mendoza: Talleres Gráficos D'Accurzio. P. 173.

Bibliografía y fuentes

Diario Los Andes, Mendoza, 14 de agosto de 1901

Gray de Cerdán, Nelly y María Martina Iturrioz. (1969) “Bodega y vías de circulación: una relación vital en Mendoza”. *Boletín de estudios Geográficos*. Mendoza, Argentina: Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. Vol. 16, Nº 63.

Fernandez Peláez, J. (1961). *Historia de Maipú*. Mendoza: Talleres Gráficos D´Accurzio.

Tomassiello, D. (2002) *El cinturón maipucino-lujanense: tradición y vigencia de la vitivinicultura. Las transformaciones espaciales y económicas entre 1870 y 1930*. Seminario de licenciatura. Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

Richard J., Rodolfo. (1998). *Poder, Economía y Espacio en Mendoza. 1850-1900*. Mendoza, Argentina: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.