

Año II - Nº 2 - 2010

ISSN 1853-9297

# Dos Puntas



Universidad Nacional de San Juan  
Facultad de  
Ciencias Sociales



Universidad de La Serena  
Facultad de  
Ciencias Sociales y Económicas



**2010, Año del Bicentenario de la Patria**



Año II - Nº 2 - 2010

# Dos Puntas



Universidad Nacional de San Juan  
Facultad de  
Ciencias Sociales



Universidad de La Serena  
Facultad de  
Ciencias Sociales y Económicas

## **DIRECCIÓN.**

Lic. Jorge O. Arredondo

## **COMITÉ DE REDACCIÓN:**

Mag. Lic. Ernesto Carrizo

Lic. Remo García

Aníbal Brusotti

Laura Oro

Ignacio de la Roza 590 Oeste  
Rivadavia - San Juan - Rep. Argentina



Revista

Dos Puntas

**CONSEJO EVALUADOR INTERNACIONAL**

***Dr. Javier Lindenboim***

Universidad Nacional de Buenos Aires

***Dr. Salvador Carrasco Arroyo***

Universidad de Valencia

***Dr. Rafael Granell Pérez***

Universidad de Valencia

***Prof. Luz María Méndez Beltrán***

Universidad de Chile

***Dr. Emilio Rodríguez Ponce***

Universidad de Tarapacá

***Dr. Ing. Nivaldo Avilés Pizarro***

Universidad de La Serena

***Dra. Luperfina Rojas Escobar***

Universidad de La Serena

***Mg. Lic Ricardo Pintos***

Universidad Nacional de San Juan

***Mg. Prof. Ana T. Fanchin***

Universidad Nacional de San Juan

***Dra. Hebe Viglione***

Universidad Nacional de Rosario

***Dr. Enrique Novoa Jerez***

Universidad de la Serena

***Mg. Ricardo Marcelo Coca***

Universidad Nacional de San Juan

***Dra. Celia López***

Universidad de Nuevo México



## Indice

<b>Presentación</b>	<b>7</b>
<b>Artículos</b>	
<b>1- ARRIERÍA Y COMERCIO ENTRE CHILE Y ARGENTINA (1800-1840)</b> Luz María Méndez Beltrán	<b>13</b>
<b>2- FORJANDO LAZOS INTERCULTURALES: EL HERMANAMIENTO ENTRE MOTRIL (GRANADA-ESPAÑA) Y ALBARDÓN (SAN JUAN- REPÚBLICA ARGENTINA)</b> Manuela Fernández Mayo	<b>33</b>
<b>3- RELACIONES POLÍTICAS-CULTURALES ENTRE CHILE Y ARGENTINA. UNO DE LOS PRIMEROS JUGADORES DEL FÚTBOL SANJUANINO QUE JUGARON EN EL FÚTBOL CHILENO: NORBERTO FONZALIDA (1955)</b> José Luis Murillo.	<b>47</b>
<b>4- ESPACIOS URBANOS Y RURALES EN SAN JUAN DE LA FRONTERA, EN TIEMPOS DE LA EMANCIPACIÓN.</b> Ana T. Fanchin y Patricia Sánchez	<b>67</b>
<b>5- EDUCACIÓN GEOGRÁFICA PARA EL DESARROLLO RURAL SUSTENTABLE: UNA EXPERIENCIA DE INVESTIGACIÓN BINACIONAL</b> Fabián Araya Palacios	<b>83</b>
<b>6- RURBANIDAD, APROPIACIÓN Y VIDA COTIDIANA</b> Gustavo Cimadevilla, Silvina Galimberti, Paola Demarchi	<b>111</b>
<b>7-INFRAESTRUCTURA MODAL: DESARROLLO DE LA REGIÓN DE COQUIMBO</b> Jorge J. Fernández L. y Luis A. Arjona B.	<b>133</b>
<b>8-ANÁLISIS METODOLÓGICO DE LA FORMULACIÓN DE LOS PLANES COMUNALES DE DESARROLLO TURÍSTICO DE LA REGIÓN DE COQUIMBO</b> Luz Elena Cornejo Ganga	<b>151</b>

<b>9-CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA TURÍSTICA EN LA PROVINCIA DE SAN JUAN- REPÚBLICA ARGENTINA</b>	<b>171</b>
Eduardo Moreno	
<b>10- MEDICIÓN DE LA SATISFACCIÓN DE LOS CLIENTES</b>	<b>189</b>
Liliana Beatriz Zorrilla	
<b>11- PAUTAS DE COMPORTAMIENTO Y MENTALIDAD DE LA BURGUESÍA MERCANTIL GADITANA A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII.</b>	<b>201</b>
Manuela Fernández Mayo	
<b>12- ENTRE LA INTOLERANCIA Y EL RESPETO: LOS ESPACIOS DE LA MUERTE EN LOS PROTESTANTES DE VALPARAÍSO, 1850-1900.</b>	<b>213</b>
Felipe Alfonso Vergara Méndez	

#### **Notas y Reflexiones**

<b>UNA SIMBIOSIS ENTRE LO TELÚRICO Y LO HUMANO</b>	<b>241</b>
Raúl Bustamante Flores	
<b>Pautas Editoriales</b>	<b>151</b>



*Magister Roberto Páez Constenla  
(1951-2009)*

*A académico de la Universidad de La Serena.  
Esta edición está dedicada a su memoria.*



**O'Higgins:.....** “ ¡Gloria al salvador de Chile!”

**San Martín:.....** “General, Chile no olvidará jamás al ilustre inválido que se presenta herido al campo de batalla ”

## PRESENTACION

Estamos en presencia de un hecho singular, en circunstancias que festejamos los doscientos años del nacimiento de la patria, tanto chilenos como argentinos. Hecho que enaltece aún más el objetivo primario de ésta publicación que orgullosos hoy mostramos como producto de una verdadera integración entre la Cuarta Región de Chile y la provincia de San Juan Argentina.

Como corolario de sucesos y circunstancias, se menciona la coincidencia con la reunión de presidentes de Latinoamérica en el marco de la XXXIX Cumbre del Mercosur, en ese sentido recibimos en la ciudad de San Juan a los presidentes de Chile, Argentina Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay. Lo que conforma un hito histórico en la historia de esta provincia argentina.

También, en esta línea de gratas noticias, nos complace dar la bienvenida al Dr. Emilio Rodríguez Ponce - distinguido académico, investigador y autoridad nacional en Educación Superior de Chile-como integrante del Consejo Evaluador.

Los trabajos que se ofrecen en ésta oportunidad muestran variados matices temáticos y perspectivas analíticas que reafirman el sentido de la denominación de esta publicación.

En el primero de los artículos incluidos, Luz María Méndez Beltrán nos presenta un exhaustivo análisis de cómo se desarrollaba el comercio a principios del Siglo XVIII destacando el papel preponderante que tuvieron los arrieros en el desarrollo del comercio de la región estableciendo puestos a lo largo y ancho de los dos actuales países de Chile y Argentina.

A continuación, Manuela Fernández Mayo ilustra sobre los resultados de la integración familiar entre motrileños (Granada, España) y albardoneros (San Juan, Argentina) generada por el proceso de hermanamiento que nace desde lo más simple, pero a la vez, más significativo como es la cotidianeidad vivida.

Por otra parte José Luis Murillo efectúa un análisis histórico paralelo por un lado, de la política exterior tanto de Chile como de Argentina incluso Brasil en las relaciones de frontera muy de moda en la actualidad por la conformación del MERCOSUR; y por el otro uno de los componentes culturales del deporte que nos caracteriza: el fútbol.

Ana Fanchin y Patricia Sánchez, aportan una visión histórica de cómo se distribuían los espacios en el San Juan de la Frontera, partiendo de la época

colonial a principios del siglo XIX caracterizan la ciudad y el orden social imperante.

Fabián Araya Palacios presenta los resultados de un trabajo científico *cuasiexperimental*, donde se (valora y valida) la funcionalidad de un modelo conceptual metodológico que permita asimilar el desarrollo rural sustentable en espacios geográficos de Argentina y Chile.

Gustavo Cimadevilla, conjuntamente con Silvina Galimberti y Paola Demarchi aportan un interesante artículo que trata los efectos de lo urbano sobre lo rural y sus actores tomando como objeto de análisis los carros tirados por caballos en Río Cuarto, provincia de Córdoba, Argentina.

Jorge Fernández y Luis Arjona brindan un estudio comparativo de costos de transporte tomando como unidad de análisis a la Cuarta Región de Chile enfatizando al transporte ferroviario.

En otro orden de ideas, Luz Elena Cornejo Ganga plantea un análisis metodológico de los planes de desarrollo turístico correspondientes a la Región de Coquimbo, Chile.

En el mismo sentido Eduardo Moreno caracteriza la demanda turística de la provincia de San Juan, Argentina en el periodo 1995-2006, destacando orígenes y preferencias en términos generales de los visitantes.

Liliana Beatriz Zorrilla nos habla de la medición de la satisfacción de los ciudadanos como una manera de evaluar la calidad de prestación especialmente de los servicios públicos.

En otro punto, Manuela Fernández Mayo, describe conductas de cierta clase social gaditana que cobró auge influenciada por el comercio americano en el siglo XVIII.

Culmina Felipe Alfonso Vergara Méndez, con una particular visión de la disputas por los espacios mortuorios destinados a sepulcros de protestantes en Valparaíso durante la segunda mitad del siglo XIX.

También se incluye en Notas una interesante reflexión de la solidaridad de dos países hermanos propensos a sufrir catástrofes naturales, vertida por Raúl Bustamante Flores Fundador y Miembro del Instituto Cultural Argentino Chileno.

Este número de la *Revista Dos Puntas* es el resultado de una suma de esfuerzos, tanto de autores, evaluadores y el permanente apoyo brindado por las autoridades de las Universidades Coeditoras, a todos los que hacen posible que esta publicación tenga continuidad extendiendo mi más sincero agradecimiento.

Jorge O. Arredondo  
Director

# Artículos



## ARRIERÍA Y COMERCIO ENTRE CHILE Y ARGENTINA (1800-1840)

Luz María Méndez Beltrán\*

### Resumen:

*La actividad de la arriería, un oficio de antigua data, fue de gran importancia por cuanto permitía el traslado de personas y mercancías entre distintos puntos. La dinámica de este tránsito facilitaba tanto el constante intercambio de bienes -materiales y simbólicos- como la integración entre habitantes de sitios distantes. Concretamente, este artículo se refiere a los arrieros chilenos o argentinos que en la primera mitad del siglo XIX circularon con cargamentos de minerales por el interior de Chile, o trasponiendo la cordillera andina, surcaron la pampa argentina.*

**Palabras claves:** arriero, viajeros, transporte, mercancías

**Clasificación JEL:** N7

### Abstract:

*The activity of cattle tender, a work very old, was of great importance inasmuch as it allowed to the transfer of people and merchandise between different points. The dynamics of this transit facilitated so much the constant interchange of goods - material and symbolic- like integration between inhabitants of distant sites. Indeed, this article talks about the Chilean or Argentine carriers who in first half of century XIX circulated with mineral shipments around the interior of Chile, or transposing the Andean mountain range, they furrowed Argentine Pampas.*

**Key words:** cattle tender, travellers, transport, merchandise

---

\* Académica de la Universidad de Chile, e-mail: [luzhistoria@hotmail.com](mailto:luzhistoria@hotmail.com)

## La arriería

Los arrieros, desde el inicio de la civilización occidental han ejercido un trabajo definido por su acción vinculada al transporte de personas y mercancías. En el Chile colonial conformaban un grupo social claramente diferenciado de los campesinos y pastores que habitaban el campo. Este grupo de hombres ejercía un oficio cotidiano que implicaba un constante desplazamiento por las rutas interiores, como también, a través del macizo andino. Por el tipo de trabajo que ejercían normalmente, ellos se localizaron en ciertos pueblos y ciudades próximos a los caminos, donde establecieron a sus familias y criaron a sus mulares.<sup>1</sup>

En España, se conoce y valora su desempeño desde los albores de la expansión europea a América, pues como grupo social y económico fueron fundamentales para el acarreo de las mercancías necesarias a fin de cargar los barcos que integraban las flotas que se enviaban a las Indias. Ejemplo de ello, fue el acarreo del azogue o Mercurio producido en Almadén que se trasladaba a Cádiz en carretas o por arrieros, antes que saliera la flota -éste era un elemento indispensable para procesar el mineral de plata americano- siendo preferidos los arrieros de la localidad de Almodóvar del Río y Almodóvar del Pinar en el siglo XVIII.<sup>2</sup>

En Chile, hemos podido identificar a varios poblados y núcleos urbanos que se desarrollaron como centros de arriería, así por ejemplo, la villa de Santa Rosa de Los Andes, situada en el borde del río Aconcagua junto al gran macizo montañoso andino, la cual nació para cobijar a los arrieros que cruzaban a Mendoza; el pueblo de Melipilla de antigua data indígena se convirtió con el transcurso de los siglos en un poblado de transportistas, al estar situado junto al antiguo camino de carretas entre Santiago y Valparaíso, la que en 1813 ya reunía una población de 1.587 personas; también, eran centros de apoyo a la arriería la villa de Casablanca y el pueblo de Curacaví, ambos situados en el nuevo camino que se trazó entre 1793 y 1795 para unir la

---

1 Para percibir otros aspectos relacionados con la arriería europea y americana, se puede consultar los estudios de: Clara Elena Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Ediciones de la Casa Chata, México, D.F., 1996; Bernardo Sanz, José Ubaldo, *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*, Junta de Castilla y León, Gráficas Calima S.A., León, 2003.

2 Mervyn Francis Lang, *Las flotas de la Nueva España (1630-1710) Despacho, azogue y comercio*, Muñoz Moya, editor, Sevilla, España, 1998, pp.102-104. Extraordinario estudio sobre la organización de las flotas enviadas desde España a México y del impacto de los envíos del azogue en la economía americana.

capital con el puerto principal; y también, algunos lugares próximos a la villa de Copiapó como eran el denominado pueblo de indios de San Fernando y el mineral de Bandurrias.

En el pensamiento de algunos gobernadores que promovieron la fundación urbana durante el siglo XVIII, hubo comprensión de la necesidad de crear centros poblados junto a los caminos principales para descanso y abastecimiento de los arrieros y viajeros. Ese fue el caso de Santa Rosa de los Andes, a lo cual agregaba el importante factor de encontrarse su sitio de fundación muy próximo a un importante mineral de cobre llamado Pico Colorado. En la idea de la fundación de esa villa se constatan ambos fundamentos y se perciben en dos importantes documentos. En una carta suscrita el 31 de julio de 1792, por el gobernador Ambrosio Higgins al subdelegado Blas González, designado especialmente para edificar esa villa, le expresaba: "La importancia de esta población en un terreno el más favorable por naturaleza con las proporciones de estar habitadas de muchas gentes todas sus comarcas y su situación con el camino principal de la Cordillera para el auxilio del crecido tráfico de transeúntes, y arrieros de la otra banda".<sup>3</sup>

También, la Real Cédula que ratificó la fundación de la villa de Los Andes, firmada por el rey Carlos IV, el 12 de septiembre de 1797, confirmó las razones expuestas por el gobernador, el cura y los vecinos, en los siguientes términos:

"... atendiendo a ser su situación el punto del valle de Aconcagua donde termina la última jornada que se hace al bajar los profundos valles de la cordillera que se transita para bajar de las provincias del virreinato de Buenos Aires a este Reino de Chile, de manera que situada la Nueva Villa en las Piedras Paradas, se presenta hoy al caminante en el mismo campo donde antes se alojaba a cielo descubierto, una población en que encontrara todo lo necesario después de ocho días de tránsito por la desapacible cordillera; y a hallarse inmediata del importante mineral de pico Colorado cuyos trabajadores tendrán más a mano los recursos para el surtimiento de víveres, herramientas y demás necesario a sus labores; por lo cual sin duda entre otras consideraciones se tuvo presente en la Ley 10, título 3, libro 6, de las recopiladas de estos dominios, que manda se fundasen los pueblos en donde hubiese minas".<sup>4</sup>

---

3 Capitanía General vol. 782 fs. 77 y 78, citado por Héctor Miranda Araya, *Historia de los Andes*, Edición del Bicentenario, Los Andes, 1989, Arancibia Hnos. y Cía. Ltda., Santiago de Chile, 1989, p.105.

4 Miranda, ob. cit. p.109.

A fines del siglo XVIII, ya se tenía conciencia de las distancias y de las condiciones particulares que los arrieros enfrentaban al cruzar el macizo andino. En esa época, don Calixto Bustamante Carlos Inca, de sobrenombre Concolorcorvo, nacido en el Cuzco, relató las memorias del viaje que hiciera don Alonso Carrió de la Bandera, en el libro *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*.<sup>5</sup> Al escribir sobre el tramo comprendido entre Mendoza y Santiago, aquél señalaba:

“Desde Mendoza a Santiago de Chile se regulan cien leguas (aproximadamente 550 kilómetros), y aunque en aquella ciudad hay maestro de postas, se debe reputar como un arriero común de los del reino de Chile, y solamente pagándoles remudas se puede hacer el viaje, sin embargo de las arriesgadas y penosas laderas, en cuatro días, con pocas y livianas cargas. En Mendoza se proveerán de las cosas necesarias hasta el valle del Aconcagua.”<sup>6</sup>

Años después, en 1811, el cónsul norteamericano representante del gobierno de James Madison, Mr. Joel Robert Poinset, calculaba que el cruce de la cordillera hacia fines de la primavera demoraba unos ocho días.<sup>7</sup>

Los arrieros fueron el factor humano indispensable y ejecutor del transporte terrestre en Chile ya desde la época colonial, pues desarrollaban una de las actividades más comunes en el país, la cual se caracterizaba por una gran independencia.

Los sujetos que se insertaban a la actividad de la arriería, iniciaban el aprendizaje del oficio en su juventud, actuando como “madrineros”, haciéndose cargo de la mula que conducía la recua y a la vez, practicaban como cocineros; sólo al cumplir 25 años, se consideraba entonces que podían desempeñar el trabajo de arriero con responsabilidad, pues este les exigía mucha fuerza y actividad, y además, porque en esa época se consideraba que entonces se obtenía la mayoría de edad.

Los deberes del arriero eran complejos, consistían en el desempeño de varias tareas que se pueden sintetizar así: debían cuidar y alimentar las mulas, esquilas, colocar las cargas, confeccionar los aparejos, sanar las heridas de los animales y guiar las mulas en las rutas. Todo ello, obligaba a los arrieros a desarrollar una actividad constante, la cual se detenía sólo por dos o tres días en intervalo, entre uno y otro viaje, período en el cual hacían

5 Concolorcorvo, (Calixto Bustamante Carlos Inca), *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*, capítulo 9, en: [www.cervantesvirtual.com/servlet/sirveobras](http://www.cervantesvirtual.com/servlet/sirveobras).

6 *Ibidem*, p. 338.

7 Guillermo Gallardo, “El viaje de Buenos Aires a Santiago de Chile de Joel Robert Poinset”, en: *Revista de Historia Americana y Argentina*, año 4, 1962-1963, N° 7 y 8, pp. 29-49, véase p. 41.

descansar a las bestias, les curaban las heridas que les producían constantemente los aparejos con las cargas, y reparaban los arreos de montar.<sup>8</sup>

La práctica constante de este oficio generó un tipo humano particular, *el arriero*, que Claudio Gay, caracterizó así:

“Esta vida ruda y trabajosa imprime en su alma un sello del que carecen los otros campesinos. Acostumbrado a ir casi siempre a caballo, su paso es lento y un poco vacilante por más que no use espuelas como las que llevan los vaqueros y demás jinetes. Endurecido por las fatigas sin poder reposar durante su viaje, puede mejor que ningún otro resistir el frío y el calor, la sed, y el hambre, cualidades todas que lo hacen sumamente paciente y resignado. Su carácter es por eso más sumiso y bien lo necesita para contentar a su clientela, de una educación diferente y variada. El contacto con esta clientela ha aumentado su inteligencia, pero al mismo tiempo le ha hecho más astuto y más ladino. Con su aire tímido, encogido, consigue fácilmente su objeto, sobre todo cuando se halla interesado en la venta, y la realiza en beneficio propio. En caso contrario conserva la indiferencia que los caracteriza...”<sup>9</sup>

Su constante tráfico por los caminos, las paradas en las herrerías y en los bodegones donde se alimentaban los viajeros, hacía que los arrieros fueran considerados como personas importantes por los lugareños, con quienes en más de alguna ocasión compartían un mate y una buena conversación. Esta situación era reconocida en el trato social, pues los distinguían siempre con el apelativo de “señor” y también con el de mayor relevancia, de “señor caballero”, lo cual causaba la envidia de algunos visitantes extranjeros. Al decir de un viajero: “Los arrieros mismos ¡que digo!, hasta los peones, raramente me han llamado señor en Sud América, mientras vertían constantemente ese honor a sus paisanos y hasta entre ellos mismos.”<sup>10</sup>

Empero, la compañía del arriero era vital para cualquier viajero, sobre todo cuando deseaban cruzar la Cordillera de Los Andes, por su gran experiencia en el conocimiento del camino así como de las bestias de carga, pues en su destreza y responsabilidad recaía no sólo el éxito del viaje, sino la sobrevivencia misma de los hombres y animales que quedaban bajo su custodia. No se olvide, que viajaban por estrechos senderos apegados a las montañas, que eran sumamente peligrosos por estar cubiertos de cascajos sueltos y

---

8 Claudio Gay, *Agricultura chilena*, Tomo I, ICIRA, 1973, p. 110.

9 Gay, *ob.cit.* p. 207.

10 Peter Schmidtmeier, *Viaje a Chile a Chile a través de los Andes*, Editorial Claridad, Buenos Aires, 1947, p. 276.

donde un solo resbalón costaba la vida de los animales, de quienes los montaban, y además se perdía la carga. También debían conocer el clima, sumamente cambiante en las alturas, pues de pronto se cerraban las nubes y empezaba a nevar, haciendo muy difícil la travesía. Por esas condiciones, la cordillera se cruzaba generalmente desde el inicio de la primavera, durante el verano y hasta la entrada del otoño.

Un relato que describe el trabajo del arriero al cruzar el macizo andino, de fines del período colonial, es el ya citado Concolorcorvo, que describía la jornada de esos arrieros, así:

“Los arrieros chilenos madrugan mucho para concluir su jornada a las cuatro de la tarde, cuando el sol tiene suficiente calor para calentar y secar el sudor de sus mulas. En esta detención hasta ponerse el sol, plantan los toldos de los dueños de las cargas. Hacen sus fuegos y traen agua con mucha prontitud. El peón de mano dirige al pasajero o pasajeros dos horas antes de salir la recua, prevenido de fiambres y lo necesario para darle de comer a las doce del día y muchas veces antes, en sitio cómodo y distante solamente una cuarta parte de la jornada, con agua y leña. Estas tres partes las hace el que va a la ligera en sitios ásperos en cinco horas, de modo que si sale a las cinco de la mañana, llega a las diez del día, con descanso de más de cuatro a cinco horas, saliendo a completar la jornada a las tres a cuatro de la tarde y llegando a hora en que está todo prevenido para hacer la cena y sancochar la carne para comer al mediodía siguiente, cocida, asada, y competentemente aderezada.”<sup>11</sup>

Pero también, se debe comprender que el trabajo más pesado del arriero era el de cargar y descargar las mulas, lo que generalmente hacían entre dos personas, teniendo la precaución de taparle los ojos con el “poncho” que siempre llevaban consigo arrieros y peones, pues así lograban que permanecieran inmóviles. Mas, cuando la recua de mulas era grande en número de animales, se hacía necesario que participaran todos los arrieros y peones en la operación de instalar o bajar la carga.<sup>12</sup>

Se debe tener presente que la presencia de arrieros y carreteros era muy frecuente de ver, tanto en las ciudades, pueblos, y caminos del Chile colonial y decimonónico. Ellos tenían un vestuario propio que sorprendía y atraía a los viajeros, así como también, el de los otros grupos sociales.

---

11 Concolorcorvo, ob. cit., pp. 192-193.

12 Gay pp. 208-209; y William S. W. Ruschenberg, *Noticias de Chile (1831-1832). Por un oficial de marina de los EE.UU. de América*, Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1956, p.23.

La forma de vestir de los arrieros en La Serena, era similar a los de Valparaíso según Ruschenberg, pero a éstos los caracterizaba: "que estos hombres tenían unos gorros colorados en punta por delante, y el pecho y el brazo y el hombro derechos estaban cubiertos por trozos de piel de carnero; la trasera de sus holgados calzones estaba protegida por un ancho pedazo de cuero".<sup>13</sup> Era el llamado *culero*, de uso muy frecuente por los mineros nortinos para proteger su ropa y el mismo sentido, tendrían los trozos de piel que menciona este viajero a fin de resguardar el brazo derecho que tanto usaban los arrieros para cargar y descargar los pesados sacos con metales.

También debe tenerse presente que por la actividad constante de transporte que ejercían los arrieros, debían establecerse en alguna villa donde situaban a su familia, y con los ingresos generados por su trabajo lograban no sólo capitalizar en animales, sino también comprar algunos predios y construir sus viviendas. Debe tenerse presente que aquellos más acomodados se transformaron en lo que actualmente se denomina un microempresario.

Cuando bajó la cordillera rumbo a Chile el cónsul norteamericano Mr. Poinsett, dejó consignado en su diario que al llegar al valle del Aconcagua, no se alojó en la ciudad, sino que el arriero que lo conducía lo llevó a la casa de sus padres, muy próxima a San Felipe el Real. Nos dejó un magnífico testimonio de la vivienda y de sus habitantes, donde se aprecia el buen nivel de vida de un transportista ya instalado. Aquél anotó:

"La casa a donde mi arriero me condujo era una gran chacra encerrada en un patio sombreado por algunos árboles hermosos. Una pareja respetable, una esposa y una hermana jóvenes recibieron a mi guía con sonrisas y abrazos (...) me hicieron pasar a una habitación grande, donde una mesa larga y baja estaba tendida con un mantel limpio y cubiertos de plata (...) La abundancia de platería en esta casa me resultó sorprendente. Las fuentes, los platos y cubiertos eran de plata, y después de comer colocaron sobre la mesa una gran palangana de plata para las abluciones."<sup>14</sup>

Otros más pobres y desprovistos de una vida familiar normal, concurrían a buscar afecto en las "casas de mujeres", lugares de prostitución, que existían en los suburbios de la ciudad de La Serena y en el barrio de la Chimba en Copiapó.

Como la actividad del transporte era grupal, los textos y documentos hacen siempre referencia a un trabajo en equipo, y a la movilidad de un grupo pequeño o poco más grande de personas. Viajaban los arrieros con sus

---

13 Ibidem. p 119.

14 Gallardo, ob. cit, p. 28.

peones y madrineros y del mismo modo, los carreteros con sus compañeros en caravanas, desplazándose así por las rutas que intercomunicaban a las regiones del país; y hacia el exterior, por los amplios espacios territoriales existentes desde Chile hacia las Provincias Unidas del Río de la Plata, actual Argentina; o hacia el Alto Perú, hoy Bolivia, o por el norte a través del Desierto de Atacama hacia el Perú.

### Costo del flete y salarios en la arriería

Es preciso distinguir dos modalidades en el tráfico terrestre, una era el comercio que estuvo a cargo de los arrieros; la otra se refería a las comunicaciones y transporte de especies valoradas que estaba a cargo del Correo.

Como cualquier tipo de actividad económica, el transporte terrestre tenía un costo, el cual se trataba verbalmente entre los clientes y el arriero. Conocemos sus valores gracias a diversos autores que los dejaron anotados. Manuel de Salas, el sabio intelectual ilustrado, en su *Representación al ministro de Indias Diego de Gardoqui*, expresaba hacia 1795 que el valor una mula con aparejo era de 10 a 12 pesos, con una carga que pesara entre 15 y 17 arrobas<sup>15</sup> (195,5 kilos). Anotamos para una mejor comprensión, que ese precio equivalía a tres veces el valor de un vacuno en la época.

Aquel sabio autor, también especificaba que el valor del flete variaba según los lugares, así desde Santiago a Mendoza se cobraba 5 pesos, a Valparaíso 1.20 pesos ( 10 reales) y 0.80 pesos ( 6 reales) cuando se trataba de trigo, a Coquimbo se cobraba 4.5 pesos, a Copiapó 8 pesos, y a Concepción 4.5 pesos. Debe tenerse presente que por entonces, no se disponía de ningún tipo de seguros.<sup>15</sup>

Las tarifas usualmente aplicadas para el flete de mercancías sobre mulas, desde la vertiente oriental de la cordillera hacia Chile en 1797, se fijaron en 5 o 6 pesos por cada animal, lo cual contrastaba con los 75 u 80 pesos que se cobraba de flete entre Buenos Aires y Santa Fe, o bien los 60 y 65 pesos, cuando era necesario unir la capital rioplatense con la ciudad de Córdoba, o los 50 pesos cuando se extendía derechamente hasta Mendoza, y los 110 a 120 pesos, cuando el destino final era Jujuy o Salta. Esas grandes diferencias en los precios se explican por la extensión del tramo de camino que debían cubrir con las cargas.

---

<sup>15</sup> Manuel de Salas, *Representación al ministro de Indias Diego de Gardoqui*, en *Escritos de Don Manuel de Salas y documentos relativos a él y su familia*, 3 volúmenes, Universidad de Chile, Imprenta Cervantes, Santiago, 1910-1914, Tomo I, p. 167.

En los albores del proceso independentista, el valor del transporte había subido, lo confirma Joel Robert Poinssset, cuando en su diario anotó: "Contraté a un arriero que se comprometió en transportarme con mi equipaje hasta Santiago y proveer la cantidad necesaria de mulas por 8 pesos cada una."<sup>16</sup>

Como ejemplo del costo de un envío de cobre, el historiador Benjamín Vicuña Mackenna, relata que en febrero de 1809, un abogado chileno decidió enviar a Cádiz 250 barras de cobres que pesaban en total 504 quintales 42 libras (23,2 toneladas). Compró en la localidad de Ovalle ese metal a don Bernardo del Solar, el dueño del mineral de Tamaya, al precio de 8,5 pesos el quintal, que puesto en la villa de Los Andes, su precio fue de 4.287 pesos. En esta villa tuvo que arrendar 115 mulas pagando por el flete de cada una entre 3,5 y 4,0 pesos, según el peso de la carga, siendo el costo del transporte a Mendoza de 442 pesos, 4 reales. Luego para enviar el cobre a Buenos Aires gastó 900 pesos, más otros 31 pesos que canceló por comisión al encargado del transporte de esa remesa. La factura del envío del cobre puesta en Buenos Aires, incluido un recargo de 331 pesos que pagados por el impuesto del veinteavo, ascendía a 5.991 pesos oro, calculándose el costo del transporte en un tercio de su valor, sin los impuestos, el cual fue de 1.373 pesos y cuatro reales".<sup>17</sup>

Hacia 1820, el viajero Peter Schmidtmeier, calculaba que en verano en la ruta de Santiago a Mendoza, se cobraba 5 pesos por cada carga en mula, y 6 a 7 pesos la mula de silla para montar. Cuando ya se aproximaba el otoño y había nieve, los arrieros cobraban 15 pesos, y en caso que hubiera que bajar la carga desde la cumbre a pie o en cueros deslizándola hacia abajo, era preciso arriesgar un importe mucho más elevado. Consideraba que era imprescindible contratar a arrieros conocidos, más que comprar mulas y contratar peones pues esto resultaba en extremo peligroso.<sup>18</sup>

Respecto a los salarios de los arrieros, un peón cobraba por cruzar la cordillera de Los Andes a fines del siglo XVIII, un valor de cinco pesos, incluyendo su propia mula, y le gustaba ese tipo de viaje porque comía bien y caminaba menos que si iba a cargo de una recua de mulares.<sup>19</sup>

Claudio Gay manifestó ya en la tercera década del siglo XIX, que la mula se cotizaba en 8 pesos, y en la época de su visita al país pagó por ellas

---

16 Gallardo, ob.cit. p. 41.

17 Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*. Imprenta del Mercurio, Valparaíso, 1872, vol. II, pp. 186-187.

18 Schmidtmeier, ob. cit., p. 205.

19 Concoloncorvo, ob. cit., p. 4.

entre 10 y 12 pesos, señalando que el precio subió posteriormente de 15 a 20 pesos y a veces más. Preciso, que se alquilaban para un viaje de 20 leguas (110 kilómetros) en 1,25 pesos (10 reales) en verano y 2 pesos en invierno (16 reales), variando el monto según el contrato que se hiciera, hacia un centro de población o a parajes poco comerciales.<sup>20</sup>

El mismo autor, incluyó en su obra una tabla de precios para el año 1840, sobre el valor cobrado por los arrieros en el transporte de una carga de mulas cuando debían ser conducidas al puerto más próximo. Se extractan en el siguiente cuadro, sólo los lugares afines a este estudio.<sup>21</sup>

**Distancias entre localidades y puertos, junto a los precios por las cargas llevadas a lomo de mula hacia su destino**

Nombre de la Localidad	Leguas al Puerto	Precio en reales
Copiapó	20 (Caldera)	16 a 20
Vallenar	15 (Huasco)	12 a 16
Freirina	5 (Huasco)	4
La Serena	3 (Coquimbo)	3
Ovalle		8
Combarbalá	50	16
Illapel	22	12
Elqui	21 (Coquimbo)	16
Petorca	15	12
Putendo	34	13
La Ligua	5	4
San Felipe	30 (Valparaíso)	13
Los Andes	35 (Valparaíso)	14
Quillota	12 (Valparaíso)	9
Santiago	30 (Valparaíso)	11
Casablanca	12 (Valparaíso)	6
Melipilla	12	4

<sup>20</sup> Gay, ob. cit., p. 403.

<sup>21</sup> Ibidem, p. 40.

El costo del transporte de oro y de plata se evaluaba en el 1% de valor del envío. Otras veces para evitar el peligro de que se perdiera tan valiosa remesa se usaban conductores que eran empleados del empresario. Para efectuar remesas en monedas, es decir dinero, debía hacerse en pesos fuertes o sea en plata, o en doblones de oro, pues la moneda de cobre o macuquina debía permanecer en el país, ya que fue prohibida su exportación durante el período colonial. En el primero de los casos, se pagaba un 1% y en el segundo entre un 6 % y un 8 %. Este comercio de minerales, en especial del oro, que debía llevarse a amonedar en Santiago, ocupaba a unos cuatro individuos según Salas.<sup>22</sup>

A principios de la época republicana el salario del arriero tenía un valor estimado en el doble del que usualmente recibían sus mozos por cada viaje, además a estos se les costaba su alimento, que era valorado en dos reales y que equivalía a un cuarto de almud de trigo, más una libra de charqui, entregándoseles a veces en metálico, sobre todo cuando viajaban entre Santiago y Valparaíso, porque en ese camino habían varios bodegones que proporcionaban comida a los viajeros.

En Copiapó, distrito limítrofe por el norte en la época, tenían un sueldo de 12 a 15 pesos mensuales, más dos reales de alimento que consistía en una libra de charqui, más una onza de grasa, otra onza de sal, 24 higos y una "telera", es decir una libra de pan hecha con buena harina amasada en el día.

La gran demanda de arrieros en la provincia de Atacama por el gran desarrollo minero que se produjo después de 1825, sobre todo en la minería de la plata, debido al descubrimiento de los minerales de Arqueros en 1825 y de Chañarcillo hacia 1831-32, próximos a La Serena y Copiapó respectivamente, hizo que muchos habitantes migraran desde la otra banda de la cordillera hacia Chile, con rebaños de mulas a fin de desempeñarse como arrieros, los cuales, debieron adaptarse a la modalidad chilena de colocar los aparejos sobre los animales.<sup>23</sup>

### **La modalidad administrativa del viaje y la identidad de los arrieros**

Algunos documentos aduaneros y notariales han permitido conocer que la arriería se ajustaba a la reglamentación gubernamental existente, pues debían solicitar los arrieros una autorización, es decir una licencia, para cruzar el camino cordillerano entre Santa Rosa de los Andes y Mendoza. En ese

---

22 Manuel de Salas, *Representación...*, ob. cit., pp.232-233.

23 Gay, ob.cit., pp. 213-214.

papel debían anotar sus nombres y de los peones que integraban su grupo, más el número de cargas transportadas, la nacionalidad de origen y lo más interesante, varios datos sobre la edad y rasgos físicos que permitían la identificación de los sujetos.

En los siguientes cuadros, se han tabulado los datos recopilados en esta investigación sobre arrieros que entre 1817 y 1821, solicitaron licencia para pasar desde Mendoza a Chile.<sup>24</sup>

**Arrieros que solicitaron licencia para cruzar la cordillera desde Mendoza a Chile, 1817 - 1821**

Nombre arriero	Tropa de Mulas	Cantida cargas	Cantidad peones	Cantidad madrinero
Feliciano León	1 de su propiedad	37	5	1
Anselmo Vera	1	18	4	1
Ignacio Rus	1 de su propiedad	40	4	1
Juan Castillo		1	1	
Miguel Molina	1 de su propiedad	15	3	
Felix Moyano			4	1
Juan Venegas			1	

Los datos anteriores permiten un análisis interesante. Los arrieros salían de Mendoza hacia Chile, y eran vecinos de Santiago o de Mendoza; los peones tenían igual procedencia aunque había otros foráneos. Los arrieros tenían en su mayoría una situación familiar consolidada por la vía matrimonial, en cambio, en los peones observamos una mayoría de hombres solteros. En su fisonomía hay una preponderancia de rasgos faciales de criollos, fueran blancos o trigueños, rubios o morenos, de ojos negros o claros y pardos, pero casi todos usaban su barba completa, quizás, era lo más apropiado para combatir el frío intenso de la cordillera.

Del tránsito de arrieros por el interior de Chile, también quedaron documentos que describen su presencia en el transporte minero y atestiguan la entrega de mercancías que habían conducido a diversos empresarios mineros.

En el tema pertinente a este estudio, como es la arriería relacionada con el transporte de metales, se ha podido obtener datos precisos de arrieros

24 C.M. 1ª serie , vol. 3521, Aduana de Mendoza, años 1788-1818.

25 AN, CM 1ª serie, vol. 3521, Aduana de Mendoza, años 1788 – 1818.

**Características personales de algunos arrieros y peones que cruzaron la cordillera desde Mendoza hasta Chile, entre 1817 y 1821<sup>25</sup>**

Nombre	Año	Oficio	Nación	Edad	Estatura	Color	Rostro
Feliciano León	1817	Peón	chileno	45	regular	trigueño	lleno de barba, cerrada y negra.
Isidro León	1817	Peón	chileno				
Félix Espinola	1817	Peón	chileno				
Francisco León	1817	Peón	chileno				
Pedro León	1817	Peón	chileno				
Narciso Muñoz	1817	Peón	chileno				
Vicente Muñoz	1817		chileno				
Anselmo Vera	1817		chileno	30	baja	blanco	pelo negro, ojos pardos, nariz regular, boca grande, barba negra y cerrada.
Ignacio Rus	1818		chileno	45	regular		cara redonda, boca chica, nariz larga, pelo y barba negra.
Juan Castillo	1819	Arriero	chileno, criollo	38	alto	pardo	delgado.
Pedro Escudero	1819	Peón	chileno	20	alto	regular	de cara delgada y ojos pardos.
Miguel Molina	1819	Arriero	chileno	30	regular	blanco	barba cerrada.
Juan José Aguirre	1819	Peón	chileno	22	alto	moreno	poca barba.
Antonio Díaz	1819	Peón	chileno	40	bajo	moreno	barba cerrada.
Narciso Ponce	1819		chileno	10	bajo	blanco	ninguna.
Feliz Moyano	1821		vecino de Mendoza				
Alejo Gamboa	1821	Capataz		22	bajo	blanco	cara redonda, ojos verdes, pelo rubio, poca barba.
Faustino Alca	1821	Peón	Mendocino	21	alto	blanco	cara redonda, ojos pardos, pelo negro, poca barba.
José Antonio	1821	Peón	Coro	30	bajo	blanco	cara redonda, ojos verdes, pelo rubio, barba entera.
<del>Maransó</del> Trujillo	1821		<del>coro</del>				
Juan Venegas	1821		vecino de Mendoza chileno				

que trasladaron en mulas cargas de cobre y plata, desde el norte de Chile hacia el valle de Aconcagua para luego ser exportados hacia Buenos Aires; así como de otros, que llevaron la carga desde Copiapó y Huasco al puerto de Coquimbo -siendo por entonces el único autorizado en el norte para hacer embarques marítimos antes de 1820- o bien hacia a las oficinas del cliente, muchas de ellas situadas en Valparaíso.<sup>26</sup>

También se debe comprender que tanto Mendoza como San Juan fueron ciudades de enlace entre los centros rioplatenses y chilenos. A través de las polvorientas huellas de la pampa y de los difíciles pasos cordilleranos, los arrieros conducían las pesadas cargas de plata piña, las barras y otras diversas manufacturas de cobre, junto a otras mercancías, en especial vinos y aguardientes, mostos y vinagres, y frutas secas y legumbres, para retornar con especies manufacturadas que se vendían en las plazas públicas, tiendas y pulperías de estas villas y ciudades.<sup>27</sup>

La información conservada en los registros de pago de los impuestos aduaneros entre 1800 y 1840, muestran un tráfico de suyo interesante sobre el comercio terrestre de metales. De la investigación realizada, se ha extraído la documentación que se sintetiza en los siguientes cuadros:

**Arrieros en Copiapó trasladando cobre y plata, entre 1800 - 1837.<sup>28</sup>**

Arrieros	Fecha	Consignatario/Nota	Destino	Metal	Cantidad
José D. Sainz	1800/sept.	José Monreal a Gregorio Espinoza	Coquimbo	cobre	100 qq 93 lbs.
Félix Sepúlveda	1800/oct.	Antonio Quezada	Coquimbo	cobre	62 qq 98 lbs.
José Valen	1800/oct.	Antonio Quezada	Coquimbo	cobre	91 qq 61 lbs.
Pedro Fontanés	1810/sept.	Usando sus mulas		plata	40 ms
Agustín Monardes	1837/marz.	Agustín Edwards	Coquimbo	plata	1.680 ms
Ramón Díaz	1837/sept.	Agustín Edwards	Coquimbo o Valparaíso	plata	1.340 ms

26 Para ampliar esta información y otros aspectos relativos al comercio cuantitativo de los metales, sugiero consultar la siguiente obra de mi autoría: *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*. Fondo de Publicaciones Americanistas, Universidad de Chile, Santiago, 2009, 314 páginas.

27 Ana Fanchin, "Protagonistas de un intercambio cotidiano, desde y hacia Chile por San Juan. Siglo XVIII", en *Estudios trasandinos N°6*, Santiago 2001, p. 69.

28 AN, CM 1ª serie, vols. 1693, 1694, 4541 y 3554. El quintal español que se usaba en la época equivalía a 46 kilogramos. Además, cabe señalar que 100 libras constituían un quintal.

**Arrieros de Huasco trasladando cobre, en 1810 y 1818<sup>29</sup>**

Arriero	Fecha	Consignatario	Destino	Cantidad
Bartolo Torrejón	1810/nov.	Francisco Bascuñán y Aldunate	Aconcagua y Buenos Aires	84 qq 84 lbs.
Rafael Zepeda	1810/dic.	Francisco Bascuñán y Aldunate	Huasco o Coquimbo	101 qq 55 lbs.
Camilo Rojas	1818/may.	José Rojas	Huasco o Coquimbo	100 qq 22 lbs.
José Antonio Díaz	1818/jun.	José Rojas	Huasco o Coquimbo	70 qq 46 lbs.
Juan de la Cruz Ribera	1818/jun.	José Rojas		10 qq 39 lbs.
Pedro José Álvarez	1818/jul.	Vicente García	Huasco o Coquimbo	72 qq 89 lbs.
Pedro Cortés	1818/sept.	José Rojas	Huasco o Coquimbo	85 qq 5 lbs.
Ramón Varela	1818/sept.	José Rojas	Huasco o Coquimbo	113 qq 3 lbs.
Lorenzo Cerda	1818/oct.	José Rojas	Huasco o Coquimbo	2 qq 67 lbs.
Bartolo Torrejón	1818/oct.	Id. y Jorge Edwards	Huasco o Coquimbo	62 qq 52 lbs.
Tomás Cerda	1818/oct.	José Rojas	Huasco o Coquimbo	62 qq 52 lbs.
José Antonio Díaz	1818/oct.	José Rojas	Huasco o Coquimbo	36 qq 20 lbs.

**Arrieros de Coquimbo trasladando cobre, en 1809, 1812 y 1825<sup>30</sup>**

Arriero	Fecha	Consignatario	Destino	Cantidad
Francisco Añasco	1809/jun.	Jerónimo Espinoza, a cuenta y riesgo de Manuel Ortiz de Basualto	Buenos Aires y España	102 qq 15 lbs.
Florencio Carrasco	1809/nov.	Jerónimo Espinoza, a cuenta y riesgo de Manuel Ortiz de Basualto	Buenos Aires y España	64 qq 33 lbs.
Pedro Salvatierra	1809/nov.	Jerónimo Espinoza, a cuenta y riesgo de Manuel Ortiz de Basualto	Buenos Aires y España	82 qq 99 lbs.
Benito Castro	1809/dic.	Juan Manuel Munizaga, a consignación de Sagasta Beitía en el Callao, a cuenta y riesgo de Agustín Antonio Alcérreca	Valparaíso, Callao y España	116 qq
Juan López	1812/nov.	Ángel Castro	Buenos Aires	11 qq 33 lbs.
Pedro José Miranda	1825/ene.	José S. Iribarren	Cuyo	525 lbs. de cobre labrado
José de Santos Varas	1825/dic.	Bascuñán	Cuyo	700 lbs. de cobre labrado

Estos datos permiten precisar a un variado grupo de arrieros, que movilizaron cargas entregadas para su transporte por diversos mineros y comerciantes, los que prefirieron enviar por tierra sus productos mineros hacia los puertos principales o bien para cruzar la cordillera, evitando así el transporte marítimo.

Se observa, también, que hubo dos tipos de envíos: el de cobre ya fundido en barras que pesaban 2 quintales españoles, o sea unos 92 kilos cada barra; y el de cobre labrado, vale decir fundido y martillado en las forjas regionales donde se tallaban variados artículos, tales como: calderos, teteras, cucharones, cucharas, ollas, pinzas y muchos otros.

Esos productos de cobre eran muy apreciados y se exportaban desde Chile para surtir las cocinas de las estancias, haciendas y diversas viviendas urbanas, en el inmenso territorio que comprendían las Provincias Unidas del Río de la Plata -actual Argentina- situadas en el lado oriental de la cordillera andina.

Entre los arrieros mencionados en los registros aduaneros, resulta notorio el caso de Bartolo Torrejón, que aparece vinculado al transporte de minerales en los años de 1810 y 1818, lo cual indicaría que posiblemente se mantuvo en esa actividad por varios años. También, el de José Antonio Díaz, que hizo dos viajes de Huasco a Coquimbo en 1818. Destacable son los arrieros Pedro José Miranda y José Santos Varas que aparecen trasladando cobre labrado en gran cantidad desde Coquimbo hacia Cuyo en 1825.

Los arrieros y dueños de mulas tuvieron una actividad imprescindible para el comercio y la minería en el norte y centro de Chile, y en las conexiones internacionales desde nuestro país hacia la Argentina, el Perú y Bolivia. Pues trasladaban todo tipo de mercancías y la producción de cobre y plata desde las minas a los puertos, y desde esas regiones hacia el centro de Chile y al exterior.

### **La actividad de acarreo en las pampas**

En Argentina se usó el transporte mular al igual que el de carretas para atravesar las enormes extensiones de las pampas y serranías precordilleras, siendo el transporte mular el más utilizado en el período colonial y el carretero en el republicano. También fue frecuente el uso de las cabalgaduras, animales que se adaptaron rápidamente a ese tipo de terreno de grandes

---

29 AN, CM 1ª serie, vols. 1726 y 2481.

30 AN, CM 1ª serie, vols. 1725 y 3646.

planicies, sin embargo, entre unos y otros había grandes diferencias en su uso. Al decir del criollo argentino Lucio V. Mansilla:

“los caballos entran en él, cuando no están acostumbrados pugnan un instante por salir, y el esfuerzo que hacen es tan grande, que en los días más fríos no tardan en cubrirse de sudor y en caer postrados, sin que haya espuela y rebenque que los haga levantar. Y llegan a acobardarse tanto, que a veces no hay poder que los haga dar un paso adelante cuando pisan el borde move-dizo de la tierra. Y eso que es de todos los cuadrúpedos dedicados al servicio del hombre el más valiente. Picado con las espuelas parte como el rayo y salva el mayor precipicio.

¡Cuan diferente de la mula! Jamás pierde ella su sangre fría. Ora vaya por los caminos pampeanos o por las laderas vertiginosas de la Cordillera, el híbrido animal es siempre cauteloso. El caballo se lanza como el rayo; la mula tantea antes de ir adelante. Saca una mano, después otra y es tan precavida, que en donde puso éstas, pone las patas. Cuando hay peligro no hay que advertirla; a nada obedece, ni a la rienda, ni al rebenque ni a la espuela. Sólo su instinto de conservación la mueve. Es excusado querer dirigi-la. Ella va por donde quiere. Morirá despeñada; pero no ciegamente como el caballo, sino por haberse equivocado.”<sup>31</sup>

Las tropas de mulas que viajaban por las pampas argentinas, como también los carreteros, trasportaban diversas mercancías y productos agropecua-rios: frutas secas, yerba mate, vino y aguardiente. Acostumbraban los tran-seúntes a acampar juntos, cerca de alguna pulpería, encendiendo varias fogat-as que alumbraban tanto al grupo humano como a los animales allí reunidos. El estilo si no igual al de Chile ya descrito, se parecía bastante y se puede comprender muy bien a través de la bella descripción dejada en su diario por el viajero inglés Charles Brand en 1829, la cual hemos traducido así:

“Era tarde cuando llegamos a la pulpería, situada en el río Desaguade-ro que separa la provincia de San Luis de Mendoza. Aquí pasaríamos la noche, era tarde para cruzar el río, y la novedosa escena compensaba nuestra para-da. Era una encantadora noche de luna, en la playa opuesta había unas 20 carretas del país y unas cien cargas de vino transportadas por mulas regular-mente dispuestas en un círculo, formando un campamento, esperando cru-zar hacia nuestra ribera, a nuestro lado había un número similar, el ganado vacuno se alimentaba a los costados de las carretas, y las mulas se extravia-ban en las cercanías masticando todo lo que podían. En el centro de algunos de estos campamentos, siete u ocho fogatas encendidas en ambos lados del

---

31 Lucio V. Mansilla, *Una excursión a los indios ranqueles*, Editorial Arte, Caracas, 1984, pp. 19-20.

río, en torno a ellas, habían diferentes grupos de ocho a diez peones, algunos preparando sus comidas. Sus largos cuchillos y sus oscuros semblantes se distinguían fácilmente, cuando colgaban sus calderos sobre el fuego crepitante. Otros estaban fumando, otros cantando, y algunos trayendo madera para el fuego. La luna destellaba en el ondeante Desaguadero con el rebaño de cabras y cabritos balando a pesar de nuestro sufrimiento, todo ello hacía una escena, peculiarmente novedosa, rústica e interesante."<sup>32</sup>

La planicie de las Pampas permitió en Argentina el uso extensivo de carretas tiradas por bueyes, las que podían trasladar un volumen más grande de mercancías. Hacia 1820, el viajero Peter Schmidtmeier consignaba que las caravanas de carretas estaban integradas por 10 a 20 o más carruajes, cubiertos con toldos de cueros de vaca con todo su pelaje que ondeaba al viento, eran de un gran tamaño trasladándose gracias a dos ruedas muy altas y eran arrastradas por 6 bueyes, a cuyo costado iban otros de relevo o servían para dar fuerza adicional, más otros animales que se ataban atrás para faenarlos en el viaje. Los bueyes iban en parejas, la primera a la misma distancia del yugo que usaba el carretero para guiar la carreta, la segunda pareja a mayor distancia atrás y atada por una cuerda de cuero en la mitad del yugo, y la tercera pareja de bueyes cerca de la segunda también atada por otra cuerda a una segunda vara que tenía el carretero. De modo que todo ese conjunto ocupaba un gran espacio, permitiendo a los cuatro primeros animales pasar a menudo sobre un río pantanoso antes que los dos finales hubieran entrado con la carreta. Además, esas carretas se caracterizaban por el gran tamaño de las ruedas que llegaban a 8 pies de alto (2,4 metros), la firmeza en la construcción del vehículo con sus largos palos que se extendían por cerca de 30 pies (10 metros), más los largos maderos que permitían al carretero dirigir la marcha.

Las caravanas de carretas que circulaban bajo un desplazamiento ordenado tenían a las llanuras de un aspecto pintoresco, en parte por su lento pasar y por su curioso crujido, producto de los ejes de las carretas que nunca eran engrasados. Esto producía un ruido ensordecedor, el cual se entremezclaba con una música rústica que tarareaban los carreteros, y sin la cual, se decía, los bueyes no tirarían de la carreta armoniosamente.<sup>33</sup>

---

32 Charles Brand (Lieut), *Journal of a voyage to Perú: A passage across the cordillera of the Andes in the winter of 1827, performed on foot in the snow; and A journey across the pampas*, Henry Colburn, 1828, pp. 67-68.

33 Schmidtmeier, ob. cit. p. 175 y Robert Proctor, *Narrative of a journey across the cordillera of the Andes, and of a residence in Lima and others parts of Peru in the years 1823 and 1824*, Archibald Constable, London, 1825, pp. 9-10. Santiago Lorenzo, *Origen de las ciudades chilenas. Las poblaciones del siglo XVIII*, Editorial Andrés Bello, p. 258.

El carretero era otro tipo humano, cuya presencia algunos viajeros la insinúan algo diferente a la de los gauchos. En este sentido nuestra investigación puede proponer que existían varios tipos de transportistas en las pampas, a saber: los peones y postillones que acompañaban a los viajeros a caballo cuando el viaje se contrataba en solitario; los cocheros y peones cuando se elegía viajar en coches tirados por caballos, los mismos montaban los caballos que tiraban del carruaje; finalmente, se podía distinguir también, a los carreteros y peones conductores del conjunto de carretas que formaba un convoy cuando atravesaba las pampas entre Buenos Aires y Mendoza.

Según los viajeros, estos conductores indistintamente eran de procedencia blanca, negra o indígena, todos de aspecto salvaje para una visión europea, por lo general, usaban barba, sombreros altos de cuero o de paja con ala corta o ancha, o pañuelos de colores para cubrir su cabeza, usaban grandes espuelas y se protegían con un cuchillo que llevaban al cinto. Su vestuario no difería de las descripciones comunes del gaucho dedicado al pastoreo o a las labores agrícolas, por lo cual la historiografía tiende en general a apreciarlos como un tipo humano indiferenciado.<sup>34</sup> Según esta investigación emerge claramente un tipo especial de gaucho en las pampas argentinas que era el dedicado al transporte en carretas o bien manejaba sus tropas de mulas, es decir, el gaucho carretero y tropero.

Este estudio ha permitido conocer que los arrieros circulaban con sus valiosas cargas de minerales por dentro y fuera del país, cruzaban las intrincadas serranías del norte de Chile, escalaban el gran macizo andino y atravesaban los extensos llanos de la pampa argentina. De este modo, fueron los arrieros un grupo humano que estuvo presente en todos los caminos de Sudamérica, ligados al transporte de variadas mercancías, logrando una efectiva circulación de los bienes económicos, tanto de los que se producían en las diversas regiones del continente, como de aquellos que se importaban y se exportaban. En la época constituyeron un grupo importante y necesario, escasamente estudiado por la historiografía americana y que sugiere realizar nuevas investigaciones en el futuro.

Tan importante y continuo fue el tránsito de los arrieros en nuestros caminos americanos, que su alma y figura quedó inmortalizado en la hermosa canción del compositor e intérprete Atahualpa Yupanqui, verdadero poema que transcribimos para finalizar, en homenaje a estos incansables hombres de nuestros caminos.

---

34 Para esta comprensión de cocheros peones y carreteros, hemos basado nuestra apreciación en los relatos de Robert Proctor pp. 3-5; Francis B. Head pp. 46-47, y Peter Schmidtmeier pp. 173-176. Todos ellos son viajeros que estuvieron en Chile en la década comprendida entre 1820 y 1830.

**El arriero**

En las arenas bailan los remolinos. El sol juega en el brillo del pedregal  
Y prendido a la magia de los caminos. El arriero va. El arriero va.

Es bandera de niebla su poncho al viento. Lo saludan las flautas del pajonal  
Y guapiando en las sendas por esos cerros. El arriero va. El arriero va.

Las penas y las vaquitas, se van por las mismas sendas.  
Las penas y las vaquitas, se van por las mismas sendas.  
Las penas, son de nosotros. Las vaquitas son ajenas.  
Las penas, son de nosotros. Las vaquitas son ajenas.

Un degüello de soles muestra la tarde. Se han dormido las luces del pedregal,  
Y animando a la tropa, dale, que dale. El arriero va. El arriero va.

Amalaya noche traiga recuerdos, que hagan menos pesada la soledad  
Como sombra en la sombra por esos cerros. El arriero va. El arriero va.

Las penas y las vaquitas se van por la misma senda  
Las penas y las vaquitas se van por la misma senda  
Las penas son de nosotros. Las vaquitas son ajenas.  
Las penas son de nosotros. Las vaquitas son ajenas.

Ah, Ah... Uh, Uh... Y prendido a la magia de los caminos  
El arriero va. El arriero va.

## FORJANDO LAZOS INTERCULTURALES: EL HERMANAMIENTO ENTRE MOTRIL (GRANADA-ESPAÑA) Y ALBARDÓN (SAN JUAN- REPÚBLICA ARGENTINA)

*Manuela Fernández Mayo*

### Resumen:

*En la mayoría de las ocasiones los actos protocolarios que sellan el hermanamiento entre ciudades de diferentes países no tienen un reflejo en la vida cotidiana de sus habitantes.*

*La importancia del hermanamiento realizado el 18 de marzo de 2009 entre Motril, Granada -España- y Albardón, San Juan-Argentina-, es que reviste tres características específicas: 1º responde a los lazos fraternales tejidos por la emigración; 2º la iniciativa popular; y 3º la proyección intercultural .*

*Un análisis de la gestación de esta iniciativa y sus logros, es lo que presentamos en esta comunicación.*

**Palabras claves:** Historia Oral- interculturalidad- Hermanamiento- inmigrantes andaluces.

**Clasificación JEL:** R1

### Abstract:

*On most of occasions the protocolar acts that seal the brotherhood between cities of different countries are not reflected in the daily life of their inhabitants.*

*The importance of the brotherhood between Motril, Granada - Spain and Albardón, San Juan-Argentina, carried out on 18th March 2009 has*

- 
- Doctora en Historia de América .Universidad de Cádiz. Grupo de Investigación “*Intrahistoria, Oralidad y Cultura en América Latina y Andalucía*”. E-Mail: manuela.fernandez@uca.es

*three specific characteristics: 1° It responds to the fraternal ties developed by the emigration; 2° the popular initiative; and 3° the intercultural projection.*

*An analysis of the gestation of this initiative and its achievements, is what we present in this communication.*

**Key words:** Oral history - interculturality- Brotherhood- Andalusian immigrants.

La práctica del hermanamiento entre ciudades y pueblos es una institución que tiene sus orígenes en la Edad Media, como un eficaz mecanismo de integración para la mejor defensa de los intereses de las comunidades hermanadas.

En los últimos tiempos, asistimos a un renacimiento de esta práctica institucional y son muchas las ciudades, villas y pueblos, que deciden establecer vínculos de solidaridad interlocal con otras comunidades, a veces de países muy distantes o de órbitas culturales muy diversas de la propia. Cuando este hermanamiento se basa en la existencia de sólidos vínculos históricos y en la recíproca voluntad colectiva de creación de lazos que, desde esa afinidad histórica, faciliten una relación equilibrada entre ambas, todo cobra sentido, pero la realidad nos muestra que no pocos hermanamientos responden sólo a coyunturas pasajeras, sin una clara definición de objetivos y sin reflejo en la vida cotidiana de sus habitantes.

En contrapartida, la importancia y trascendencia del hermanamiento llevado a cabo el 18 de marzo de 2009 entre Motril<sup>1</sup>, Granada -España- y Albardón<sup>2</sup>, San Juan-Argentina-, nos aparece plenamente justificado y aunque no es demasiado el tiempo transcurrido desde la materialización del mismo, los intercambios, las relaciones y la implicación colectiva de ambos pueblos, denotan lo acertado de la misma. La singularidad de este hermanamiento radica en que reviste características específicas: A) ***Obedece a los lazos fraternales tejidos por la emigración.*** Desde 1890, pasando por la etapa del exilio tras la Guerra Civil y la década de 1950, la provincia sanjuanina fue el lugar de destino de muchos andaluces de las provincias orientales, lo que hace, que aún hoy, sean más de 10.000 los descendientes directos de motrileños, de los cuales 2.500 viven en el municipio de Albardón. B) ***La iniciativa popular.*** Partió de los vecinos anónimos quienes fueron buscando sus raíces, sus parientes, tanto desde Motril como desde Albardón, tejiendo

---

1 Motril es un municipio al sur de la provincia de Granada, en medio de una gran vega, a 4 km de la costa, entre la barrera montañosa de Sierra Lújar y el mar Mediterráneo. Dista 69 km. de la capital granadina y tiene una población aproximada de 56.000 habitantes. Con una floreciente agricultura de productos subtropicales e invernadero, destaca también por su actividad comercial, industrial -fabricación de papel – y pesquera.

2 El Departamento Albardón, en la provincia de San Juan, tiene una superficie de 945 km<sup>2</sup> y una población aproximada de 21000 habitantes. La Villa General San Martín es su localidad cabecera, distando 7 km. de la capital. Limita al norte con Jáchal, al este con Angaco, al sur con Chimbabue -mediante el río San Juan- y al oeste con Ullum. Destaca por su importante desarrollo vitivinícola, con la presencia de prestigiosas bodegas conocidas a nivel nacional, junto con la actividad minera y la extracción del mármol travertino.

redes sociales de amistad y colaboración, que fraguaron en el hermanamiento; y C) *La proyección intercultural*. El hecho ha servido para establecer nuevas iniciativas y proyectos -culturales y educativos- que refuerzan los vínculos entre ambas localidades.

Un análisis de la gestación de esta iniciativa, sus logros y aspiraciones como una forma positiva de superación del desarraigo y la añoranza ( que ni los años, ni las generaciones han podido paliar) es lo que presentamos en esta comunicación.

### A) Obedece a los lazos fraternales tejidos por la emigración.

La inmigración europea fue un acontecimiento fundamental en la historia de la construcción de la República Argentina, esencial para entender su identidad actual, volver la mirada hacia esos orígenes que forman parte de la historia individual de muchos argentinos: la raíz inmigrante.

La frase del presidente de Argentina, Juan Bautista Alberdi, en 1856, de *“gobernar es poblar”* iba a tener un gran eco en todo el mundo y, en especial, en el mundo mediterráneo<sup>3</sup>. La necesidad de poner en producción las ricas tierras incultas de estas áreas vacías, requería como condición imprescindible la entrada de mano de obra foránea, iniciándose en el último tercio del siglo XIX una importante emigración española a la Argentina. El mito de *“hacer la América”* cundió con éxito en las zonas económicamente más deprimidas de España y cientos de miles de gallegos, canarios, andaluces, asturianos, extremeños, catalanes y murcianos, salieron de España convencidos de una pronta conversión en *“indianos enriquecidos”*. Las dificultades que entrañaban los viajes trasatlánticos quedaban soslayadas ante el futuro soñado y el difícil presente que se vivía en España en las décadas finales del siglo XIX. En el caso de los andaluces que emigraron a finales del siglo XIX y comienzos del XX, procedían mayoritariamente del área mediterránea -provincias de Málaga, Granada y Almería- y su extracción socio-profesional<sup>4</sup>, no estaba integrada por jornaleros, sino por pequeños comercian-

3 El carácter civilizatorio atribuido al rol del inmigrante en la sociedad argentina, no sólo se plasma en la obra de Juan Bautista Alberdi, sino también en la Constitución de 1853 en cuyo preámbulo reconocía los derechos y garantías de la misma *“a todos los hombres del mundo de buena voluntad que quieran habitar el suelo argentino”* y también en la ley de emigración y colonización de 1876. DEVOTO, Fernando: *Historia de la inmigración en la Argentina*. Buenos Aires, ed. Sudamericana, 3º ed.(2009).

4 PÉREZ MURILLO, Mª D. (coord.): *Oralidad e Historias de Vida de la Emigración andaluza hacia América Latina (Brasil y Argentina) en el siglo XX*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. 2000.

tes, obreros de ingenios azucareros, muchos de ellos cualificados, algunos funcionarios, adolescentes desertores de la Guerra de África y, sobre todo, pequeños propietarios rurales (minifundistas) que, arruinados por las crisis de la plaga de filoxera y de la caña de azúcar, se vieron obligados a vender el minifundio, el pequeño negocio ó su casa, para pagar a los agentes de la emigración que, ofrecían en los puertos de Málaga, Algeciras y Cádiz, el viaje a la Argentina con sus políticas de "puertas abiertas". De manera que entre 1880 -inicios de la crisis de la plaga de la filoxera- y 1935 -vísperas de la Guerra Civil- por los puertos andaluces embarcaron rumbo a América, casi un millón de personas<sup>5</sup>, según cifras oficiales. A mediados del siglo XX (años cincuenta) la Andalucía Mediterránea experimenta una segunda gran oleada migratoria, de pequeños propietarios de algo (una casa o minifundio) que les posibilitara pagarse el viaje a América, y de este modo, siguiendo las redes familiares y de paisanaje, huirán de la pobreza material de la postguerra franquista, buscando en América nuevas oportunidades.

El departamento de Albardón, se convirtió así en lugar de destino de muchos de estos andaluces y, localidades como Motril, vieron salir en este lapso de tiempo a centenares de sus vecinos a un viaje sin retorno, como nos cuenta Alfredo Ortega Tovar<sup>6</sup>: *"Yo vivo en una pequeño anejo de Motril, llamado La Garnatilla, que en la actualidad cuenta con 132 vecinos, entre el pueblo y los cortijos colindantes...desde muy pequeño escuché a mis abuelos y a los ancianos del pueblo, cuando se sentaban en la plaza, recordar a aquellos parientes y vecinos que se marcharon a América, de como el pueblo se quedó casi despoblado a finales del S.XIX y principios del S.XX. A todos y cada una de las familias, se le marcharon varios tíos, primos, abuelos, etc., quedando las familias divididas. Algunos, muy pocos, volvieron, y la casi totalidad quedaron en Brasil y Argentina fundamentalmente; con el paso del tiempo, la Guerra Civil, etc., se perdió el contacto con ellos. Y siempre, todos manifestaban la añoranza de saber... ¿Qué habrá sido de ellos?"*.

Efectivamente, San Juan, de paisaje semidesértico y de clima mediterráneo -similar al del lugar de origen- se convirtió en el destino de muchos motrileños que podían abrirse camino con el cultivo de una tierra de viñedos, olivos y almendros. José Antonio Gallardo Puerta nos cuenta como fue este

---

5 MATEO DE AVILÉS, E. de: *Emigración andaluza a América 1880-1955*. Málaga, Ed. Arguval, 1996.

6 Alfredo Ortega Tovar, nacido el 10 de agosto de 1978, domiciliado en La Garnatilla, Motril, Granada. Es Técnico Superior de gestión en el Área de Inmigración del Excmo. Ayto. de Motril y uno de los impulsores de este proceso de hermanamiento. Entrevista realizada por mí a Alfredo Ortega Tovar, el 12 de febrero de 2010.

proceso: “Albardón, cuando ellos llegaron en las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX era muy pequeño y estaba muy poco cultivado. Vivían alrededor de su centro, de la plaza como le llamamos nosotros, de la villa San Martín hoy, alrededor de la iglesia y otros núcleos de población muy desparramados, en distritos como por ejemplo, Las Tapias. Pero Albardón había que hacerlo; había que desmontarlo, porque tenía todo lleno de arboledas, había que allanarlo, había que dejar todos los terrenos nivelados para poder regar, porque estas tierras estaban primigeniamente habitadas por nativos -los queridos huarpes-, que son los nativos que han habitado estas tierras albardoneras, cuando Juan Jufre llega y funda San Juan.... Bueno, desmontaron los campos, nivelaron los terrenos, vieron que había muchas plantaciones de trigo y alfalfa y ya empezaba el tema de la uva; así nuestra región se convirtió eminentemente en viñatera, donde se instalaron bodegas. Los mismos emigrantes junto con los nativos, formaron instituciones, crearon clubes, uniones vecinales y fueron contribuyendo al desarrollo y gracias a ellos Albardón y San Juan -nuestra provincia- es lo que es, gracias al sufrimiento de ellos<sup>7</sup>”.

Hugo López Sánchez<sup>8</sup> nos describe en su testimonio, la importancia de la experiencia de los andaluces para sacar partido de esas tierras y, nos narra la destacada influencia desarrollada por el ferrocarril en el asentamiento de los inmigrantes andaluces: “Y el abuelo en 1906 ya viene y compra acá. Lo que no te he dicho es que el ferrocarril a medida que avanzaba, traía gente que iba a desarrollar distintas actividades, como obreros golondrina, pero que recibían la oportunidad de los dueños de las tierras que los contrataban y ahí iban a progresar y se iban a dedicar a la agricultura y la ganadería, y esos lotes que se vendían, se iban a transformar en pueblos, que hoy son ciudades que nacieron de esa forma. A los andaluces los traen a Cuyo, porque sabían hacer producir el desierto y sabían el manejo del agua del regadío. ¿Y que hacían en Andalucía durante siglos? Hacían agujeros en los

7 José Antonio Gallardo Puerta, es el otro de los grandes impulsores de la iniciativa del hermanamiento, nacido en Albardón el 2 de julio de 1962, trabajó en banca, se dedicó unos años a la política y actualmente es agricultor dedicado al cultivo de viñedos. Casado con Laura García Rubiño, contadora pública y profesora de la Universidad Católica de San Juan, son padres de cinco hijos. Entrevista realizada por mí en Albardón, el 13 de noviembre de 2009.

8 Francisco Hugo López Sánchez, enólogo, nacido el 11 de julio de 1937 en la Cañada de Albardón, interesado en la historia familiar es, sin duda, junto a José Antonio Gallardo y Alfredo Tovar, uno de los grandes impulsores del hermanamiento y del reencuentro de las familias Sánchez Sabio y López. Entrevista realizada por mí en Albardón el 11 de noviembre de 2009.

cerros, sacaban las piedras y traían la arena que estaba en la costa, en la parte alta que estaba soleada y que le había caído el agua de lluvia, o sea era una arena rica, y llenaban esos pozos y ahí plantaban sus verduras para comer y sus plantas frutales. Y cuando se agotaba volvían a hacer lo mismo. Y mi abuelo y los primeros andaluces, llegan a los Corralitos, en Mendoza, porque había médanos de arena, ¿y entonces que hacían? desparramaban el médano y tapaban la tierra pobre con esos médanos y sembraban ahí. Por eso mi abuelo viene y compra en Angaco sur, que hoy es San Martín y plantaba ahí y sacaba un cosechón. Pero eso lo había aprendido él allá, y él había visto que en Mendoza hacían lo mismo.

Así fueron asentándose numerosas familias motrileñas, quienes auspicadas por las redes de paisanaje, recibían las cartas de llamada de sus parientes en Argentina, alentándoles a abrirse un futuro en estas tierras e iniciándose un flujo migratorio continuado desde 1890 —pasando por la etapa del exilio tras la Guerra Civil y la década de 1950— que convirtieron a la provincia sanjuanina en el lugar de destino casi obligado, hasta el punto de que aún hoy son más de 10.000 los descendientes directos de motrileños, de los cuales 2.500 viven en el municipio de Albardón<sup>9</sup>. En esta cifra no se contempla a todos, ya que los motrileños instalados en Albardón dieron origen a familias que, al cabo de los años se han dispersado por todos los departamentos de la provincia de San Juan.

Pero el tiempo, la distancia y la azarosa historia de España fueron rompiendo los lazos familiares, perdiéndose el contacto entre muchas familias, así nos lo cuenta Alfredo Ortega: *“La añoranza y la tristeza hacia aquellos familiares que partieron y con los que, el tiempo y la distancia, originó pérdida de contacto. Y sobre todo este sentimiento está muy arraigado en las generaciones mayores, ya que ellos fueron los que sintieron más de cerca esta ruptura familiar”*.

---

<sup>9</sup> Los datos varían según procedencia de la fuente consultada: para la Fundación Bataller y El Diario de Cuyo, se cifraría esta presencia motrileña en Albardón en unos 2500 motrileños, según la información suministrada por la Concejal de Inmigración de Motril, Teresa Morales “Hermanamiento Albardón–Motril” *Diario de Cuyo*, domingo 29 de marzo de 2009, suplemento “OH.” [http://www.diariodecuyo.com.ar/home/new\\_noticia.php?noticia\\_id=334115](http://www.diariodecuyo.com.ar/home/new_noticia.php?noticia_id=334115) [acceso a través de internet: 15-03-2010]. En tanto que para el periódico *Ideal*, de Granada, se evalúa en 5000 el número de los descendientes de motrileños en Albardón. GAN, Rafael: “Hermanos allende los mares. En la ciudad argentina de Albardón viven 5000 descendientes de motrileños” en *Ideal*, sección Costa, Granada, lunes 17 de mayo de 2010. <http://www.ideal.es/granada/v/20100517/costa/hermanos-allende-mares20100517.html> [acceso 17-05-2010].

Por su parte Hugo López nos dice: *“En la familia de mi madre, Motril siempre estuvo presente en todas las reuniones familiares, o si se juntaban primos, salía siempre Motril y... con los López..., el Cortijo de los Pelaos. En los Sánchez, yo no sabía que mi bisabuelo era de Rubite, yo creía que eran todos motrileños; en Jolucar, son poquitas casas, uno sube un cerro y baja así y del otro lado es Rubite, que también tiene ayuntamiento aparte”*.

José Antonio Gallardo afirma: *“Yo de muy chico siempre quise conocer mis orígenes que no los sabía, y allá por el año 91 o 92, escribí a un maravilloso programa que daban en la Televisión Española “¿Quién sabe donde?” conducido por Paco Lobatón, que me influyó bastante. Y después con la influencia de muchos tíos míos que me fueron contando historias... siempre me costó mucho, porque no había documentación y yo me quejaba, porque no tenía fácil el camino. Pero gracias a Dios, el hecho de que me costara hizo que cuando encontraba algo saboreaba más el éxito”*.

De ahí, que fuera este sentimiento de añoranza, de búsqueda de las raíces, de desarraigo, el que motivara la necesidad, por ambas partes sentida, de propiciar el reencuentro y más tarde el hermanamiento.

### La iniciativa popular:

A diferencia de otros actos de hermanamiento entre localidades que se gestan desde arriba, por la iniciativa de sus representantes políticos, el hermanamiento entre Albardón y Motril constituye una iniciativa vertical: nació desde abajo, partió de los vecinos anónimos quienes fueron buscando sus raíces, sus parientes, tanto desde Motril como desde Albardón, tejiéndose redes sociales de amistad y colaboración, que fraguaron en el hermanamiento, gracias a la receptividad en ambos casos de los representantes municipales de ambas localidades, la intendente de Albardón, Cristina López de Abarca y el alcalde de Motril, Carlos Rojas García<sup>10</sup>.

La iniciativa con los dos abanderados destacados, a ambos lados del Atlántico, Alfredo Ortega Tovar, desde Motril y José Antonio Gallardo Puerta, desde Albardón, cada uno por su lado, iniciaron una labor de estudio y recu-

---

10 Cuando el alcalde motrileño visitó San Juan remarcó su asombro al haber descubierto que quienes emigraron *“nunca olvidaron su tierra y transmitieron ese sentimiento a sus hijos y nietos”... Yo sabía de la importancia de esta recuperación, pero nunca imaginé la magnitud que tenía*”. Albardón hermanado con Motril. Sólo en ese departamento hay 2500 descendientes” *en San Juan en el Mundo*, Fundación Bataller, San Juan, 30 de marzo de 2009. [http://www.fundacionbataller.org.ar/apellidos/noticia\\_ver\\_articulo.php?id\\_articulo=90](http://www.fundacionbataller.org.ar/apellidos/noticia_ver_articulo.php?id_articulo=90) [acceso 08-02-2010].

peración de sus historias familiares, así Alfredo cuenta: *“en los pequeños pueblos casi todas las familias estamos emparentadas en un grado u otro, y en este caso la historias de mi familia es la historia de las familias del pueblo, y a su vez la historia de La Garnatilla. Desde la Asociación de Vecinos de San Cecilio de La Garnatilla, que presido desde hace 12 años, los jóvenes empezamos a trabajar por levantar este pueblo que se estaba muriendo; apenas quedaba gente, estaba abandonado y se estaba perdiendo parte de nuestra identidad histórica y cultural, y poco a poco la totalidad de los vecinos nos implicamos en este proyecto y empezamos recuperar nuestra historia a través de sus gentes; para nosotros era muy importante saber de la gente que se marchó porque eran parte de nuestra historia, empezamos a trabajar en recuperar los lazos con los descendientes de los oriundos de este pueblo. Al principio, en un ámbito más cercano, con la organización de actividades de encuentros (fiestas populares, comidas, exposiciones, trabajos a favor de mantener nuestro patrimonio histórico, etc.) y luego con mucho esfuerzo con los emigrantes en el exterior. Se empezaron a desempolvar viejas cartas, algunas con más de un siglo, para intentar seguir el rastro de estos garnatilleros y sus familias, y empezamos a escribir algunas cartas a las últimas direcciones, y surgieron los primeros contactos con Argentina y Brasil”*.

Del lado de Albardón, José Antonio Gallardo nos refiere sus inicios: *“yo recibo un grupo de cartas que me da un tío mío, porque yo estaba averiguando de parientes de España, de nuestra familia allí; entonces yo tomo ese grupo de cartas que eran más o menos una treintena y entro a buscar la carta más próxima a nuestra época. Esto que te cuento fue en el año 94 y encuentro esta carta y era de un primo hermano de mi bisabuela, la abuela materna de mi padre, José Morales Vázquez, que la escribió en La Garnatilla, el 12 de marzo de 1951, donde, además de contarle lo que hacía, era una carta de luto, porque mi bisabuela había perdido dos hijos, leí una frase muy emblemática que ha sido, digamos, la frase que debe quedar en la piedra si queremos reflejar todo lo que vino después, el hermanamiento, las relaciones, las cartas que van y vienen, las saluciones para fin de año y las pascua y bueno... Y esta frase dice así: “nunca jamás creas que yo, a pesar de no conoceros, puedo olvidarme que lejos de mí tengo mi propia sangre, la que nunca se apartará de mí” Yo creo que esa fue una frase que a mí, más allá de emocionarme, me dio como la posta, esa frase me decía que alguien siga con esto. Y bueno, es en lo que estamos ahora”*.

Y ahí se iniciaron los contactos primero, por cartas, después surgió la necesidad de conocerse personalmente y prosigue José Antonio: *“En el 96 preparamos un video, reflejando lo que se hacía en nuestra casa, como era*

*la vendimia, la cosecha, como hacíamos el vino patero, algunas comidas típicas de mi madre; tomamos filmaciones de las dos casas de mis abuelos, recordamos nuestra niñez y cerramos ese video yéndonos al Villicum - el cerro que nos predomina y da nombre a nuestro departamento- desde ahí cerramos el video y hago la despedida. En ese momento, por mis sentimientos me encontraba literalmente a la altura del Villicum, por la emoción de que ya nuestra familia nos viera a través de la cinta de video. Y en el 97, Laura mi esposa, fue a España y viajó a Motril y en agosto del mismo año, ya no aguantamos, ni ellos ni nosotros y decidimos viajar. Para mi, sinceramente, fue cerrar un paréntesis abierto desde 45 o 50 años atrás desde la carta; yo sentí que cuando el avión llegaba a Barajas, con mi llegada, mis bisabuelos y mis abuelos y todos mis tíos regresaban. Yo no iba a España, yo regresaba a España, ese fue el sentimiento".*

A partir de ahí llegaron los viajes a España, el contacto y amistad con Alfredo y como ellos mismos reconocen, la colaboración y el trabajo inestimable de otras personas; entre ellas habría que subrayar por su labor en pos del hermanamiento y el reencuentro familiar a la persona de Hugo López Sánchez quien nos dice: *" Toda la vida hablando de los motrileños y bueno, hace un montón de años les dije a algunos: mirá, nos juntamos y cuando vino Alfredo, le presentamos esta carpeta, que son borradores que estábamos preparando para la juntada"*. Y así fue, a Hugo le cabe el honor de haber sido el anfitrión de las reuniones familiares de las familias López y de la familia Sánchez, que reunieron a más de doscientos descendientes venidos desde muy diferentes lugares: Miami, Venezuela, Mendoza, etc. Con la ayuda de Nora Rodríguez, reconstruyeron la genealogía de ambos apellidos y sobre todo permitieron conocerse y establecer nuevos vínculos familiares a muchas personas que hasta entonces, creían que su familia era mucho más limitada.

Tanto Alfredo como José Antonio, buscaron el apoyo institucional y empezaron a forjar la idea del hermanamiento, encontrando total disposición por parte de ambas instituciones municipales Ese compromiso de las autoridades llevó a que en junio de 2008 se concretara con un decreto de la intendenta Cristina López declarando de interés cultural el encuentro entre descendientes motrileños que se realizó ese año en España y finalmente, el 18 de marzo de 2009 en el Centro Integrador Comunitario (CIC) de Albardón, con la presencia del gobernador José Luis Gioja, Cristina López de Abarca -intendenta de Albardón- y Carlos Rojas García -alcalde de la ciudad de Motril-, firmaron un Convenio de Hermandad entre ambas ciudades. *"El convenio es la institucionalización de un sentimiento que empezó desde los mismos pobladores y es nuestra responsabilidad como autoridades municipales tomar esas inquietudes y abrir nuevas puertas que pueden concretarse en relacio-*

nes ya no sólo familiares, sino también culturales, turísticas y por qué no económicas”, explicó Cristina López de Abarca<sup>11</sup>.



Hugo López, Adriana Oviedo, Nora Inés Rodríguez y Guillermo Collado Madcur, presidente de la Sociedad de Genealogía de San Juan, presentaron el árbol genealógico de la familia que abarca seis generaciones y más de quinientos descendientes, en el transcurso del almuerzo de la familia Sánchez Sabio. Foto procedente de *Diario de Cuyo* domingo 4 de abril de 2010, pág. 18.

### La proyección intercultural:

El hermanamiento ha servido para establecer nuevas iniciativas y proyectos culturales y educativos que refuercen los vínculos entre ambas localidades. Como nos dice José Antonio: *“Cuando se hizo el hermanamiento yo establecí el fundamento en tres pilares básicos, fundamentales: primero, lo hacemos por respeto y en homenaje permanente a nuestros ancestros, que se jugaron todo por venirse de su tierra natal, dejando todo y produciendo una partición familiar, que nunca ha tenido remedio: el desarraigo. Algunos, la mayoría, ni se comunicaron nunca más, se venían para siempre. Así que el*

<sup>11</sup>“Albardón hermanado con Motril. Sólo en ese departamento hay 2500 descendientes” en *San Juan en el Mundo*, Fundación Bataller, San Juan, 30 de marzo de 2009. [http://www.fundacionbataller.org.ar/apellidos/noticia\\_ver\\_articulo.php?id\\_articulo=90](http://www.fundacionbataller.org.ar/apellidos/noticia_ver_articulo.php?id_articulo=90) [acceso 08-02-2010].

*homenaje es permanente, porque llegaron a una tierra que no conocían, que no sabían que les esperaba; el segundo punto básico, es por nosotros mismos, que tenemos el privilegio de poder hacer este trabajo, donde cada vez se va sumando más gente, algo que parece insólito, o increíble, pero se va dando, aún hay que trabajar y mucho; y el tercer punto básico, es que lo hacemos por nuestros descendientes, y ahí van nuestros hijos. En un tiempo no muy lejano, muchos de ellos van a irse interesando y servirá para que ellos no sufran el dolor de nuestros ancestros y puedan conocerse con los descendientes de los que quedaron allí; saber que son familia y puedan hacer cosas juntos, intercambios culturales, educativos, sanitarios, artísticos, estudios, sobre todo, que contribuyan ni más ni menos, al engrandecimiento personal y social, para que cada día estemos mejor y contribuir a que este mundo sea uno. Este mundo no lo va a salvar un lunático, un marciano, no, lo tenemos que hacer nosotros: o nosotros lo destruimos o nosotros lo salvamos.”*

Por su parte Alfredo nos apunta: *“Esto es un sueño para muchos, pero debemos de seguir apostando por el desarrollo de actividades que fomenten el conocimiento y el acercamiento entre ambas realidades. Además, que la institución municipal empiece a tener en cuenta a este colectivo destinando recursos y una línea de trabajo específica dentro de la Concejalía de Inmigración, porque ha habido un reconocimiento institucional a la figura del emigrante, etc., Esto abre un nuevo camino consiguiendo implicar a las instituciones pero sin perder nunca el lado más humano y sentimental de todo este movimiento de integración”.*

Un año después podemos afirmar que los vínculos entre ambas colectividades no han hecho más que acentuarse, prueba de ello es como señala Teresa Morales, concejal de Inmigración de Motril: *“en el transcurso de este año, desde que firmamos el hermanamiento hemos tenido el placer de recibir en Motril a más de un centenar de albardoneros y sanjuaninos que han venido a conocer la tierra de sus orígenes”*<sup>12</sup> Y manifestó su satisfacción porque el Ayuntamiento de Motril *“reconozca la figura de los motrileños que residen en el exterior y a los hijos y nietos de aquéllos que tuvieron que emigrar y a todos aquellos motrileños que jamás olvidaron ni rompieron los vínculos familiares con aquellos que algún día tuvieron que partir hacia tierras lejanas”*

Un paso más de acercamiento que vivifica los lazos entre estos dos pueblos, es el viaje de reencuentro de 42 albardoneros de ascendencia mo-

12 GABINETE DE PRENSA AYUNTAMIENTO DE MOTRIL: *Los motrileños de Albardón y San Juan vuelven a sus raíces*, en <http://www.imotril.es/actualidad/motril/1333-los-motrilenos-dealbardon-y-san-juan-vuelven-a-sus-raices> [acceso 17-05-2010]



Fotografía de la reunión familiar el 11 de octubre de 2009 en el terreno del camping *Las Moras* en Albardón, donde se reunieron 208 personas descendientes de la familia Sánchez Sabio. Los descendientes llegaron desde San Juan, Mendoza, Neuquén, Córdoba, Jujuy, incluso desde el extranjero: Miami, Venezuela. Foto cedida por Nora Rodríguez.



*La Asociación de Vecinos San Cecilio,  
de La Garnatilla, tiene el gusto de invitar  
a toda su familia al VII Encuentro de Garnatilleros,  
donde se llevará a cabo la entronización  
de Ntra. Sra. de los Desamparados en la Parroquia de  
San Cecilio, traída en peregrinación desde nuestro pueblo  
hermano de Albardón, San Juan, Argentina,  
que tendrá lugar el próximo día 15 de Mayo,  
a las 19.00 horas, en La Garnatilla.*



Invitación al acto de entronización de la patrona de Albardón, Nuestra Señora de los Desamparados, en la Parroquia de San Cecilio de La Garnatilla. Esta imagen ha sido realizada con puñados de tierra de todos los rincones de San Juan por el artista local Luis Fernández Mota, descendiente de motrileños.. Foto procedente de <http://lagarnatilla.blogspot.com/> [con acceso el 10-05-2010].



Un momento de la emotiva procesión. En primer término, podemos apreciar a Miguel Oscar Hidalgo Sánchez, de 91 años, quien por primera vez iba a la tierra de sus padres. Foto de Javier Martín en *Ideal*, Granada, 15 de mayo de 2010.

trileña iniciado el 13 de mayo de 2010<sup>13</sup>; pero sin duda, lo más destacable es que se ha inaugurado un puente firme que une a sus gentes, no sólo desde el recuerdo y la nostalgia, sino a través de proyectos, iniciativas culturales y educativas que irán fraguando en un futuro próximo.

Este hermanamiento es una forma positiva de superación del desarraigo y la añoranza, que ni los años, ni las generaciones habían podido paliar, pero que muestra una forma altamente positiva de potenciar la interculturalidad y la integración entre dos pueblos.

---

<sup>13</sup> El Ayuntamiento de Motril ha elaborado una programación, durante una semana, plena de actos culturales, folklóricos, turísticos y de acogida a los 42 albardoneros que integran este viaje, encabezados por la Intendente Cristina López y el diputado provincial Juan Carlos Abarca.

**RELACIONES POLÍTICAS-CULTURALES ENTRE CHILE Y ARGENTINA.  
UNO DE LOS PRIMEROS JUGADORES DEL FÚTBOL SANJUANINO  
QUE JUGARON EN EL FÚTBOL CHILENO:  
NORBERTO FONZALIDA (1955)**

*José Luis Murillo*<sup>1\*</sup>

**Resumen:**

*Las relaciones políticas entre Argentina y Chile tuvieron momentos difíciles en el Siglo XIX y gran parte del Siglo XX. Pero en los años '50 del siglo pasado las relaciones mejoraron, dentro de un contexto latinoamericano de cooperación entre los países. En este artículo veremos además las relaciones deportivas, específicamente de fútbol, con la llegada a Chile de una verdadera legión de jugadores y entrenadores argentinos, como es el caso del futbolista sanjuanino Norberto Fonzalida.*

**Palabras claves:** relación, intercambio cultural, fútbol, San Juan.

**Clasificación JEL:** Z1

**Abstract:**

*Political relations between Argentina and Chile had difficult times in the nineteenth century and much of the twentieth century. But in the 50s of last century improved relations within a context of cooperation between Latin American countries. In this article we also sports relations, specifically football, with the arrival in Chile of a legion of Argentine players and coaches, as is the case of San Juan Norberto Fonzalida footballer*

**Key words:** relationship, cultural exchange, football, San Juan

---

\* Licenciado en Ciencias de la Comunicación, (UNSJ). Encargado de Prensa y Difusión de la Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes (UNSJ) y miembro del Centro de la Investigación de la Historia del Fútbol (CIHF). E-mail: [jolumurar@hotmail.com](mailto:jolumurar@hotmail.com)

## Introducción

Pretendemos en este trabajo efectuar una aproximación al estudio de la política exterior peronista (1946 -1955), en relación con la integración con Chile. Esta última proposición - la de la integración - ha sido soslayada por sectores dirigentes de la Argentina que no descuidaron oportunidad para señalar, en un significativo lapso de su vida política independiente, su aislamiento de América Latina.

Las ideas de unidad continental habían germinado en la etapa emancipadora en el recinto de comunes creencias, normas y objetivos. Este proyecto vivirá su momento de apogeo en el Congreso de Panamá (1826) y con avances y retrocesos caducará luego del fallido Congreso de Lima (1864) y ulterior eslabonamiento de los diversos Estados del área al mercado mundial. Extraviados en su separación, los Estados de la Región deberán esperar mejores épocas para plantearse el tema de la unidad. En 1941, se suscribirá el Tratado de Montevideo, que morirá apenas su nacimiento y habrá que esperar a los años 50 para que las formulaciones de unidad cobren nueva vigencia.

Pero en nuestra investigación no solamente nos centraremos en la relaciones protocolares entre gobiernos sino que haremos hincapié en el período de los años 50, y la relación cultural-deportiva entre Chile y Argentina; y específicamente en el caso del futbolista sanjuanino Norberto Fonzalida que militó en el Club Everton de Viña del Mar entre los años 1955 a 1957.

El fútbol está de tal manera incorporado a la identidad cultural de los pueblos de nuestra región, que se podrían ensayar equivalencias entre los tipos de juego y la historia, la geografía, la composición étnica o la situación económica. El fútbol no solo construye rivalidades nacionales pasajeras o estructurales, también a veces permite instaurar un orden más democrático, a espaldas del impuesto por la política y la economía internacionales.

## Las relaciones entre Argentina y Chile

En cuanto a la desconfianza recíproca entre argentinos y chilenos, Andrés Oelkers Sainz<sup>1</sup> de la Universidad de Viña del Mar en Chile afirma "en el pasado de las relaciones bilaterales entre Chile y Argentina, encontramos diferentes situaciones que han generado una herencia de desconfianzas en-

---

<sup>1</sup> Oelkers Sainz, Andrés Fabio, "Reciprocidad de las relaciones Chile – Argentina" (documento online) Disponible desde Internet en [Http://www.uvm.cl](http://www.uvm.cl), págs. 12 – 13.

tre un país y otro, lo cual se deja traslucir periódicamente con el surgimiento de suspicacias o presunciones de mala intención entre ambos actores. Ante esta situación la primera idea que surge casi espontáneamente, entre chilenos y argentinos, es que estas desconfianzas se encuentran estrechamente relacionadas con conflictos limítrofes del pasado y que pese a encontrarse teóricamente resueltos, generaron en su momento tensiones... que de una forma u otra no pueden olvidarse tan fácilmente.

A lo largo de su historia la Argentina ha mantenido contiendas bélicas tanto con España, en su lucha por su independencia como con el imperio del Brasil, y contemporáneamente con Inglaterra pero curiosamente y aunque en algunas ocasiones estuvo muy cerca, ninguna con Chile. (Aún cuando ambos países comparten una de las fronteras más extensas del mundo - con aproximadamente 5.000 kms - después de China y Canadá - EEUU).

El primer antecedente de conflicto entre ambos estados se remonta al siglo XIX. El asentamiento, por parte de Chile, del Frente Bulnes irrita considerablemente a la Confederación para lo cual en 1855 se firma un tratado remitiéndose a respetar los límites de 1810. De 1870 a 1910 deben señalarse dos hechos que marcan la relación bilateral entre ambos países. La firma del tratado de 1881 por el cual Chile debe reconocer la soberanía de la Argentina sobre la Patagonia, Tierra del Fuego y el estrecho de Magallanes (durante la presidencia de Domingo F. Sarmiento); y posteriormente hasta 1902 comienza la discusión por las más altas cumbres y la divisoria de aguas. Según el historiador Robert Potash<sup>2</sup>, este conflicto fue el disparador inmediato de un conjunto de reformas que apuntaban hacia una rápida profesionalización del ejército argentino para la defensa del territorio nacional. La amenaza de una posible conflagración con Chile exigía una inmediata modernización de las fuerzas armadas argentinas. Sin embargo, Argentina y Chile no van a registrar conflictos bélicos reales en su historia (habrá que esperar hasta 1978 para que las tensiones entre ambos países vuelvan a apoderarse de la escena política latinoamericana con el conflicto de Beagle).

Los años consecutivos no traerán grandes cambios, para la relación de ambos países hasta la asunción en 1946 de Juan Domingo Perón como presidente de los argentinos. La política exterior argentina de ese período (1946 - 1955), para la región y para Chile intentaba establecer un liderazgo que no prospera la elevada desconfianza que generaba el gobierno argentino.

---

<sup>2</sup> Potash, Robert A. (1986), "El Ejército y La Política en la Argentina: 1928 - 1945 de Irigoyen a Perón", Editorial Hyspamerica, pág. 16.

La sospecha de haber apoyado golpes militares en otros países de Latinoamérica, la velocidad armamentista que caracterizaba al gobierno peronista y la exportación de la doctrina de la tercer posición que enfrentada directamente a los intereses de Washington condujeron a que el intento de Perón por consolidar comercialmente a la región fuera estigmatizada como una política expansionista y autoritaria<sup>3</sup>. Con ella, fracasaba el cuestionado intento de unión comercial entre el gobierno con el vecino país de Chile.

### Perón y las relaciones entre Argentina y Chile

Antes de llegar al gobierno, Juan Domingo Perón tuvo oportunidad de estar radicado un tiempo en Santiago de Chile cumpliendo funciones oficiales.

La ocasión fue aprovechada para establecer contactos que posteriormente le servirían para intentar formalizar un acuerdo con el gobierno chileno, buscando la implementación de una idea que el creador del justicialismo la resumía en el proyecto ABC, vale decir, la asociación de Argentina, Brasil y Chile.

El mismo Perón explicó ese proyecto frente a sus camaradas de armas diciendo los siguiente: *“Es esa circunstancia la que ha inducido a nuestro gobierno a encarar de frente la posibilidad de una unión real y efectiva de nuestros países, para encarar una vida en común y para planear, también, una defensa en común”*.<sup>4</sup> Y además explicó que *“es indudable que desde el primer momento nosotros pensamos en esto, analizamos las circunstancias y observamos que, desde 1810 hasta nuestros días, nunca han faltado distintos intentos para agrupar esta zona del Continente en una unión de distintos tipos”*.<sup>5</sup>

La oportunidad se presentó en 1953, estando Perón en su segundo período de gobierno en Argentina, lo mismo que Carlos Ibáñez del Campo en Chile.

La visita del presidente argentino a Santiago se realizó entre los días 20 y 26 de febrero, y tenía como objetivo firmar un Acta para fijar pautas de un acuerdo económico que -fundamentalmente- involucraba alimentos, minerales y energía. La intención fue dejar el documento abierto para la adhe-

---

3 De Devoto Machinandiarena, Leonor (1995), “La Influencia del Justicialismo en Chile, 1946 – 1952”. Tesis de Doctorado, Departamento de Historia, UBA, págs. 178 a 186.

4 El Proyecto ABC, Discurso en la Escuela Nacional de Guerra, Buenos Aires, 11 de noviembre de 1953.

5 Ídem, El Proyecto ABC.

sión de los países de la región que decidieran hacerlo. En esa visita, Perón habló ante un auditorio de intelectuales en la Universidad de Chile, encontrándose entre ellos Pablo Neruda y Eduardo Barrios. La crónica de la reunión la firmó en El Mercurio Hernán Díaz Arrieta, con el seudónimo de Alone quien destacó las dotes del orador sosteniendo que “jugaba con su auditorio, recorriendo sus teclas como las de un piano”.

Por su parte, Ibáñez del Campo retribuyó la visita en el mes de julio y el día 8 se concretó en Buenos Aires la firma de un tratado de Unión Económica siguiendo los lineamientos del Acta de Santiago. La noche anterior, durante la cena de camaradería de las Fuerzas Armadas, el presidente argentino sostuvo ese día que ante la dominación de intereses económicos mundiales, los argentinos y chilenos, amparándose en los ideales de O'Higgins y San Martín, unan sus fuerzas económicas para contrarrestar la opción extranjera. En ese acto pronunció una frase premonitoria y muy conocida que es la que dice que en el año 2000 nos hallará unidos o dominados.

Carlos Ibáñez del Campo no puede con la oposición y terminó su gobierno en 1958 ante una violenta campaña de desprestigio y murió dos años después. Tomó muchas iniciativas que dieron lugar a la creación de instituciones importantes de Chile, entre ellas lo que es hoy el Banco Estado, producto de la fusión de varias entidades financieras. No más alentadora fue la respuesta de Brasil donde Getulio Vargas se suicidó en 1954 luego de un tormentoso período de gobierno. No fue poca la resistencia al proyecto de Perón e Ibáñez de Itamaraty. Juan Domingo Perón fue derrocado por un golpe militar en el año 1955. La resistencia que encontró la idea de una unidad del subcontinente es relatada en su obra “Perón. Una biografía” por el historiador Joseph A. Page que de acuerdo Fermín Chávez era reconocida su antipatía hacia Perón.

Perón relató su experiencia ante sus camaradas de armas de esta manera: *“Yo no quería pasar a la historia sin haber demostrado, por lo menos fehacientemente, que ponemos toda nuestra voluntad real, efectiva, leal y sincera para que esta unión pueda realizarse en el continente. Vargas y el chileno estaban de acuerdo, pero... Yo no me hacía ilusiones porque ellos hubieron prometido esto para dar el hecho por cumplido porque bien sabía que eran hombres que iban al gobierno y no iban a poder hacer lo que quisieran, sino lo que pudieran”*<sup>6</sup>

En 1970, en una entrevista que le concediera al periodista y escritor argentino Tomás Eloy Martínez en Madrid, Juan Domingo Perón reflexiona:

---

6 Ídem, El Proyecto ABC.

“Me quedó, sin embargo, una enorme enseñanza: ningún país latinoamericano puede liberarse por completo si, al mismo tiempo, no se libera el continente, y si luego el continente no se integra para consolidar su liberación”.

### **El General Ibáñez del Campo y las relaciones entre Chile y Argentina**

Con el triunfo de la candidatura del Gral. Ibáñez del Campo en las elecciones presidenciales chilenas (Septiembre 4, 1952), se inician los contactos entre las Cancillerías argentino-chilena, para formar una unión aduanera o “cordillera libre”.

Ibáñez había prometido, en su carácter de candidato laborista, en lo que a política exterior chilena se refiere:

- 1) Denunciar el pacto de ayuda militar Chile-EUA.
- 2) Establecer relaciones diplomáticas con todos los países del mundo (incluso URSS y demás países socialistas).
- 3) Mantener especiales relaciones con los países vecinos. Una vez en el gobierno, el Presidente chileno, entablará negociaciones con la administración peronista con el propósito de establecer un acuerdo unionista. Sin perjuicio de ello, dejará constancia de su decisión de alcanzar pactos de igual tenor con los países vecinos.

En un reportaje concedido a la prensa argentina, el Presidente chileno manifestó: “mi gobierno propenderá a la celebración de un tratado claro y definido de no más de dos o tres artículos, que establezca la frontera libre entre ambos países... Acuerdos complementarios que deberán establecer procedimientos eficaces para que la moneda de ambas naciones tenga un valor de cambio estable a ambos lados de la frontera y que se haga innecesario el disponer de divisas extranjeras, para el libre intercambio comercial entre pueblos hermanos... Deberá establecerse un plazo de vigencia del tratado de “cordillera libre”, que permita reajustar nuestro actual comercio internacional recíproco, con fines de evitar perjuicios a nuestra ganadería y a los productores, exportadores e importadores de ambos países”<sup>7</sup>

Como resultado de la celeridad que el gobierno trasandino imprime al plan, el Canciller chileno, Arturo Olavarría, en comunicado oficial expresará: “Chile aspira a la Unidad Económica con la Argentina. Tomará la iniciativa para la formación de un Bloque de Naciones insuficientemente desarrolladas que aspiran a la independencia económica y social, especialmente entre los

---

<sup>7</sup> Diario Clarín, Bs. As. Argentina, Noviembre 18, 1952, pág. 3.

países iberoamericanos, y tratará de establecer una Unidad Económica con Argentina”<sup>8</sup>.

A escasos días, el embajador chileno acreditado en Buenos Aires, Ríos Gallardo, en conferencia de prensa expresará: “Perón está estructurando una nueva Argentina, que se complementará en el campo internacional con los otros países de este continente, en especial Chile, mediante un amplio entendimiento político, económico, financiero, comercial y cultural... Los chilenos deseamos borrar nuestras fronteras económicas con Argentina, complementar nuestras producciones tanto naturales como industriales, llegar virtualmente, dentro de lo posible, a constituir una Unidad Económica... con los demás países limítrofes, hasta llegar a la unidad integral de América Latina”<sup>9</sup>.

Perón que había notificado a Vargas su intención de negociar con Chile y habiéndole requerido su conformidad para ello, exitosamente por cierto, visitará este país en su primer viaje presidencial al exterior. Es el tercer Presidente argentino que se entrevistará con su homólogo chileno. En Febrero 21, 1953 se firmará el Acta de Santiago, comprometiéndose los Presidentes a suscribir el Tratado que deje constituida la Unión Económica entre ambos países dentro de los ciento veinte días. En el artículo 4° del Acta de Santiago, se invita a terceros países (de América Latina) a adherirse a la misma<sup>10</sup>.

El acuerdo argentino-chileno tendrá las características de los tratados bilaterales y consistirá en la permuta de diversos productos comprendidos en los saldos exportables de los países firmantes. Con referencia a los precios el monto es secundario, pues se trata de un trueque en cantidades estipuladas en toneladas.

El encuentro de los Presidentes tendrá gran repercusión, en la Región y en el mundo. La prensa francesa opinó: “la visita de Perón a Chile podría tener una gravitación considerable entre EUA y los países de América del Sur... La firma de un acuerdo que establece las bases de una Unión Económica, que deberá llevarse a cabo en un plazo de cuatro meses... El acuerdo Perón-Ibañez podría tener como resultado la creación en América del Sur de un frente de resistencia, que le permitirá no sólo obtener mejores condiciones de comercialización para las materias primas sino también una reducción los precios de los productos manufacturados que les vende EUA. Como deri-

---

8 Diario Clarín, Bs. As. Argentina, Diciembre 26, 1952, pág. 1.

9 Diario Clarín, Bs. As. Argentina, Diciembre 30, 1952, pág. 3.

10 República Argentina. “Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto”, 1952/53, págs. 88/89.

vacación de ello, contarían también con una mayor reserva de dólares". Concluye diciendo que el Protocolo argentino-chileno "podría tener consecuencias muy importantes en el concierto económico europeo, aumentando gracias al crecimiento de las reservas sudamericanas de dólares, el comercio triangular"<sup>11</sup>.

La prensa madrileña manifestó: "Asistimos a una resurrección del nacionalismo del hemisferio meridional... No se conoce aún la magnitud del acuerdo entre Chile y Argentina, pero su valor inmediato está representado por el hecho de que abre un camino a la unidad de los veintiún países de América Latina"<sup>12</sup>.

El acuerdo de unión aduanera argentino-chileno, se firmará en Buenos Aires el 9 de Julio de 1953; por decreto del Poder Ejecutivo de Argentina N° 20.469 (Boletín Oficial: Noviembre 6, 1953), se creó el Consejo Nacional de la Unión Económica Argentina-Chilena. Por dicho acuerdo, Argentina recibirá hierro, acero y cobre y proveerá trigo y carne.

A su regreso de Chile, el Presidente argentino pronuncia un discurso en la estación ferroviaria de Retiro, en el que manifiesta: "La idea de unidad, de asociación o federación americana, es tan vieja como nuestra independencia. Ya en 1810, el fiscal de Lima, Pedro Vicente Cañete, lanza por primera vez la idea de una asociación de naciones americanas... En Chile, Juan Egaña enuncia lo mismo, y ya en 1810 Juan Martínez de Rozas, un argentino que también fue chileno, presenta a nuestra Junta de Gobierno la idea de formar una federación de pueblos en la América Meridional. La oposición de Moreno, quien instó a Chile a formar gobierno propio, hizo fracasar esta iniciativa. El 19 de septiembre de 1810 Alvarez Jonte lleva instrucciones, en su misión a Chile, de formar la federación argentino-chilena, y el 21 de marzo de 1811 se realiza la primera Unión del Sur, tratado firmado por Alvarez Jonte en forma amplia y extensiva. En 1816 San Martín recibió instrucciones en el mismo sentido del gobierno de Pueyrredón. En 1818 las proclamas de San Martín en Chile y Perú y en Argentina afirman el mismo sentido americanista meridional. En 1817 Bolívar insinúa a Pueyrredón formar una sola nación de todo el nuevo mundo o bien, una sociedad de naciones en América Meridional. En 1822 Bolívar trata de hacer efectiva la idea anterior, y en 1826 se reúne el primer Congreso de Panamá, que el 22 de junio de ese año, realiza los primeros tratados en el sentido de la unidad. Luego en 1831, en 1838 y en 1840 no se logra reunir el Congreso para llevar a cabo la unidad, a pesar del empeño de México que ya interviene en esta idea. En 1847 y 1848 se reúne el primer

---

11 Diario Clarín, Bs. As. Febrero 26, 1953, pág.1 citando artículo de M. Ferro publicado en París Presse.

12 Diario Clarín, Bs. As. Febrero 26, 1953, pág. 3.

congreso de Lima, donde se establece la primera Confederación. El segundo tratado de Lima realiza la Unión y Alianza. Luego en toda nuestra América, sea en el centro o sea en las formas de la Gran Colombia se han venido gestando y propugnando todas estas clases de unión bien recibidas por los verdaderos americanos, los que no sirven intereses bastardos, sino los intereses de los pueblos de América... No se nos escapa que hoy, como siempre, hay intereses que se oponen a que nos unamos... La unión argentino-chilena no ha excluido ni excluye la futura adhesión de los pueblos hermanos de América... Cada argentino debe saber que esta es una acción constructiva, que no tiene finalidades ofensivas, que no está dirigida contra nadie y que tiene como único objetivo la felicidad y grandeza de los pueblos que la componen o compongan en el futuro"<sup>13</sup>

Al poco tiempo de la firma del Acta de Santiago, los Jefes de Estado de Colombia y Venezuela celebrarán una reunión en la que establecen el propósito de formar otro Bloque- de signo anticomunista - y opositor al Austral. Simultáneamente en Río los Cancilleres de Brasil y Perú atacaron los planes argentinos.

El legislador (radical) de Chile Ulises Correa expresó, con respecto al Acta chileno - argentino: "el intento de crear una unidad económica entre Argentina y Chile que el mandatario argentino pretende sea política, ha dado un fruto palpable: la formación de otros bloques continentales que se opondrían a este del extremo sur de América"<sup>14</sup>.

El intercambio comercial chileno - argentino se incrementó. Antes de la vigencia del tratado, en los mejores tiempos, el intercambio no alcanzó los cuarenta millones de dólares y el previsto por el citado tratado asciende a ciento quince millones de dólares anuales.

La relación entre los dos países discurrirá pacíficamente en el período, ambos parecen haber definido un estilo de convivencia que da prioridad a la cooperación en desmedro de la confrontación. Asumirán acciones y actitudes comunes en la Antártida y en el affaire de la isla Decepción, en contra del gobierno de Gran Bretaña. En vez de erosionarse mutuamente con acciones inamistosas, colaborarán para oponerse al que consideran el adversario común en la zona austral: Gran Bretaña. El conflicto es colocado, en esta instancia, fuera de la relación bilateral.

Los dos gobiernos convienen (Junio 2, 1955) someter al arbitraje la cuestión de las islas Picton, Nueva y Lennox, excluyendo a EUA y a Gran Breta-

---

13 Diario Clarín, Bs. As. Marzo 3, 1953.

14 Maggi, Ginna: "Patria y Tradición", Edit. Gure, Buenos Aires, 1957, pág. 135.

ña como árbitros, por considerarlos Estados “interesados” en el extremo austral del continente<sup>15</sup>.

### Origen y apropiación del fútbol en Sudamérica

En el origen del fútbol sudamericano es posible encontrar un cierto patrón común: al principio, «cosa de gringos»; luego, juego y entretención de jóvenes aristócratas, para pasar en un corto tiempo a ser apropiado por las masas populares, extendiéndose de esta forma por el conjunto del cuerpo social hasta integrarse a la cotidianeidad colectiva. El proceso de apropiación popular convirtió al juego en una pasión. Lo transformó de una práctica recreativa en un fenómeno social y cultural, donde simbólicamente se expresan conflictos, esperanzas, frustraciones y sueños. Así, el fútbol pudo ser en nuestros países instancia de asociación y reconocimiento; expresión y espacio de construcción de identidades clasistas, regionales o nacionales; lugar de encuentro para una estructura social en proceso de heterogeneización y bruscas transformaciones. Desde entonces quedó incorporado a nuestra sociabilidad como un componente fundamental. Tanto en su dimensión ritual como en la posterior de espectáculo-mercancía, con la particularidad de que, entre ambas, se estableció a lo largo del presente siglo una especial relación de complementariedad.

La aparición del fútbol se inscribe en un proceso global de transformación ocurrido en las últimas décadas del siglo XIX -con especial fuerza en Argentina, Uruguay, Brasil y Chile- y que es expresión, a la vez, de la irrupción, con una forma y contenidos específicos, del modo de producción capitalista. Es el marco colocado por el proyecto modernizador liberal surgido de la polaridad establecida por Sarmiento entre “civilización y barbarie”, como la alternativa histórica de construcción de las nuevas naciones. En lo social y cultural, ello se expresaba en la búsqueda de nuevas formas de sociabilidad caracterizadas por su vocación de inclusión en los parámetros culturales universales, lo cual quería decir -en esos años- primordialmente ingleses y luego, franceses y alemanes.

A partir de las particularidades nacionales se comparte un modelo de desarrollo y modernización, que colocaba al capital inglés en un rol clave y decisivo. No es extraño que la presencia inglesa fuera entonces fundamental, lo que es especialmente manifiesto en lo social y cultural.

---

15 Scenna, Miguel Angel: “Argentina-Chile. Una frontera caliente”, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, Argentina, 1981, pág. 170.

Mucho más allá de su importancia cuantitativa que en muchos casos es de poca monta, la influencia inglesa se marca por el carácter que asume el proyecto modernizador oligárquico. Con o sin razón, culturalmente significaba la presencia viva del mundo «civilizado» europeo y ello era suficiente para constituir un motivo de emulación en las elites locales.

La colonia británica no sólo generaría un particular estilo de vida que tendía a ser imitado, sino que originó y mantuvo instituciones independientes y exclusivas: escuelas, templos, sociedades, clubes, coros, orquestas, compañías de bomberos, etc. En ese marco es posible entender lo afirmado por uno de los impulsores del deporte y el fútbol en Chile, José A. Alfonso (filántropo, jurista, ministro y dirigente deportivo), cuando señalaba al comenzar este siglo que «... Nuestros juegos nacionales nada valen en comparación de los clásicos juegos ingleses, 'football', 'cricket', etc. Están estos últimos admirablemente dispuestos para que, mediante ellos, surjan lozanas en los jóvenes no solamente condiciones de virilidad física, sino también cualidades morales inapreciables».

La vida pública de la oligarquía asumía características "representativas", al producirse una virtual monopolización por parte de un pequeño sector del derecho a la vida pública, lo cual convertía sus costumbres, gustos, modas, etc., en una suerte de vitrina y escenario. El *sport* habría de permitir el surgimiento de algunos de esos espacios. De hecho, hacia mediados del siglo pasado, según los fragmentarios registros que es posible encontrar, se comienzan a practicar los primeros juegos deportivos por parte de las colonias británicas. El cricket, la hípica y la gimnasia fueron difundiendo rápidamente en los distintos países y a ellos se sumaron rápidamente los aristócratas más vinculados a aquéllas.

Es difícil determinar con precisión la fecha y las circunstancias de los primeros partidos de fútbol. En tanto que juego son parte de una cotidianidad que no alcanza a constituirse, en un principio, en un hecho social que atraiga la atención general. Muy pronto esas condiciones se produjeron, justamente por el carácter aludido que tenía la vida pública de la elite, en general, y de su rama inglesa, en particular; de esta forma, es posible encontrar cierto registro de la actividad, especialmente en la prensa, que comenzaba a dedicar un espacio específico a la denominada «Vida Social», en la cual se publicitaban diversos aspectos, incluso privados, de la vida oligárquica: matrimonios, fiestas, defunciones, paseos y «vida al aire libre», que era el ámbito donde se informaba del juego y la recreación.

Muy tempranamente, hacia 1860, el fútbol comenzó a practicarse al interior de la colonia británica de Buenos Aires, lo cual es especialmente significativo si recordamos que en 1863, al fundarse la Asociación Inglesa es cuando

nace el fútbol moderno. Así, el 9 de mayo de 1867, el inglés Thomas Hogg preside el nacimiento del Buenos Aires F.C. Ello es indicativo del hecho de que la cuna del fútbol sudamericano estuvo en el Río de la Plata. A ello contribuyeron decisivamente dos profesores británicos que llegaron al país en 1880: Isaac Newell's, que creó el Colegio Newell's en la ciudad de Rosario y Alejandro Watson Hutton, que fundó el English High School, en Buenos Aires.

En Chile, sólo en los años 80 se registran los primeros partidos, ya que se constata en 1882 la formación del equipo del colegio británico MacKay and Sutherland, que educaba a los hijos de ingleses y aristócratas criollos en Valparaíso. En 1889 aparece el que es considerado el primer club chileno: el Valparaíso F.C., fundado por David N. Scott.

En el caso chileno, difusión y apropiación son procesos que van de la mano, al ser tomados el deporte y el fútbol como elementos integrantes del desarrollo educacional. Se verán insertos como instrumentos de la «cruzada» de la ilustración y educación popular. En ese contexto, hay dos hechos que están directamente relacionados con la popularización del fútbol. Por un lado, los cambios en los métodos de enseñanza impulsados desde el gobierno de Balmaceda que expresan la influencia de la pedagogía alemana, que incorporaba la educación física sistemática. Por otro lado, la actividad estatal en la construcción y fundación de establecimientos de educación primaria y secundaria y, con ello, en la formación de los maestros adecuados, fundamentalmente provenientes de sectores medios y populares y que se repartirían por el territorio siendo impulsores y organizadores del deporte nacional.

## Fútbol y sociedad

Los clubes deportivos nacen en los países sudamericanos en el marco más general del surgimiento y desarrollo de la vida asociativa, propio de sectores sociales emergentes. Las relaciones codificadas entre los individuos están presentes incluso en el nivel más informal de los hábitos o las maneras, en el hogar, el taller o la oficina, en la calle y el espectáculo.

La sociabilidad de lo cotidiano comienza a ser extensa e infinitamente variada, sin por ello estar necesariamente organizada. La vida grupal desarrollada en torno al esparcimiento y el juego ha coexistido con los aspectos institucionalizados y a menudo las precedieron. Dicho de otro modo, se sigue «jugando a la pelota» en terrenos baldíos, escuelas, playas, etc., sin estar organizados. Siempre se ha sostenido que la destreza, el virtuosismo, la picardía y la capacidad de improvisación propias del futbolista sudamericano tienen su origen, justamente, en la práctica libre del fútbol como juego, teniendo como escenario la calle. Una de las desventajas de nuestra condición de pobre-

za y subdesarrollo se convirtió durante décadas en una inclinación a la creatividad. Era esa «pichanga» o «picado» que duraba horas interminables y que ganaba aquel que hacía el «último gol» la que facultaba el desarrollo de habilidades físicas y técnicas y sentido colectivo.

En los países sudamericanos, el fútbol amateur constituye una organización que da vida a miles y miles de partidos semanales, en los que participan millones de personas. En sus niveles más altos hay equipos de empresas, instituciones, etc. para las cuales el equipo de fútbol es parte fundamental de sus relaciones laborales, así como instrumento de fortalecimiento de su imagen social; para los trabajadores, la actividad deportiva es parte de sus demandas reivindicativas, a la cual las empresas deben aportar con apoyo y recursos.

En este plano de los inicios todos los clubes han seguido un patrón común: surgieron de un grupo que se organiza para practicar el fútbol y en una primera etapa sus integrantes se confunden en los roles de jugador, dirigente o entrenador. La competencia con otros es la condición para el paso a una segunda etapa. Ya sea por los triunfos posibles, por demostrar ciertas características especiales, como habilidad y virtuosismo o derroche de amor propio y pujanza o la capacidad de asumir la representación de cierto sentimiento colectivo, o por la combinación de estos factores va generando alrededor suyo círculos cada vez más amplios de hinchas y seguidores. La masificación de su convocatoria es lo que históricamente provocó el paso a la etapa del profesionalismo.

Por otro lado la aparición, crecimiento, desarrollo y eventual desaparición, fusión o decadencia de los clubes, es parte de un proceso histórico que, a lo largo del presente siglo, va estrechamente relacionado a las dinámicas de otras prácticas sociales, de carácter político, de transformaciones en la estructura social, del desarrollo de la educación, etc., cobrando especial relevancia en los últimos años la relación con las transformaciones económicas, debido al impacto del actual proyecto modernizador que ha acentuado la significación de la dimensión de espectáculo-mercancía que tiene el fútbol.

### **El fútbol lo mueve todo**

América Latina ha logrado hacer convivir el enorme cariño que nos guardamos con las furias que surgen a raíz de un partido de fútbol, aun en aquellos países pequeños donde el fútbol no ha tenido resonancia internacional. Es el

caso de El Salvador, por ejemplo, que Roque Dalton grafica perfectamente en uno de sus ya legendarios versos: «La eterna primavera siga contigo, compatriota / de los campeones centroamericanos (juveniles) de fútbol».

Las rivalidades fronterizas entre Ecuador y Perú o entre Colombia y Venezuela reviven con fuerza durante las eliminatorias. Solamente el entrenador peruano Juan Carlos Oblitas, en una reciente entrevista con Jaime Baily, declaró que él no hincharía por Chile en el Mundial de Francia. Le desea la mejor de las suertes -Chile, no olvidemos, después del Mundial que organizó en 1962 no ha ganado un solo partido en un Mundial- porque nunca creyó que se portarían tan agresivos en el lance de Santiago. En el cálculo de probabilidades, sin embargo, cualquier sudamericano conoce a la perfección cómo va a ser la conducta del público. Un Perú-Uruguay en Lima o en Montevideo nunca tendrá una dosis de agresividad extra futbolística. O un Colombia-Paraguay. Las rivalidades extra deportivas, las agresividades, tienen su correlato histórico: Argentina-Chile; Chile-Perú; Chile-Bolivia; Perú-Ecuador.

Siempre se ha dicho, de manera grosera y estática, que el fútbol latinoamericano tiene un estilo de juego diferente al europeo, su encarnizado rival a la hora de las comparaciones culturales. Esta afirmación puede ser cierta. Ahora, sin embargo, debemos reconocer que los estilos sudamericanos y europeos se han relativizado, y que las diferencias surgen al interior de los grandes bloques regionales. La inspiración, la habilidad y la creatividad atribuidas a futbolistas latinoamericanos no son extrañas a los europeos, a quienes se les caricaturizó como robots, hombres duros de cintura y escasos de ideas.

### **Estilos y jerarquías del fútbol en América del sur**

Brasil, Argentina y Uruguay pertenecen, históricamente, al primer bloque del fútbol americano en general. Son los países que ostentan la mayor cantidad de pergaminos, los que exportan la mayor cantidad de futbolistas de calidad: los tres países son verdaderas fábricas de jugadores, los que tienen los torneos más caros, mejor organizados y donde se juega el mejor fútbol de la región. De eso no cabe la menor duda.

Argentina y Uruguay practican el fútbol más europeo de la región; al menos, eso es lo que se cree. Las semejanzas empezarán con el clima-encuentros entre la neblina, frecuentemente con lluvia, frío garantizado, entrenadores cobijados en elegantes abrigos, jugadores que llevan los novedosos guantes negros- luego la blancura de los jugadores, aunque ahora, tanto en los torneos argentinos como en los europeos hay numerosos futbolistas negros -el excéntrico colombiano Palomo Usuriaga en el Independiente, de

Avellaneda, o la gran cantidad de africanos que militan en el fútbol de Francia, España o Inglaterra. Las semejanzas continuarían en aquello que se llama estado atlético de los deportistas; buena alimentación, talla que se traduce en el *pressing* o la dinámica; es decir, los partidos son a morir, de marca intensa, con el trasfondo sociológico de los cánticos nacidos en las canteras del peronismo, las banderas en alto y las no invitadas barras bravas (un muerto reciente y escándalo en el Huracán-San Lorenzo de Almagro).

Luego de Brasil, Argentina y Uruguay se encuentran los países intermedios en fútbol de Sudamérica. Los países que se encuentran en este nivel del escalafón futbolístico son aquellos que tienen como máxima pretensión asistir al Mundial de fútbol -aunque sea para ver y no sufrir una de esas traumáticas goleadas- o ser campeón de la Copa América. Por un buen tiempo este pequeño honor lo compartieron Perú y Chile, los dos vecinos más disímiles del mundo, que se miran las caras y desean tener lo que tiene el otro: la gracia y el eventual talento gitano peruano y la disciplina y el orden chileno.

Chile, en relación a Colombia, expresa una austeridad propia de su delgado territorio y no ha tenido ni picos tan altos ni tan bajos. Mantiene, eso sí, una relativa continuidad en sus éxitos. Curiosamente, Chile siempre está en la disputa, pero no ha tenido deslumbrantes actuaciones.

Perú sí: ha ganado encuentros en los que perdía por 2 a 0, le ha empatado a Holanda, a Italia y le ha ganado a Escocia en torneos mundiales, pero también ha sufrido en los mismos torneos, al día siguiente, desastres, cataclismos, tragedias: 6 a 0 contra Argentina, 3 a 0 contra Brasil, 5 a 1 contra Polonia. Chile, no: gris, parejo, de 0 a 0 acumula puntajes fríamente calculados. Cuando aparece una gran figura como Iván Zamorano o el Chino Ríos en tenis, el que menos pensaría que todos juegan como ellos; pero no, solamente son un pico histórico muy bien trabajado por el espíritu *marketero* del sur. Chile juega fútbol como su clase media: empeñosa, pero sin deslumbrar, muy ordenada, ahorrativa, conciente de que las cosas les han resultado después de muchos esfuerzos.

Sería interesante saber si el auge económico de los últimos años ha modificado esta actitud clásica del pueblo chileno, que confía mucho más en el empeño que en el talento. Chile, país nato de poetas es, sin embargo, el emblema del pueblo que lucha contra un territorio agreste. Claro: la imagen gloriosa, pero al mismo tiempo árida de su desierto, es un tema central en la obra de Raúl Zurita, uno de sus poetas recientes más importantes.

## La influencia del fútbol argentino en el fútbol chileno

En los años '50, en el pasado Siglo XX, la influencia del fútbol argentino era marcada en el fútbol de Chile. Y lo demuestran los siguientes ejemplos:

El Club Deportivo Palestino rindió frutos en 1955 en donde logrará el campeonato nacional de Primera División ese año, con figuras como Rubén Almeida, Pérez, Rojas y el argentino y figura de ese equipo Roberto Coll<sup>16</sup>. Llegaron a trascender en la institución que en la actualidad estos jugadores son nombrados en el himno del club.

Tras una desastrosa temporada 1954 llega al Club de Deportes Santiago Wanderers el técnico argentino José Pérez<sup>17</sup> bajo cuya dirección el club volvió a pelear el campeonato en 1956 ubicándose 2° a 5 puntos de Colo Colo.

José Pérez estuvo como Director Técnico del club en los años 1955 a 1961, 1968 y 1975 a 1977.

En 1955 el goleador de esa temporada del fútbol chileno, llevando la "Cruz de Malta" del Club Green Cross, fue el argentino Nicolás Moreno<sup>18</sup> con 27 goles.

Norberto Miguel Fonzalida, nacido en la Ciudad de San Juan a 1100 km. Al oeste de la Ciudad de Buenos Aires, comenzó su faena futbolística en el año 1945, en las instalaciones del Olimpia Patín Club que fuera escenario de un importante campeonato de baby - fútbol. Y el "negro" Fonzalida (como se

16 Roberto Coll fue entrea izquierda. De River Plate (1945 – 50). Jugó 24 partidos, 6 goles. / Hermano de Andrés y del Muñeco (Oscar), tuvo idéntico problema que éste: se encontró taponado por grandes figuras. Luego en equipos de ascenso. Curiosidad: igual que sus dos hermanos, terminó su carrera en Chile.

17 José Pérez fue entrea izquierda y director técnico. De Platense (1931 – 36, 145 partidos, 27 goles) y San Lorenzo (1937 – 40, 27 partidos, 8 goles). Jugó 262 partidos, 44 goles. // De dilatada trayectoria en el fútbol, como jugador y como técnico. Estudioso y trabajador. Primero, un excelente entrea, con habilidad, inteligencia y buen remate. Formó una ala endiablada con Beristain, a quien en 1937 contrató San Lorenzo. En 1940, Pérez se fue al Racing de París, con el que ganó la Copa de Europa, y como premio llevó a su equipo a una gira por Inglaterra en la que logró un gran triunfo ante el Stoke City, con gol de Pérez. Regresó en 1942 a Ferro, y finalizó su carrera en Peñarol de Montevideo. // Era un trotamundos, inquieto por el fútbol. Se fue a Chile y allí inició su carrera de entrenador, donde obtuvo varios títulos con diversos equipos. Volvió a Racing en la década del 60 para dirigir la escuela de fútbol que tuvo como juveniles a Perfumo, Basile y al Panadero Díaz, entre otros. Dirigió fugazmente la Primera y luego se volvió a Chile definitivamente. Tiene la particularidad de que en 1930 jugó el primer partido profesional en la Argentina, disputado en la cancha de San Lorenzo, entre Boca y un combinado de jugadores de Platense y el Ciclón (él actuó para éstos).

18 Nicolás Moreno fue entrea izquierda. De Banfield (1948 – 51). Jugó 89 partidos, 43 goles. // Un gran goleador de Banfield que integró una efectiva delantera: Converti, Pizzuti, Albella, Moreno y Hernández. Figura del equipo que logró el subcampeonato de 1951, en la recordada final con Racing. Luego jugó con éxito en Brasil.

lo llamaba) apareció a la consideración general por su juego endiablado y pícaro. Tal torneo sirvió además para la promoción de grandes valores, que años más tarde lucieron condiciones en nuestros campos de deportes: Dante Juárez, Oscar Lucero, "Conejo" Riveros, Miguel Rodríguez, entre otros.

Varios de estos elementos que registraron posteriormente su firma en el club Atlético San Martín<sup>19</sup> y Fonzalida fue con ellos. Y la sexta división lo vio campeón. Corría el año 1946. Al año siguiente nuevamente campeón. Esta vez en quinta y tercera. Y 1948 igual, pero esta vez en cuarta división, lo que le valió incursionar en reserva.

Ya estaba en los umbrales de la primera. Había acreditado méritos suficientes para ello, pese a su juventud. Y su debut en el equipo superior se produjo el mismo año, en encuentro amistoso frente a Independiente realizado en el estadio del Parque.

La temporada de 1949 sirvió para que Fonzalida jugara muchos cotejos en primera, de puntero derecho o izquierdo indistintamente, hasta que al promediar la misma pasó a ocupar su puesto habitual, entrea la derecha.

El halago mayor vistiendo la "verdinegra" llega en 1951. San Martín logra clasificarse campeón oficial, tras vencer a Independiente en recordados cotejos finales. 1952 y 53 coayuda con su esfuerzo a la obtención de sendos sub-campeonatos para la institución de Concepción. Corre 1954 y nuevamente San Martín es campeón, título que sirve de despedida para Norberto, por cuanto al año siguiente es transferido al club Everton, de la república hermana de Chile.

Su pase costó la importante suma de \$ 100.000 y Fonzalida prosiguió su carrera deportiva lejos de su San Martín de la niñez. Infinidad de veces sus servicios fueron requeridos por instituciones foráneas, San Lorenzo, Gimnasia y Esgrima de La Plata. Estuvo en Banfield a prueba y factores ajenos a su capacidad incidieron para que su pase no se concretara antes.

---

<sup>19</sup> Institución de la Provincia de San Juan (Argentina), fundada en el barrio de Concepción (Ciudad de San Juan) el 27 de septiembre de 1907. Los llaman los "verdinegros" (camiseta a bastones verticales verdes y negros). Un grande de su provincia, de cuyos campeonatos de Liga es el mayor ganador. Jugó el Promocional de de 1968, cuando con sus 8 triunfos sobre 14 partidos resultó 3ro. Detrás de Banfield y Newell's Old Boys (Rosario). En el Nacional de 1970 venció en 4 de los 20 partidos, con 5 empates, y no pudo zafar del último puesto de la Zona B. militó por muchos años en los torneos de la B Nacional, hasta que logró el ascenso a Primera División en la temporada 2006-2007. En la temporada de Primera División 2007-2008, no se pudo mantener y volvió a torneo de la B Nacional.

En Chile su desempeño conformó plenamente, como no podía ser de otra manera, tanto en el Everton como en el Santiago Morning. En el primero estuvo hasta 1957. En el segundo actuó en 1958.

Por disidencias con las autoridades de este club chileno, resolvió regresar a San Juan y San Martín fue el receptor, arribando en el segundo puesto de la tabla. Posteriormente ingresó a Boca Juniors de Mendoza, donde sólo actuó pocos partidos, para radicarse nuevamente en San Juan.

En 1961 vistió la casaca de Sportivo Desamparados<sup>20</sup>, jugando todo el año, para finalizar su carrera deportiva en el año 1962, cuando ingresó a Peñarol, club del cual guarda los más gratos recuerdos, por la calidad de los hombres con quienes alternó, como por el hecho que fue el último club oficial que defendió.

Era morocho, bajo, hábil y vivo para jugar fue verdadero peón del equipo, pero tal función no le impidió nunca estar en el gol. Brilló como insider derecho y era fuerte para ir al choque y no "arrugó" jamás aunque el rival fuera corpulento.

### La llegada de Fonzalida a Chile

Fue seleccionado sanjuanino en innumerables oportunidades. Internacional, debutando precisamente frente al Everton. Posteriormente frente a la selección uruguaya. Integrando el Everton realizaron una gira por Argentina en 1957, jugando contra Gimnasia y Esgrima de La Plata al que vencieron, logrando el halago de ser el primer equipo chileno que vencía en Buenos Aires. Empataron con Boca Juniors, después de meritoria actuación y teniendo

---

<sup>20</sup> Esta Institución fue fundada por unos visionarios estudiantes de la Escuela de Enología. En la casa de Ceferino y Nicolás Medina se fundó el Club Sportivo Desamparados, el día 10 de septiembre de 1919 en la famosa zona de Desamparados, ciudad de San Juan. Allí nació el Club Sportivo Desamparados, más conocido como "los puyutanos" quizá esta denominación deriva de la lengua huarpe o bien, por que en las cercanías a la Plaza se encontraba la Bodega Puyuta, pero también se los conoce como "Los víboras" (apodo surgido en los Regionales de la década del 60, por su forma de jugar con ataque rápido y "ponzoñoso") o "El orgullo de San Juan" (por la cantidad de participaciones en los torneos nacionales de AFA). En 1960 se produjo una fusión con Huracán de Angaco, por lo que comenzó a llamarse Desamparados de Huracán. Posteriormente quedó firme como Sportivo Desamparados. Una gran figura de club en su historia fue el half-derecho José Eduardo Nehín, Capitán de la selección argentina que actuó en el Mundial de 1934 en Italia. Participó Sportivo Desamparados en cuatro Torneos Nacionales: 1969, 1972, 1973 y 1974.

do en cuenta el equipo boquense, Mussimesi, Colman y Edwards; Lombardo, Mourino y Acosta; Boyé, Busicco, Borello, Colángelo y Cucchiaroni.

Actuando para el Everton, donde recibió el mote del "motorcito" le tocó actuar ante el Colo Colo. En una incidencia del juego chocó con el guardavalla rival, Misael Escutti, resultando este lesionado de cierta consideración. Fonzalida debió abandonar el campo de juego custodiado, conjuntamente con sus compañeros, por una dotación de carabineros ya que la hinchada rival estaba enfurecida.

En el Everton tuvo de director técnico al yugoeslavo Carlos Spovek. Serio, rígido, con un sentido de la disciplina que rayaba en la exageración. En una oportunidad de jugar el club chileno contra la selección uruguaya, el D. T. citó a Fonzalida a las 14. Norberto llegó a esa hora pero el transporte había partido debiendo llegar al estadio en colectivo. Jugó en el segundo tiempo y lo hizo muy bien. Esto sirvió para que el llamado de atención fuera "liviano", terminando el D. T. con las siguientes palabras: "Cuando yo lo cito para las 14, quiere decir que Ud. Debe estar presente 15 minutos antes".

Explicó además Fonzalida, en una entrevista realizada personalmente en su domicilio<sup>21</sup>, como fue su arribo al país trasandino: "Llego a Santiago (Chile) al paradero de los coches y no había nadie del Club Everton ... ellos no sabían que viajaba por automóvil". "Desde una telefónica llamo a Viña del Mar y me dicen: 'no se mueva de allí que partimos ya a buscarlo' ". "Llegan con un Packard 55 ...y viajamos a Viña del Mar... a mitad de camino paramos en un comedor y preparan 'chicha' y sandwichs de jamón".

Sigue contando que "cuando llego al hotel donde iba a vivir (en Viña del Mar) el dueño era el suegro de un argentino llamado Biondi<sup>22</sup>... 'caí al pelo' en ese lugar acompañado por un compatriota". "Y lo primero que me dijo Biondi es que esta es una ciudad chica donde se sabe todo...así que acá hay que cuidarse"..."Y además me dijo 'y si venís a hacer algún mango...con más razón!' ". Se hizo muy amigo de Biondi y la adaptación al nuevo lugar fue muy buena; a pesar de que "al principio la gente, los chilenos, los jugadores nos cargaban... me decían 'juanito' (por sanjuanino)...y al poco tiempo se dieron cuenta como eramos los argentinos...ya que tuve de compañeros a Perrocino<sup>23</sup>, Poretti<sup>24</sup> y Reynoso...al principio caí bien en los chilenos ... tenemos el mismo habla de San Juan...eramos 'cabecitas' ".

21 Entrevista realizada a Norberto Miguel Fonzalida, en la Ciudad de San Juan, el 25 de abril de 2009.

22 Biondi, Salvador. Volante central. De Boca (1945, 3 partidos) y Platense (1951, 5 partidos). Jugó 8 partidos.

### Bibliografía Consultada

- KORSTANJE, Maximiliano; "Una Cuestión de Tiempo, Un Enfoque sobre Las Relaciones Bilaterales entre Argentinos y Chilenos y su Influencia en el Turismo", Historia Actual On Line, Núm 14 (Otoño, 2007), pág. 11 y 12.
- BRIZUELA, Ricardo E.; "Perón y las relaciones entre Argentina y Chile" (documento online) Disponible en Internet en [http://comunidad.ciudad.com.ar/argentina/capital\\_federal/ricardobrizuela/hyp010.html](http://comunidad.ciudad.com.ar/argentina/capital_federal/ricardobrizuela/hyp010.html)
- SOSA, Alberto J.; "Argentina - Brasil - Chile (ABC) Peronismo y Unidad Latinoamericana", Fundación Argentina para las Relaciones Internacionales (Funari), Buenos Aires, 1982.
- SÁNCHEZ LEÓN, Abelardo; "El Gol de América Latina", Revista Nueva Sociedad N° 154 - Marzo/Abril 1998, págs. 147-156.
- SANTA CRUZ A., Eduardo; "¿Hacia donde va nuestro fútbol?", Revista Nueva Sociedad N° 154 - Marzo/Abril 1998, págs. 157 - 167.
- DIARIO TRIBUNA, San Juan, Jueves 21 de enero de 1971, págs. 18 y 19.

- 
- 23 Perrocino, Francisco. Back derecho. De Boca (1946-51, 45 partidos) y Gimnasia y esgrima La Plata (1953-54, 24 partidos). Jugó 69 partidos.// De las inferiores de Boca, pintaba para sucesor de José Marante. Fuerte, expeditivo, a veces violento, pero imposible, no logró consolidarse en la Primer; tenía una pesada carga sobre sus espaldas. Fue promotor de un escándalo en un partido con Independiente en Avellaneda, en 1949, cunado fue golpeado por el árbitro. Tampoco se afirmó en Gimnasia.
- 24 Poretti, Carlos. Centro medio. De Boca (1953). Jugó 1 partido.

## ESPACIOS URBANOS Y RURALES EN SAN JUAN DE LA FRONTERA, EN TIEMPOS DE LA EMANCIPACIÓN.

Ana T. Fanchin\* y Patricia Sánchez\*\*

### Resumen:

*La ciudad de San Juan de la Frontera, emplazada en un valle al pie de la Cordillera de los Andes, fue devastada por un sismo en 1944 debiendo ser reconstruida en su totalidad. Pero, este siniestro también arrasó gran parte de la memoria colectiva, y ello motiva este afán por restituirla.*

*A través de los testimonios de época examinamos su configuración en los prolegómenos de la época patria. Además, intentamos develar cuestiones inherentes a la cantidad y calidad de sus habitantes, su distribución en ámbitos urbanos y rurales con el propósito de ofrecer una visión que tome en cuenta el marco natural y el uso social de los espacios.*

**Palabras claves:** población, sociedad, ciudad, arrabales y campaña.

**CLASIFICACION JEL:** R1; R2

### Abstract:

*The city of "San Juan de la Frontera" placed on Cordillera de los Andes was destroyed by an earthquake in 1944 that's why it was totally rebuild. Not only the city was destroy but also the memories of every citizen. That is the reason why we try to reconstruct that moment again.*

---

\* Profesora Titular Efectiva en la Asignatura Historia Colonial e Historia de la Población en los Dptos. de Historia y Postgrado de la Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes- Universidad Nacional de San Juan. E-mail: [anatifanchin@yahoo.com.ar](mailto:anatifanchin@yahoo.com.ar)

\*\* Docente e Investigadora de la Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes-Universidad Nacional de San Juan. E-mail: [ps@sanchezsanchez.com.ar](mailto:ps@sanchezsanchez.com.ar)

*Through period testimonies, we examine the configuration of the city before the independency. Also we try to develop information about the quantity and quality of the habitants, the distribution on urban and rural zones to offer a vision that include the natural space and the social use of the spaces.*

**Key words:** population, society, city, suburbs and field.

## El orden social y la distribución del espacio

El diseño reticular que se impuso a mediados del siglo XX, durante la etapa de reconstrucción de la ciudad de post-terremoto, ha contribuido a fortalecer la idea de una continuidad de su estructura desde los primeros tiempos. Mientras los estudios precedentes nos convencían que su trazado concordaba con el conocido plano fundacional y el diseño actual, los testimonios del pasado consultados revelaban un proceso discontinuo.

Durante los años que sucedieron a su fundación, la urbanización había sido irregular, obstaculizada en amplios espacios por la anegación de los terrenos o pedregales del río que entorpecían por tramos la instalación de viviendas y sembradíos. Las acequias seguían rumbos sinuosos en los contornos de las calles, y las formas rectilíneas sólo se disponían en las manzanas contiguas a la plaza principal.

En las postrimerías de la época colonial, la derivación de nuevos canales de irrigación y la parcelación de propiedades habían contribuido a la proliferación de asentamientos poblacionales -denominados "barrios" en los testimonios-, con casas y huertas. A medida que transcurría el siglo XVIII, el acceso a la propiedad de la tierra era factible para los distintos sectores sociales -ya sea mediante compras, permutas o donaciones. Claro que esta tendencia iba acompañada por una marcada distribución social de los espacios, relegando los terrenos menos aptos a personas catalogadas como indios, mestizos o mulatos<sup>1</sup>. A la vez, y en concordancia con esa tónica, propia de la desmedida pretensión de ordenamiento borbónico, resulta evidente la preocupación de las autoridades por mejorar la estética de la ciudad.

Por esta senda de inquietudes siguieron transitando los mandatarios patriotas, y es así que con el primer gobierno patrio se concretó la iniciativa de delimitar el área urbana. Los dirigentes de este momento, tanto el Gobernador Intendente de Cuyo, el General San Martín, como sus Lugartenientes de San Juan y Mendoza, Dr. José Ignacio de la Roza y Don Toribio de Luzuriaga, respectivamente, compartían un proyecto que en forma sistemática y coordinada emprendieron en las ciudades cuyanas. Al mismo tiempo que canalizaban sus esfuerzos en colaborar con el Gobernador en los planes emancipadores, se abocaron a mejorar la estética de la ciudad, ordenar y reglamentar los comportamientos de la población.

---

<sup>1</sup> FANCHIN, A.: "Población y ocupación del espacio en San Juan (S. XVII-XVIII)", ponencia presentada en las *IX Jornadas de AEP*. Huerta Grande, Córdoba, octubre/2007.

Estas medidas contribuirían al logro de sus propósitos, una distribución adecuada de los estamentos sociales habría de permitirles un mejor control y promover principios sanitarios garantizaría el reclutamiento de las tropas y disposición de recursos productivos para su abastecimiento.

La situación bélica que se vivía modificó la fisonomía de la ciudad. En la plaza se realizaba el reclutamiento de milicias regularmente y los conventos de los padres agustinos y dominicos fueron convertidos en cuarteles generales<sup>2</sup>. La estructura urbana, en estos momentos fue definida al enmarcarse su núcleo, mediante el trazado de las cuatro avenidas conocidas como las calles anchas.

En 1812 el Cabildo proyectó, durante el Gobierno de Saturnino Sarasa, la demarcación del radio urbano mediante cuatro avenidas que de norte a sur -a lo largo de unas 9 cuadras- descongestionaban el tránsito de ingreso a la ciudad y comunicación con las poblaciones de la otra banda del río y del norte, y unas 12 cuadras la circundaban de este a oeste. Cuatro años más tarde, José Ignacio de la Roza disponía el ensanche y habilitación de una nueva "Alameda"<sup>3</sup> al oeste de la ciudad y desde entonces a esas cuatro arterias se las conoció como "Calles Anchas".

La habilitación de estos paseos y forestación de lugares públicos refleja la influencia francesa de aquella época en la estética urbana.

### **Ámbitos de socialización, higiene y estética de la ciudad.**

Al igual que el resto de las ciudades coloniales latinoamericanas, San Juan de la Frontera, reproducía formas de vida hispanas. Su trazado se había diseñado en torno a la Plaza Mayor (llamada desde 1897 "25 de Mayo"), que se constituyó por entonces en el principal ámbito de socialización de la ciudad. En la pira ubicada en el centro de la misma se publicaban los bandos y decretos capitulares, nadie podía aducir desconocimiento a los mismos y era factible de penalidades quien no se notificara. A voz de pregonero se efectuaban en este sitio los remates públicos, también eran expuestos los reos, quienes eran sometidos a la vista del público a duros castigos de azotes,

---

2 LANDA, A.: *Doctor José Ignacio de la Roza. Teniente Gobernador de San Juan de 1815 a 1820. Documentación Histórica San Juan*, San Juan, T.I. 1940, p.39.

3 Hasta entonces, la arteria conocida como tal era la calle ancha del este que desde entonces pasó a ser identificada como "Vieja Alameda" (Ref. en APJ, Protocolos 1812-1814 sobre compra venta de terrenos). En esta obra, como otras emprendidas durante el período, se empleó como mano de obra a peones «españoles y extranjeros» (Landa, op. cit., T.II, p.225).

palos, cepos y grilla; así como también, allí se llevaban a cabo las sentencias de muerte en la horca por causas criminales<sup>4</sup>.

Además, como en toda sociedad caracterizada por su profunda religiosidad, la plaza era sede de todos los actos litúrgicos, en su derredor se efectuaban las procesiones y en tales ocasiones eran decoradas con arcos y flores las calles circundantes. De igual modo, antes de la emancipación se conmemoraba algún evento cívico relativo a nacimiento, matrimonio o deceso de algún miembro de la familia real. Los gastos que demandaban estos ornatos eran encargados coercitivamente a los pulperos y tenderos.

Luego de la independencia se priorizaron los actos patrios, y en su decoración participaban los vecinos, en muchos casos voluntariamente. Estas actividades habilitaban espacios de socialización femenina ya que eran ellas las que se reunían para coser los crespones, negros cuando indicaban luto y de colores vivos para festejos. Ellas confeccionaban los trajes usados por los miembros de la banda que oficiaban conciertos en la plaza pública, y las prendas de los soldados en época de guerra<sup>5</sup>.

La plaza también era el lugar por excelencia para efectuar el comercio legal, allí convergían las carretas con cargamentos traídos del puerto y arrias de ganado. Las autoridades debían verificar la calidad y satisfacción de los arbitrios correspondientes, entonces permanecían apostados en las afueras de la ciudad mientras el capataz de tropa se dirigía al Cabildo para gestionar la autorización pertinente. Esta les era otorgada después que el Alcalde revisaba personalmente la mercancía y documentación. Seguidamente, era distribuida a los vendedores autorizados o en forma directa al público. En esas ocasiones, la plaza se convertía en una feria donde se efectuaban tareas disímiles, desde el faenamiento de animales hasta la venta de artículos suntuarios importados de Europa o de otras latitudes de América. Estos últimos eran expendidos principalmente por tenderos en sus locales particulares, quienes no siempre los adquirían para su expendio por vía legal.

Se vendían variados artículos importados, que eran catalogados según su procedencia, de Castilla, Bretaña, Chile y también "*Provinciales*". Los precios se establecían en reales por pieza completa o por yardas si se trataba de géneros, y variaban de acuerdo a su calidad; si eran de seda, de algodón o hilo bordado o estampado, su valor oscilaba desde los 40 hasta los 4 reales,

---

4 Archivo del Poder Judicial de la Provincia de San Juan (en adelante APJ), Agüero Juan Leandro: ejecutado en la horca acusado de asesinato – 3 de abril de 1758- Lata N° 2 – 1° Estante Doc n° 16.

5 Archivo General de la Provincia, Fondo Histórico (en adelante AGP, FH), Libro 166, 1835, f. 399.

mientras que si eran de paño, de algodón o lana ordinaria, se cotizaban entre 12 y 1 real. Entre los artículos más caros traídos de Chile estaban los cencerros de un valor de 7 reales, mientras que las especias variaban entre 2 y 3 reales la arroba. Con respecto a los artículos provinciales lo más caro era el tabaco y la cera tucumana que costaba 15 reales cada arroba<sup>6</sup>.

Una muestra de los artículos comerciales que se exponían para su venta en la plaza, puede observarse en el siguiente cuadro:

### Artículos que se vendían en la Plaza Pública

De Castilla, Bretaña o de otras latitudes americanas	De Chile	Provinciales
Géneros y artículos de Algodón y lana	Anís	Ponchos de lana
Puntillas	Comino	Mantas de algodón
Artículos de seda	Garbanzos	Suelas
Hilos	Hilo de zapatero	Tabaco
Medias finas y ordinarias	Cuerdas	Bateas
Vestidos bordados	Azafrán	Cuero de vicuña
Colchas inglesas	Sillones	Cordobanes
Lanas (casimir fino)	Cencerros	Algodón
Guantes	Almendras	Pellón azul torcido
Pantalones de paño	Tabaqueras	Semillas
Abanicos	Lentejas	Ponchillos
Artículos de Ferretería	Cobre labrado	Mantas de lana
Artículos de mercería		Cera tucumana
Especias		
Muebles		
Chocolates		
Espuelas inglesas		
Peines		
Café de la Habana		

Fuente: AGP, F.H, Libro 87, 1823

<sup>6</sup> AGP, F.H., Libro 87, 1823, fo. 230/245.

En la época patria, la exaltación del patriotismo provocó un cambio en las actitudes de la sociedad que se reflejaba en la valoración de los actos cívicos. En este sentido, la plaza se constituyó en el lugar de encuentro de la mayoría de la población en fechas patrias. Estas fiestas eran preparadas con mucho esmero por las autoridades con la colaboración del pueblo. La más importante era la conmemoración de la Revolución de Mayo conocida como "Fiestas Mayas", que se celebraban durante tres días del 23 al 26 de mayo de cada año. En el centro de la plaza se realizaba "la compostura del patio para los bailes", danzas nativas y populares con participación del Batallón Retretas que contó en 1820 con la actuación del músico Joaquín Ferrer para tocar el fagot<sup>7</sup>. También se organizaban diferentes juegos, entre ellos carrera de embolsados, palo enjabonado, carrera de sortijas, corridas de toros, riñas de gallo, etc. Los "frontis" de las casas eran embanderados e iluminados por las noches cuando se celebraban los oficios religiosos con participación de civiles, eclesiásticos y militares<sup>8</sup>.

Por otra parte, ante los recurrentes flagelos epidémicos que diezaban a la población y también afectaban al desarrollo de las actividades productivas, en el contexto de las guerras independentistas, fue imprescindible contrarrestar sus efectos, dadas las urgentes demandas de reclutas para el ejército y mano de obra. Una de las primeras medidas adoptadas por el Gral. San Martín en 1814, fue ordenar la vacunación antivariólica. Este es el primer antecedente provincial que se dispone sobre una campaña semejante. Al efecto se designó una comisión que llevó a cabo la inoculación en un centro establecido frente a la Iglesia de la Merced, propiedad de una vecina residente de la ciudad, Doña Juliana Pastoriza<sup>9</sup>.

Otras acciones tendían a promover la higiene y la profilaxis de la población, así como también custodiar el orden social. Una de ellas fue limitar el número de pordioseros que recorrían calles y casas localizadas en la ciudad, y fuera de ella, pidiendo limosna, muchos de los cuales padecían diferentes enfermedades. En relación a esta medida se prohibió mendigar a todo aquel que no acreditara a través de una cédula de permiso su condición de pobre o impedido de trabajar por enfermedad. El individuo que pedía limosna sin la citada cédula era aprehendido y conducido a la cárcel pública. Este decreto se publicó en las cuatro esquinas de la plaza, anunciado por una partida de soldados a son de corneta y vos de pregón<sup>10</sup>. También se prohibió

---

7 AGP, F.H, Libro 65, Año 1820, f.50 y Libro 137, Año 1832, f.311.

8 AGP, Boletín Informativo. Año 2, N°.13, 1994.

9 Landa, A., Op. Cit., p.239.

10 AGP, F.H., Libro 103, Año 1827.

por bando arrastrar por las calles cualquier cosa que levantara polvo, a excepción de materiales muy pesados, y animales grandes que morían en el centro de la ciudad y debían ser trasladados fuera del poblado<sup>11</sup>

El hospital San Juan de Dios, establecido en el Barrio de Santa Bárbara por los religiosos de la Orden de Hospitalarios, en 1769<sup>12</sup>, funcionó durante la época de la independencia como Hospital Militar, por tal razón, recibiría luego la denominación de Hospital de Hombres al ser transferido a la Sociedad de Beneficencia, institución que también tendría a cargo más tarde la administración del Hospital de Mujeres.

Se comenzó también a reglamentar sobre higiene y salubridad, tanto con fines estéticos como para disminuir el contagio de otras enfermedades. Este último motivo fue cobrando cada vez mayor importancia en el transcurso del siglo XIX. Las medidas decretadas para la ciudad y arrabales en carácter de "Bandos de Policía" por el cabildo consistieron en blanquear paredes, obligar a todo propietario a cubrir murallas y veredas con argamasa para evitar huecos que pudieran albergar insectos transmisores de enfermedades. Se les prohibió matar o echar a la plaza res sin obtener permiso bajo la multa de 50 pesos por cada res a beneficio de la policía, se obligó a construir y trasladar los corrales existentes a lugares despoblados y sin vecindad, evitar animales sueltos en la vía pública, extinguir los hornos de ladrillo dentro del recinto de la misma, y también se emplazó a todo vecino que tenía perro en su vivienda a deshacerse de él, en un plazo que no excediera las 48 hs<sup>13</sup>.

Otras acciones destacadas que se llevaron a la práctica fueron obras de cierre de terrenos baldíos que circundaban la plaza, la construcción de aceras y puentes de piedra laja.

### **La población de la ciudad, de los arrabales y de la campaña**

Los distintos barrios que se habían ido emplazando en los contornos del núcleo eran señalizados como de "extramuros", pero también se hallaban pobladas fincas y haciendas en zonas eminentemente rurales. A priori se podría suponer que los grupos tradicionalmente catalogados como blancos, españoles y criollos -o con el apelativo de americanos que se les asignó a partir de los sucesos revolucionarios- se concentrarían dentro de la cuadrícula netamente urbana. Entretanto, la gente de color libre, indios y mestizos pobres en los arrabales y áreas rurales. De hecho, las crónicas que sirvieron

---

11 AGP FH., Libro 103, 1827.

12 APJ, Documentos sin clasificar, Lata N° 7- 1° Estante, Doc n° 58.

13 Landa, A. , Op. Cit, T.II., pp.241/245.

de base a estudios anteriores, en forma genérica adscribían de ese modo a los habitantes, destacando la casi extinción para entonces de la población india recluida en el área de Las Lagunas de Guanacache (zona lacustre situada entre las jurisdicciones de San Juan y Mendoza, pero administrativamente circunscripta a esta última). Con el propósito de esclarecer sobre el particular centramos nuestra atención en el Padrón relevado en 1812, del cual sólo se dispone de un resumen general<sup>14</sup>. A pesar de sus inconsistencias, propias de este tipo de fuentes, su análisis nos proporcionó interesantes apreciaciones.

En el mismo se detallan los cómputos poblacionales de la ciudad, enumerando 8 cuarteles; 11 arrabales y 4 distritos correspondientes a su campaña. A continuación de estos últimos se listaron: Mineral de Gualilán, Jáchal - discriminando Villa y Campaña-, Mineral de Huachi y Valle Fértil.

El principal inconveniente que debíamos resolver era identificar los sitios especificados tan sólo en escala numeral. Al cotejar los enunciados de la fuente y el orden en que fueron planteados con las correspondientes características geográficas del espacio, es notorio que el empadronamiento abordó los principales valles factibles de ocupación por sus condiciones naturales: el de Tulum, Jáchal y Valle Fértil. En el primero de ellos, que hoy concentra más del 90% de la población total de la provincia, según el resumen poblacional mencionado a comienzos del siglo XIX reunía el 78%, y como se hiciera en el Padrón de 1777 es probable que contabilizaron en él los habitantes de Calingasta-Leoncito y Los Berros como parte de la campaña de la ciudad ya que no constan explícitamente en la fuente.

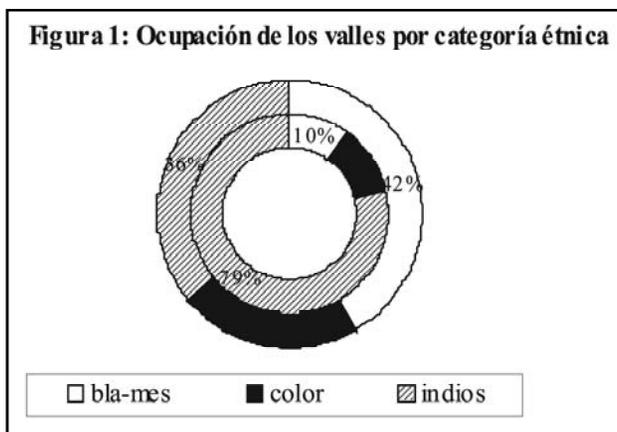
En este nuevo ordenamiento espacial, sobre cuya base se sustentarán las posteriores leyes del régimen municipal desde 1869, el término ciudad se definía por características inherentes a usos urbanos, como se había ido perfilando en la segunda mitad de la centuria anterior -no para aludir a la jurisdicción amplia del territorio como antaño. De igual modo se puede advertir que en el ordenamiento territorial de los primeros años patrios ya se consideró el factor productivo como elemento para clasificar las circunscripciones administrativas. El interés manifiesto por las introspecciones mineras, intensificadas durante la gestión de gobierno de Sobre Monte, contribuyó a la

---

14 A.G.N. X 43-40-6 Padrón de habitantes, editado en Torre Revello, José «La población de Cuyo a comienzos del Virreinato y a principios de la iniciación del período independiente, 1777 y 1812», Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, Año XII-T.XXIII, N° 77-80, Buenos Aires, 1939, pp.77/85. Citado por Jorge Comadrán Ruiz (1969) y Horacio Videla (1962).

valorización de sitios como los de Huachi y Gualilán - citados en el censo de 1812 en el ámbito de la campaña, aunque contaban con escaso número de habitantes.

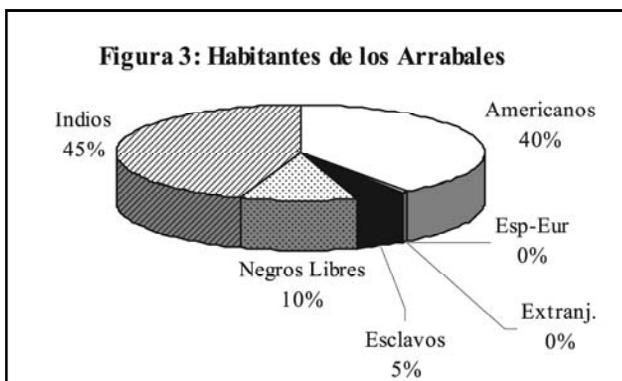
Los datos expuestos en el resumen del censo considerado confirman la preeminencia de indios en los valles alejados (Jáchal y Valle Fértil), como expresan las crónicas oficiales, y se advirtió en el análisis de los resultados del primer padrón poblacional efectuado treinta y cinco años antes (1777). Lo más llamativo es que en esta ocasión se omitió la categoría de "mestizos", que eran abrumadoramente numerosos en el padrón anterior, y por el contrario, esta vez la cantidad de población india es considerablemente más elevada. En la fig. 1 se muestran los datos agrupados de los habitantes empadronados en el valle de Tulum -círculo externo- y los restantes valles -círculo interno.

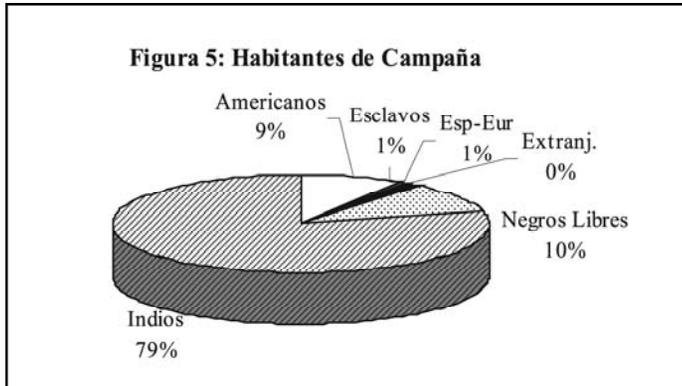
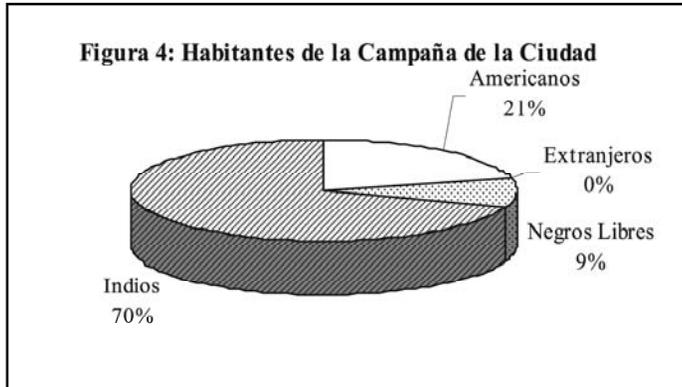


La población superaba los 12.500 habitantes y fue clasificada según las categorías de americanos (criollos), españoles europeos, extranjeros, indios, esclavos, negros libres y religiosos que fueron registrados en el primer cuartel de la ciudad -en circunscripción de la Iglesia Matriz. Sin lugar a dudas, aunque ante la imposibilidad de explorar los resultados del censo de 1812 sería aventurado precisarlo, se había producido un considerable crecimiento en relación al cómputo anterior de 1777<sup>15</sup>.

15 Para aquel entonces se contabilizaron cerca de 6.500 habitantes (Fanchin, Ana, "Los habitantes: una visión estática", en Espacio y Población. Los Valles Cuyanos en 1777, San Juan, UNSJ-ANH, 2004, p. 68.

Si centramos nuestra atención en la distribución de la población según las categorías reseñadas, para el área de ciudad -valle de Tulum-, representados en las figuras 2, 3 y 4 es significativa la presencia de indios en los tres ámbitos, manifestando una mayor proporción en las zonas de extramuros (arrabales) y campaña, más aún entre los habitantes de Jáchal (Villa, Campaña y Mineral de Huachi), Valle Fértil y Mineral de Gualilán (fig. 5). Estas referencias consideramos de gran interés, por cuanto se ha insistido reiteradamente que los naturales se habían extinguido en la región durante los primeros tiempos de la conquista por efecto de los traslados forzosos a Chile. Asimismo, confirman nuestras presunciones de ocultamiento, bajo la catalogación de mestizos o sin especificar etnia, con que fue registrada un buen número de la población de la ciudad tres décadas antes.





Con respecto a los esclavos, se destaca su presencia en el núcleo urbano, menos en las zonas aledañas y casi inexistentes en los parajes distantes – a excepción de la Villa de Jáchal, donde no obstante representaban apenas un 2 %, frente a un 82 % de indios. Pero, del mismo modo que habían contabilizado en un sitio al conjunto de los religiosos y frailes, sin que los conventos e iglesias estuvieran concentrados en un mismo cuartel urbano, es de suponer que una buena parte de esas personas tampoco fueran residentes permanentes de la ciudad. A través de testimonios, muchas veces extraídos de juicios criminales, los esclavos cumplían tareas en las fincas y haciendas rurales. Esto nos induce a suponer que el censo apuntó el número declarado por sus amos, quienes residían en las cercanías de la plaza.

Tampoco resultan convincentes las cifras de españoles y extranjeros que arroja este resumen. Los registros parroquiales y las declaraciones testamentarias ofrecen suficientes conjeturas sobre su presencia. Al no haber podido explorar el contenido del padrón, es difícil afirmar cuál era la nacionalidad de estos extranjeros. Tal vez, los diecinueve mencionados como residentes de la ciudad eran parte de los ingleses que ingresaron como prisioneros de las invasiones inglesas.<sup>16</sup>

Otra de las cuestiones que debíamos resolver es inherente a la localización de los arrabales. Luego de efectuar una revisión de series de compraventas de terrenos, en las cuales se mencionaban límites de las propiedades, y dirección cardinal en relación a la distancia desde la plaza principal, procedimos a realizar un listado de "barrios". La nómina confeccionada permitió reconocer once de estos asentamientos en extramuros, coincidiendo este número con la cantidad de arrabales mencionados en el censo. Sin perder de vista los rasgos naturales de los sitios, la cantidad y calidad de las personas que figuran en el censo y estimaciones basadas en las propias escrituras de transferencia de propiedades, testamentarias e inventarios. También fueron útiles las descripciones de los sitios proporcionadas por los testigos en juicios civiles y criminales. De esa manera es que correlacionamos los "arrabales" enumerados en la fuente con los "barrios" de nuestra pesquisa y que se detallan a continuación:

Arrabales	Barrios
1	Pueblo Viejo
2	Santa Lucía
3	Arbol Verde
4	San Pantaleón
5	Santa Bárbara
6	Valdivia
7	Colonia
8	Bo. De la Alameda
9	Bo. De Arriba
10	Santísima Trinidad
11	Bo. Del Sur

Fuente: Elaboración propia sobre la base de documentación inédita de AGP, Fondo Histórico y Fondo Tribunales y APJ, Protocolos-Esc. Castro, Morón y Navarro, y Documentos sin Clasificar.

<sup>16</sup> Por orden de internación expedida en Córdoba llegaron a San Juan unos 298 prisioneros ingleses en 1806, que si bien al año siguiente fueron devueltos, parte de esa oficialidad y tropa se quedó en San Juan. (Videla, H.: Historia de San Juan, T. I, pp. 747/749).

La presencia de indios y negros libres no sólo es más significativa en las afueras de la ciudad, sino que muchas de sus familias son propietarios de predios. Ahora bien, cabe preguntarnos cuántos de ellos se encontraban en esa situación o permanecían conchabados en terrenos ajenos. Los testimonios consultados inducen otras tantas preguntas, entre ellas, qué relaciones entablaron entre sí y cómo habría de afectarles los inminentes cambios de la nueva coyuntura.

## Fuentes y Bibliografía

### Archivos Consultados

- AGP- Archivo General de la Provincia de San Juan-  
Serie Documentos Históricos y Serie Tribunales.  
APJ- Archivo del Poder Judicial de la Provincia - Protocolos, Esc. Navarro y Morón.  
Documentos sin clasificar.

- ANDERSON, B.: *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y difusión del nacionalismo*. México, F.C.E., 1983.
- CALVO, L.M. y GUTIÉRREZ, R.: "Las ciudades fundadas: sitio, traza y estructura urbana", en *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Buenos Aires, 1999, T.I.
- COMADRAN RUIZ, J., 1962, "Nacimiento y desarrollo de los núcleos urbanos y del poblamiento de la campaña del país de Cuyo durante la época hispana (1551-1810)", *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1962.
- , 1969, *Evolución Demográfica Argentina durante el período Hispano(1535-1810)*. Buenos Aires, Eudeba.
- FRÍAS, Susana, "La expansión de la Población", *Nueva Historia Argentina*, Academia Nacional de la Historia-Planteta, T.2.
- HALPERÍN DONGHI, Tulio 1994, *Revolución y Guerra*, Siglo XXI, Buenos Aires. (Primera edición: 1972)
- LANDA, A., *Doctor José Ignacio de la Roza. Teniente Gobernador de San Juan de 1815 a 1820. Documentación Histórica San Juan*. San Juan, Talleres Gráficos del Estado. T.I. 1940 y T.II. 1949.
- LARRAIN, N., *El país de Cuyo*. Buenos Aires. Juan Alsina, 1906.
- ROITMAN, D., *San Juan. La ciudad y el oasis*. San Juan, Efu, 1995.
- ROMERO, J. L., *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Siglo XXI, 1976.
- TORRE REVELLO, J., "La población de Cuyo a comienzos del Virreinato y a principios de la iniciación del período independiente, 1777 - 1812", *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Buenos Aires, Año XIII, nos.77- 80, julio de 1939
- VARESE, C., ARIAS, H., *Historia de San Juan*. Mendoza, Editorial Spadoni S.A., 1966.

VERDAGUER, Pbro. J. A., *Historia Eclesiástica de Cuyo*, Milán, Escuela Tipográfica Salesiana. 1929.

VIDELA, H., *Historia de San Juan*, Buenos Aires, Buenos Aires, Academia del Plata, T. I.-II-III, 1962, 1969 y 1972.

VIDELA, H.. *Retablo Sanjuanino*. Buenos Aires, Peuser. 1956.



## EDUCACIÓN GEOGRÁFICA PARA EL DESARROLLO RURAL SUSTENTABLE: UNA EXPERIENCIA DE INVESTIGACIÓN BINACIONAL<sup>1</sup>

*Fabián Araya Palacios<sup>2</sup>*

### RESUMEN

*El tema de la investigación corresponde a la educación geográfica para el desarrollo rural sustentable. Su objetivo es elaborar y validar la funcionalidad de un modelo conceptual- metodológico, para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable, en espacios geográficos de Argentina y Chile. A través del modelo se pretende desarrollar en los alumnos y alumnas de enseñanza básica, habilidades cognitivas para comprender sistemáticamente el entorno rural y adquirir un comportamiento acorde con los principios de la sustentabilidad ambiental rural. El problema de investigación es el siguiente: ¿cuáles son los efectos en la modificación de habilidades cognitivas y comportamientos de los alumnos hacia el entorno geográfico rural, producidos por la aplicación de un modelo conceptual-metodológico para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable? Para su desarrollo se utiliza una metodología cuantitativa, complementada con una aproximación cualitativa. El diseño es de tipo cuasiexperimental con participación de un grupo experimental y un grupo control. Los cursos participantes corresponden a segundo año básico y quinto año básico de la escuela Cielo Claro y Gabriela Mistral de la comuna rural de Paihuano, Región de Coquimbo, Chile. Entre las conclusiones se puede señalar que la hipótesis se comprobó parcialmente. La investigación permitió apreciar la*

---

1 El artículo forma parte de una investigación mayor conducente a doctorado, realizada entre el Departamento de Geografía de la Universidad Nacional de Cuyo (Argentina) y el Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad de La Serena (Chile).

2 Doctor en Geografía por la Universidad Nacional de Cuyo. Profesor de Metodología de la Enseñanza de Historia y Geografía. Director del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad de la Serena. faraya@userena.cl.

*funcionalidad del modelo conceptual-metodológico, sin embargo no se logró modificar en todos los alumnos y alumnas, las habilidades cognitivas y los comportamientos tendientes a un desarrollo sustentable del espacio rural.*

**Palabras claves:** educación geográfica, didáctica de la geografía, desarrollo rural sustentable.

**Clasificación JEL:** O1

#### **ABSTRACT**

***Teaching-learning model for the sustainable rural development from geographical perspective.***

*The subject of the investigation corresponds to the geographic education for the sustainable rural development. Its objective is to elaborate and to validate the functionality of a methodologic conceptual model, for the education-learning of the sustainable rural development, in Argentinian and Chilean Geographical spaces. The model achieves to develop in the students of basic education, cognitive abilities to understand the rural surroundings as a system and acquire an agreed behavior with the principles of the rural environmental sustainability. The investigation problem is the following: ¿Which are the effects in the modification of cognitive abilities and behaviors of the students towards the rural geographic surroundings, produced by the application of a conceptual-methodological model for the education-learning process of the sustainable rural development? For its development a quantitative methodology is used, complemented with a qualitative approach. The design is of cuasi-experimental type with participation of an experimental group and a control group. The participants correspond to second and fifth grade elementary education of the schools “Cielo Claro” and “Gabriela Mistral” of the rural commune of Paihuano, IV Region, Chile. Among the conclusions it is possible to indicate that the hypothesis was partially verified. The investigation allowed to appreciate the functionality of the conceptual-methodological model, nevertheless it was not possible to modify in all the students, the cognitive abilities and the behaviors for a sustainable development of the rural space.*

**Keywords:** geographic education, didactic of geography, sustainable rural development.

## 1.-Introducción

La educación geográfica debe propiciar que la relación ser humano-medio ambiente se desarrolle sobre la base de una perspectiva sustentable del espacio geográfico (Stoltman, 2004; Lidstone, 2006; Durán, 2008). Para lograr este propósito, se requieren profundos cambios de estilos de vida y mayores conocimientos que promuevan la conciencia pública ambiental, la participación ciudadana y el desarrollo de habilidades cognitivas para tomar decisiones en temas relacionados con el medio ambiente y su conservación.

De acuerdo a la literatura especializada, la educación geográfica no ha logrado desarrollar cabalmente en los alumnos y alumnas habilidades cognitivas, que propicien la pertenencia con los lugares y que les permita comprender las relaciones sociedad-naturaleza desde el punto de vista del desarrollo rural sustentable (Herremans, 2002). Las habilidades cognitivas corresponden a un conjunto de operaciones mentales cuyo objetivo es que los alumnos y alumnas integren la información adquirida, básicamente a través de los sentidos, en una estructura de conocimiento que tenga pertinencia para ellos (Amestoy, 2002).

Ante esta problemática, se procedió a elaborar y validar la funcionalidad de un modelo conceptual-metodológico para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable que considerara las habilidades cognitivas como elemento central de su fundamentación y diseño. Para ello, se vinculó empíricamente el contexto geográfico rural con algunas de las dimensiones espaciales más relevantes (ambientales, económicas, socio-culturales, político-institucionales y tecnológicas) y se conceptualizó en el contexto de la educación geográfica para la sustentabilidad. La premisa de la investigación, cuya síntesis se presenta a continuación, es que no basta con estudiar, de manera aislada, cada uno de los distintos objetos que conforman el paisaje geográfico, sino que resulta relevante comprender las interconexiones o interrelaciones que surgen entre los distintos elementos de un sistema espacial (Fernández, 2007).

## 2.- Antecedentes del tema, formulación del problema e hipótesis de investigación

En el curso de los dos últimos decenios se comenzó a tomar conciencia que no puede existir un desarrollo económico y social sustentable, en un mundo en donde la solución a los problemas básicos de la población rural está en permanente incertidumbre. El concepto de desarrollo rural sustentable, además de generar un nuevo paradigma en la relación sociedad-natura-

leza, permite una ampliación de las perspectivas económicas, sociales y ambientales junto con la búsqueda de un compromiso social y político para asegurar que el desarrollo sea verdaderamente sustentable.

A pesar que se han generado diversos acuerdos internacionales, planteamientos de principios y un significativo número de acciones sobre el desarrollo sustentable, no se vislumbran avances significativos que permitan alcanzar el tan anhelado desarrollo sustentable dentro de los parámetros óptimos de equidad y desarrollo económico-social. Pareciera que las iniciativas se quedarán sólo en declaración de intenciones por parte de los diferentes gobiernos, tanto de los países desarrollados como subdesarrollados (Haubrich, 2007).

La necesidad de relacionar al ser humano con su medio ambiente, a través de un proceso formal de educación, se constituye en una problemática relevante debido a que los individuos que conforman una comunidad rural no logran internalizar en sus habilidades cognitivas, en su comportamiento con el entorno y en la actividad cotidiana, acciones que incidan positivamente en el desarrollo sustentable con el fin de formarse como personas respetuosas del legado a las nuevas generaciones.

La educación geográfica no ha logrado desarrollar en los alumnos y alumnas un pensamiento espacial, que propicie la pertenencia con los lugares y que les permita comprender las relaciones sociedad-naturaleza desde el punto de vista del desarrollo rural sustentable. Las nuevas tendencias de la enseñanza de la geografía tendientes a desarrollar el pensamiento espacial con un enfoque más integral y sistémico, no se han materializado con los alumnos y alumnas de los sectores rurales.

Además de identificar las dimensiones ambientales, sociales, económicas, políticas, culturales y tecnológicas que inciden en la vida cotidiana de los alumnos y alumnas en el ámbito rural, es necesario que las comprendan de manera integrada. Para ello el alumnado no debe ser visto como un ser pasivo sino como un ser cognoscente, cuyo aprendizaje debe estar basado en la construcción permanente del conocimiento. De allí la importancia que presentan las habilidades cognitivas sobre las cuales se construye el conocimiento y su relación con la realidad geográfica rural.

De acuerdo a lo señalado, el problema de investigación se plantea de la siguiente forma: ¿cuáles son los efectos en la modificación de habilidades cognitivas y comportamientos de los alumnos y alumnas hacia el entorno geográfico rural, producidos por la aplicación de un modelo conceptual-metodológico para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable? La hipótesis de trabajo se planteó de la siguiente manera: todos los alumnos y alumnas de segundo y quinto año básico pueden, en alguna medida, modi-

ficar sus habilidades cognitivas y comportamientos hacia el entorno geográfico rural, a partir de la aplicación de un modelo conceptual-metodológico para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable.

Una forma concreta de colaborar con la meta del desarrollo rural sustentable, es actuar desde la educación geográfica, específicamente desde la didáctica de la geografía, con el fin de elaborar un modelo didáctico que considere el entorno local, las experiencias cotidianas de los alumnos y alumnas y que, a través de un enfoque sistémico, contribuya a que las nuevas generaciones se formen para una sociedad más sustentable y equitativa.

### **3.-Modelo para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable**

La reacción propia del ser humano ante la complejidad del mundo que lo rodea, es construir una visión inteligible de ese mundo. Según esto, se concibe la realidad como un conjunto definido y estructurado de interdependencias, en cuyo estudio se utilizan sistemas simplificados de símbolos, normas y procesos. Esta complejidad hace necesario el uso de los modelos. Se denomina modelo a la versión simplificada de esta interdependencia estructural. Son apoyos conceptuales para nuestra comprensión y como tales brindan al investigador una fuente de hipótesis de trabajo que han de ser contrastadas con la realidad. Los modelos no permiten apreciar toda la realidad, sino sólo una parte útil y comprensible de la misma (Delgado, 2003).

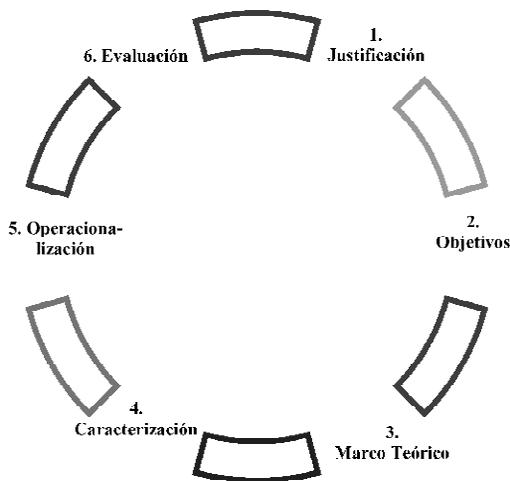
La ciencia utiliza modelos para tratar de aprehender y comprender la realidad en toda su riqueza. La geografía, al igual que otras ciencias sociales, ha utilizado en su desarrollo disciplinario modelos para explicar la organización del espacio geográfico (Ortega, 2000; Hiernaux, 2006).

Aún cuando la idea de la incorporación del uso de modelos en geografía comienza en 1967 con la aparición de la obra de Chorley y Haggett, incluyendo el concepto de paradigma y la idea de cambios o revoluciones científicas en la disciplina, la matematización de los modelos espaciales ha sido de muy reciente aceptación y los autores más destacadas han sido Gould, Dacey, Golledge y Wilson (Bodini, 2001 p. 28).

La didáctica de la geografía, siguiendo las orientaciones de la ciencia referente, también ha elaborado modelos para lograr una mejor asimilación de las competencias que una persona debe poseer para comprender y formar parte activa del espacio geográfico (Cordero, 2007). Según Biddle los primeros modelos didácticos se elaboraron para "...indicar que el profesorado po-

dría equilibrar las necesidades de los estudiantes con el tipo de experiencias de aprendizaje y conocimientos que la asignatura de geografía les pueda ofrecer” (Biddle, 1989, p. 294). Los modelos didácticos en geografía son valiosos para crear espacios y escenarios de innovación educativa, finalidad básica para lograr una visión formativa fundada y acorde con los actuales desafíos de la concepción y mejora didáctica (Jiménez y Cols, 1989, citado por Medina, 2002).

**3.1 Modelo propuesto:** se plantean, a continuación, los principales aspectos del modelo conceptual-metodológico, elaborado para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable desde la perspectiva geográfica. Se presenta y explica un Gráfico que integra las diversas secciones que componen el modelo y sus principales fases de desarrollo (ver grafico 1)<sup>3</sup>.



**Gráfico 1.** Esquema de presentación del modelo para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable. Fuente: Araya, Fabián (2005).

**3.1.1 Justificación:** la elaboración de un modelo conceptual-metodológico para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable, surge como respuesta a la necesidad de apoyar el desarrollo de habilidades cognitivas y comportamientos sustentables, por parte de los alumnos y alumnas

<sup>3</sup> La forma circular del Gráfico implica que el modelo se puede retroalimentar permanentemente, de acuerdo a los resultados de la fase número seis (6) de evaluación.

del ámbito geográfico rural. Los antecedentes teóricos y la experiencia empírica indican que los alumnos y alumnas de enseñanza básica no son capaces de establecer relaciones entre los diversos elementos del espacio geográfico (Bailey, 1983; Bale, 1996; Licerias, 1997).

El modelo que se propone, parte del supuesto que cada sujeto puede orientar su propio aprendizaje y puede desarrollar la facultad de aprender y desaprender a partir de sus conocimientos, de sus experiencias y de su interacción con el medio. El desarrollo de habilidades cognitivas para observar, analizar, comprender y relacionar los efectos de la acción humana sobre el medio ambiente, debería permitir a los alumnos y alumnas avanzar desde una visión analítica hacia una comprensión integrada del entorno rural. El desarrollo de acciones, coherentes con los principios de la sustentabilidad ambiental rural, será posible, de mejor manera, si existe un conocimiento y una valoración del espacio geográfico cotidiano.

El modelo conceptual-metodológico, pretende orientar las actividades didácticas realizadas por los alumnos y alumnas dentro y fuera del aula de clases. Ello con el propósito de avanzar, paulatinamente, hacia un proceso de comprensión integrada del entorno geográfico, tendiente a desarrollar un comportamiento rural sustentable en el ámbito local. Los niveles y fases del modelo, constituyen una orientación para que los alumnos y alumnas desarrollen las actividades metodológicas a medida que avanzan en su proceso de aprendizaje. El modelo se aplica espacialmente en el área rural, en el cual el alumnado se relaciona con diversas dimensiones naturales y humanas del entorno geográfico desde los primeros años de vida.

### **3.1.2. Objetivos del modelo:**

- Desarrollar habilidades cognitivas que permitan a los alumnos y alumnas comprender sistémicamente el entorno geográfico rural.
- Orientar a los alumnos y alumnas desde una visión analítica o fragmentada del entorno geográfico hacia una comprensión integrada del entorno rural.
- Contextualizar curricularmente las actividades didácticas realizadas por los alumnos y alumnas, dentro y fuera del aula de clases, hacia un proceso de comprensión integrada del entorno geográfico rural.
- Propiciar en los alumnos y alumnas la capacidad para observar, analizar, comprender y actuar en el espacio geográfico de su localidad, con el fin de desarrollar comportamientos sustentables en su entorno más próximo.

**3.1.3. Marco teórico:** uno de los principios que orienta el marco curricular propiciado por la reforma educacional en Chile, implica una nueva forma de trabajo pedagógico, que tiene como centro los conocimientos previos y las actividades centradas en los alumnos y alumnas. Focalizar el trabajo pedagógico en el aprendizaje más que en la enseñanza exige desarrollar estrategias pedagógicas diferenciadas y adaptadas a los distintos ritmos y estilos de aprendizaje de un alumnado heterogéneo y reorientar el trabajo escolar desde su forma actual, predominantemente lectiva, a una basada en actividades de exploración, búsqueda de información y construcción de nuevos conocimientos por parte de los alumnos y alumnas, tanto individual como grupalmente. Esta concepción del aprendizaje implica una focalización del trabajo del alumno en torno a habilidades cognitivas específicas que permitan avanzar en el proceso de adquisición de un pensamiento sistémico e integrador. Según Bailey:

El proceso de aprendizaje es la sistematización de las experiencias del muchacho en desarrollo. El niño (en la medida que conocemos sus modos de percepción de la realidad) capta su entorno con una confusión total. Pero pronto empieza a poner orden en esta confusión. Va dándose cuenta de que algunas cosas se relacionan con otras y que las personas son distintas de los animales o las cosas y que, además, hay diferentes clases de personas porque unas pertenecen a su familia y otras no; así, va clasificando la realidad exterior, de modo que cuando empieza a ir a la escuela un chico normal ha realizado ya un considerable esfuerzo de clasificación de su entorno ( Bailey, 1983, p. 19).

Para desarrollar el proceso planteado por Bailey, es necesario planificar, diseñar y aplicar actividades didácticas que permitan que el alumno, paulatinamente, desarrolle su propio conocimiento y su comportamiento social.

**3.1.4. Caracterización del modelo:** A través del siguiente diagrama se visualiza el contexto global del modelo, los niveles y las fases en las cuales se encuentra estructurado (ver gráfico 2).

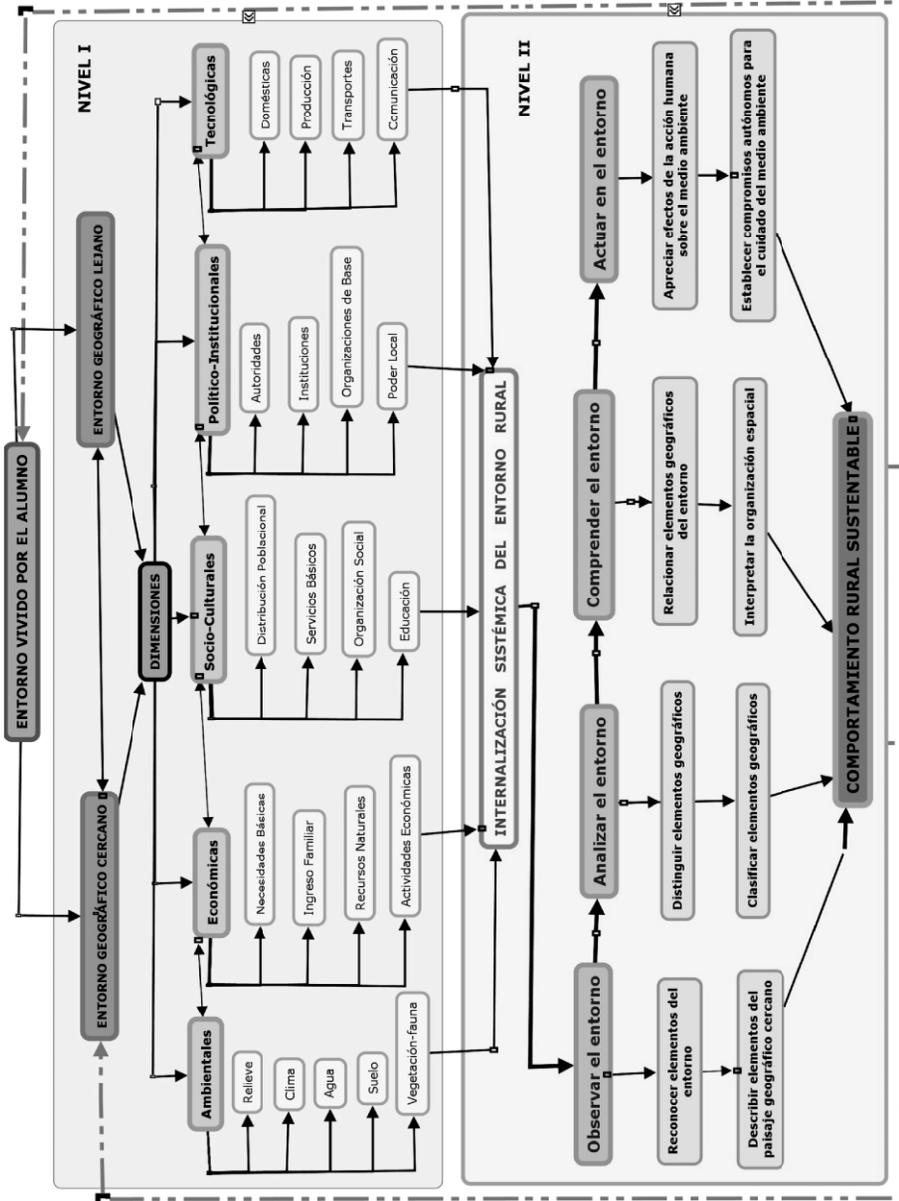
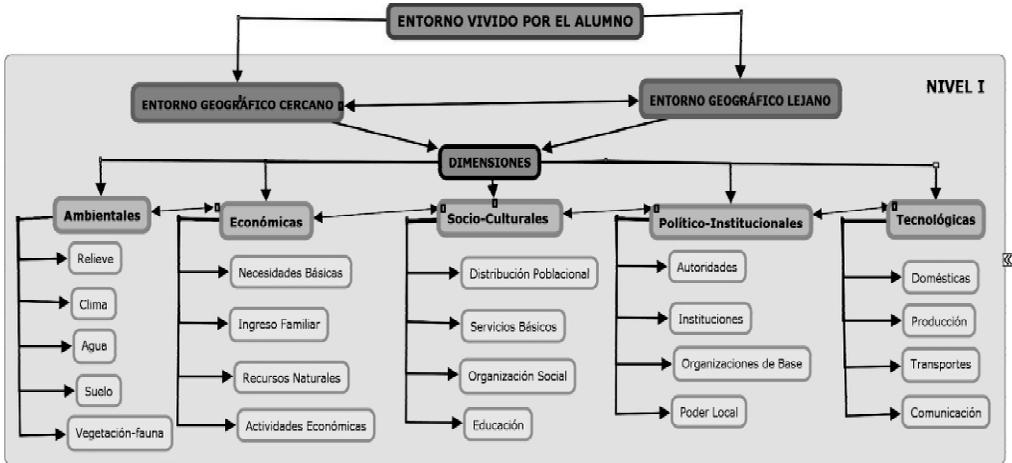


Gráfico 2. Estructura del modelo para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable. Fuente: Araya, Fabián (2005).

Según el gráfico 2 el modelo presenta dos niveles. El primero de ellos (Nivel I) corresponde a las fases analíticas y comprende las dimensiones del espacio geográfico con las cuales, según lo planteado por Bailey (1983), el alumno se encuentra vinculado desde sus primeros años de vida. El segundo nivel (Nivel II) corresponde a las fases integradas del modelo. A través de ellas se pretende que los alumnos y alumnas desarrollen gradualmente sus capacidades para relacionarse de manera sistémica con el entorno rural. Este nivel se organiza en cuatro fases: observación, análisis, comprensión y actuación en el entorno rural. A continuación se presenta una descripción más detallada de cada uno de los niveles y fases del modelo (ver gráfico 3).



**Gráfico 3.** Primer nivel del modelo para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable. Fuente: Araya, Fabián (2005).

**Primer nivel. Fases analíticas del modelo:** como se aprecia en el gráfico 3, el eje inicial del modelo corresponde al entorno vivido por el alumno. Éste habita un medio socio-geográfico que influye en su percepción de la realidad desde su infancia. Este concepto relaciona al individuo con el lugar donde adquiere sus primeras experiencias en relación al entorno. Las primeras percepciones espaciales de los alumnos y alumnas corresponden a las nociones de distancia y proximidad en el entorno cercano (Rodríguez, 2007). Allí los alumnos y alumnas encuentran diversas dimensiones de la realidad que comienzan, paulatinamente a reconocer en la medida que exploran su espacio circundante.

Con el entorno geográfico lejano sólo se relacionan indirectamente, a través de los medios de comunicación (Licerias, 1997).

El supuesto que subyace en este primer nivel, es que el alumno reconoce e identifica aisladamente los distintos elementos geográficos del entorno. No es capaz, aún, de realizar una integración sistémica del entorno rural, coherente con una visión sustentable del espacio geográfico. Las dimensiones del espacio geográfico con las cuales el alumno comienza a familiarizarse desde su infancia son las siguientes: ambientales, económicas, socio-culturales, político-institucionales y tecnológicas.

**Dimensiones ambientales:** en el espacio rural la relación con el relieve, clima, agua, suelo, vegetación y fauna, se realiza de manera cotidiana. La exploración del medio, con fines de trabajo, esparcimiento o estudio es común en los alumnos y alumnas de estos sectores, dado que en diversas ocasiones deben recorrer largas distancias entre su hogar y la escuela.

**Dimensiones económicas:** cada individuo o familia tiene que satisfacer sus necesidades básicas y pensar en su alimentación y abrigo. El alumno y alumna del sector rural se familiariza desde muy pequeño con esta realidad. Para ello, utiliza recursos naturales que, como en el caso de la leña, permiten abrigarse o cocinar los alimentos. El ingreso familiar y las actividades económicas de la localidad, son componentes mediante los cuales el alumnao comienza a habituarse desde temprana edad. Muchas veces los alumnos y alumnas colaboran con sus padres o familiares en las actividades agrícolas, ganaderas o mineras propias de las áreas rurales.

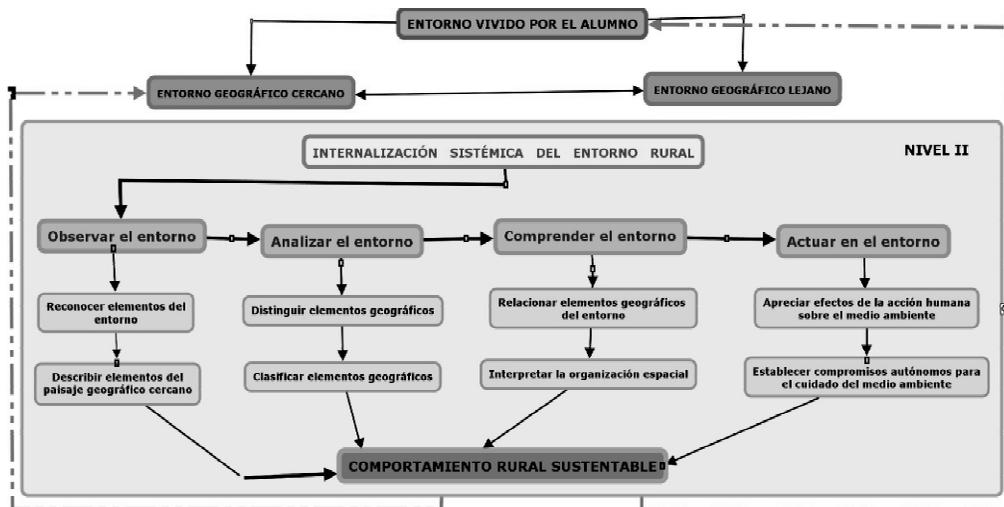
**Dimensiones socio-culturales:** la distribución de la población en las áreas rurales es, generalmente, dispersa. Por ello, visitar a familiares entre villorrios, aldeas, pueblos o acompañar a los padres a pagar la luz, agua potable etc. son actividades cotidianas que familiarizan al alumnado con su entorno. A través de estas actividades, gradualmente, comienza a percibir la organización socio-cultural formal e informal de la comunidad.

**Dimensiones político-institucionales:** a partir de la autoridad de los padres, el alumno comienza a reconocer una organización que socialmente se refleja en autoridades tales como el alcalde, carabinero, sacerdote, etc. Se comienza a familiarizar también con instituciones y organizaciones sociales de base como los clubes deportivos, centros de padres, juntas de vecinos que le permiten avanzar en el proceso de socialización.

**Dimensiones tecnológicas:** desde el uso doméstico, a través de aparatos eléctricos, hasta su utilización en la producción, transporte y comunicación, la tecnología tiene una gran importancia en la vida de los alumnos y alumnas de los sectores rurales. Los paneles solares para la cocción de los alimentos, el riego a goteo en las labores agrícolas, los sistemas de comuni-

cación cada vez más sofisticados, son elementos tecnológicos cercanos para los alumnos y alumnas y sus familias. Esta tecnología constituye, en gran medida, el vínculo entre el entorno geográfico cercano y el entorno geográfico lejano de los alumnos y alumnas que habitan áreas rurales.

Se presenta, a continuación, el segundo nivel correspondiente a las fases integradas del modelo. A través de ellas, se plantea un proceso gradual para desarrollar habilidades cognitivas que les permita relacionarse con el entorno rural de manera sistémica con la finalidad de adquirir, paulatinamente, un comportamiento rural sustentable (ver gráfico 4).



**Gráfico 4.** Segundo nivel del modelo para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable. Fuente: Araya, Fabián (2005).

**Segundo nivel. Fases integradas del modelo:** el propósito del segundo nivel del modelo, es desarrollar, por parte de los alumnos y alumnas, un comportamiento rural sustentable a través de una internalización sistémica del entorno rural. Para ello, se proponen cuatro fases metodológicas que se describen a continuación.

**Observación del entorno:** la observación constituye una fase necesaria para reconocer, identificar y localizar los elementos geográficos del entorno rural. Para desarrollar esta capacidad, necesaria para la formación de un pensamiento sistémico, es necesario tener claros los objetivos de la observación. En vez de componentes geográficos aislados, se propone la observa-

ción, reconocimiento y descripción de elementos integrados del paisaje geográfico cercano (Gangas, 1998).

**Análisis del entorno:** la segunda fase pretende que los alumnos y alumnas desarrollen la habilidad cognitiva para clasificar y distinguir elementos del entorno rural. En vez de reconocer elementos aislados del espacio geográfico, como en el caso de las fases analíticas del modelo, en este nivel se enfatiza la clasificación de elementos del paisaje geográfico (Dollfus, 1978; Rodríguez, 2000).

**Comprensión del entorno:** esta fase pretende que los alumnos y alumnas sean capaces de relacionar los elementos geográficos del entorno, de acuerdo a las diversas dimensiones y componentes que ha observado y analizado. El objetivo es llegar a interpretar la organización espacial del entorno, relacionando, de manera integrada, las condiciones ambientales, económicas, socio-culturales, político-instituciones y tecnológicas del medio, apreciando los efectos de la acción humana sobre el medio ambiente (Rodríguez, 2007).

**Actuación en el entorno:** esta fase debe permitir evidenciar, a través de actitudes y acciones específicas realizadas por los alumnos y alumnas, el desarrollo de comportamientos sustentables para el cuidado del entorno geográfico cercano. Los indicadores para apreciar el cumplimiento de esta etapa son los siguientes:

**Apreciar efectos de la acción humana sobre el medio ambiente:** implica verificar si los alumnos y alumnas, de acuerdo a sus conocimientos previos, son capaces de apreciar los efectos negativos o positivos de la acción humana sobre el medio ambiente. Es necesario que el modelo sea aplicado en forma gradual en diversos cursos.

**Establecimiento de compromisos autónomos para el cuidado del medio ambiente:** el modelo pretende desarrollar la capacidad de los alumnos y alumnas de organizar sus conocimientos previos y sus nuevas experiencias, a través de una visión sistémica de la realidad. En este sentido sus acciones no tienen importancia por sí mismas, sino por sus interacciones y por los efectos que ocasiona el cumplimiento de sus compromisos en el resto del sistema geográfico.

**Operacionalización del Modelo:** el modelo propuesto permite orientar el proceso didáctico desarrollado por los alumnos y alumnas y guiado por un profesor o profesora. Cada nivel y cada fase del modelo presenta actividades de aprendizaje diseñadas para desarrollar determinadas habilidades cognitivas en los educandos. A través de estas actividades se pretende avanzar, gradualmente, desde una visión fragmentada del espacio geográfico hacia una comprensión integrada o sistémica del entorno rural.

**Evaluación:** Respecto a la evaluación Amestoy señala lo siguiente:

Independientemente del proyecto educativo, del paradigma, del modo y del diseño de investigación que se adopte, siempre se va a requerir llevar a cabo las dos formas de investigación evaluativa: formativa y sumativa, a fin de optimizar el proceso, de ajustar los materiales o los métodos y de verificar el impacto de la intervención (Amestoy, 2002, p. 150).

La evaluación formativa es una actividad que se realiza día a día, verificando los logros que van alcanzando los alumnos, los cambios que se generan en la planificación de las clases y las actividades y actitudes de todos los integrantes del grupo curso. Este proceso tiene como propósito elaborar un seguimiento de los alumnos y alumnas, en la medida que se realiza la aplicación del modelo conceptual- metodológico. La evaluación sumativa, por su parte, resume los logros alcanzados al final de la aplicación del modelo y está dirigida a conocer el impacto de éste en los alumnos que forman parte del grupo experimental. A través de esta evaluación se pretende conocer si existen diferencias entre el desempeño de los alumnos que han recibido los efectos de la aplicación del modelo y el desempeño de una muestra equivalente, que no han recibido la influencia del modelo.

#### **4.-Localización del área de estudio.**

La investigación se realizó en Chile en las escuelas Cielo Claro (Paihuano en lengua quechua) y Gabriela Mistral de Montegrande. Ambas unidades educativas localizadas en la comuna de Paihuano ( $29^{\circ} 00'$  y  $32^{\circ} 00'$  latitud sur y  $70^{\circ} 00'$  y  $71^{\circ} 45'$  longitud oeste). Esta comuna se encuentra localizada en la provincia de Elqui, IV Región de Coquimbo, en la sección media y superior de la cuenca del río Elqui, en la región de los valles transversales del norte semiárido. Se ubica a 96 Km. al sur- oriente de la ciudad de La Serena, capital administrativa de la región. Su superficie alcanza a 1.533,7 Km<sup>2</sup>, que equivalen al 3,8 % de la superficie regional. Se presenta a continuación un mapa de la comuna en estudio (ver gráfico 5).

La selección de esta comuna como área de estudio, respondió a razones de pertenencia del investigador como habitante-lugar, accesibilidad a las escuelas y a las características de ruralidad que presenta. Para apreciar la ruralidad de la comuna, resulta apropiado revisar lo planteado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en los documentos relativos al censo de población y vivienda. Según el censo del año 2002 "se entiende como entidad

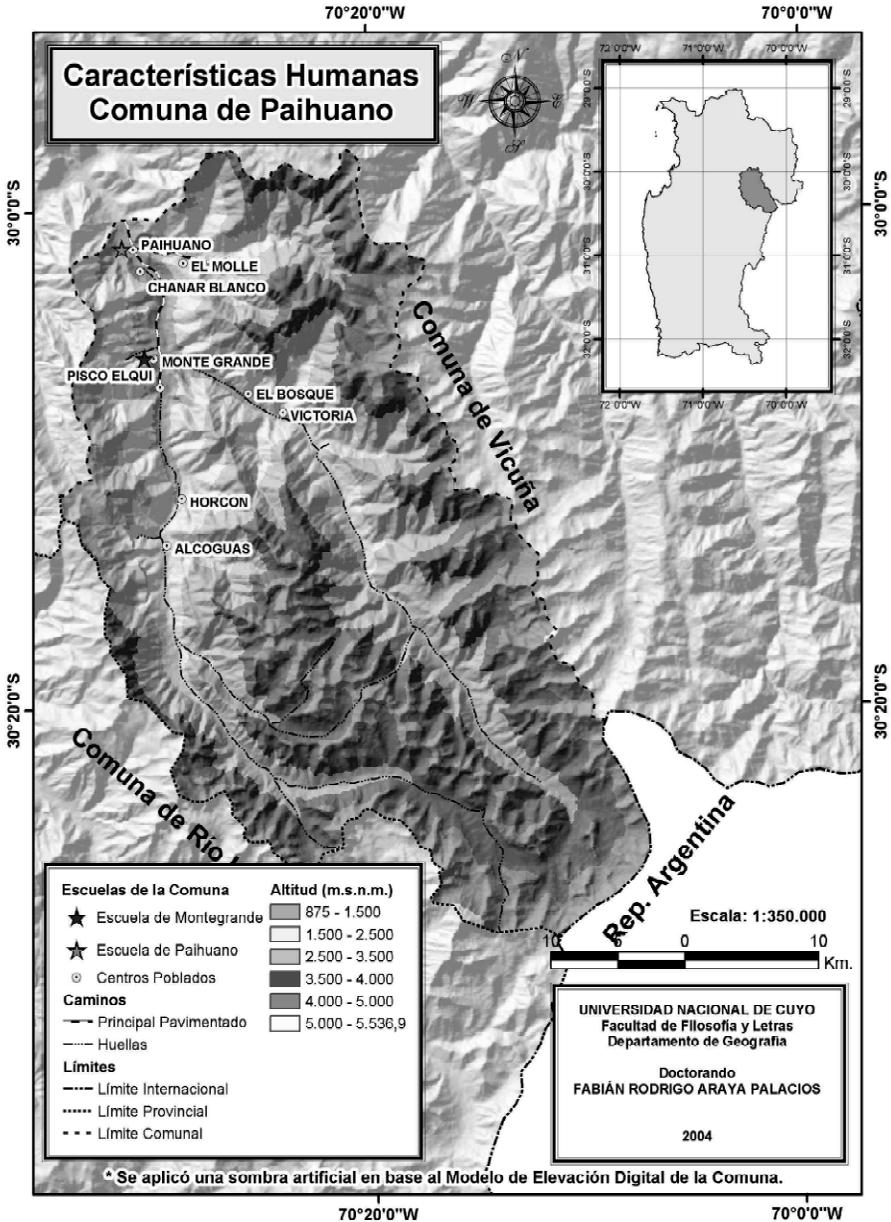


Gráfico 5. Características físicas, humanas y localización de escuelas en la comuna de Paihuano, Chile.

Fuente: Araya, Fabián (2004).

urbana a un conjunto de viviendas concentradas, con más de 2.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000, con el 50 % o más de su población económicamente activa dedicada a actividades secundarias y/o terciarias" (INE, 2003). La comuna de Paihuano no cumple con estos requisitos y de acuerdo al censo citado el ciento por ciento (100%) de la población de la comuna (4.168 habitantes) corresponde a población rural (Martínez, 2000).

## 5.- Metodología de la Investigación

Se presentan, a continuación, los aspectos metodológicos considerados en la investigación.

**5.1 Tipo de Investigación:** Desde el punto de vista de los fines extrínsecos o externos, el trabajo corresponde a una investigación de tipo aplicada. Pretende contribuir con el desarrollo de habilidades cognitivas y comportamientos sustentables de los alumnos y alumnas de sectores rurales. Por otro lado, desde el punto de vista de los fines intrínsecos o internos, la presente investigación es de carácter descriptiva, pues, reúne y sistematiza la información relacionada con la aplicación del modelo, describiendo los resultados y estableciendo recomendaciones específicas.

La investigación fue concebida inicialmente en términos cuantitativos. Sin embargo, a medida que se desarrollaba el proceso de análisis de los datos, surgió la necesidad de incorporar métodos cualitativos, con el fin de interpretar la experiencia educativa desarrollada con los alumnos. Los métodos cuantitativos y cualitativos no son excluyentes, sino complementarios. Como señalan Reichardt y Cook "...en nuestra opinión constituye un error la perspectiva paradigmática que promueve esta incompatibilidad entre los tipos de métodos." (Reichardt y Cook, 1997. P. 30).

Considerando las observaciones de Reichardt y Cook, se puede apreciar que en la investigación actual no existe una dicotomía entre los métodos utilizados. Los paradigmas (cuantitativo o cualitativo) no constituyen el determinante único para la elección de los métodos. La elección de éstos depende, al menos en parte, de las exigencias de la situación de investigación. **Según Reichardt y Cook:**

"...no existe nada, excepto quizá la tradición, que impida al investigador mezclar y acomodar los atributos de los dos paradigmas para lograr la combinación que resulte más adecuada al problema de la investigación y al medio con que se cuenta...

Un investigador no tiene por qué adherirse ciegamente a uno de los paradigmas polarizados que han recibido las denominaciones

de "cualitativo" y "cuantitativo", sino que puede elegir libremente una mezcla de atributos de ambos paradigmas para atender mejor a las exigencias del problema de investigación con que se enfrenta." (Reichardt y Cook, 1997, pp. 40-41).

La presente investigación fue integrando, durante el proceso de desarrollo, métodos cualitativos que resultaban necesarios para interpretar los cambios en las habilidades cognitivas y comportamientos realizados por los alumnos y alumnas como consecuencia de la aplicación del modelo conceptual-metodológico.

La metodología cuantitativa resultó apropiada para determinar las frecuencias de las respuestas de los alumnos y alumnas según rangos predeterminados. En tanto, la información cualitativa a medida que se sistematizaba se interpretaba a la luz de las condiciones especiales del grupo, surgidas como resultado de la interacción entre alumnos, alumnas y profesores en un medio cultural y pedagógico delimitado.

**5.2 Población:** se entiende por población a "un conjunto finito y teóricamente numerables de series animados de objetos o de conceptos...Está compuesto de elementos relacionados por una o varias propiedades; una unidad forma parte o no de este conjunto según posea o no esta o aquella propiedad (definición por comprensión)" (Grupo Chadule, 1980, pp. 15-16).

Según el planteamiento del Grupo Chadule, la población corresponde a un conjunto de casos que concuerdan con una serie de especificaciones o que tienen una característica común observable. Para delimitar adecuadamente la población es necesario definir el criterio para seleccionar las unidades de análisis correspondientes. En el caso de la presente investigación, corresponde a la condición de alumnos y alumnas de educación básica de escuelas localizadas en sectores geográficos rurales.

De acuerdo a este criterio, de un total de nueve escuelas básicas existentes en la comuna rural de Paihuano se seleccionaron dos unidades de análisis correspondientes a dos escuelas básicas de la comuna. A saber: escuela Cielo Claro de Paihuano y escuela Gabriela Mistral de Montegrande. Entre ambas escuelas presentan, para el año 2003, una cantidad de 396 alumnos y alumnas correspondientes a la población total seleccionada. La delimitación temporal de la población corresponde al trabajo realizado durante un período de un año con las escuelas señaladas y, específicamente, con las unidades de observación (alumnos y alumnas) correspondientes a los cursos seleccionados.

**5.3 Muestra:** corresponde a un "...subconjunto tomado de una población" (Grupo Chadule, 1980, p. 16). Considerando que la muestra contiene

las características de la población y de acuerdo con los objetivos de la investigación, se ha seleccionado una muestra de tipo intencional de carácter no probabilística.

En las muestras no probabilísticas, la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características del investigador o del que hace la muestra. Aquí el procedimiento no es mecánico, ni en base a fórmulas de probabilidad, sino que depende del proceso de toma de decisiones de una persona o grupo de personas...(Hernández, 1994, p. 213).

Según Hernández Sampieri, (1994) la ventaja de una muestra no probabilística es su utilidad para un determinado diseño de estudio (como el diseño cuasiexperimental de la presente investigación) que requiere no tanto de una representatividad de elementos de una población (como en la muestra probabilística), sino de una cuidadosa y controlada elección de sujetos-tipos con ciertas características especificadas previamente en el planteamiento del problema.

La muestra se encuentra conformada por todos los alumnos y alumnas de segundo y quinto año básico de las escuelas rurales Cielo Claro de Paihuano y Gabriela Mistral de Montegrande, correspondientes al primer y segundo ciclo respectivamente. Entre los cuatro cursos de ambas escuelas alcanza un número de 77 alumnos y alumnas (la muestra corresponde al 19,4% del total de la población). Los fundamentos para seleccionar esta muestra son los siguientes:

Primero, un criterio específicamente curricular referido a relación de los contenidos tratados en estos cursos con el tema del desarrollo rural sustentable. En segundo año básico el programa oficial de estudio considera temáticas relacionadas con el entorno local y el desarrollo sustentable, las cuales son tratadas con mayor profundidad en quinto año básico. Por lo tanto, existe una continuidad temática entre ambos cursos que permiten evaluar el grado de comprensión e internalización gradual de los temas durante el proceso educativo.

Segundo, el grado de desarrollo cognitivo de los alumnos y alumnas en segundo año básico (8 años) y quinto año básico (11 años) permite iniciar el proceso de adquisición de habilidades tendientes a observar, analizar comprender y actuar en el entorno más próximo, principalmente a través de estrategias para el logro de aprendizajes significativos y actividades de exploración directa del medio.

**5.4. Diseño de la investigación:** la investigación utilizó un diseño de investigación cuasi experimental. Una de las características del diseño cuasi experimental es que “los sujetos no son asignados al azar a los grupos, ni emparejados; sino que dichos grupos ya estaban formados antes del experimento, son grupos intactos” (Hernández, 1994, p. 173). El diseño cuasi-experimental fue ideado para aplicarlo en situaciones sociales que ya tienen una estructura, la que no es posible alterar con miras a efectuar una investigación. Según López, “este modelo cuasi-experimental es muy aplicable en la realidad educativa. El diseño consiste en seleccionar dos o más grupos que el profesor-investigador considera muy semejantes, o al menos comparables, por ejemplo, los grupo-cursos de un establecimiento educacional” (López, 2004, p. 121).

El diseño correspondió específicamente al tipo de antes y después con un grupo de control. Se contó con dos cursos denominados grupo experimental y dos cursos como grupo control (punto de referencia para apreciar las variaciones que se producen en el anterior). Este diseño se utilizó para organizar el proceso de investigación de acuerdo a cada una de sus fases y etapas. Permitió sistematizar la información cuantitativa producto de la aplicación del pretest y postest y reunir e interpretar la información cualitativa surgida a medida que se desarrollaba el proceso de investigación. El diseño permitió interpretar adecuadamente los efectos de la aplicación del modelo conceptual-metodológico en las habilidades cognitivas y en los comportamientos de los alumnos y alumnas. La delimitación temporal del estudio corresponde al trabajo realizado durante un período de un año con las escuelas señaladas y, específicamente, con las unidades de observación (alumnos y alumnas) correspondientes a los cursos seleccionados.

## **6.- Aplicación del modelo conceptual-metodológico.**

El proceso de aplicación del modelo comenzó con la elaboración del pretest o prueba de diagnóstico. El pretest se sometió a una crítica de expertos y a una prueba piloto para analizar su confiabilidad y validez a través de la comprensión de sus preguntas por parte de los alumnos y alumnas. Los expertos lo constituyeron dos profesoras de educación básica de la escuela “G-19 de Las Rojas”. Una de las profesoras fue premiada, el año 2002, por su excelencia docente a través de un programa del Ministerio de Educación de Chile. Ambas docentes realizaron un análisis pormenorizado del instrumento y sugirieron varios cambios para adecuar el cuestionario a la edad y realidad geográfica de los alumnos y alumnas. Posteriormente se aplicó el cuestionario a los grupos de

alumnos y alumnas participantes en la investigación. Este proceso se realizó en un mismo día en las dos escuelas y en los cuatro cursos seleccionados.

Durante el proceso de aplicación del modelo, se utilizaron guías de aprendizaje y se registró la experiencia a través de la metodología denominada observación participante. Esta metodología se complementó con una minuciosa recopilación de información en la sala de clases, a través de una bitácora de campo, observaciones de los profesores y diversos medios tecnológicos (fotografías, videos y grabaciones de audio). Ello permitió reunir información de gran valor para realizar la interpretación de los datos. Los instrumentos específicos considerados para la investigación en esta etapa, fueron los siguientes:

**6.1. Bitácora de campo:** a través de este instrumento el investigador y los profesores de los respectivos cursos recopilaron la información durante el trabajo de clases. Entre otros aspectos se registraron situaciones imprevistas, reacciones y actitudes de los alumnos y alumnas durante la implementación de las estrategias didácticas.

**6.2. Guías didácticas de aprendizaje:** este instrumento, concebido desde el punto de vista constructivista, correspondió a la forma específica con la cual se aplicó el modelo conceptual-metodológico a los alumnos y alumnas del grupo experimental. Las guías de aprendizaje fueron diseñadas para desarrollar cada una de las habilidades cognitivas del modelo conceptual-metodológico. De acuerdo con la idea de flexibilidad y pertinencia curricular es necesario destacar que entre el período que comprende la aplicación del pretest y postest, se realizó una mediación pedagógica con los alumnos del grupo experimental que consideró diversas actividades didácticas dentro y fuera del aula. Como señala Aisenberg "...es preciso que confrontemos nuestras ideas con la realidad atendiendo especialmente a las resistencias que esta nos ofrece, para poder acomodar nuestros conocimientos previos y alcanzar de este modo un conocimiento didáctico más objetivo" (Aisenberg, 2000, pp. 251-252)

## 7. Análisis de los datos.

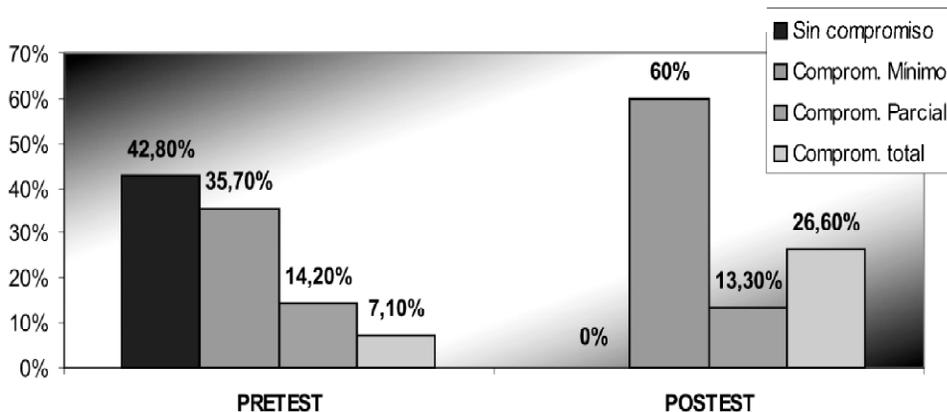
**7.1 Análisis cuantitativo:** para el análisis cuantitativo se procedió de la siguiente forma: se ordenaron y enumeraron, por orden alfabético, los cuestionarios (pretest y postest) respondidos por los alumnos y alumnas. Se analizaron cada uno de los cuestionarios, utilizando para ello planillas elaboradas

en el programa Excel y un manual de crítica y codificación. La tabulación de los datos se realizó a través de un análisis de frecuencia mediante una matriz con las diversas categorías establecidas en el marco metodológico. El análisis de los datos permitió elaborar gráficos de barras y tablas de frecuencia. Se presenta, a continuación, un ejemplo del análisis cuantitativo aplicado a la fase de actuación de los alumnos en el entorno geográfico (ver cuadro 1 y gráfico 6).

**Cuadro 1:** Escuela Gabriela Mistral. Quinto año básico. Establecimiento de compromisos autónomos para el cuidado del medio ambiente, 2005.

CATEGORÍA	PRETEST								POSTEST							
	Ning.	%	Nom. 1	%	Nom. 2	%	Nom. 3 ó más	%	Ning.	%	Nom. 1	%	Nom. 2	%	Nom. 3 ó más	%
Comp. total							1	7,1							4	26,6
Comp. parcial					2	14,2							2	13,3		
Comp. mínimo			5	35,7							9	60				
Sin comprom.	6	42,8							0							

**Fuente:** Araya, Fabián (2005). Elaborado a partir de las respuestas de los alumnos y alumnas.



**Gráfico 6.** Escuela Gabriela Mistral. Quinto año básico. Establecimiento de compromisos autónomos para el cuidado del medio ambiente, 2005. Fuente: Araya, Fabián (2005). Elaborado a partir de las respuestas de los alumnos y alumnas.

El cuadro 1 y el gráfico 6 corresponden a la capacidad de los alumnos y alumnas para establecer compromisos autónomos para el cuidado del medio ambiente. Del análisis comparativo de esta fase en ambos test se desprende, tanto de la observación de la tabla como del gráfico respectivo que la categoría "sin compromiso" alcanza un valor porcentual de 42,80% en el pretest, mientras que en el postest no presenta representación porcentual. La categoría "compromiso mínimo" en tanto, en el pretest alcanza un valor porcentual de 35,70% y en el postest 60%. En relación a la categoría "compromiso parcial" se observa en el análisis comparativo que el pretest tiene un porcentaje de 14,20%, mientras que el postest alcanza un 13,30%. Por último la categoría "compromiso total" en el pretest alcanza un porcentaje de 7,10% y el postest un 26,60%.

En síntesis, de este análisis comparativo se desprende que en el pretest la categoría más alta fue "sin compromiso", en tanto que en el postest la categoría más alta fue "compromiso parcial". Se puede observar un avance en la capacidad de los alumnos y alumnas para establecer compromisos autónomos para el cuidado del medio ambiente. Considerando los resultados comparativos del pretest y postest en quinto año básico de la escuela Gabriela Mistral de Montegrande, se puede señalar lo siguiente:

Primero, hay un avance en el postest para nombrar actividades económicas y para reconocer elementos naturales del entorno de manera fragmentada. Segundo, en las fases integradas del modelo se aprecia que los alumnos y alumnas logran mejorar, en el postest, la capacidad para establecer compromisos autónomos para el cuidado del medio ambiente, mientras que la habilidad cognitiva para apreciar efectos de la acción humana sobre el medio ambiente permanece similar entre pretest y postest. La habilidad para describir, clasificar y relacionar elementos geográficos del entorno sufre un retroceso en relación con los resultados del pretest. En síntesis, en el postest los alumnos y alumnas sólo logran mejorar la capacidad para establecer compromisos autónomos para el cuidado del medio ambiente.

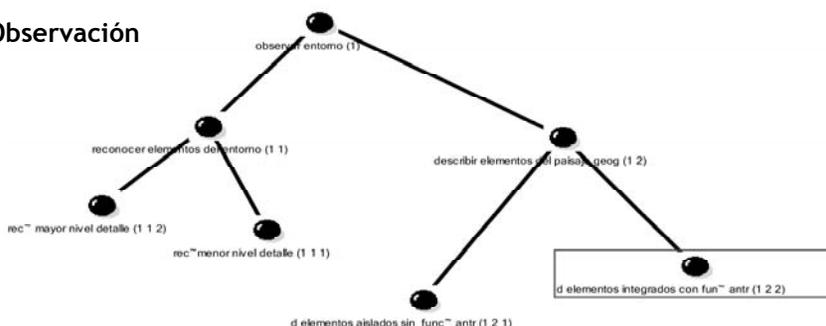
**7.2 análisis cualitativo:** para el análisis cualitativo se utilizó un método de observación participante, complementado con el análisis de los contenidos de cada una de las respuestas de los alumnos y alumnas. La observación participante corresponde a "...una observación interna o participante activa...que funciona como observación sistematizada natural de grupos reales o comunidades en su vida cotidiana, y que fundamentalmente emplea la estrategia empírica y las técnicas de registro cualitativas" (Anguera, 1989, p.128; citado por Gutiérrez y Delgado, 1999, p. 144).

Para el análisis de los contenidos obtenidos a través de los diversos instrumentos, se recurrió al uso de un software de análisis cualitativo que

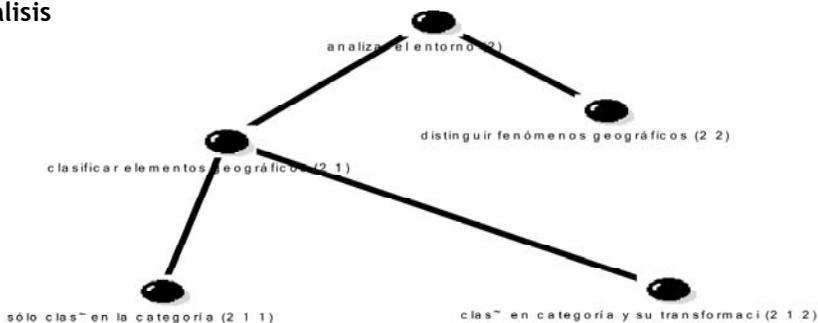
permitió organizar los nodos y subnodos de acuerdo a las categorías elaboradas a medida que se interpretaban los resultados. El software utilizado fue NUD\*IST VIVO conocido también como NVIVO desarrollado en 1999 por el australiano Lyn Richard (ver ejemplos de nodos y subnodos en gráfico 7).

En síntesis, a través de un análisis detallado de las respuestas de los alumnos y alumnas, se desarrolló una medición cuantitativa de las frecuencias y una interpretación cualitativa de los niveles de complejidad desarrollados en las respuestas escritas y en los dibujos. La interpretación de la información, tanto cuantitativa como cualitativa, permitió obtener una visión integral de los resultados obtenidos por los cuatro grupos de alumnos y alumnas participantes en la investigación.

### Observación



### Análisis



**Gráfico 7.** Ejemplos de nodos y subnodos para categorías de observación y análisis. Fuente: Araya, Fabián (2005).

## 8. Hallazgos obtenidos como resultado del proceso de aplicación del modelo

Se presenta, a continuación, una visión de conjunto con los principales hallazgos obtenidos como resultado del proceso de investigación.

**Nivel analítico de la aplicación del modelo:** la aplicación del modelo permitió a los alumnos y alumnas identificar y nombrar los elementos del entorno geográfico de acuerdo a sus experiencias cotidianas. En este sentido, lo planteado por Bailey (1983) en cuanto a que los niños son capaces de reconocer elementos del espacio geográfico de una manera fragmentada y que, paulatinamente, comienzan a integrarlos en un constructo cognitivo más complejo, resulta respaldado por la experiencia empírica.

La fase analítica del modelo permitió detectar que los saberes previos de los alumnos y alumnas se orientan hacia el reconocimiento de elementos naturales del espacio geográfico, en desmedro de las otras dimensiones contempladas en el modelo. Al desarrollar temas relacionados con el entorno geográfico cercano, los alumnos y alumnas, preferentemente, los vincularon con el espacio natural y las variables físicas del medio, sin considerar adecuadamente las variables sociales y culturales.

**Nivel integrado. Fase de observación:** la aplicación del modelo conceptual-metodológico permitió avanzar en el desarrollo de la habilidad cognitiva de los alumnos y alumnas para observar y describir el entorno rural, enfatizando el rol del ser humano como un actor transformador del espacio geográfico. Esta situación está en consonancia con los principios de la educación geográfica, que enfatiza el rol del ser humano en las transformaciones y cambios ocurridos en el territorio (UGI, 1996; Haubrich, 2007).

**Fase de análisis:** la aplicación del modelo acentuó la capacidad de los alumnos y alumnas para clasificar las categorías naturales y culturales del espacio geográfico. Sin embargo, algunos docentes integraron valoraciones religiosas (como por ejemplo que todo lo natural es lo creado por Dios) para enseñar estas categorías, lo cual entorpeció la comprensión de algunas relaciones geográficas y tendió a una separación de elementos del entorno rural, sin considerar la complejidad de las interrelaciones espaciales.

**Fase de comprensión:** la aplicación del modelo evidenció que para el desarrollo de esta habilidad, se requiere del diseño de un proceso pedagógico que contemple una mayor cantidad y profundidad en actividades orientadas

al logro de la comprensión y desarrolladas por un periodo de tiempo más prolongado. La aplicación del modelo conceptual-metodológico no logró que los alumnos del grupo experimental internalizaran completamente los elementos del entorno geográfico rural de manera sistémica.

**Fase de actuación:** la aplicación del modelo conceptual-metodológico permitió desarrollar en los alumnos y alumnas un comportamiento rural sustentable. Ello se aprecia a través de la sensibilidad para considerar los efectos de la acción humana sobre el medio ambiente y la capacidad para adquirir compromisos y realizar acciones concretas para el cuidado y conservación de su entorno local. Lo importante para apreciar los cambios de actitudes en las personas es hacerlo, a través de su actuación real en la vida cotidiana. En este caso, la aplicación del modelo desarrolló comportamientos y valores, por parte de los alumnos y alumnas, que se traducen en un mayor respeto y cuidado por su medio ambiente y su localidad.

En síntesis, el modelo conceptual-metodológico permitió orientar adecuadamente a los alumnos y alumnas, en su proceso de desarrollo de la habilidad de análisis del entorno geográfico. Así mismo, el modelo conceptual-metodológico constituye un aporte para los docentes, puesto que propone una secuencia adecuada de conceptos relacionados con la problemática del desarrollo rural sustentable. Además, contribuye a guiar las estrategias didácticas de los docentes de acuerdo con el desarrollo cognitivo de los alumnos y, finalmente, les facilita el logro de actitudes y comportamientos en el alumnado acordes con la sustentabilidad ambiental rural (Aramburú, 2000).

Una debilidad del modelo conceptual-metodológico lo constituyó el no contemplar una aproximación temporal diferenciada para cada una de las habilidades cognitivas. Los resultados de la investigación permiten aseverar que cada una de ellas requiere de un proceso gradual y diferenciado para su desarrollo y fortalecimiento. El modelo conceptual-metodológico plantea como uno de sus objetivos más importantes, el desarrollo, por parte de los alumnos y alumnas, de una comprensión sistémica del entorno rural. Este propósito implica que los alumnos y alumnas logren avanzar desde una visión fragmentada del entorno, hacia una concepción integrada del mismo. A pesar que este objetivo no se logró cabalmente, permitió plantear una reflexión que según Souto (1997) y Rodríguez (2000) constituye uno de los desafíos más importantes de la docencia de la geografía presente y futura con relación a su responsabilidad social.

## 9. Conclusiones

El desarrollo de un comportamiento ambientalmente sustentable, no se logra con aprendizajes memorísticos orientados solamente al tratamiento de contenidos disciplinarios. Es necesario desarrollar, de manera intencionada, habilidades cognitivas específicas que permitan a los alumnos y alumnas avanzar, de manera gradual, hacia comportamientos y actitudes sustentables en el espacio geográfico rural. Las habilidades cognitivas y comportamientos de los alumnos no son factibles de desarrollar en el corto plazo. Es necesario perseverar durante un largo período de tiempo para obtener resultados pertinentes y duraderos.

La investigación permitió relacionar estrategias didácticas y conceptos geográficos enfocados a la adquisición, por parte de los alumnos y alumnas, de habilidades cognitivas importantes para el desenvolvimiento sustentable en el espacio geográfico. En este sentido, el modelo presenta, a través de sus dos niveles, un proceso coherente para orientar a los alumnos y alumnas, hacia un comportamiento rural sustentable, que les permita comprender las relaciones sociedad-naturaleza y las consecuencias de sus acciones en el espacio geográfico.

El modelo conceptual-metodológico permitió desarrollar, con mayor énfasis, las habilidades cognitivas de observación, análisis y actuación en el entorno. Estas habilidades se modificaron positivamente, a lo largo del proceso de aplicación del modelo, destacando la capacidad para apreciar efectos de la acción humana sobre el medio ambiente y principalmente en el establecimiento de compromisos autónomos para el cuidado del entorno geográfico. La capacidad para interpretar sistémicamente la organización espacial no se desarrolló cabalmente en los alumnos y alumnas participantes de la investigación.

## Bibliografía

- ARAYA, Fabián (2005). Elaboración y validación de la funcionalidad de un modelo conceptual-metodológico para la enseñanza-aprendizaje del desarrollo rural sustentable, desde la perspectiva geográfica. En: *memorias de tesis de doctorado (inédita)*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.
- AMESTOY, Margarita (2002). *Research on the development and teaching of thinking skills*. [Documento en línea]. Disponible: <http://redie.ens.uabc.mx/vol4no1/contents-amestoy.html> [Consulta: 2009, Septiembre 2].
- AISENBERG, Beatriz (2000). Los conocimientos previos en situaciones de enseñanza de las ciencias sociales. En: J. Castorina y A. Ienzi (Coords.), *La formación*

*de los conocimientos sociales en los niños: investigaciones psicológicas y perspectivas educativa* (pp. 225-252). Barcelona: Gedisa.

- ARAMBURU, Francisco (2000). *Medio ambiente y educación*. Madrid: Síntesis.
- BALE John (1996). *Didáctica de la geografía en la escuela primaria*. Madrid: Morata.
- BAILEY, Patrick (1983). *Didáctica de la geografía*. Madrid: Cincel-Kapelusz.
- BIDDLE, Donald (1989). *La programación en geografía*. En: N. Graves (coord.) *Nuevo método para la enseñanza de la geografía* (pp. 289-331). Barcelona: Teide. P.
- BODINI, Hugo (2001). *Los nuevos desafíos de la geografía*. La Serena: Ediciones Universidad de la Serena, Chile.
- CORDERO, Silvia y SVARZMAN, José (2007). *Hacer geografía en la escuela. Reflexiones y aportes para el trabajo en aula*. Buenos Aires: Ediciones Novedades educativas.
- DELGADO, Ovidio (2003). *Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea*. Santafé de Bogotá: Ediciones de la Universidad Nacional de Colombia.
- DOLLFUS, Olivier (1978). *El análisis geográfico*. Barcelona: Edit. Oikos-tau.
- DURÁN, Diana (2004). *El concepto de lugar en la enseñanza*. [Documento en línea]. Disponible [www.ecoportel.net/content/view/full/30984](http://www.ecoportel.net/content/view/full/30984) [Consulta: 2009, Septiembre 22].
- GANGAS, Mónica y SANTIS, Hernán (1998). La observación, fuente primaria del conocimiento geográfico. En: E. González y F. Araya (Coords.), *Ciencias sociales y reforma educacional: un nuevo desafío conceptual y metodológico* (pp. 211-229). La Serena: Ediciones Universidad de La Serena.
- GUTIÉRREZ, Juan y DELGADO, Juan (1999). Teoría de la observación. En: J. Gutiérrez y J. Delgado *Métodos y técnicas cualitativas de Investigación en ciencias sociales* (pp. 141-173). Madrid: Síntesis.
- Grupo Chadule (1980). *Iniciación a los métodos estadísticos en geografía*. Barcelona: Edit. Ariel.
- HAUBRICH, Hartwig, REINFRIED Sibylle y SCHLEICHER, Ivonne (2007). *Declaración de Lucerna sobre educación geográfica para el desarrollo sostenible*. [Documento en línea]. Disponible: <http://geoperspectivas.blogspot.com/2008/03/educacin-geografica-para-el-desarrollo.html> [Consulta: 2009, Septiembre 25].
- HERREMANS, Irene (2002). Developing Awareness of the Sustainability Concept. *The Journal of Environmental Education*, 34 (1), 16-20.
- HERNÁNDEZ, Roberto (1994) *Metodología de la investigación*. Santafé de Bogotá: McGraw-Hill.
- HIERNAUX, Daniel y Lindón Alicia (2006). *Tratado de geografía humana*. Iztapalapa: Anthropos. Ediciones Universidad Autónoma Metropolitana de México.
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE) (2002). XVII Censo Nacional de Población y VI de vivienda. Santiago de Chile: Publicación digital en formato de CD.
- FERNÁNDEZ, María Victoria (2007). *Geografía y territorios en transformación. Nuevos temas para pensar la enseñanza*. Buenos Aires: Noveduc.
- LIDSTONE, John y Williams Michael (2006). Geographical education in a changing world. Past experience, current trends and future challenges. The GeoJournal Library, Volumen 85. The Netherlands: Edit. Springer.

- LICERAS, Ángel (1997). Las dificultades en el aprendizaje de las ciencias sociales. Una perspectiva psicodidáctica. Granada: Ediciones de la Universidad de Granada.
- LÓPEZ, Ana (2004). Metodología de la Investigación. Valparaíso: Ediciones de la Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación.
- MARTÍNEZ, Jorge y Veliz Guido (2000). Cartografía temática: Cuarta Región, Coquimbo. La Serena: Ediciones de la Universidad de La Serena.
- MEDINA, Antonio y SALVADOR, Francisco (2002). Didáctica general. Madrid: Edit. Prentice Hall.
- Ortega, José (2000). Los horizontes de la geografía. Barcelona: Ariel.
- REICHARDT, Charles y Cook Thomas (1997). Hacia una superación del enfrentamiento entre los métodos cualitativos y los cuantitativos. En: *Métodos cualitativos y cuantitativos en la investigación evaluativa*. Madrid: Ediciones Morata.
- RODRÍGUEZ, Amanda (2000). Geografía conceptual: enseñanza y aprendizaje de la geografía en educación básica primaria. Santafé de Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- RODRÍGUEZ, Lilibiana (2007). Una geografía escolar (in) visible. Desarrollo del pensamiento espacial desde la construcción de conceptos geográficos. Santafé de Bogotá: Ediciones de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- SOUTO, Xosé (1997). Problemas ecogeográficos y didáctica del medio: orientación teórica y praxis didáctica. Valencia: Editorial Nau Llibres.
- STOLTMAN, Joseph (2004). Scholarship and research in Geographical and environmental education. En: Eleanor Rawling (Coord.) *Geographical Education. Expanding horizons in a shrinking World*. SAGT Journal Volumen 33 (pp 12-25). Glasgow: Geographical Communications.
- Unión Geográfica Internacional (UGI) (1996). Declaración internacional sobre educación geográfica. *Geografía Aplicada y Desarrollo*. Año XVI (33), 60-71. Quito: CEPEIGE.

## RURBANIDAD, APROPIACIÓN Y VIDA COTIDIANA

*Gustavo Cimadevilla\*, Silvina Galimberti\*\*, Paola Demarchi\*\*\**

### Resumen

*Argentina es, sin duda, uno de los países referentes de la innovación tecnológica aplicada a la agricultura y a las economías regionales. Ferias como Expoagro o Agroactiva, por citar las de mayor concurrencia en el área, suelen expresar esa capacidad.*

*Pero en esta América Latina heterogénea y de procesos de desarrollos inconclusos lo que se concibe como innovación para algunos suele distar de lo que resulta una innovación para otros. En ese sentido, un caso interesante de innovación o en términos clásicos rogerianos de especie de re-invencción o apropiación de desarrollos tecnológicos para igualmente resolver problemas prácticos lo constituyen los carros producidos por actores sociales que mediante la tracción animal ejercen diversas actividades de “refugio”.*

*Nos referimos a los que denominamos actores rurbanos. Actores que residen en la ciudad pero sin embargo portan una historia de descendencia, valores, saberes y prácticas que bien se relacionan con lo rural. Este trabajo reconoce y testimonia ese fenómeno y se detiene en caracterizar el modo en que los actores son creadores y apropiadores de innovaciones para sustentar su existencia.*

---

\* Gustavo Cimadevilla, Docente Investigador y Profesor Asociado Departamento de Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto. [gcimadevilla@hum.unrc.edu.ar](mailto:gcimadevilla@hum.unrc.edu.ar)

\*\* Silvina Galimberti, Docente Investigadora y Becaria Doctoral del MCT-CBA-CONICET Departamento de Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto. [silvinagalimberti@yahoo.com.ar](mailto:silvinagalimberti@yahoo.com.ar)

\*\*\* Paola Demarchi Docente Investigadora y Becaria Doctoral del CONICET Departamento de Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto. [paodemarchi83@yahoo.com.ar](mailto:paodemarchi83@yahoo.com.ar)

**Palabras claves:** rural, urbano, actores, innovación, transporte

**CLASIFICACION JEL:** R0; R4

### Summary

*Argentina is, undoubtedly, one of the relating countries of the technological innovation applied to the agriculture and to the regional economies. Fairs like Expoagro or Agroactiva, for mentioning those of major concurrence in the area, are in the habit of expressing this capacity.*

*But in this heterogeneous Latin America and from processes of incomplete developments what is conceived as innovation for some is in the habit of being far of what it turns out to be an innovation for others. In this sense, an interesting case of innovation or in classic terms rogerianos of species of re-invention or appropriation of technological developments equally to solve practical problems constitute it the cars produced by social actors who by means of the animal traction exercise diverse activities of "refuge".*

*We refer those that we name actors rurbanos. Actors who reside in the city but nevertheless they carry a history of descent, values, \_abers and practices that well relate to the rural thing. This work recognizes and bears witness to this phenomenon and stops in characterizing the way in which the actors are creative and appropriators of innovations to sustain his existence.*

**Key words:** rural, urban, actors, innovation, transport

## Introducción

Argentina es, sin duda, uno de los países referentes de la innovación tecnológica aplicada a la agricultura y a las economías regionales. Ferias como Expoagro o Agroactiva, por citar las de mayor concurrencia en el área, suelen reunir a miles de visitantes del país y del extranjero y su espacio público se torna epicentro de significativos negocios privados<sup>1</sup>. INTA Expone, por otro lado, en tanto emprendimiento público, igualmente concita una importante atención. Para ese interesante escenario de innovaciones planteaos como los que oportunamente desarrollaran Schumpeter (*Teoría del Desarrollo Económico*, 1934) o Rogers (*Difusión de Innovaciones*, 1962) dan cuenta de la lógica que podría explicar esa dinámica en virtud de los intereses de mercado y la competencia capitalista; a los que cabría agregar las críticas de Mandel desde una perspectiva marxista (*Las ondas largas del desarrollo capitalista. La interpretación marxista*, 1986).

Pero en esta América Latina heterogénea y de procesos de desarrollos inconclusos, a decir de O. Fals Borda (*Revoluciones inconclusas en la América Latina*, 1968), lo que se concibe como innovación para algunos suele distar de lo que resulta una innovación para otros. En ese sentido, un caso interesante de innovación o en términos clásicos rogerianos de especie de re-invencción o apropiación de desarrollos tecnológicos para igualmente resolver problemas prácticos, lo constituyen los carros producidos por actores sociales que mediante la tracción animal ejercen diversas actividades de "refugio". Actividades para solventar su vida y la de su familia en el cateo y reciclado de basuras, en el transporte de áridos, en el transporte de materias diversas o en la comercialización de frutas y verduras en las ciudades.

Nos referimos a los que denominamos actores rurbanos. Actores que residen en la ciudad pero sin embargo portan una historia de descendencia, valores, saberes y prácticas que bien se relacionan con lo rural. Actores síntesis entre lo urbano y lo rural que utilizan, crean y recrean tecnologías consideradas por muchos como obsoletas o anacrónicas, incluso no compatibles con la lógica del orden urbano vigente.

Este trabajo reconoce y testimonia ese escenario rurbaro que atravesado por instancias de sobrevivencia recrea y se apropia de condiciones que sustentan su propia existencia. El reconocimiento permite dar visibilidad a un fenómeno social que, entre la punta del desarrollo y la punta de la subsis-

---

<sup>1</sup> Agroactiva 2009 recibió, pese a que el "campo" no atravesaba su mejor momento, 180 mil visitantes; participaron 16 delegaciones extranjeras y más de 70 empresas nacionales. La ronda de negocios se concretó sobre una base de al menos 300 entrevistas. Consulta en línea: <http://agroinforme.com.ar/archives/4476> ; 22 de junio de 2009.

tencia, merecería instalarse seriamente en las agendas públicas de nuestras problemáticas sociales de raigambre estructural.

### La rurbanidad como fenómeno. Contexto

En una ficción que roza el ensayo, el británico John Berger (2001) observa como, en gran parte del tercer mundo, los sistemas de tenencia de la tierra, la imposición de monocultivos para el beneficio de las empresas capitalistas, la marginalización de las granjas de subsistencia y, debido a ello, el ascenso de la población, "hacen que cada vez más y más campesinos se vean reducidos a un estado de pobreza tal que, sin tierra, sin semillas, sin esperanza, pierden toda su identidad social previa". Muchos de ellos, advierte el autor,

*"se aventuran en las ciudades, en donde forman una masa compuesta por millones de personas; una masa, como no la había habido nunca antes, de vagabundos estáticos; una masa de sirvientes desempleados. Sirvientes en el sentido de que esperan en los suburbios, arrancados de su pasado, excluidos de los beneficios del progreso, abandonados por la tradición sin nadie a quien servir".* (John Berger, 2001:357)

Pero el drama de su exposición y su ojo literario no están solos. Una vasta discusión desde la economía política (por ejemplo Engels<sup>2</sup>); la historia (Lefebvre, 2004); la geografía (dos Santos, 1999) y la sociología de Anderson o Guigou de los años 60<sup>3</sup>, se afirmó postulando la tendencia a la "**extinción de lo rural**" y la total "**artificialización del ambiente**". De ese modo, las clásicas categorías de lo rural y lo urbano se replantearon en su heterodoxa oposición diferenciadora.

Lo rural, que según ya lo planteamos en trabajos anteriores, no se hubiese concebido como tal sin la existencia de su contrario<sup>4</sup>, con la consoli-

2 Engels y la mayoría de los marxistas del siglo XX predijeron la desaparición del campesinado frente a la mayor rentabilidad de la agricultura capitalista. El modo de producción capitalista aboliría la producción del pequeño campesinado «como la máquina de vapor aplasta a la carretilla». Estas profecías subestimaban la resistencia de la economía campesina y sobrevaloraban el atractivo que podría tener la agricultura para el capital. Por un lado, la familia campesina podía sobrevivir sin beneficios (la contabilidad de los costos no se puede aplicar a su economía); y por el otro, para el capital, la tierra, a diferencia de otros productos, no es infinitamente reproducible, y la inversión en la producción agrícola termina enfrentándose a algún imperativo y produce menores ingresos. (Berger, 2001).

3 Discusión que los mencionados autores plantean en la obra compilatoria de Souza Martins (1986).

ción de la modernidad se distinguió en una dicotomía que tendió a rezagarlo, toda vez que lo urbano se hizo valer al argumentarse como modelo, instancia evolutiva y destino civilizatorio. (Carbonari, 2010)

En pleno siglo XX, en tanto, variados conocimientos sobre lo social se involucraron en la problemática. Entre ellos, por ejemplo, la teoría de la modernización se asentó en una serie de tesis que configuraron 'lo urbano' desde una primacía incuestionable en relación con 'lo rural'. En los años '90 del siglo pasado, en tanto, las lecturas de reconocimiento de las ruralidades en plural y los procesos de urbanización de lo rural dieron lugar a la popularización de otras categorías como rurbanidad, rururbanidad y nuevas ruralidades, hoy en pleno proceso de estudio y discusión.

Para nosotros, sin embargo, esas lecturas no prestan demasiada atención a las emergencias de la ruralización que pueden encontrarse en lo urbano. Proponemos, entonces, otro enfoque: el de la interpenetración de los contrarios. No hablamos solo de urbanización de lo rural, sino también de la ruralización de lo urbano.

La idea de que la ciudad se ruraliza surge de advertir cómo han crecido y se manifiestan las prácticas de actores sociales que, por ejemplo, recurren a instrumentos, elementos y rutinas (utilizando carros y caballos) asociadas con el campo para resolver su existencia. Esas prácticas y emergencias sociales no son azarosas. Un repaso por los procesos de expulsión de actores del campo a la ciudad permite discutir esta nueva realidad en emergencia. Veamos algunos datos generales del caso argentino para evidenciarlo.

La denominada crisis del '30 señala un capítulo clave del éxodo rural interno destinado a nutrir las ciudades. El proceso verificable en casi todos los países latinoamericanos, según relata Romero (1976), implicó una "ofensiva del campo sobre la ciudad, de modo que se manifestó bajo la forma de una explosión urbana" (Romero, 1976:321). En ese marco, por ejemplo, Buenos Aires recibió entre 1936 y 1947 aproximadamente un millón de personas del interior del país, empujadas por las dificultades económicas que atravesaban sus regiones. (Aboy, 2005)

Pero igual circunstancia se advertía en otros grandes conglomerados como Córdoba o Rosario. Avanzado el siglo XX, en tanto, una segunda estocada crítica la vivió el interior en la década del '90, cuando los establecimientos

---

4 Y es que si la especulación permite suponer que en un tiempo remoto el ambiente era genéricamente uno e indiferenciado, la distinción permitió cierta clase de categorización sólo cuando parte del territorio se delimitó y reconoció por cumplir una función específica. Por ejemplo, el de lugar de convivencia, ritual, intercambio y/o resguardo. (Cimadevilla, 1997) Y es lo que en latín se designó como *urbs* (lugar acotado).

rurales disminuyeron en un 25 %, pasando de 400 a 300 mil empresas que soportaron un proceso de gran concentración de tierras a favor de los empresarios más grandes. Según el INDEC, mientras el Censo Agropecuario 1988 arrojaba un total de 421.221 establecimientos de explotación agropecuaria, el Censo de 2002 contaba 333.533. (INDEC, Explotaciones Agrop. (EAP) por tipo de delimitación. Total país, Años 1988-2002; en línea [www.indec.gov.ar](http://www.indec.gov.ar), consulta 20/06/2009.)

Respecto al caso que nos interesa, la ciudad de Río Cuarto como receptora de migrantes rurales, Busso y Rodríguez (1994) han observado que su crecimiento entre 1947 y 1991 ha seguido una tendencia mayor que la de otros centros y departamentos de la región sur de Córdoba. Estiman que ello no solo se ha vinculado al crecimiento vegetativo, sino también al saldo migratorio positivo. Esto implica que en el período la población de la capital del departamento homónimo creció en parte por la migración interurbana pero también rural-urbana que hacen de la citada ciudad un espacio de captación de población regional y de otras latitudes.

En este sentido, los datos más recientes sobre el lugar de nacimiento de los habitantes de la ciudad indican en parte el alcance del proceso de captación de población migrante desde ciudades y pueblos de la región. Las estadísticas del aglomerado Gran Río Cuarto de la Encuesta Permanente de Hogares muestran que en octubre de 2004, el 26,9 % (42.000 personas) de la población se reconocía como nativa fuera de la ciudad. De ese total, un 60,6 % nació en otra localidad de la provincia de Córdoba, un 36,3% nació en alguna de las restantes provincias argentinas y un 3 % son extranjeros. Parte de esos migrantes, entonces, se constituyen en actores de la rurbanidad a la que hacemos referencia.

### **La rurbanidad como categoría**

Las ideas de "rurbanidad", "rururbanidad" y "nueva ruralidad" postulan, como se sostiene en este trabajo, la emergencia de formas renovadas de articulación entre lo rural y lo urbano, donde una vasta literatura se ha dedicado a problematizar los modos en que lo urbano avanza sobre lo rural<sup>5</sup>. Pero desde esa perspectiva, también se ha señalado que algunas emergencias en curso advierten procesos de sentido contrario. Hablamos, entonces, de procesos de ruralización de lo urbano y más específicamente de ruralización

---

5 Entre otros autores, se ha destacado en particular José Graziano da Silva y su proyecto *Caracterização do Novo Rural Brasileiro-Projeto Rurbano*, disponible en home page [www.eco.unicamp.br/projeto/rurbano](http://www.eco.unicamp.br/projeto/rurbano). Iniciativa de investigación del Instituto de Economía de la Universidad Estadual de Campinas.

de la ciudad pampeana. (Cimadevilla y Carniglia, 2008; 2010) Esto es, un proceso en el cual se hacen visibles en el seno de una urbe mediana del sur cordobés algunos actores cuyas lógicas de acción comprenden saberes, valores, prácticas y dispositivos asociados a lo rural.

El concepto de rurbanidad, como categoría teórica, retoma una vieja preocupación expresada por Le Play en el siglo XIX y por Anderson o Guigou en los años 60<sup>a</sup> respecto de la tendencia a la “*extinción de lo rural*” y la total “*artificialización del ambiente*”, según ya lo destacáramos. Aunque el concepto fue particularmente propuesto por Galpin a inicios del siglo XX (1918) en los Estados Unidos para identificar un movimiento de reforma social preocupado por las transformaciones industriales y el destino de los ambientes y actores rurales.

Siguiendo esa línea, trabajos recientes (entre otros: Schneider, 2001; José Graziano da Silva y Mauro Eduardo Del Grossi, 2001; Hugo Vela y Otros, 2003; Giarraca, 2003) sostienen que se verifica cierta urbanización de lo rural con un crecimiento generalizado de las actividades no agrícolas en ese espacio, en tanto fenómeno que, además de vincularse a la modernización de la agricultura, también se relaciona con alteraciones en las estructuras familiares, los perfiles de la demanda de empleo y el surgimiento de la pluriactividad como estrategia de sobrevivencia. Lo rural, entonces, aparece atravesado por lo urbano que lo coloniza, muda y reconvierte de manera taxativa.

De ese modo, la advertencia de esas transformaciones de los ´90 orientó estudios y focos de interés en un tipo básico de penetración y articulación de contrarios pero de base unidireccional. Esto es, de cierta inexorabilidad de la dominancia de lo urbano sobre lo rural y por tanto de la urbanización como modalidad creciente y enfáticamente excluyente.<sup>7</sup>

Pero la interpenetración de los contrarios debe necesariamente considerar la reciprocidad si de relaciones sociales se trata. O, dicho de otro modo, debe avanzar en una lectura que evite los determinismos. Y esa perspectiva

---

6 Discusión de los autores disponible en la obra compilatoria de Souza Martins (1986).

7 En su clásico *Economía y Sociedad* (1922), por ejemplo, Max Weber afirma que la ciudad es, en primer lugar, una comunidad de mercado. Por eso al pensar en el mercado se piensa en la ciudad y la expansión de uno supone la expansión del otro y viceversa. Si las ciudades y el capitalismo corren paralelos, como afirma Serrano Gómez (1994), y la tesis de Wallerstein (1988) resulta plausible, el sistema mundial de un capitalismo necesariamente global ya no dejaría, entonces, rincones de la vida social y cultural sin transformar. Todo, por tanto, se orientaría a convertir en un gran mercado. Para lo cual vale también preguntarse si en ese paralelismo mercado-ciudad, ¿todo se transformaría adoptando las formas ciudadinas-urba-

encuentra en la literatura una vasta producción académica.<sup>8</sup> Desde la escuela francesa, por ejemplo, Morin insistirá en que las culturas modernas no se constituyen como un único sistema. La realidad es fundamentalmente “policultural”, insiste el autor. No hay culturas autónomas en sentido absoluto, sino culturas que se impregnan y a veces engloban o son englobadas por otras culturas (Morin, 1962).

En ese marco, los haceres, las prácticas, los rituales y los sistemas simbólicos resultan de una diversidad de experiencias, lenguajes y códigos con diversos grados de entrelazamiento y contacto. Por tanto, de una coexistencia en un continuo movimiento de constitución de relaciones y configuraciones con afectación mutua. Y la mutualidad supone reciprocidad y ésta por su vez un movimiento de bidireccionalidad.

Lo que en la realidad es aparentemente heterogéneo o contrario, advierte Gurtvich, requiere de una lectura de implicación dialéctica, por cuanto los elementos y sectores conforman intersecciones, se delimitan, pero también se contienen y se interpenetran hasta cierto punto, o son parcialmente inmanentes los unos respecto a los otros. (Gurtvich, 1969:272).

Desde esa perspectiva, postular la interpenetración de contrarios en la dicotomía urbano-rural, supone simplemente afirmar que la predominancia de un polo sobre el otro no inhibe el proceso contrario. Por esa razón, reconocidos los procesos de penetración de lo urbano sobre lo rural, incluso como hegemónicos, también se requiere observar sus procesos opuestos. O lo que puede designarse como ruralización de lo urbano a cargo de actores justamente denominados rurbanos.

### **El actor rurbarno: rebusque y apropiación**

Un caso particular de dichos actores se configura en torno a ciertas prácticas que han crecido y se manifiestan abiertamente en la ciudad de Río

---

nas? Cualquier respuesta basada en lecturas complejas por cierto rechazaría una afirmación de totalidad, pero la pregunta se constituye en un eje insoslayable para las ciencias sociales actuales. Lefebvre, por su parte, en su obra *La revolución urbana* (2004), sostiene la hipótesis de una “urbanización completa de la sociedad” en un texto ya clásico [1970] para la discusión de esta problemática.

8 Estimulante y cargado de referencias bibliográficas y situacionales que discuten la problemática resulta el pequeño texto de Peter Burke (2003), *Hibridismo Cultural*. São Leopoldo, Editora Unisinos.

Cuarto (de aproximadamente 165.000 habitantes). Esas prácticas son ejercitadas por sujetos sociales que utilizan carros y caballos para resolver su existencia. Las estimaciones oficiales recientes identifican entre 400 y 500 familias que, con algo más de 2000 caballos (*Diario Puntal*, varias ediciones; Informe (2008) Área de Economía Social de la Municipalidad de Río Cuarto), se dedican a tareas diversas, en especial la recolección informal de residuos para su posterior procesamiento, la extracción y transporte de áridos del río y el transporte de carga.

Estos actores residen en general cerca de las riberas poco urbanizadas del río que atraviesa la ciudad –aunque a distancias menores del casco céntrico- y su situación social relativa los ubica dentro de categorías asociadas a la pobreza en diferentes grados. La mayor parte de estas familias (adultos, jóvenes, adolescentes e incluso niños de ambos géneros) realiza una actividad, denominada con varios términos equivalentes (“cirujas”, “cartoneros”, “catadores de residuos”, “recuperadores urbanos”, etc.), de recolección de residuos (cartones, plástico, vidrio, metales, etc.) en el micro y macrocentro de la ciudad.

Sus prácticas implican una significativa visibilidad social y motivan la intervención del municipio que sostiene un conjunto de iniciativas de política pública municipal con propósitos que oscilan entre la regulación de su actividad y la desaparición/transformación de éstas y el perfil laboral de sus protagonistas para adecuarlos a las expectativas urbanas.

Una lista incompleta de dichas políticas (no siempre aplicadas) comprende la prohibición del tránsito de caballos en el casco céntrico, la fijación de recorridos y horarios de circulación urbana, el registro y patentamiento de los carros, el decomiso de caballos sueltos, el reemplazo de los caballos por otras fuentes de movilidad y la relocalización de personas y viviendas en otros sectores de la ciudad. Aunque en pocos casos esas políticas terminan aplicándose con carácter restrictivo o represivo porque, a decir de los funcionarios, “muchas no son políticamente correctas en vistas a la situación social reinante”.

Diversos estudios realizados en torno a identificar, caracterizar y problematizar esas prácticas han advertido que éstas responden a funciones diversas para los núcleos familiares. Sin bien en muchos casos se constituyen como rebusques –actividades informales originadas ante la escasez de alternativas de trabajo formal e ingresos suficientes para resolver las necesidades básicas del grupo familiar-, en muchos otros responden a una larga trayectoria de dedicación al rubro que se ha consolidado como modo estable de obtener la

subsistencia. En muchos casos, incluso, valorándose como superiores a otras alternativas de trabajo posibles. (Kenbel, 2006)

En ese marco, participan grupos familiares que se iniciaron en las prácticas de reciclado de residuos cuando estalló la crisis económica que sacudió a Argentina a finales del 2001 y otros que llevan más de cuatro décadas en la actividad. En el medio, por supuesto, otra gran cantidad de situaciones. En todos los casos, sin embargo, comparten una condición, y es la utilización de carros y caballos para efectuar las labores.

Esos instrumentos y fuerza de empuje son, por un lado, variados. Y por otro responden a tecnologías que tienen siglos de historia, pero en la práctica se constituyen y producen mediante diseños innovadores que se adaptan a sus quehaceres y habilidades con particular adecuación. De ese modo lo que permite producir esos instrumentos es la capacidad que disponen los actores para apropiarse, recrear e innovar sobre viejos principios tecnológicos utilizando objetos de deshecho o a costo de trueque. (Galimberti, 2007)

Esas capacidades de reinención/reinnovación y aplicación de instrumentos, así como de aprovechamiento y manutención de la fuerza animal para sus tareas, por cierto tienen un punto inicial de contacto y es la familiaridad que tienen los protagonistas con las tareas rurales. Esta familiaridad deviene del propio seno familiar y su origen campesino o porque los actores convivieron con otros de trayectoria equivalente. En los estudios que desarrolláramos no hubo excepciones a esa regla. Todos los entrevistados tenían en sus familias como antecedente el haber vivido en el campo o en la periferia de la ciudad pero en ambiente de chacra. (Kenbel, 2006; Galimberti, 2007)

### **Innovar, reinventar, apropiarse**

Dijimos en un inicio que un modo de enfocar el escenario de las innovaciones es recurrir a los autores y obras clásicas dedicadas a la materia. En ese marco y cuando lo rural es motivo de análisis el cientista clave es Everett Rogers y su texto *Difusión de Innovaciones* [1962]. En la obra Rogers trabaja como telón de fondo un modelo de desarrollo que pone el énfasis en la teoría de la modernización, entre cuyos intelectuales orgánicos vale citar a W. Rostov (1974). Esa teoría se basó en una visión lineal y evolucionista del desarrollo que suponía un recorrido de lo imperfecto a lo perfecto; de lo incompleto a lo completo; de lo simple a lo complejo; de lo rústico a lo pulido. *Si existen países desarrollados con altos niveles de crecimiento económico y de calidad de vida, de lo que se trata es que los países no desarrollados recorran el mismo camino que aquellos*, se afirmaba desde esa óptica. Esa presunción fundamentaba la Teoría de la Modernización que sostenía Rostow, pero tam-

bién se apoyaba en otros pensadores como Talcolt Parsons o Daniel Bell. De ese modo la conjetura principal ponía en escena dos polos: uno moderno y otro tradicional, con poca interacción entre ellos. En el polo moderno predominaba la racionalidad, la motivación de logro (ver D. Mc Clelland, 1989), la especialización, el estatus adquirido; mientras que en el polo tradicional prevaecía la afectividad, los roles difusos, el estatus previamente otorgado y las relaciones parentales y comunales (ver Quesada, 1980).

A partir de ese marco, Rogers estudia los procesos de difusión de innovaciones en la medida que ellos dan cuenta justamente de los pasos que se dan para transformar lo tradicional en moderno. Sin lugar a dudas, puede decirse que el objeto de conocimiento del enfoque rogeriano es el proceso mediante el cual una *innovación* (lo que se percibe como nuevo para un individuo<sup>9</sup>) es *comunicada* por medio de ciertos *canales* a través del *tiempo* a los miembros de un sistema social. Sobre esa base los estudios que sistematiza Rogers se ocuparon de: i) La conceptualización del proceso de difusión y adopción y la importancia relativa de los canales en las etapas identificadas; ii) la importancia de las características que asumen las innovaciones y su relación con la tasa de adopción; iii) las características y el comportamiento de los diferentes tipos de adoptantes ("tempranos" y "tardíos", entre otros); iv) el rol de los líderes de opinión en la difusión de innovaciones; y v) los factores que condicionan la relación técnico-productor e intervienen en el éxito relativo de los agentes de cambio.

El impacto de su trabajo fue significativo en el ámbito académico pero también en el ámbito de las políticas de intervención, por cuanto su modelo y perspectiva teórica rápidamente caló en los organismos de desarrollo rural como, por ejemplo, INTA o sus homónimos de los países latinoamericanos.

El enfoque, caracterizado por un sesgo etnocentrista -el desarrollo está en los países centrales-, implicaba una valoración positiva en el camino hacia el desarrollo del recorrido efectuado por los países de Europa y norte de América. Ese camino era el que debía imitarse y no se admitían otras posibilidades. Si los factores sociales, culturales, etc. de un "sistema social" (SS) se constituían en un obstáculo para el desarrollo, era necesario cambiarlos. Y

---

<sup>9</sup> La innovación, en tanto resulta de una percepción y no de la condición del propio objeto, idea o procedimiento que resulta motivo de la difusión, se diferencia de la invención que estrictamente se entiende como "un nuevo producto o proceso que se da en el momento en que se crea un bien de consumo final o una técnica de producción que no era obvia para el nivel de conocimiento hasta el momento existente". La aclaración, que pertenece a Theotônio dos Santos (*Revolução Científico-Técnica e Acumulação do Capital*, Petrópolis, Vozes, 1987:13), va en el mismo sentido que la utilizada por Rogers.

justamente el concepto de cambio resulta básico en la obra de Rogers. En efecto, para el autor las estructuras de un SS a veces se constituyen en obstáculo para la introducción de ideas nuevas. Desde su perspectiva, entonces, el cambio social implica un proceso a través del cual se modifican tanto las estructuras como el funcionamiento del Sistema Social.

En ese trajinar académico Rogers interactuó con reconocidos referentes intelectuales de diversas geografías. En nuestra región, por ejemplo, con Luis Ramiro Beltrán (boliviano), Juan Díaz Bordenave (paraguayo), Camilo Torres (cubano) y Orlando Fals Borda (colombiano), y en Europa con N. Røling (holandés), entre muchos otros. Esto da una idea de su concepción amplia de diálogo y su apertura a recibir críticas.

Esos interlocutores –entre otros– fueron críticos importantes del paradigma y plantearon dudas y objeciones significativas a la implementación lineal de la propuesta difusionista. A Rogers, por su parte, tampoco le faltó capacidad para autocriticarse y reconocer las debilidades que se le señalaban. En general las objeciones eran de dos tipos. Unas de índole metodológica y vinculada a los aspectos que intervenían para la selección de los casos estudiados –y la posibilidad de que determinados sesgos orienten los resultados–; y otras básicamente ideológicas o de concepción primaria de la propuesta. En el sentido que se imponía un marco funcionalista de análisis que obviaba cualquier referencia que permitiese discutir el desarrollo como concepción, la supremacía de las economías de mercado por sobre otras alternativas de organización de los intercambios y la valoración de las actitudes innovadoras independientemente de poner en discusión las propias innovaciones y los roles de los actores emisores y receptores.

En virtud de esos intercambios, Rogers introdujo algunas modificaciones en su modelo que aparecen tratadas en las ediciones actualizadas de su texto<sup>10</sup>. Entre esas modificaciones, al referirse a las innovaciones y las actitudes de los adoptantes, el autor introduce el concepto de “reinención” para hacer puntual referencia a las adaptaciones que los adoptantes generan en las innovaciones para ajustarlas a sus propias necesidades. La idea de “reinención”, entonces, supone concebir al usuario-adoptante como sujeto activo que a partir de su capacidad, reconocimiento de necesidad y posibilidad de modificación de una innovación procede a modificarla para que se ajuste a su particular condición.

---

10 Publicaciones correspondientes a: ROGERS, E. (1983). *Diffusion of Innovations*. Third edition, Free Press, USA; ROGERS E. (1995). *Diffusion of Innovations*. Fourth edition, Free Press, USA; ROGERS, E. (2003). *Diffusion of Innovations*. Fifth edition, Free Press, USA (última actualización, el autor fallece en el año 2004).

La reinención –expresa Rogers (en Amtmman y Fernández, 1981:38)- “es exclusiva de cada persona o de cada unidad, lo que le induce a aplicar la innovación a sus condiciones propias en una forma que posiblemente sea más apropiada”. Y el autor agrega en síntesis:

*“Es mi impresión que en muchas ocasiones la reinención es positiva porque indica que la innovación es más adecuada a las condiciones propias de cada persona. [Esta] no depende de una sola persona o funcionarios que están a cargo de la difusión, sino que ella ocurre de forma más o menos espontánea. En algunos casos irá más rápida y en otros más lenta. [En general] hay ventajas y desventajas... y será la experiencia de la propia gente en su medio la que permita manejar [su origen y correcciones]”.* (Rogers, en Amtmman y Fernández, 1981:38/47)

El caso que nos ocupa, admite desde la perspectiva rogeriana entender a los carros rurbanos como innovaciones con adaptaciones propias que pueden considerarse como reinenciones o apropiaciones ah-hoc. Como veremos a seguir, el carácter de reinención y apropiación se ajusta en la medida que son los propios actores usuarios que, partiendo de un instrumento de larga data –los carros se utilizan como medio de transporte desde al menos hace unos cuatro mil años y con funciones diversas (para la guerra, la carga, la movilidad, etc.)<sup>11</sup>- lo transforman a partir de las experiencias de uso y capacidad de hechura.

### **El sentido práctico y la reinención del carro rurbano**

Como oportunamente se dijo, la cantidad de carros que se movilizan en la ciudad es significativa. Quienes son sus tenedores o dueños pueden tener a más de uno de estos dispositivos y por ende también una mayor o menor cantidad de equinos, que es el animal más utilizado para la fuerza. Pero además de las diferencias en cantidad, son también distintos los *tipos de ca-*

---

<sup>11</sup> Por ejemplo, la primera representación de vehículos empleados para la guerra se encuentra en el Estandarte de Ur, en la Mesopotamia meridional, hacia el 2500 a. C. Los vehículos representados serían llamados más correctamente carros o carretas, aún de doble eje y tirados por bueyes, asnos domesticados o por onagros. Los sumerios usaban también un carro más ligero, de dos ruedas y tirado por cuatro asnos, aunque todavía con ruedas macizas de madera. La rueda radiada no apareció en la Mesopotamia hasta la mitad del II milenio a. C. *Wikipedia* on line. Consulta: 24/06/2009.

rrros utilizados en, entre otras actividades, la recolección de residuos, el transporte de personas y cargas y el trabajo con áridos. Según el estudio de campo que desarrollara Galimberti (2007), al menos tres tipos de carros se emplean en las diversas actividades rurbanas. Estos son, de acuerdo a la denominación que los actores proponen, los siguientes:

- Carro de un eje: el que se constituye en la mayoría de los vehículos rurbanos. Lo emplean los cirujas, changarines y areneros (el comúnmente llamado "carro de metro", en referencia al tamaño de la caja), además de medio de movilidad sirve también -en el caso del carro de metro- como unidad de medida de la carga transportada.

- Vagoneta: es una carreta de mayor tamaño que, en lugar de uno, tiene dos ejes y al menos duplica en tamaño y capacidad de carga al clásico "carro de metro". A diferencia de éste, las vagonetas son menos visibles. Por lo general son usadas para el cirujeo, en menor medida para changas y como vehículo por excelencia de quienes se dedican a la venta de frutas y verduras.

- Sulky: un carro también de un único eje y menor tamaño. Hay muy pocos en circulación y son utilizados generalmente para paseo y otras actividades recreativas pero rara vez en otras labores.

Asimismo, al interior de estas clases de carros se observa una gran diversidad de diseños que incluyen las más variadas formas, colores, texturas, materiales, tamaños y decorados. La variedad en estos aspectos origina que prácticamente no haya dos carros rurbanos idénticos. (Galimberti, 2007)

Sin dudas la composición material de los carros está condicionada por los recursos con los que puede contar quien los produce, en general enmarcado en una condición de precariedad y pobreza característica del modo de vida rurbano analizado. Pero de algún modo también cada una de las construcciones móviles lleva una marca particular. De alguna manera -advierte Galimberti- "los carros son como son porque así lo quieren sus dueños y/o usuarios". Estos generalmente deciden sobre la forma física de sus carros en función de al menos tres condiciones: a) - La actividad para la cual lo destinan, en especial con relación a la rutina y los materiales trabajados (residuos, arena, escombros, cartón, verduras, vidrio, metales etc.); b) - Las características del espacio de donde se van a mover (tierra, asfalto, agua, etc.); y c) - Los rasgos morfológicos del animal de tiro y su capacidad de fuerza (peso, contextura, etc.).

En consecuencia, en su afán de potenciar las prestaciones y funcionalidades del carro, el actor rurbano adopta y adapta su carro al espacio físico, la dinámica laboral cotidiana y los animales disponibles y/o que pueda conseguir.

Por esa razón no es azaroso que un carro para las changas tenga una caja con una capacidad de entre uno y uno y medio metros cúbicos, pues de ese modo le permite tener una medida de lo que transporta. O que un carro arenero sea de chapa y no de madera.<sup>12</sup> En este sentido, la chapa metálica es el material comúnmente empleado en la construcción de estos vehículos que se someten a condiciones rudas y requieren ser fuertes. Por otra parte, los carros de los changarines suelen utilizar ruedas de mayor tamaño, por ejemplo de camión o camioneta, para facilitar la movilidad en zonas arenosas y anegadas.

En el cirujeo, o sea la recolección informal de residuos, los actores utilizan el clásico carro "de metro" y las vagonetas. Dado que el cartón, el papel, el vidrio y otros materiales recolectados son relativamente livianos, ocupan mucho espacio y se venden por kilo; los y las cirujas, entonces, necesitan un carro de mayor tamaño que les permita recolectar la mayor cantidad de residuos posibles.

A nivel estético, en tanto, y no necesariamente vinculado a cuestiones de pragmática, los laterales externos de las cajas de los carros pueden presentar distintos carteles escritos por sus conductores. Las inscripciones allí plasmadas ofrecen productos, por ejemplo "vendo arena", y/o servicios, por caso "saco escombros, chapas" y "jardinería", consignando los domicilios y/o teléfonos para facilitar el contacto con potenciales "clientes" (en muchos casos es posible que se ofrezcan números de telefonía celular como contacto), y/o adherir a cuadros de fútbol u otras consignas de identificación. A estas se suman otros textos con propósitos distintos: declaraciones de amor, pasiones deportivas o simplemente los nombres de los dueños. También es común que tengan adhesivos varios, figuritas y recortes de revistas referidos a personajes televisivos, entre otros.

En otro orden, los carros también advierten el carácter urbano de su espacio de trabajo toda vez que, por ejemplo, tienden a incorporar accesorios típicos de la ciudad. Así, discos compactos y otros elementos de colores vivos rojos, blancos y brillantes anuncian, a modo de balizas, la presencia de la tracción a sangre para que incluso en la oscuridad de la noche puedan circular con alguna visibilidad.

En términos generales, independientemente de las actividades realizadas, todos los carros rurbanos tienen una serie de accesorios característi-

---

12 Que el carruaje sea de chapa o de madera no es un factor determinante, aunque los recolectores de basura consultados coinciden, y también los changarines, en que la chapa metálica es el material más resistente. Las cubiertas de estos vehículos son más pequeñas y casi nunca idénticas entre un carro y otro; corresponden principalmente a automotores medianos como el Fiat 1500 y la recordada Renoleta.

cos, algunos más funcionales otros más estéticos. Entre los funcionales pueden encontrarse, por ejemplo, aquellos que permiten ampliar su capacidad de carga, como los envases metálicos o plásticos de veinte litros -como recipientes de pinturas- y los palos de escoba que se usan como estacas. Entre los estéticos el uso de la pintura para destacar el celeste y blanco de la bandera nacional; o el azul-amarillo o rojo-blanco de Boca o River, entre otros equipos.

Algunos carros portan chapa patente que es quizás el accesorio más urbano y da cuenta de las políticas públicas respecto de su interés por ordenarlos. Entregada en distintas ocasiones por el municipio local, es una pequeña placa de color blanco con el número en rojo y se ubica, a diferencia de los automóviles, en uno de los laterales del carro.

Algunos vehículos también llevan "la herradura de la buena suerte" y taleros de adorno. La "cajita de herramientas" es otro clásico del carro: tenaza, alambre, martillo y uno que otro clavo "siempre sacan de apuro" al carrero, manifiestan.

A nivel de lo que implica "reinventar" un carro -diseñarlo, producirlo- los actores lo hacen siempre limitados por sus recursos pero acogiéndose a distintas alternativas. En general, reciclando materiales y utilizando diferentes saberes y habilidades, recurren a la autoconstrucción como modalidad más habitual para obtenerlos. También apelan a la compra o el encargo a algún "especialista" en fabricación de carromatos (vecino, mecánico o herrero) y/o el préstamo o incluso alquiler. Sin embargo, en el estudio de Galimberti la mayoría de los entrevistados manifestó crear con sus propias manos el carro que emplean. La apropiación, entonces, es completa.

Para ello siguen una secuencia más o menos habitual. Antes de armar el carro deben conseguir los materiales y las piezas indispensables. Además de los intercambios entre carreros y las compras en las chacaritas, desarmaderos y talleres de la ciudad, los actores reciclan residuos urbanos para obtener las partes necesarias. Mientras recorren la ciudad cirujeando o haciendo una changa, recolectan todos aquellos materiales que, una vez reciclados, son aptos para construir el potencial vehículo. Hierros, maderas, cubiertas, ejes de vehículos y todo tipo de "chatarra" que en la calle son mera basura, en manos del actor se transforman en piezas valiosas del carromato urbano imaginado y deseado.

Una vez obtenidas cada una de las partes (chapas, maderas, ruedas, ejes, varas, etc.), comienza el proceso de construcción o armado del vehículo. El patio de la vivienda oficia de taller y si bien se trata de una actividad propia

de los hombres, el resto de la familia también acompaña y colabora en ese acto de creación.

Un carro prestado por un pariente, un vecino o un colega oficia de modelo. A su observación detenida, le sigue la elaboración de un diseño personal realizado, a modo de proyecto, sobre papel. Posteriormente, el actor define las medidas del vehículo y procede a trabajar con los materiales. La tarea creativa continúa con la preparación de cada pieza por separado, el ensamblado y finalmente la estética de su decorado con distintos accesorios.

El trabajo puede llevar una semana para un carro de un solo eje, aunque el tiempo invertido en la búsqueda de materiales y piezas suele ser mayor. Para la construcción del vehículo se utilizan herramientas simples (martillo, saca bocado y tenaza) que el actor o, en todo caso, algún vecino, colega, familiar o amigo siempre tienen a mano. La principal complicación surge cuando es necesario soldar dos o más piezas, ante lo cual se recurre a herreros o mecánicos que, a cambio de un pago o trueque de servicio, realizan el ensamble.

En octubre de 2006 el costo final de un carro de un eje no superaba, en el caso de la autoconstrucción, los setenta pesos (\$70), mientras que el precio de compra-venta de un vehículo terminado oscilaba en la época entre los doscientos (\$200) y seiscientos pesos (\$600).<sup>13</sup> Esta significativa diferencia entre dichos costos hace que varios tenedores de carros, además de fabricar sus propios vehículos, opten por la construcción y posterior venta de carros como un "rebusque" más para resolver necesidades de la existencia cotidiana. Así, el actor que "sabe" cómo armar un carro, recoge y recicla materiales en la ciudad y el barrio para construir a bajo costo un carro que luego comercializa entre sus pares, sumando así "unas monedas" a la economía familiar. La reinención, en ese marco, también es parte de su economía de subsistencia.

El actor rurbano se encarga tanto de la construcción cuanto del mantenimiento y arreglo del carromato cada vez que éste presenta una avería. Aplicando su saber-hacer y utilizando sus propias herramientas, intenta, en el marco de su entorno más inmediato, solucionar el problema reduciendo al mínimo los costos. Si procura los cuidados y mantenimientos necesarios, tendrá carro "*pa' toda la vida*". Esta longevidad del objeto permite que, por ejemplo, en una determinada familia un mismo carro haya pasado de mano en mano durante cuatro generaciones.

Además de construir sus carros, los actores rurbanos también confeccionan las monturas de los caballos u otros implementos necesarios. La auto-

---

<sup>13</sup> En este período cada peso argentino equivalía a treinta y tres centavos de dólar de EE UU.

construcción y el reciclado son las formas más comunes de incorporar cada montura a la interfaz o sistema carro-caballo. Así, esos arreos son creaciones y recreaciones realizadas por el actor a partir de la recuperación de algunos materiales diariamente recolectados en la ciudad. Como resultado de la reinvención rurbana, emergen piezas relativamente nuevas con una materialidad y estética muy distantes del cuero, la plata y la alpaca; si es que consideramos que son los elementos clásicos del arnés gaucho. Una gran variedad de residuos urbanos son resignificados, reciclados e incorporados al sistema de objetos rurbano. Así, la silleta del carro rurbano está hecha con la cubierta de una motocicleta y, en lugar de lonjas y cueros, se utilizan sogas y cadenas usadas.

Dos correas de persiana, por ejemplo, hacen de riendas y una bolsa de arpillera cosida con hilo blanco puede constituirse en la pechera. El talero tiene mango de escoba y una lonja de cubierta de auto o una cadena. Las maneas son de bolsa plástica roja y los frenos combinan la pieza original de hierro con fajas de las más diversas telas, alguno que otro tornillo y hasta cable de cobre trenzado. Es decir, toda una variedad de materiales que, desde la basura de las calles urbanas, son reciclados, resignificados e incorporados para facilitar la reinvención de los vehículos empleados.

### **Acerca de los saberes y las representaciones sobre la apropiación de tecnologías**

A la hora de analizar los procesos de difusión y reconocimiento de la tecnología Rogers observó con claridad que éstos dependen de diversas instancias. Una de tipo interpersonal, ligada a los vínculos de los propios actores, al trabajo de los agentes de difusión de instituciones de desarrollo o del sector privado interesado en la comercialización, y otra de tipo masiva o colectiva dependiente de los dispositivos técnicos que multiplican la información y circulación. O lo que de modo clásico denominamos medios de comunicación colectiva. En este caso sabemos que las apropiaciones tienen como referentes la familiaridad y vecindad que actúan como nexos solidarios. Pero a nivel de los medios de información: ¿Estos son agentes de reconocimiento o estigmatización de esos modos de resolver las existencias mediante apropiaciones?

En su investigación al respecto, Demarchi (2007) muestra como la prensa regional (Diario Puntal de la ciudad de Río Cuarto) ha tematizado al sector a partir de presentarlo por su asociación a la pobreza y la extemporalidad. La construcción mediática -en particular del cirujeo, expone la autora- estuvo fundada en un discurso estigmatizante basado en prejuicios que hacen refe-

rencia a la forma de vida de los actores que desarrollan la actividad. Las prácticas se vinculan directamente con la pobreza, las carencias, los problemas sociales, de salud y ambientales. Así, los actores son portadores, sufren o generan problemas. No se constituyen en noticia por ser habilidosos recreadores de soluciones para sus propios problemas o por la búsqueda de superar el asistencialismo del que son foco.

En ese marco el tratamiento periodístico se caracteriza por al menos dos estructuras temáticas. i) En un primer momento los actores se caracterizan como pobres, necesitados de ayuda, marginados, con malas condiciones laborales, que sufren la imprudencia de vecinos, etc. y para quienes las autoridades crean políticas para ayudarlos. ii) En una segunda instancia -por ejemplo al producirse un accidente de tránsito que involucra a un caballo- se señala que los actores rurbanos son imprudentes, generan problemas en el tránsito, son una amenaza en la ciudad, generan problemas ambientales, no cuidan a los caballos, etc.; mientras que las autoridades crean políticas para que la actividad no siga desarrollándose de la manera en que lo hace y para lo cual el ciruja nunca se incluye como "vecino".

Las implicaciones semánticas de los temas contribuyen entonces a una descripción negativa de los actores rurbanos por parte de la prensa local. Los periodistas, en tanto, escriben prioritariamente como parte de un "Nosotros". Por este motivo, se refieren al grupo de los actores rurbanos, sus objetos y actividades en términos de "Ellos". Los que tienen voz están en el primer grupo, sector formado por periodistas, autoridades de distinto tipo y vecinos; mientras que "Ellos" no participan de los testimonios y registros.

A nivel paralingüístico, la fotografía ofrece informaciones impactantes que favorecen la producción del contraste y la asociación de las actividades a problemáticas sociales estructurales (no desarrolladas, solo enunciadas). Así, como bien destaca Galimberti (2007), mientras que para los actores rurbanos el sistema de objetos con el que trabajan -carros y caballos- es un medio de vida, se plantea que para otros habitantes de la ciudad representan un problema o un indicador de "involución". En muchos casos, la escritura que rodea a la imagen es una información que no se deduce de ella. La foto construye a la rurbanidad desde diferentes tópicos que además de brindar conocimientos nuevos refuerza los ya existentes. La imagen muestra siempre la precariedad de los escenarios y dota a los actores de unas características que muchas veces no les son propias. Por ejemplo, la de dependientes de la basura como único modo de existencia.

¿Dónde quedan, entonces, los sujetos creadores, portadores de habilidades para recrear y apropiarse de las posibilidades escasas que le ofrece su

ambiente para sostenerse al menos en lo primordial, la propia vida? ¿Dónde queda la posibilidad de rescatar su protagonismo que toma distancia de la adaptación al mero asistencialismo del estado o la caridad para buscar otros caminos para resolver su destino?

### Consideraciones Finales

Al iniciar este escrito contextualizamos la discusión en torno a cómo Argentina es un país referente de las innovaciones tecnológicas en el campo de la agricultura y las economías regionales. Mencionamos entonces el papel de las ferias -como Expoagro o Agroactiva-, como dispositivo de difusión, entre otros, que participan de una serie de canales que conservan y proyectan un relato funcional a la economía, a los avances de la ciencia y tecnología y al discurso que la sociedad elabora para apologizar esa condición.

Pero ese escenario tiene su contraste. Otros modos de relación con el conocimiento, en particular de apropiación y de búsquedas de superación de los grandes condicionamientos que pesan para voluminosos sectores sociales, pueden considerarse en la esfera de la ruralidad.

Poner la atención en ese fenómeno permite tomar distancia de la mirada que se impone y excluye de escena -aún sin pretenderlo- toda posibilidad de sumar, sugerir convivencias y acercar alternativas para que la sociedad valore -aún desde esas polaridades manifiestas- a las iniciativas sociales por lo que importan y significan para la resolución de la propia vida.

Esas iniciativas se entienden mejor desde los plurales, las yuxtaposiciones y los modos de ser coincidentes con el hacer para cotidianamente resolver lo mínimo.

Revisar lo urbano que parece diseñarse bajo la consigna de esconder en sus bordes todo lo que le pueda por "extraño" incomodar, se vuelve entonces una necesidad imperiosa. Una deuda para saldar: cotidiana, silenciosa, viva.

### Bibliografía

- ABOY, Rosa. *Viviendas para el pueblo*. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica. 2005
- AMTMMAN, C. y FERNÁNDEZ, F. (Edit.) *Comunicación y desarrollo rural*. Santiago, Ed. La ciudad. 1981

- BURKE, P. *Hibridismo Cultural*. São Leopoldo, Editora Unisinos. 2003
- BERGER, J. *Puerca Tierra*. Madrid, Suma de letras. 2001
- BUSSO, G. y G. Rodríguez. *Dinámica demográfica en los departamentos del sur de la provincia de Córdoba, 1947-1991*, Río Cuarto, UNRC-FCE-IDR. 1994
- CARBONARI, M.R. "Ruralización. La utilización del concepto en la historia". En Cimadevilla, G. y Carniglia, E. *Relatos sobre la rurbanidad*. Río Cuarto, Edit. UNRC. 2010.
- CIMADEVILLA, G. "Relatos, informes y ensayos. Antecedentes y perspectivas de los estudios de comunicación rural en América Latina". En Cimadevilla, G. y Otros. *La bocina que parla*. Río Cuarto. Ed. UNRC. 1997
- CIMADEVILLA, G. y Carniglia, E. "La ruralización de la ciudad pampeana". En Thornton, R. y Cimadevilla, G. *Grises de la extensión, la comunicación y el desarrollo*. Santa Rosa-Buenos Aires, Ed. INTA. 2008.
- CIMADEVILLA, G. y Carniglia, E. *Relatos sobre la rurbanidad*. Río Cuarto, Edit. UNRC. 2010.
- DEMARCHI, P. "La actividad rurbanda en la prensa local"; en Cimadevilla, G. y Carniglia, E. *Relatos sobre la rurbanidad*. Río Cuarto, Edit. UNRC. 2010.
- DOS SANTOS, M. *A natureza do espaço*. São Paulo, Hucitec. 1999
- DOS SANTOS, T. *Revolução científico-técnica e acumulação do capital*. Petrópolis. Edit. Vozes. 1987
- FALS BORDA, O. *Las revoluciones inconclusas en América Latina*. México, Siglo XXI. 1968
- GALIMBERTI, S. *Más que carros y caballos. Rurbandidad, objetos y significados*, Río Cuarto, UNRC-FCH-DCC, Trabajo Final de Licenciatura. 2007
- GALPIN, Ch. *Rural Life*. New York, The Century Co. 1918
- GIARRACA, N. y Otros. *Territorios y Lugares. Entre las fincas y las ciudades. Lules en Tucumán*. Buenos Aires. La Colmena. 2003
- GRAZIANO DA SILVA, J. *O novo rural brasileiro*. Campinas, São Paulo: Unicamp. Instituto de Economía, (Coleção Pesquisas, 1). 1999
- GRAZIANO DA SILVA, j.; del Grossi, M. E. "A evolução do emprego não agrícola no meio rural brasileiro". In: *Projeto Rurbando*. Instituto de Economía. UNICAMP. Disponible en [www.eco.unicamp.br/projeto / rurbando](http://www.eco.unicamp.br/projeto/rurbando). 2001
- GURTVICH, G. *Dialéctica y Sociología*. Madrid, Alianza Editorial. 1969
- KENBEL, C. *A mitad de camino entre lo urbano y lo rural. Actores y actividades de rebusque*. Río Cuarto, UNRC-FCH-DCC, Trabajo Final de Licenciatura. 2006
- LEFEBVRE, H. "Problemas de sociología rural" [1970]; en Souza Martins, J. de (Org.). *Introdução crítica à Sociologia Rural*. São Paulo, Editora Hucitec. 1986
- LEFEBVRE, H. [1970]. *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Humanitas. 2004
- MANDEL, E. *Las ondas largas del desarrollo capitalista. La interpretación marxista*. Madrid, Siglo XXI. 1986
- MCQUAL, D. y Windhal, S. Modelos para el estudio de la comunicación colectiva, Eunsa, España. P. 109/115. 1989
- MORIN, E. *El espíritu del tiempo*. Madrid, Taurus, [1962]. 1976

- Municipalidad de Río Cuarto. Area de Economía Social. 2008. *Informe Programa de Recuperadores Urbanos*. Río Cuarto, Inédito.
- Puntal, diario. *Ediciones Varias*. Río Cuarto, Editorial Fundamento. 2008
- QUESADA, G. *Comunicação e comunidade. Mitos da mudança social*. São Paulo. Loyola. 1980
- ROGERS, E. Diffusion of Innovations. Third edition, Free Press, USA. 1983
- ROGERS, E. Diffusion of Innovations. Fourth edition, Free Press, USA. 1995
- ROGERS, E. Diffusion of Innovations. Fifth edition, Free Press, USA. 2003
- ROGERS, E. y Shoemaker, FLa Comunicación de Innovaciones, un Enfoque Trans-cultural. México: Herrero Hermanos [1962]. 1971
- ROMERO, J. L. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores. 1976
- ROSTOW, V. *Las etapas del crecimiento económico: Un manifiesto no comunista*. México, FCE. [1961]. 1974
- SCHNEIDER, S. "As atividades rurais não-agrícolas e as transformações do espaço rural: perspectivas recentes". En *Cuadernos de Desarrollo Rural*, Universidad Javeriana. Bogotá. 2001
- SCHUMPETER, J. *Teoría del Desarrollo Económico*. México DF, Fondo de Cultura Económica [1934]. 1967
- SERRANO GÓMEZ, E. *Legitimación y racionalización*. México, Anthropos-UNAM. 1994
- SOUZA MARTINS, J. de (Org.). *Introdução crítica à Sociologia Rural*. São Paulo, Editora Hucitec. 1986
- VELA, H. y Otros. *Agricultura familiar e desenvolvimento rural sustentável no mercosul*. Santa Maria, UFSM. 2003
- Weber, M. [1922]. *Economía y Sociedad*. México, Fondo de Cultura Económica. 1996

### Fuentes Digitales:

- [www.agroinforme.com.ar/archives/4476](http://www.agroinforme.com.ar/archives/4476)
- [www.eco.unicamp.br/projeto/rurbano](http://www.eco.unicamp.br/projeto/rurbano). *Projeto Caracterização do Novo Rural Brasileiro-Projeto Rurbano*, coordinado por José Graziano da Silva.
- [www.indec.org.ar/](http://www.indec.org.ar/) *Explotaciones Agrop. (EAP) por tipo de delimitación. Total país, Años 1988-2002*.
- [www.wilkepedia.org.es](http://www.wilkepedia.org.es)

## INFRAESTRUCTURA MODAL: DESARROLLO DE LA REGION DE COQUIMBO

*Jorge J. Fernández L.\* y Luis A. Arjona B.\*\**

### **Resumen:**

*El objetivo de éste estudio es analizar la factibilidad de generar un sistema intermodal de transporte para la Región de Coquimbo que reduzca los costos directos e indirectos de manera de hacer mas competitivas las exportaciones de los productos mineros y agrícolas.*

*En el trabajo se hizo un análisis comparativo entre diferentes medios de transporte de carga terrestre, concluyendo que para las cargas pesadas el medio de transporte de menor costo es el ferroviario.*

*El obstáculo más importante para el desarrollo ferroviario es el inequitativo tratamiento fiscal con respecto al transporte vial, razón por la cual se propone un trato tributario equitativo mediante un subsidio a la demanda.*

*Un sistema de transporte ferroviario reduciría el costo del traslado de carga desde la frontera con Argentina al Puerto de Coquimbo, ahorrando una gravosa inversión en carretera y evitando la contaminación del aire puro del Valle de Elqui.*

**Palabras claves:** transportes, costos, tributario, demanda

**Clasificación JEL:** O1 R4

---

\* Ingeniero Comercial, Mg. Finanzas, Director de Departamento de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de La Serena. [jfernandez@userena.cl](mailto:jfernandez@userena.cl),

\*\* Ingeniero COmercial, Lic. en Ciencias Económicas, Académico de la Universidad de La Serena. [larjona@userena.cl](mailto:larjona@userena.cl)

**Abstract:**

*The objective of this study is to analyze the feasibility to generate a intermodal system of transport for the Region of Coquimbo that reduces the direct and indirect costs of way to make but competitive the exports of mining products and agricultural. In the work a comparative analysis between different means became from transport of terrestrial load, concluding that stops the heavy loads the means of transport of smaller cost is the rail-roader. The most important obstacle for the railway development is the inequitable fiscal treatment with respect to the road transport, reason for which an equitable tributary treatment by means of an subsidy to the demand sets out. A system of railway transport would reduce to the cost of the transfer of load from the border with Argentina to the Port of Coquimbo, saving an onerous investment in highway and avoiding the pure airborne contamination of the Valley of Elqui.*

**Key words :** transports, costs, tributary, demand

## I- Infraestructura, Competitividad y Desarrollo Regional.

Chile desde hace unos 25 años ha llevado a cabo un proceso sistemático de apertura comercial hacia el resto del mundo que se ha visto reforzado con la firma de diversos Tratados de Libre Comercio bilaterales y multilaterales. Hace tres décadas que la economía chilena tomó la opción de crecer vía un proceso exportador, donde la clave estaba en desarrollar una plataforma exportadora eficiente e integrada al mercado mundial.

En una primera fase, esto resultó exitoso porque el país logró diversificar sus mercados de destino, como así también su matriz de productos exportables.

El modelo aplicado por Chile, fue replicado por las economías vecinas y también por otras economías emergentes. Hoy la economía mundial está integrada comercialmente y las tendencias indican que los países cada día llevan a cabo medidas de mayor apertura comercial disminuyendo con ello las barreras comerciales.

En este escenario, se ha intensificado la competencia, por lo tanto, lo que hasta hace algunos años eran ventajas competitivas estables, hoy día no lo son, esto obliga a todos los países a desarrollar una búsqueda permanente de soluciones que les permitan aumentar su competitividad.

La competitividad alcanzada por una economía, no tan solo es la resultante de la combinación de factores productivos (Capital y Trabajo) con tecnología, inversión en activo físico y capital humano, también dependerá de la calidad de su infraestructura.

El Banco Mundial considera la infraestructura como un factor basal para el desarrollo económico. Una infraestructura suficiente y en buenas condiciones permite el desarrollo económico: multiplica el rendimiento de las inversiones, la competitividad y la riqueza de la nación.

Se define la infraestructura como un conjunto de servicios básicos, obras públicas y transporte (energía eléctrica, telecomunicaciones, agua potable y alcantarillado, recolección y tratamiento de desechos, obras viales y de riego, infraestructura portuaria y aeropuertos, caletas pesqueras, transporte urbano e interurbano, etc.).

A través de la ejecución y puesta en marcha de proyectos de infraestructura, se genera una serie de externalidades positivas, identificables, medibles y valorizables que garantizan la competitividad de los países y de sus regiones.

El desarrollo de un país, está atado, al éxito de la vinculación al mercado mundial de sus regiones, éstas crean riqueza y contribuyen al crecimiento de la economía y por ende al bienestar de su población.

Luego, de acuerdo a lo anterior, debe existir un desarrollo regional que sea armónico y equilibrado a nivel país, esto impone al Estado la tarea de establecer una política que garantice infraestructura suficiente y necesaria, que impulse la competitividad regional. La infraestructura de las regiones debe modernizarse de manera permanente para que permita a las regiones ir adecuando su infraestructura de modo de generar de economías de costos, que permitan a los sectores productivos-exportadores ganar espacios de competitividad en el concierto mundial

El sector público tiene que impulsar una colaboración permanente con los privados, vía comisiones conjuntas que tengan por misión detectar aquellas acciones que puede desarrollar el primero, que impulsen el desarrollo productivo. Lo anterior, es de vital importancia, para garantizar la vigencia de los productos exportables chilenos en los mercados mundiales, donde el factor de competitividad en términos de costos y precios adquiere especial relevancia.

En este aspecto, un factor determinante y de fuerte impacto en la cadena de valor de la oferta exportable chilena, es la infraestructura con que se cuenta, principalmente la que tiene relación con obras de transporte, telecomunicaciones y energía.

En el caso de las obras de infraestructura de transporte, motivo de esta ponencia, el solo hecho de tener una adecuada y eficiente matriz de conectividad terrestre incluyendo los puertos de embarque (puertos secos, aéreos y marítimos) implica que los costos de transporte se reducen tanto en términos económicos como de tiempo, acortando las brechas de costo entre los productores y sus mercados de destino, esto ayuda a la competitividad en una economía globalizada.

Los avances en materias de concesiones, que ha tenido la economía chilena, han resultado importantes, el sector privado ha adquirido un rol protagónico, que necesariamente se profundizará en los próximos años.

En este artículo, de todo el amplio espectro que constituye la temática de infraestructura, se abordará lo relacionado con el transporte vial y ferroviario y su impacto en la generación de economías para el transporte de carga, que permitan abrir nuevas oportunidades de exportación al sector minero y agrícola de la IV Región entre otros.

## **II- COSTOS DE TRANSPORTE Y COMPETITIVIDAD.**

La oferta exportable de un bien generalmente se transan a precio FOB, donde no tan solo se requiere de eficiencia económica en su proceso de fabricación, si no que también, en toda la logística de su transporte y embar-

que. Esto pasa por la eficiencia en las vías de comunicación al puerto de embarque, el medio de transporte utilizado y en el manejo de la carga en el puerto. De estos tres elementos, se discutirán en este artículo los dos primeros.

El transporte terrestre, tiene que permitir, la movilización de la oferta exportable de bienes al menor costo por unidad de carga, esto significa que se debe desarrollar el medio de transporte o las combinaciones de medios que resulten más eficientes en términos de costo económico, considerando las restricciones de tiempo; y la infraestructura que permita que éste medio funcione.

La oferta de transporte terrestre puede estar conformada por: transporte vial, ferroviario o un sistema ínter modal ferroviario-vial.

Desde un punto de vista teórico, el Sistema de Transporte de Carga Vial se caracteriza por:

Fortalezas	Debilidades
1.- Flexibilidad en los volúmenes de carga.	1.- Contaminación Ambiental.
2.- Sistema de Transporte Puerta a Puerta.	2.- Congestionamiento en las redes viales.
3.- Sistema de Alta Frecuencia.	3.- Volúmenes pequeños de carga por unidad.
4.- Aprovechamiento de Retornos en vacío.	4.- Daño estructural a las carpetas de rodados viales.
	5.- Limitación de cargas por eje lo que limita la capacidad máxima a transportar por móvil.
	6.- Es menos competitivos en costos para grandes volúmenes a transportar

Este sistema puede estar conformado por dos operadores: uno que presta el servicio de transporte de carga y otro que provee y administra la infraestructura vial. Es el caso de las carreteras concesionadas.

Los operadores de transporte de carga operan en un mercado que presenta características que permiten asimilarlo a un modelo de competencia perfecta, principalmente por:

- Alto número de participantes por el lado de oferta.
- Mercado altamente atomizado.
- Fácil entrada y salida de la industria por parte de los empresarios.
- Los precios son determinados por el mercado.

Quién provee y administra la infraestructura vial, presenta una estructura industrial con características monopólicas (monopolio natural) debido a:

- Existe un solo operador que provee y administra la infraestructura vial.
- El servicio de infraestructura vial presenta pocos sustitutos (oligopolio).
- El precio a cobrar por el uso de la vía es mediante la fijación de una tarifa.
- Fuertes barreras a la entrada y la salida de la industria.
- Inexistencias de rutas alternativas.
- Costos Hundidos que inhiben la entrada de competidores.

Al analizar la estructura de precios observada en este mercado se deben distinguir dos escenarios: con presencia de cobro de tarifa por uso de vía y sin cobro de tarifa.

**Escenario de Precios sin cobro de tarifa por uso de infraestructura vial.**

Cuando estamos en presencia de dicho escenario, el precio que cobran los operadores de transporte a los usuarios del servicio no incluye costos de peaje, sólo considera costos de operación, depreciación del equipo rodante y su margen de utilidad lo que implica que la tarifa cobrada es menor que si tuvieran que cancelar peaje por uso de vía. El gráfico 1 muestra que en ausencia de peaje la oferta será mayor ( $Q_1$ ) y esta asociada a un menor precio ( $T_1$ ).

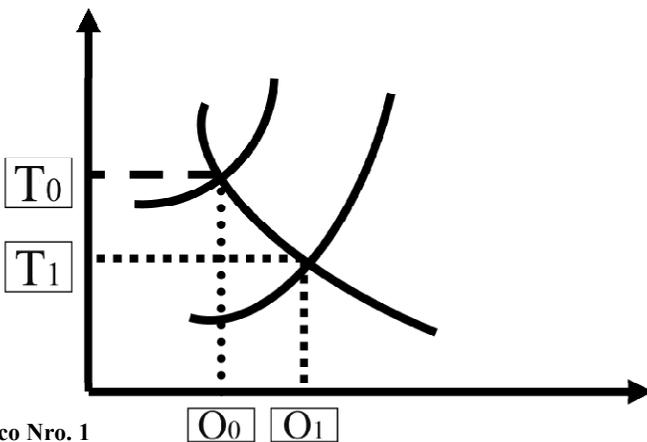


Gráfico Nro. 1

La ausencia de cobro de peajes por uso de la infraestructura vial, no estaría reflejando en el precio que cobran las empresas de transporte de carga el costo por el uso de la infraestructura vial.

La tarifa cobrada al usuario final debería tener incorporado los costos del deterioro que generan estos operadores a la infraestructura vial, la contaminación ambiental, la congestión vehicular de vías y accesos a puertos de destino, etc., por lo tanto los precios cobrados no estarían entregando señales, para una asignación eficiente de los recursos y como se sabe la regla de la eficiencia económica es que los precios se igualen a los costos marginales de producción.

La nueva curva de oferta que incorpora en su precio todos los costos (directos e indirectos) asociados al desarrollo del negocio de transporte muestra que la cantidad ofrecida (**Q0**) será menor y está asociada a una tarifa más alta (**T0**).

### **Escenario de Precios con cobro de tarifa por uso de infraestructura vial.**

En este escenario se visualiza que los usuarios no tienen libre acceso al uso de la infraestructura vial y tienen que pagar una tarifa para poder tener acceso al uso de ésta.

Al cobrar un peaje en la red vial por derecho al uso de ésta, se desplaza la curva de oferta hacia arriba lo que determinará una nueva tarifa de equilibrio más alta asociada a una menor cantidad demandada por carga movilizada

La pregunta que surge es ¿Los operadores del transporte de carga están pagando todos los costos (incluidas las externalidades negativas) que generan, al hacer uso de la red vial? No se consideran todas las externalidades negativas que se generan a la sociedad (costos del impacto ambiental, la congestión vehicular, etc.).

Al analizar la fijación de tarifas de cobro por el uso de la red vial nos vamos a enfrentar a dos tipos de usuarios: vehículos livianos y vehículos pesados de carga ( dos ejes o más), en un modelo simplificado se dejará fuera del análisis todas aquellas externalidades negativas identificables, medibles y que a veces resultan difíciles de valorizar, es decir solo serán considerados los costos de deterioro de las vías por su uso.

De acuerdo al criterio económico, y como una forma de asignar eficientemente los recursos, la tarifa cobrada por el uso de la red vial debería ser equivalente al costo marginal social de uso de la vía, es decir existiría una tarifa diferenciada por tipo de usuario y que estaría relacionada por los costos diferenciales generado por uso de la vía (deterioro).

Según lo que plantea Iam Thomson, Consultor experto en transportes el daño estructural de un vehículo a un camino varía exponencialmente ( $\text{exp.} = 2.4 \text{ a } 6.6$ ) con su peso por eje, y empieza a ser significativo a partir de un peso de 8 toneladas, dependiente de las circunstancias.

Luego las actuales estructuras de peajes no reflejan las equivalencias en ejes de las distintas categorías de vehículos, esto implicaría que los vehículos pesados de carga con su pago de peaje e impuestos por concepto de combustibles no logran cubrir los costos de desgaste que causan a las vías, lo que estaría implicando la existencia de subsidios cruzados entre usuarios, además si agregamos los costos sociales de accidentes, la congestión o la contaminación atmosférica, los que, si fuesen contabilizados, aumentarían la estimación del subsidio implícito recibido por los camiones, además que los vehículos de carga de 2 ejes pagan una tarifa de 0.0416 US\$/Km. más un impuesto sobre el combustible de 0.0286 US\$/Km., lo que arroja un costo total equivalente a 0.0702 US\$/Km. mientras que el deterioro que ocasionan a la red vial es de 0.0851 US\$/Km. Los vehículos de carga de más de 2 ejes cancelan un peaje que alcanza a 0.0925, más un impuesto sobre el combustible de 0.04 lo que arroja un costo total de 0.1325 US\$/Km., mientras que el deterioro que ocasionan a la red vial alcanza a un monto por kilómetro de US\$ 0.1820.

La situación anterior, resulta más evidente, cuando se está en ausencia de cobro de peajes por el uso de infraestructura vial de uso público, donde la magnitud del subsidio implícito resulta mucho mayor.

La aplicación de un subsidio implícito al transporte vial, como sucede hoy en día, lo está pagando la sociedad como un todo, por un lado por el efecto redistributivo de subsidios cruzados desde los usuarios de vehículos menores cuyo pago de tarifa más el pago de impuesto al combustible resulta superior al costo de deterioros de vías, hacia los usuarios de vehículos pesados, más las externalidades negativas generadas por la actividad de transporte, que son pagadas por toda la sociedad.

Luego esta pérdida de utilidad de algunos actores de la sociedad versus la mayor utilidad alcanzada por otros, debería ser compensada económicamente, para que eso ocurriera, habría que reasignar dicho subsidio implícito hacia otras alternativas de transporte (sistema férreo), de manera tal de poder minimizar parte de los costos sociales que se están generando con la actividad de transporte vial.

El transporte ferroviario, presenta importantes fortalezas y debilidades, que han sido señaladas en numerosos estudios que se han realizado principalmente observando, el funcionamiento del transporte de carga ferroviario en los países europeos.

Fortalezas	Debilidades
Transporta Volúmenes importantes por unidad.	Rigidez en el corto plazo a los cambios en el diseño de trazado de rutas frente a variaciones en la demanda.
Medias y grandes distancias	Redes Limitadas y con baja conectividad.
Menor costo	Eficiencia Económica requiere un alto volumen de carga.
Alta seguridad y regularidad	Baja rentabilidad del transporte de carga en tramos cortos.
Limitado Impacto ambiental	Costos de Entrada a la industria son altos.
Menor Inversión Inicial. Requiere menor superficie a expropiar y es más bajo el costo /km. de instalar vía férrea..	El operador ferroviario al ser dueño de las líneas y del material rodante mostraría rasgos de monopolio, en ese tipo de transporte, aunque en la práctica al considerar el transporte terrestre como un todo, no lo sería pues compite con el transporte vial.

Este medio de transporte de carga, se caracteriza por que existe un solo operador que es propietario de la red férrea como también del equipo rodante, lo que mostraría una estructura de la industria de un monopolio natural.

Estas condiciones se dan por:

- Un único operador en la estructura de propiedad de la línea férrea como así también en la propiedad de los equipos rodantes.
- Estructura de costos decrecientes en los servicios de carga, es decir los costos unitarios disminuyen en la medida que las distancias son más extensas, como así también respecto a los incrementos en los volúmenes de carga.
- Fuertes barreras de entrada y salida de la industria, dado principalmente por las fuertes inversiones de infraestructura y equipos que se requieren realizar.
- Los precios cobrados por servicios de transporte están determinados por el mercado dado que a pesar de tener rasgos de un monopolio, compiten con el transporte vial.

En relación a las tarifas cobradas, por los servicios de transportes de carga ferroviario, estos están determinados en función de los costos operacionales de las empresas operadoras, las inversiones, costos de mantención

de vías férreas y su respectivo margen de utilidad cuando la empresa operadora del transporte de carga es propietaria de la infraestructura férrea, en caso de no ser propietaria sus costos que determinan la tarifa a cobrar a los usuarios por el transporte de carga son; los costos de operación del negocio de transporte, el canon y la tarifa que le es cobrada por la empresa dueña de la infraestructura ferroviaria ( en Chile es la empresa EFE) y el margen de utilidad respectivo.

**Cuadro Comparativo de Atributos entre Modalidades de Transporte Terrestre**

Tipo de Transporte de Carga	Impacto Ambiental	Consumo Energía	Regularidad	Capacidad Carga	Fiabilidad	Seguridad
Ferroviaria	Bajo	Bajo	Alta	Alta	Alta	Alta
Vial	Alto	Alto	Baja	Baja	Baja	Baja

Del cuadro anterior se puede apreciar las diferentes ventajas existentes entre un medio de transporte terrestre y otro, donde queda de manifiesto que el transporte ferroviario resulta mucho más amistoso con el medio ambiente que el transporte de carga vial.

Luego al revisar los precios cobrados por ambas modalidades de transporte, cuando compiten directamente en el mercado de la carga, la tarifa cobrada por el transporte vial resulta algo menor que la del transporte ferroviario, producto que los impuestos y peajes que le son cobrados a los primeros no reflejan los verdaderos costos que generan en forma directa a la sociedad, como son los costos de deterioro de la carpeta rodante, y más aún, los otros costos como son la contaminación, congestión vehicular y otros que son identificables pero no son medidos ni valorizados en ninguna metodología de evaluación y cálculos de tarifas a cobrar por uso de vías. Luego como se mencionó anteriormente existiría un subsidio nocivo que haría incentivar el uso de transporte vial por sobre el transporte ferroviario sin considerar los costos por este concepto generados.

Esta situación analizada, desde la perspectiva de la asignación de recursos estaría dando una muy mala señal respecto a el uso eficiente de recursos, pues a todos los costos anteriores señalados ( directos e indirectos), habría que añadirle el mayor consumo de energía por parte del sistema de transporte vial, pues de acuerdo a información entregada por parte de la empresa Ferronor S.A. un convoy ferroviario ahorra alrededor, de 2/3 del combustible utilizado por el transporte vial para una carga equivalente.

El problema que hoy día existe es que el transporte de carga vial recibe por parte del gobierno un subsidio implícito, situación que se ve, más agudizada en aquellas rutas donde no existe cobro de tarifas por circular, lo que se traduce en una competencia desleal frente al transporte ferroviario que hoy en la actualidad no cuenta con ningún tipo de subvención, ni es considerado dentro de ninguna estrategia de desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito nacional ni regional.

Reforzando lo anterior, se aprecia que en todas las actividades de infraestructura relacionados con el transporte ( aeropuertos, puertos y redes viales) el Estado de Chile, a generado mecanismos (ley de concesiones de el Ministerio de O.O.P.P.) de incentivo para la incursión de los privados para que actúen como operadores otorgando subsidios ya sea por el lado de la demanda o por el lado de la oferta, mientras que respecto al sector ferroviario este a quedado en absoluto abandono, a pesar de lo estratégico que puede ser para el país desde un punto de vista de conectividad, dada la fuerte vulnerabilidad que tienen las actuales rutas viales en el país.

De acuerdo a estudios realizados por Ian Thomson, concluye lo siguiente:

- Una subvención implícita de USD 0.05 por camión por Km., equivaldría a aproximadamente USD 0.0025 la ton-km.
- Si, a fines del decenio pasado, el Ferrocarril del Pacífico pudiera haber subido sus fletes en USD 0.0025 la ton-Km., habría ingresado anualmente unos USD 20.000.000.-
- Si Ferronor S.A., que competía con carreteras no sujetas a peajes, pudiera haber aumentado sus fletes en USD 0.0071, su tasa de retorno sobre el capital habría subido de 0.2% a 4.6%.
- Es decir, los montos involucrados, aunque reducidos en términos absolutos, son importantes en comparación con las delicadas finanzas ferroviarias.
- La estructura de los peajes de los camiones tiene más que ver con la facilidad de pago que con la eficiencia o justicia de los valores cobrados.
- La razón de no cobrar peajes eficientes tiene más que ver con las consideraciones políticas, y el hecho de que muchas veces ya hay contratos de concesiones firmados.

Un estudio de mercado preliminar en la IV Región , de Coquimbo indican que las tarifas cobradas a usuarios que demandan transporte de carga pesada en la actualidad, son un 50% superior a la tarifa que podría cobrar la empresa Ferronor S.A. al entrar en operaciones en la región. Sin embargo la

evidencia observada en otras regiones donde conviven ambos modelos de transporte indican que la tarifa cobrada al usuario final, resulta menor bajo el sistema de transporte carretero, amparado en los antecedentes analizados anteriormente.

### **¿Cuál es el sistema de transporte más eficiente?**

Hoy día, tal cómo está la situación, el transporte de carga pesada es más barato realizarlo en algunas rutas mediante ferrocarril, el problema radica en el número de años que debería durar el contrato para que la empresa ferroviaria realice las inversiones necesarias, como estas son muy altas estos contratos debería durar entre siete y diez años, lo que obviamente desalienta al usuario a utilizar este medio de transporte.

Sí se está de acuerdo en que el transporte ferroviario genera un beneficio social, por el menor deterioro de calles y carreteras que se produce al sustituir transporte por camión a ferroviario, a lo que se suma el beneficio de menor congestión y contaminación, el Estado podría establecer un subsidio a la demanda para aquellos usuarios que utilicen esta modalidad de transporte.

Subsidio que debería estudiarse en cada caso. Por ejemplo: por el menor costo que se produce en congestión vehicular al arribar la carga a un puerto por ferrocarril y no por camión. Este subsidio sería cancelado a las empresas que utilicen este medio de transporte y podría fijarse por tonelada de carga kilómetro.

De esta forma se estaría alentando un sistema inter modal de transporte que minimizaría el costo de la red desde los lugares de producción hasta los puertos de embarque, abaratando el costo de las exportaciones de la carga que utilice esta red.

Una condición para que el sistema funcione radica en que el Estado sea ágil en la cancelación del subsidio (bonos de carbono, rebaja tributaria, etc.) a las empresas que utilicen la red. No deberían transcurrir más de un mes entre el uso de la red y el pago del subsidio. Y por el lado de la oferta de transporte ferroviario estudiar la aplicación de las mismas ventajas tributarias que tienen las empresas de transporte vial respecto al impuesto específico a los combustibles.

Con un sistema bien concebido y mirando al futuro se lograría una racionalización y una mayor eficiencia en la utilización del sistema de transporte, que incluye menor costo en construcción y mantenimiento de vías, menor utilización de combustibles fósiles y menor congestión en las ciudades.

De acuerdo a lo observado en los diversos modelos de transportes de carga, la evidencia indica, que un sistema de transporte inter modal, donde se combinen ambos sistemas de transportes, permite generar un sistema más racional y eficiente en el transporte de carga. Esto analizado desde un punto de vista de, costos de operación, contaminación, congestión vehicular, tasa de siniestralidad en carreteras, etc.

El transporte terrestre de carga, por el sistema vial, presenta amplias ventajas de costos al operar en cortas distancias, como así también es mucho más ágil en reaccionar frente a shocks inesperados en la demanda por transporte de carga.

En cambio el transporte terrestre de carga a través de ferrocarril, presenta ventajas competitivas en sus costos al operar en medianas y largas distancias, presentando una estructura de costos decrecientes en la medida que la distancia a cubrir se hace más extensa.

### **Bases para establecer un Plan Maestro de Transporte para la IV Región.**

Al observar la red de conectividad vial de la IV Región, esta se encuentra configurada por una red principal que es la Ruta 5 y tres redes viales transversales que conectan los tres valles con la ruta principal ( Red Valle del Elqui- La Serena, Red Combarbalá-Ovalle- Coquimbo/La Serena y Red Salamanca-Illapel- Los Vilos).

Complementando la infraestructura vial, existe una red ferroviaria longitudinal que nace en la Quinta Región y realiza el siguiente recorrido: Caldera- Los Vilos- Illapel- Combarbalá- Monte Patria- Ovalle- Coquimbo o Caldera, antigua línea férrea que era propiedad de Ferrocarriles del Estado y que hoy es de la empresa FERRONOR S.A.

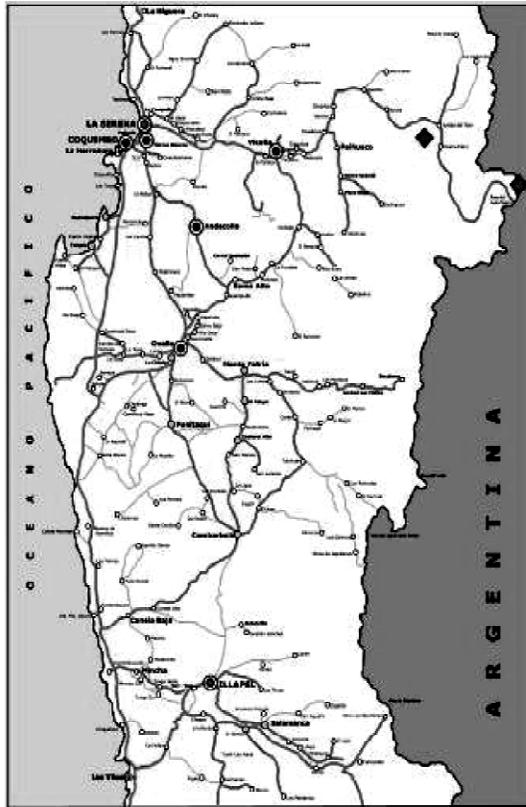
Además existe un ramal que conecta la ciudad de La Serena con Rivadavia y pasa por Vicuña. La empresa es propietaria del tramo Romeral al Puerto de Guayacán y lo utiliza para transporte de hierro que embarca en el puerto mecanizado de Guayacán. Hoy de toda la red ferroviaria longitudinal, solamente se utiliza el trayecto comprendido entre la Mina el Romeral y el puerto de Guayacán, aunque el resto de la vía sólo requiere pequeñas inversiones de recuperación y mejoramiento, para operar sin problemas y permitir el transporte de carga.



### ¿Por qué se justifica habilitar el transporte ferroviario en la Tercera y Cuarta Región?

Debido al desarrollo de nuevos proyectos de inversión minera en ambas regiones, se ha visualizado la necesidad de contar con transporte de carga a mayor envergadura desde puntos de transporte ínter modal de vial a ferroviario o ferroviario directamente, conectados a una red que permita en cada región, embarcar los productos en los puertos de Caldera y Coquimbo.

La construcción de la doble calzada entre la Serena y Vallenar en una primera etapa en la ruta 5 norte, permitirá aumentar el transporte de carga en ese par, sin embargo, paulatinamente en el tiempo, los costos de transportes de la carga en camiones irán subiendo, lo que hará más rentable la entrada de una alternativa al transporte vial (transporte ferroviario) o lograr una combinación de ambos.



Por otra parte, al contar con una red férrea longitudinal completa entre ambas regiones, el desarrollo de los ramales conectados a dicha red, será del tipo exponencial, comprobado por la cantidad de proyectos mineros en expansión.

Hoy, el puerto de Coquimbo en los próximos meses será licitado, la empresa que se lo adjudique realizará nuevas inversiones en infraestructura portuaria, permitiendo que la utilización de este se intensifique.

El desarrollo del puerto de Coquimbo, necesariamente está ligado a mejorar la infraestructura de atención de naves de carga y turismo, de acceso al recinto portuario y al establecimiento de una red de puertos secos (El Peñón, Illapel, Ovalle y Huanta).

La infraestructura más eficiente, es aquella que permita establecer un sistema armónico de transporte donde cohabiten el transporte ferroviario y

el vial, y en el cual actúen de manera complementaria ambos sistemas (sistema ínter modal).

El desarrollo de la región de Coquimbo, está estrechamente ligado a aprovechar sus ventajas comparativas como son la ampliación de la zona frutícola, explotación de nuevos yacimientos de cobre y hierro, y expansión de los ya existentes, el desarrollo de una planta generadora de energía a partir del procesamiento de la basura domiciliaria (Pirolisis), planta de cátodos y planta recuperadora de baterías, proyectos que requieren que el medio de transporte utilizado sea el ferroviario, con la utilización de puertos secos y estaciones de transferencias, de lo contrario no presentarían viabilidad económica, producto que requieren abaratar los costos de transportes por un tema de volúmenes de carga y distancia.

Luego al presentar un modelo de transporte de carga, eficiente en la Región de Coquimbo, se deberá modelar un sistema donde se combinen ambos sistemas de transporte, estableciendo en ciertos sectores geográficos puestos secos, donde se proceda a realizar las transferencias de carga.

Considerando el actual trazado de la línea férrea, una alternativa de establecimiento de un puerto seco debería estar emplazado en la comuna de Illapel donde debería converger toda la producción minera generada en las comunas de Salamanca e Illapel, para proceder a realizar su respectivo traslado de carga hacia el puerto de Coquimbo.

Una alternativa de instalación de un segundo puerto de transferencia, se debería ubicar geográficamente en la comuna de Ovalle cuyo objetivo sería la de recibir y acopiar toda la producción frutícola de exportación generada por la comunas de Combarbalá, Monte Patria, Punitaqui, Río Hurtado y Ovalle con destino al puerto de embarque de Coquimbo.

Lo importante en esta nueva modalidad de transporte consiste que desde los predios de cosecha hasta este puerto seco la fruta se trasladaría mediante camiones (puerta a puerta), lugar donde se realizaría la inspección respectiva por parte del SAG y se cargaría sobre contenedores equipados con sistema de atmósfera controlada, los cuales deberán ser cargados en el ferrocarril para su traslado desde Ovalle a Coquimbo, en promedio un ferrocarril reemplaza dependiendo la carga alrededor de 20 camiones, lo que resulta interesante desde el punto de vista de eliminar la congestión vehicular en la ruta que une Ovalle con Coquimbo, como así también en los accesos del puerto de Coquimbo.

La factibilidad de el corredor bio oceánico, que permita las salidas de carga a través del puerto de Coquimbo, solo es factible mediante la modelación de un sistema de transporte ínter modal, que implique que los volúmenes de inversión requeridos no sean tan elevados.

Lo anterior, significaría establecer un puerto seco en el sector de Huanta, donde se realizaría la transferencia de carga, donde estudios preliminares, indicarían que la carga tendría su origen de Argentina, sur este del Brasil, Uruguay y Paraguay, principalmente a lo que se refiere a la salida de soja con destino a el mercado de oriente (China), obviamente que dichos embarques estarían condicionados a la construcción del nuevo puerto de Coquimbo, como así también al desarrollo de un plan maestro de transporte.

Al existir un modelo de transporte, en que se combinen diferentes alternativas Ferroviario - Vial va ha significar que los costos de flete se vean reducidos para lo cual se propone para este corredor instalar un puerto seco en el sector de Huanta donde la carga sería transferida desde camiones al ferrocarril cuya ruta a cubrir sería desde este puerto seco hasta el puerto de Coquimbo.

Bajo este escenario, el uso del ferrocarril significará disminuir por cada convoy ferroviario entre 80 y 90 camiones por carga equivalente, lo que en la práctica significa un ahorro de recursos en la construcción de obras viales de estándares exigentes, vías de accesibilidad al puerto de Coquimbo, etc.

Para realizar un análisis comparativo, la inversión estimada para la habilitación del ferrocarril transversal Coquimbo - Paso de Aguas Negras significaría alrededor de unos US\$ 250.000.000.-, mientras que la construcción del túnel, más la habilitación de la ruta Huanta-Coquimbo alcanzaría una cifra aproximada de US\$ 1.200.000.000.-.

Las cifras anteriores, analizadas sólo desde el punto de vista de inversión ya muestran una fuerte ventaja hacia la habilitación de la línea férrea, si a esto sumamos toda la serie de ahorro de costos de operación y mantenimiento de carreteras, ahorro de combustible, contaminación ambiental y congestión vehicular en rutas y vías de acceso a los puertos indican que solo es sustentable un sistema combinado de transporte.

## Conclusiones

En función de lo tratado en esta ponencia se concluye:

- Modelar un sistema de transporte de carga más eficiente, que representen menores costos para los usuarios y que sea más amistoso con el medio ambiente.
- El mejor diseño de transporte de carga a implementar en la IV Región de Coquimbo es el inter - modal (camión - ferrocarril), donde se combine el transporte vía camiones para tramos de corta distancia y



se haga uso del ferrocarril para los tramos de mediana y larga distancia.

- Conjuntamente a la habilitación del ferrocarril como medio de transporte en la IV Región, se hace necesario el establecimiento en algunos puntos estratégicos de Puertos Secos y/o Estaciones de Transferencia de Carga.
- Para que exista una sana competencia entre ambos sistemas de transporte, se hace necesario que se realice un estudio mas profundo acerca de las peajes cobrados en la actualidad para los usuarios de las carreteras y de no poder corregirse esta distorsión, por un tema de contratos, se debería aplicar una forma de subsidio a la demanda por transporte de carga mediante el sistema ferroviario
- Por el lado de la oferta del transporte ferroviario las empresas que participan como operadores, al igual que los transportistas de carga vial deberían tener ventajas tributarias por el lado del impuesto específico del combustible.

## ANÁLISIS METODOLÓGICO DE LA FORMULACIÓN DE LOS PLANES COMUNALES DE DESARROLLO TURÍSTICO DE LA REGIÓN DE COQUIMBO

Luz Elena Cornejo Ganga\*

### Resumen:

*En este artículo se presenta un análisis metodológico de la formulación de los planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo, en el período 1996-2009. Para ello se determinaron y describieron los elementos estructurantes de los enfoques tradicional, estratégico y de ordenamiento territorial aplicado a la planificación del desarrollo turístico. Estos elementos sirvieron de base para el análisis metodológico. Para llevar a cabo el análisis se agruparon los diez planes comunales de desarrollo turístico identificados y estudiados, en tres grupos: aquellos que se aproximan al enfoque tradicional, al enfoque tradicional-estratégico y al enfoque estratégico-territorial. En cada uno de estos grupos se llevó a cabo un análisis comparativo entre los elementos estructurantes de los planes, permitiendo destacar no sólo la aproximación a los enfoques señalados sino la diferenciación conceptual de su aplicación. Asimismo es posible destacar la distinción de dos períodos observados en la planificación de la actividad turística a nivel comunal, uno entre los años 1996 y 2001, y otro, a partir del año 2008, donde se sigue la tendencia general de la revalorización de la planificación.*

**Palabras claves:** Planificación. Desarrollo turístico comunal.

**Clasificación JEL:** O2

---

\* Ingeniero Comercial. Licenciada en Ciencias Económicas, Magister en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, Dra© Desarrollo Urbano Sustentable, Directora Escuela de Turismo-Universidad de La Serena. Email: lcornejo@userena.cl

**Abstract:**

*In this article it shows a methodological analysis of the formulation of the tourist development communal plans of the Coquimbo region, between period of 1996-2009. Therefore it stated and described the structural elements of traditional approaching, strategic and concerning to land demarcation applied to planning of tourist development. To carry out this analysis it formed into groups ten communal plans of tourist development already identified and so studied, in three groups: those which state close to a traditional-strategic and land demarcation approaches. Each one of these groups took place a comparative analysis between structural elements of plans, allowing enhance not only getting near to the pointed out approaches, but conceptual distinguishing of its implementation. Likewise it is possible to point out the distinction of two observed periods in the planning of the tourist activity related to communal level, one between the years 1996 and 2001, and other at the beginning year 2008, where it follows the general tendency of the planning valuation.*

**Key Words:** Planification. Common Touristic development.

## I La planificación del desarrollo turístico en la Región de Coquimbo.

En Chile, la planificación del desarrollo del turismo ha sido impulsada y desarrollada por el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR) a nivel nacional y regional y por las Municipalidades a nivel comunal. El Servicio Nacional de Turismo es el órgano dependiente del Ministerio de Economía, creado en 1975, por decreto Ley N°1.221, a cargo de la Planificación, Regulación y Promoción del Turismo.

La Ley de Turismo 20.423, promulgada el 4 de febrero del 2010, modifica el Decreto Ley N°1.221, establece un sistema institucional para el desarrollo del turismo y crea en el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, la Subsecretaría de Turismo. En dicha ley los temas sobresalientes corresponden a la política nacional de turismo, planificación y coordinación del sector, las zonas de interés turístico, el desarrollo turístico en las áreas silvestres protegidas del estado, la promoción, el sistema de clasificación, calidad y seguridad de los prestadores de servicios turísticos. Además la Ley en su artículo 2° señala "El turismo constituye una actividad estratégica para el desarrollo del país, siendo prioritaria dentro de las políticas de Estado, por lo que éste deberá promoverla de modo armónico e integral, impulsando su crecimiento sustentable en conformidad con las características de las regiones, comunas y localidades del país". Claramente, la planificación deberá contribuir a este objetivo expresado en la Ley.

En el caso de las Municipalidades la Ley 18.695 establece en el párrafo segundo que: "corresponde a las municipalidades en el ámbito de su territorio, las siguientes funciones privativas; elaborar, aprobar y modificar el plan comunal de desarrollo cuya aplicación deberá armonizar con los planes nacionales y regionales; asimismo, en el artículo 4 señala que "las municipalidades en el ámbito de su territorio, podrán desarrollar directamente o -con otros órganos de la administración del Estado- funciones relacionadas con turismo, deporte y recreación" (letra e).

El Servicio Nacional de Turismo, está organizado en una Dirección Nacional localizada en la Región Metropolitana y en Direcciones Regionales en las 15 Regiones del país y en algunas Oficinas Locales. En La Dirección Nacional y en las Direcciones Regionales, está claramente establecida la función de planificación, constituyendo en la Dirección Nacional, un Departamento.

En la Región de Coquimbo, SERNATUR, a través de su Dirección Regional, ha impulsado la Planificación del turismo, elaborando directamente, contratando o patrocinando algunos instrumentos. Es así como directamente elabora el Plan de Desarrollo Turístico Regional (1982) y la Estrategia de Desarrollo Turístico Región de Coquimbo 1994-2000. En el año 1999, se publica

el Plan Maestro de Desarrollo Turístico, Región de Coquimbo, realizado por una consultora.

Junto a estos Planes y Estrategia SERNATUR, Dirección Regional, ha generado otros estudios (directamente o contratados) de apoyo a la Planificación Turística en la Región de Coquimbo. Entre estos estudios cabe destacar Antecedentes Básicos para el Inversionistas Región de Coquimbo (1994), el Estudio de Población Flotante, zona costera, Región de Coquimbo (1996), el estudio del Gasto Turístico para la Región de Coquimbo (1997), el Catastro de Proyectos Turísticos en Ejecución (1996-2004).

Asimismo otros organismos públicos en la Región de Coquimbo, han elaborado otros instrumentos de planificación que se vinculan indirectamente o tienen efectos en el turismo regional. La Corporación Nacional Forestal CONAF, Región de Coquimbo, ha elaborado diversos Planes de Manejo para Áreas Silvestres Región de Coquimbo. La Intendencia Regional, Región de Coquimbo, entre los años 1999-2000 llevó a cabo el Plan de Manejo Integrado Bahía La Herradura. El Gobierno Regional, GORE, ha diseñado e implementado la Estrategia Regional 2000-2006 y el Plan del Gobierno Regional. Región de Coquimbo 2006-2010. Las Municipalidades de la Región elaboran Planes Reguladores y Seccionales que también influyen en la localización de actividades turísticas.

A nivel comunal, en la Región de Coquimbo se han identificado diez planes de desarrollo turístico, formulados entre los años 1996-2009. Estos planes han sido elaborados por tesistas de la carrera de Administración Turística, de la Escuela de Turismo de la Universidad de La Serena; por tesistas de la carrera de Ingeniería Comercial de la Universidad Francisco de Aguirre (hoy Universidad del Mar), y por consultoras. Los planes de desarrollo turístico comunal formulados entre los años 1996-1998 por los tesistas de la carrera de Administración Turística, de la Escuela de Turismo de la Universidad de La Serena, corresponden a las comunas de La Serena, La Higuera, Coquimbo, Vicuña, Paihuano, Andacollo, Los Vilos. El plan de Desarrollo Turístico Comunal, formulado en el año 2001 por los tesistas de la Carrera de Ingeniería Comercial de la Universidad Francisco de Aguirre, hoy Universidad del Mar, está orientado a la Comuna de Illapel. Los planes formulados por las Consultoras corresponden a las comunas de La Higuera y Monte Patria.

Todos estos estudios e instrumentos de planificación aplicados en la Región, han estado basados en políticas, leyes, estrategias, elaboradas principalmente por SERNATUR, Dirección Nacional y/o por otros organismos públicos a nivel nacional. El Ministerio Secretaría General de la Presidencia, publica en el año 1994 la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente (Nº19.300) y el Ministerio de Defensa da a conocer la Política Nacional de uso del borde costero.

Entre los instrumentos elaborados por SERNATUR, Dirección Nacional, es posible citar la Estrategia de desarrollo para el turismo chileno, 1995-2000; la Política Nacional de Turismo, 1998 y una actualizada en el año 2005, las Orientaciones metodológicas para planes turísticos comunales, 1994, Medio Ambiente y ordenamiento turístico del territorio, 1995, Orientaciones para el Diseño de un Plan de Desarrollo Turístico en Destinos Turísticos (PLADETUR), 2008.

## II. Elementos estructurantes de los enfoques tradicional, estratégico y territorial de la planificación aplicada al turismo.

### 1. Elementos estructurantes del enfoque tradicional aplicado a la planificación turística

Los elementos estructurantes del enfoque tradicional aplicado a la planificación turística corresponden a: la imagen deseada, diagnóstico, fines, estrategia, instrumentos, programación, presupuestación, evaluación.

**Tabla N°1**

Elementos estructurantes del enfoque tradicional aplicado a la planificación turística

Elementos estructurantes	Descripción
<b>Imagen deseada</b>	Surge del juicio inicial que realizan los participantes (responsables o simples actores) en un fenómeno socioeconómico, sobre el comportamiento pretérito y futuro del mismo.
<b>Diagnóstico</b>	Comprende la descripción y análisis de la situación existente o la situación por transformar, en el período pasado, presente y futuro. En el período pasado (de corto y mediano plazo) es necesario determinar las causas básicas que originaron sus características presentes. En el período presente se debe describir la situación actual de manera fotográfica y analizarla en forma coherente. En el período futuro o pronóstico, se debe estimar o proyectar el desenvolvimiento natural del fenómeno en estudio, de continuar la actual tendencia, sin intervención del proceso de planificación.
<b>Fines</b>	Los fines son los encargados de orientar la evolución del fenómeno en estudio en el sentido deseado. Se estructuran en objetivos y metas. Los objetivos y las metas deben ser complementarios y coherentes entre sí, y jerarquizados Además se debe precisar con claridad cada prioridad por períodos de planeación, esto es, asignarla según un corto, mediano o largo plazo.

Continúa en pág. siguiente

Elementos estructurantes	Descripción
<b>Estrategia</b>	A través de las estrategias se logran los fines (objetivos y metas) establecidos. "La estrategia es el planteamiento general sobre la forma como se debe conducir un hecho o actividad, a fin de que alcance satisfactoriamente los objetivos que se le han fijado y se aproxime por lo tanto a la "situación deseada" <sup>1</sup> . Una estrategia puede presentarse de distintas formas según sea el ámbito, destino o nivel de la planificación. En el nivel nacional y considerando la actividad turística en su conjunto, la estrategia puede desarrollarse según estrategias específicas para cada tipo de turismo o bien, considerando estrategias sectorial y espacial, pasando a nivel de subestrategias "las determinaciones que en ellas se tomen respecto de las clases de turismo, si tal clasificación procede" <sup>2</sup> .
<b>Instrumentos</b>	Los instrumentos permiten poner en marcha el plan y su determinación depende de la disponibilidad de recursos. El autor E. Hernández <sup>3</sup> , propone un ordenamiento de dichos instrumentos en tres grupos y tres categorías, así como un mecanismo de organización. Los grupos responden a la naturaleza del instrumento, las categorías a la línea de operación a que están destinadas y el mecanismo contempla la forma de integrarlos en un conjunto armónico. En relación a los grupos de instrumentos el autor distingue las inversiones de activo fijo (IAF), las políticas específicas de dirección (PED) y las acciones promotoras de desarrollo (APD). Las categorías de instrumentos que comprenden el contexto de la actividad turística corresponden a infraestructura, equipamiento y superestructura. El mecanismo de ordenación y aplicación de los instrumentos de la planificación turística que propone el autor Hernández, se sustenta en el concepto de programa. El programa se entiende, para estos fines, como el conjunto de proyectos (IAF), de políticas (PED) o de acciones (APD) integrados entre sí en función de una naturaleza semejante. Dicho conjunto está obligado a cumplir con los requisitos básicos de coherencia, interdependencia y periodicidad entre sus elementos.
<b>Programación</b>	La programación "consiste en la elaboración de los paquetes de inversión en activos fijos o de los paquetes de actividades en el nivel superestructural que han de facilitar el desenvolvimiento del objetivo de planificación en el sentido deseado.

1 Fuente: Op cit. Hernández D. Edgar Planificación Turística... Pág 42

2 Ver op cit. Hernández D. Edgar Planificación Turística...

3 Ver op cit. Hernández D. Edgar Planificación Turística...

Elementos estructurantes	Descripción
Presupuestación	<p>“La presupuestación “consiste, básicamente, en la asignación de partidas financieras necesarias a cada actividad o tarea programada, con el fin de conocer el costo total de la planificación. Mediante la presupuestación se determinan los gastos de determinada obra o iniciativa y se puede evaluar mediante el análisis costo-beneficio de la misma.”<sup>4</sup> Generalmente, el presupuesto se elabora al mismo tiempo que el programa. Este último deberá ajustarse al presupuesto disponible.</p>
Evaluación	<p>La evaluación del proceso se encuentra presente en todo momento, en cada una de las fases de la metodología de planificación. “La evaluación es una actividad que consiste en la comparación de lo deseado, de los preestablecido, con lo logrado, con lo realizado. Además, al evaluar se mide la diferencia habida entre la situación deseada y los resultados efectivamente logrados, identificando las variables que han incidido en la diferencia. Asimismo, en la fase de evaluación se estimarán los efectos que las desviaciones tendrán en el cumplimiento de los objetivos y metas. La evaluación es una actividad constante, la cual se realiza en tres momentos que, en muchas ocasiones, resultan difíciles de diferenciar: Evaluación ex-ante. Se lleva a cabo antes de la acción. Trata de prever las consecuencias de una actividad antes de que ésta se materialice. Evaluación durante. Se registra durante la actividad. Evaluación ex post. Se verifica una vez que la acción o actividad se ha llevado a cabo. Es una evaluación que deriva en acciones correctivas si ha habido desviaciones.”<sup>5</sup></p>

Fuente: Elaboración Propia

## 2. Elementos estructurantes del enfoque estratégico aplicado a la planificación turística.

Los elementos estructurantes del enfoque estratégico aplicado a la planificación turística son: diagnóstico, definición de vocaciones, identificación de objetivos, estrategias, programas/proyectos, evaluación ex-post.

4 Fuente: Molina Sergio. Planificación integral del turismo Un enfoque para Latinoamérica. Editorial Trillas México 1991. p 67

5 Fuente: Op cit. Molina S Planificación integral del turismo... Págs 70-71

**Tabla N°2**

Elementos estructurantes del enfoque estratégico aplicado a la planificación turística

<b>Elementos estructurantes</b>	<b>Descripción</b>
<b>Diagnóstico</b>	<p>El diagnóstico del plan se deben evaluar cuantitativa y cualitativamente los recursos turísticos, identificar las condiciones favorables que coadyuvan para el desarrollo exitoso de actividades turísticas ya existentes o nuevas, identificar y analizar los aspectos desfavorables que condicionan el desarrollo turístico, determinar el orden de importancia de los problemas descritos, identificar los indicadores y la información cualitativa económica disponible sobre desarrollo turístico (oferta y demanda), cultura empresarial y antecedentes económicos: número de turistas/temporada, gasto diario/turista, calidad de la oferta, segmento de mercado, tipo de promoción, relación precio oferta, existencia de redes empresariales, asociación de empresarios, cooperación entre empresas, nivel tecnológico de las empresas, generación de empleo, competitividad de las empresas, incremento de la cantidad de empresas; disponibilidad de infraestructura general, específica y de servicios: vial, de puertos y aeropuertos, telecomunicaciones, fuentes y usos de energía, saneamiento básico, transportes, servicios financieros, servicios médicos, seguridad ciudadana; medio ambiente y ubicación geográfica; población y cultura; aspectos Institucionales. Para obtener y recopilar esta información conviene realizar entrevistas a informantes del sector público y privado, recoger información en instituciones públicas y privadas, utilizar la observación directa y la observación de los participantes y para cada uno de los ítems se debe diferenciar entre potencialidades, limitaciones y problemas identificados, de manera que se obtenga una matriz completa</p>
<b>Definición de vocaciones</b>	<p>Las vocaciones se definen a partir de la matriz de potencialidades, limitaciones y problemas en conjunto con la evaluación cuantitativa y cualitativa de los recursos turísticos. Estos dos elementos demuestran en su conjunto la aptitud, capacidad y característica especial que tiene un territorio, su población y la economía para el desarrollo turístico. Se trata de generar una imagen de territorio vinculada a la percepción de la población del mismo, a sus valores tradicionales, su estructura productiva y a su patrimonio natural y cultural, a través de un lema, para así salir del anonimato nacional e internacional</p>

Elementos estructurantes	Descripción
<p><b>Identificación de objetivos</b></p>	<p>Para la identificación de los objetivos es recomendable analizar y evaluar la información local y territorial existente en conjunto con los actores involucrados o sus respectivos representantes a nivel territorial. La identificación y el análisis de los problemas existentes es el primer paso para la identificación de los objetivos estratégicos de desarrollo. Una herramienta muy apropiada para este fin es el "Árbol de Problemas". Complementariamente se puede construir el árbol de causas y efectos. A continuación se debe lograr una descripción de la situación esperada, la imagen-objetivo que se espera alcanzar en la medida que se pueda solucionar el problema central que se ha detectado. Ello supone, tratar de identificar las posibles alternativas de solución que bajo la forma de proyectos o programas de inversión pueden contribuir a superar esta situación. El "Árbol de Medios y Fines o de Objetivos" ayudará a identificar los objetivos generales, cambiando todas las condiciones negativas del árbol de problemas a condiciones positivas que se estime que son deseadas y viables de ser alcanzadas. Una vez identificados los objetivos generales a través del árbol de medios y fines, se pasa al ordenamiento de los objetivos utilizando el marco lógico. El marco lógico es una herramienta para facilitar el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos. Su propósito es brindarle estructura al proceso de planificación y comunicar la información esencial relativa al proyecto. Puede utilizarse en todas las etapas de preparación del proyecto: programación, orientación, análisis, presentación ante los comités de revisión, ejecución y evaluación ex - post.</p>
<p><b>Estrategias</b></p>	<p>Las estrategias consisten en un conjunto de orientaciones de acción primaria, que permite el logro de los objetivos establecidos y la consecución, finalmente, de un modelo turístico. Deberán plantearse en estricta coherencia con los objetivos, buscando la rentabilización de las principales oportunidades externas y eliminando los puntos débiles. También se hace necesaria la priorización de las mismas desde una óptica realista, tomando en consideración dos criterios: los distintos efectos de su aplicación y los recursos disponibles para ellos. Junto a las estrategias se establece una serie de alternativas de líneas de acción para el logro de los objetivos. Esas alternativas pueden ser líneas de acción de naturaleza complementaria o se puede seleccionar cuál de estas es la más apropiada.</p>

Elementos estructurantes	Descripción
<b>Proyectos/ programas</b>	A continuación se debe transformar las acciones seleccionadas en proyectos/programas de inversión donde se deben identificar para cada uno de ellos los requisitos para su implementación, especialmente en cuanto a recursos humanos y financieros, incluyendo los costos administrativos de los mismos, el análisis costo-beneficios y su evaluación. Al momento de evaluar los proyectos se debe tomar en cuenta la existencia de distintas formas de evaluar, que difieren según lo que se quiere evaluar. Existen varias versiones para avaluar económicamente un proyecto de acuerdo a su rentabilidad. Por otro lado también se evalúan los efectos secundarios o impactos que puede tener un proyecto, tratándose de efectos no-indirectos y que no dicen relación con la rentabilidad del mismo. En este caso se trata de evaluaciones de efectos ambientales y/o sociales que puede tener el proyecto.
<b>Evaluación ex-post</b>	“La evaluación ex-post es la determinación sistemática y objetiva de la pertinencia, eficiencia, eficacia de todas las actividades desarrolladas a la luz de los objetivos planteados. Es un proceso organizativo para mejorar las actividades que se encuentran aún en marcha. Ayuda a la unidad de administración del proyecto en la planificación, programación y decisiones futuras” <sup>6</sup> .

Fuente: Elaboración Propia

### 3. Elementos estructurantes de la ordenación territorial aplicada a la planificación turística.

Un proceso de ordenación territorial aplicado al turismo debe contener los siguientes elementos estructurantes: análisis territorial (información y diagnóstico sobre el sistema territorial objeto de estudio; implica el conocimiento y la interpretación de la realidad para detectar problemas, oportunidades y desafíos); formulación de un plan de ordenación territorial (incluye la definición de los objetivos a conseguir y las propuestas para alcanzarlos;

<sup>6</sup> Schulte, Silke: Guía conceptual y metodológica para el desarrollo y la planificación del sector turismo. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social. ILPES. Dirección de Proyectos y Programación de Inversiones. Serie Manuales 25. Santiago Chile Julio 2003 Pág 74.

implica la modificación de la realidad); y programación de actuaciones (definición de la evolución temporal de la ejecución del plan y de las características que deben tener las actuaciones a desarrollar; implica la aplicación a la realidad de las propuestas planteadas por el plan).<sup>7</sup>

**Tabla N°3**

Elementos estructurantes del ordenamiento territorial aplicado a la planificación turística

Elementos estructurantes	Descripción
<p style="text-align: center;"><b>Análisis territorial</b></p>	<p>El análisis territorial cuenta con tres fases relevantes: la definición del ámbito del plan; la recogida e inventario de la información necesaria y suficiente para comprender la estructura del sistema territorial y, en particular, para poder evaluar de una forma analítica sus recursos turísticos (inventario y jerarquización de recursos turísticos); y el diagnóstico del sistema territorial (medio físico, marco legal e institucional, población y actividades productivas y poblamiento e infraestructuras). En relación al diagnóstico del medio físico, es conveniente, en esta fase, la delimitación de las unidades territoriales y la determinación de los límites de intercambio aceptables para cada una de ellas. La delimitación de las unidades territoriales implica identificar las áreas (homogéneas o ambientales, de carácter analítico y no homogéneas estratégicas o de síntesis, definidas en función de criterios específicos de planeamiento) y valorizar las áreas identificadas considerando un amplio abanico de dimensiones (ecológicas, productivas, paisajísticas, culturales) y referenciándolas con la aplicación de un modelo impacto/aptitud que permite diferenciar entre usos y actividades vocacionales (coinciden o no con el uso actual), usos y actividades compatibles (sin limitaciones, con limitaciones, sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental e incompatibles), y usos no aplicables. El establecimiento de límites de intercambio aceptable significa avanzar en la determinación de la capacidad acogida o de carga turística de un espacio determinado. El concepto de capacidad de carga, hace referencia, esencialmente, al máximo rendimiento sostenible de un recurso.</p>

<sup>7</sup> Ver Organización Mundial de Turismo (OMT) Agenda para planificadores locales: Turismo sostenible y gestión municipal. Edición para América Latina y El Caribe. Madrid España. 1999.

Elementos estructurantes	Descripción
<p><b>Formulación del plan</b></p>	<p>La formulación del plan de ordenación parte de la síntesis y conclusiones derivadas de la fase de análisis territorial y se articula a partir de la expresión formal de la voluntad de resolver los problemas, aprovechar las oportunidades y dar respuestas a los desafíos detectados. El plan debe proponer, además de las determinaciones una estrategia económica, social, cultural y ambiental.</p>
<p><b>Programación de actuaciones.</b></p>	<p>La programación de actuaciones consiste en instrumentar en términos ejecutables la alternativa seleccionada, es decir, programar su ejecución a través de planes específicos para el desarrollo de las propuestas incluyendo los correspondientes análisis coste - beneficio y las prioridades de ejecución. Debe contemplar, además, la normativa aplicable en el proceso de desarrollo. Finalmente, la fase ejecutiva se completa con el establecimiento de un plan de seguimiento y control de las propuestas a ejecutar.</p>

Fuente: Elaboración Propia

Los elementos estructurantes descritos servirán de bases para el análisis metodológico de los planes comunales de desarrollo turístico formulados en la Región de Coquimbo.

### **III. Análisis metodológico de la formulación de los planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo.**

Desde el punto de vista metodológico, específicamente, en relación a sus elementos estructurantes, es posible distinguir aquellos planes comunales que se aproximan más a un enfoque tradicional, de aquellos que se acercan a un enfoque estratégico y estratégico -territorial.

La mayoría de los planes comunales de desarrollo turístico formulados en la Región de Coquimbo, han sido realizados bajo los enfoques tradicional y tradicional-estratégico. Sólo a partir del 2001 se empezaron a incorporar elementos de planificación territorial junto a la planificación estratégica.

**Tabla N°4**

Enfoques de los planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo

<b>Enfoques</b>	<b>Planes comunales de desarrollo turístico</b>	<b>Años</b>
Tradicional	La Serena	1996
	Coquimbo	1997
	Paihuano	1997
Tradicional-Estratégico	La Higuera	1997
	Vicuña	1997
	Andacollo	1998
	Los Vilos	1998
Estratégico –Territorial	Illapel	2001
	La Higuera	2008
	Monte Patria	2009

Fuente: Elaboración Propia

### **1. Elementos estructurantes de los planes que se aproximan al enfoque tradicional.**

Comparativamente con los elementos estructurantes del enfoque tradicional, los planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo, que se aproximan a este enfoque, (planes de las comunas de La Serena, Coquimbo, Paihuano) presentan sólo los elementos estructurantes relacionados con el diagnóstico, los fines y las estrategias.

En el diagnóstico, básicamente en los tres planes, se hace una síntesis histórica, se describen los aspectos demográficos y económicos, de la comuna las características del entorno físico urbano y rural, y la situación de los aspectos sociales básicos. Asimismo se analiza en el diagnóstico, la importancia del turismo en la Región de Coquimbo y en la Comuna, la oferta y demanda turística y se realiza un balance de la situación actual y de los problemas críticos en el turismo.

**Tabla N°5**

Elementos estructurantes de los planes de desarrollo turístico de las comunas de La Serena, Coquimbo y Paihuano

Elementos estructurantes	Planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo		
	La Serena	Coquimbo	Paihuano
<b>Diagnóstico, situación actual y problemas críticos</b>	X	X	X
<b>Fundamentos del plan</b>	X	X	X
<b>Objetivos del plan (Fines)</b>	X	X	X
<b>Estrategias de desarrollo</b>	X	X	X
<b>Acciones</b>		X	

Fuente: Elaboración Propia

Los objetivos (fines) son de carácter general y específicos y las estrategias de desarrollo se establecen para cada objetivo específico. Sin embargo, en estos planes comunales de desarrollo turístico se incorpora en todos ellos un elemento estructurante relacionado con la fundamentación del plan, en el cual, se establecen las relaciones del plan con las políticas y planes de desarrollo económico y turístico a nivel nacional y regional. Además y en el caso del plan de la comuna de Coquimbo, se establece también acciones para cada una de las estrategias.

## **2. Elementos estructurantes de los planes que se aproximan al enfoque tradicional-estratégico.**

En el caso de los planes que combinan el enfoque tradicional con el estratégico, los elementos estructurantes incorporados corresponden a: el diagnóstico, situación actual y problemas críticos, los fundamentos del plan, la misión, los objetivos (estratégicos y tácticos), el análisis de fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas FODA y la integración de los factores dando origen a las potencialidades, limitantes, desafíos, riesgos (matriz TOWS) las estrategias, las políticas, los programas, los proyectos, las acciones, las fuentes de financiamiento y el control.

En el diagnóstico, a semejanza de los planes que se acercan al enfoque tradicional, se considera la evolución socioterritorial de la comuna, una síntesis histórica, el análisis de la oferta y demanda turística, la inversión pública, los servicios de utilidad pública, el balance de la situación actual, los problemas críticos.

**Tabla N°6**

Elementos estructurantes de los planes de desarrollo turístico de las comunas de La Serena, Coquimbo y Paihuano

Elementos estructurantes	Planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo			
	La Higuera(1)	Vicuña	Ancadollo	Los Vilos
Diagnóstico, situación actual y problemas críticos	X	X	X	X
Fundamentos del plan	X	X	X	X
Misión	X			X
Identificación de objetivos (Estratégicos y Tácticos)	X	X	X	X
Análisis FODA/Matriz TOWS	X	X	X	X
Estrategias	X	X	X	X
Políticas	X			X
Programas				X
Proyectos (Ideas)	X		X	
Acciones		X		X
Fuentes de financiamiento	X	X	X	
Control y Evaluación	X			

Fuente: Elaboración Propia

(1) Plan de La Higuera 1997

Los fundamentos del plan también siguen siendo relacionados con las políticas, estrategias y planes de desarrollo económico y turístico a nivel nacional y regional.

La misión, elemento relacionado más con el enfoque estratégico se asemeja de alguna manera con la definición de vocación, y sólo se presenta en los planes de las comunas de La Higuera y de Los Vilos. Los objetivos se presentan como estratégicos y tácticos, en el caso del plan de la Comuna de La Higuera ; como generales y específicos en el plan de Vicuña, de Andacollo y de Los Vilos El análisis FODA, se observa en todos los planes y en el plan de la comuna de Los Vilos, se incluye la Matriz TOWS .

Las estrategias, en general se derivan del análisis FODA y de la Matriz TOWS y se relacionan principalmente con aspectos de marketing, de inversión, de empleo, de calidad de vida de la población, de conservación y protección de los recursos naturales y el patrimonio cultural, de integración del

turismo con otras actividades económicas de las comunas, Las políticas sólo se identifican en la comuna de La Higuera, y de Los Vilos y se relacionan especialmente con medidas para incorporar el turismo en el Municipio de mejor manera y de difusión del plan mismo. Los programas sólo se identifican en la comuna de Los Vilos, haciéndolos corresponder a las áreas de acción propuestas: fortalecimiento a la gestión de la actividad turística, capacitación, organización y participación, fomento productivo, promoción y desarrollo turístico, obras físicas. Además para cada programa se presentan sus objetivos. Los proyectos, son más bien ideas, relacionadas con infraestructura básica y de servicios, difusión, regulación, capacitación, incorporadas en los planes de las comunas de La Higuera y Andacollo. Las acciones sólo se determinan para las comunas de Vicuña y Los Vilos. En el caso de la comuna de Vicuña, las acciones están vinculadas a las estrategias. En el caso de Los Vilos sirvieron para agrupar los programas

Las fuentes de financiamiento se observan sólo en los planes de las comunas de La Higuera, de Vicuña y de Andacollo y en ellas se analizan las fuentes existentes a nivel regional, públicas y privadas para financiar las ideas de proyectos identificadas.

### **3. Elementos estructurantes de los planes comunales de desarrollo turístico que se aproximan al enfoque estratégico-territorial.**

Los elementos estructurantes de los planes de desarrollo turístico de las comunas, de Illapel, La Higuera y Monte Patria, básicamente corresponden al enfoque estratégico, pero se incluye también un elemento relacionado con el ordenamiento territorial que hace la diferencia con el grupo de planes analizados anteriormente.

El diagnóstico general o socioeconómico de la comuna o línea de base de la intervención se observa en las comunas de Illapel y La Higuera, y en él se describen los antecedentes histórico-culturales, el medio físico y ambiental, las características de la población, los centros poblados, la situación económica y social de la comuna. En el caso de Monte Patria, este tipo de antecedentes se recoge en un diagnóstico socioterritorial en función del turismo incluido en un diagnóstico turístico de la comuna. En el análisis de la actividad turística, se estudia la oferta y la demanda turística, la comercialización, el transporte y las comunicaciones, el medioambiente, el marco institucional, se identifican los actores y productos turísticos y se determinan y califican las áreas turísticas a partir de una oferta y demanda real que genere algún tipo y grado de actividad turística. En las comunas de La Higuera y Monte Patria, se considera dentro del análisis de la actividad turística la

relación con otras políticas, estrategias, planes y normativas a nivel nacional, regional, provincial, que inciden directa o indirectamente en la actividad turística. Estos últimos antecedentes, constituyen el marco referencial para la propuesta del plan de desarrollo turístico, en la comuna de Illapel.

**Tabla N°7**

Elementos estructurantes de los planes de desarrollo turístico de las comunas de Illapel, de La Higuera y de Monte Patria

Elementos estructurantes	Planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo		
	Illapel	La Higuera(1)	Monte Patria
Diagnóstico general o línea de base o de intervención	X	X	X
Análisis de la actividad turística	X	X	X
Ordenamiento territorial	X	X	X
Visión o Imagen objetivo	X	X	X
Análisis FODA/ Integración de factores estratégicos( Matriz TOWNS)	X		X
Objetivos	X	X	X
Estrategias	X	X	X
Programas/Proyecto/Acciones	X	X	X
Financiamiento del plan	X		X
Evaluación del plan	X		X

Fuente: Elaboración Propia

(1) Plan de La Higuera 2008

El ordenamiento territorial, se presenta en el plan comunal de desarrollo turístico de La Higuera, estableciéndose una zonificación turística comunal, a través de la caracterización de las áreas turísticas identificadas, su priorización, los tipos de turismo y actividades a desarrollar; y lineamientos de ordenamiento territorial sobre la base de criterios para el uso del suelo comunal y para un uso sustentable. En el caso de Illapel no se habla de ordenamiento territorial, pero se establece la estructura turística de la comuna sobre la base de la definición y priorización de áreas, lugares, corredores, estableciéndose, a su vez, estrategias y programas de desarrollo para cada área.

La imagen objetivo se determina en las tres comunas. En el plan comunal de La Higuera, a la imagen objetivo se asocian las áreas prioritarias de desarrollo turístico y los tipos de turismo y sus requerimientos. El análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA), se lleva a cabo en las comunas de Illapel y Monte Patria. En el caso de la comuna de Illapel a semejanza de la comuna de Los Vilos, el análisis FODA se complementa con la Matriz TOWS. Los objetivos son establecidos como generales y específicos, para la comuna de Illapel, sólo como generales en la comuna de La Higuera y como estratégicos y de gestión en el caso de Monte Patria.

Las estrategias, en el plan de Illapel se establecen a nivel general de la comuna por objetivos específicos y para cada área turística de primera y segunda prioridad. En el plan de La Higuera, se definen líneas estratégicas a nivel de destino turístico, producto turístico y prestación de servicios. Los programas, proyectos y acciones aparecen indistintamente uno u otro en los planes de las tres comunas. En Illapel los programas se proponen de acuerdo a las estrategias. En el caso de La Higuera, se presenta una cartera de proyectos y acciones de marketing estratégico y en el plan de Monte Patria, las ideas y programas de proyectos se definen correspondientemente con los objetivos de gestión. Además en el caso de Monte Patria, se elaboraron dos proyectos para ser presentados en la etapa de diseño, los cuales fueron consensuados con la Municipalidad y seleccionados de acuerdo a la coherencia con la imagen objetivo identificada.

El financiamiento del plan se observa en el plan de Illapel y en el de Monte Patria. En ambos casos se realizó un catastro de instrumentos de fomento público y de instituciones bancarias que de manera directa o indirecta pueden ser utilizados para el desarrollo turístico de las comunas. En la evaluación del plan en las comunas de Illapel y Monte Patria se propone un sistema de seguimiento y control, definiendo resultados a alcanzar e indicadores de monitoreo y gestión a implementar. En el Plan de Illapel esta función queda totalmente radicada en el Municipio y los indicadores se proponen para un seguimiento a nivel de la comuna y de las áreas turísticas y los lugares de atracción. En el plan de Monte Patria, además de los indicadores se proponen un observatorio turístico comunal, para recopilar y analizar información permanentemente sobre la oferta y demanda turística.

#### **IV Conclusiones.**

El análisis metodológico de la formulación de los planes comunales de desarrollo turístico de la Región de Coquimbo en el período 1996-2009, per-

mite destacar que los planes fueron elaborados aproximándose a los enfoques tradicional, tradicional-estratégico y estratégico-territorial.

Ahora bien, aunque en cada grupo, los elementos estructurantes en su mayoría se incluyeron en la formulación de los planes, no siempre había concordancia en su concepción o denominación y no todos fueron considerados en forma unánime.

Cabe destacar, además, que en relación a la temporalidad, se aprecian dos periodos claramente definidos en la planificación de la actividad turística a nivel comunal, un período entre los años 1996 y 2001 y un segundo período que se inicia en el año 2008 como una manifestación de la revalorización de esta importante herramienta en los últimos años, especialmente para orientar el desarrollo sustentable del turismo

### **Bibliografía.**

- BARRERA B. Verónica. Plan de desarrollo turístico de la comuna de Paihuano. Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Graco de Licenciado en Turismo y el Título profesional de Administrador Turístico. Escuela de Turismo Facultad de Ciencias Sociales y Económicas Universidad de la Serena. La Serena Chile 1997
- BONILLA S. Lorena y Uribe I. Noemí. Plan de desarrollo turístico de la comuna de La Higuera. Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Graco de Licenciado en Turismo y el Título profesional de Administrador Turístico. Escuela de Turismo Facultad de Ciencias Sociales y Económicas Universidad de la Serena. La Serena Chile 1996.
- CASTRO G. Angélica y Araya O Katerine. Plan de desarrollo turístico de la comuna de Andacollo. Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Graco de Licenciado en Turismo y el Título profesional de Administrador Turístico. Escuela de Turismo Facultad de Ciencias Sociales y Económicas Universidad de la Serena. La Serena Chile 1998.
- CUELLAR L. Sergio y Silva M Guillermo. Plan de desarrollo turístico de la comuna de Vicuña. Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Graco de Licenciado en Turismo y el Título profesional de Administrador Turístico. Escuela de Turismo Facultad de Ciencias Sociales y Económicas Universidad de la Serena. La Serena Chile 1997.
- DTS Consultores Ltda. Consultora en Turismo, Proyectos y Sostenibilidad. Plan de desarrollo turístico de la comuna de La Higuera Región de Coquimbo. 2008.
- GONZÁLEZ R. Carolina Resk C. María Cristina y Stuardo V. Rocío. Plan de desarrollo turístico comunal Aplicación a la comuna de Illapel Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Grado de Licenciado en Administración de Empresas y el Título profesional de Ingeniero Comercial. Universidad Francisco de Aguirre. La Serena Chile 2001.

- GUEVARA Cristián, HIDALGO Patricia y NÚÑEZ Marcela. Plan de desarrollo turístico de la comuna de Coquimbo. Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Graco de Licenciado en Turismo y el Título profesional de Administrador Turístico. Escuela de Turismo Facultad de Ciencias Sociales y Económicas Universidad de la Serena. La Serena Chile 1997.
- HERNÁNDEZ D. Edgar, Planificación Turística, un enfoque metodológico. Editorial Trillas México 1992
- HINTERLAND, Consultora en Turismo. Plan estratégico de desarrollo turístico Comuna de Monte Patria. Región de Coquimbo 2009
- LÓPEZ C. Paola y Leiva F. Cristina. Plan de desarrollo turístico de la comuna de Los Vilos. Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Graco de Licenciado en Turismo y el Título profesional de Administrador Turístico. Escuela de Turismo Facultad de Ciencias Sociales y Económicas Universidad de la Serena. La Serena Chile 1998.
- MOLINA, Sergio. Planificación integral del turismo Un enfoque para Latinoamérica. Editorial Trillas México 1991.
- Organización Mundial de Turismo (OMT) Agenda para planificadores locales: Turismo sostenible y gestión municipal. Edición para América Latina y El Caribe. Madrid España. 1999.
- OYARZÚN L. Fernando. Plan de desarrollo turístico de la comuna de La Serena. Región de Coquimbo. Trabajo de titulación para obtener el Graco de Licenciado en Turismo y el Título profesional de Administrador Turístico. Escuela de Turismo Facultad de Ciencias Sociales y Económicas Universidad de la Serena. La Serena Chile 1996.
- SCHULTE, Silke. Guía conceptual y metodológica para el desarrollo y la planificación del sector turismo. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social. ILPES. Dirección de Proyectos y Programación de Inversiones. Serie Manuales 25. Santiago Chile Julio 2003

## CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA TURÍSTICA EN LA PROVINCIA DE SAN JUAN- REPÚBLICA ARGENTINA

Eduardo Moreno\*

### Resumen:

*En las páginas de este informe se trata de brindar un panorama de cómo se ha comportado la demanda turística en la Provincia de San Juan- República Argentina, ligada necesariamente al incipiente desarrollo de la industria turística. Se ha caracterizado a los demandantes, durante el período 1995-2006. El mismo se inicia con una descripción de los aspectos generales del turismo, brindando algunos conceptos fundamentales del turismo así como se realiza una exposición detallada de la metodología utilizada para el análisis del turismo en sus distintos aspectos. Además se exponen algunas variables relativas a la demanda turística, tales como: cantidad de visitantes, tipos de visitantes, perfil socio-demográfico, origen de los mismos, gasto de los turistas, tipo de alojamiento preferido por los mismos, entre otros.*

**Palabras claves:** Turismo, demanda, variables.

**Clasificación Jel:** M3

### Abstract:

*In the pages of this report is to provide an overview of how he has behaved tourism demand in the Province of San Juan, Republic Argentina, necessarily linked to the incipient development of the tourism industry. It has characterized the plaintiffs during the period 1995-2006. It begins with a description of general aspects of tourism, providing some basic concepts of tourism and is an exhibition of the methodology used for the analysis of tourism in its various aspects. It*

---

\* Universidad Nacional de San Juan – Facultad de Ciencias Sociales-Instituto de Investigaciones Administrativas y Contables. E-mail: vye1999@yahoo.com.ar

*also illustrates some features for tourism demand, such as visitor numbers, types of visitors, socio-demographic profile, origin, tourist expenditure, type of accommodation preferred by, among others.*

**Key words:** Tourism, demand, features.

## **Introducción**

El Turismo es una actividad multisectorial que requiere la concurrencia de diversas áreas productivas - agricultura, construcción, fabricación, - y de los sectores públicos y privados para proporcionar los bienes y servicios utilizados por los turistas. La demanda turística comprende todas aquellas variables que hacen a los turistas, sus características, gustos, necesidades, aspiraciones, entre otros. En este informe se elabora una síntesis del comportamiento de la demanda turística de la Provincia de San Juan- Republica Argentina. El mismo comienza con una exposición detallada de la metodología utilizada para el análisis de la demanda turística, tales como: cantidad de visitantes, tipos de visitantes, perfil socio-demográfico, origen de los mismos, gasto de los turistas, tipo de alojamiento preferido por los mismos.

### **I. Aspectos metodológicos**

Para la descripción de la demanda, se han seguido los lineamientos de la Organización Mundial del Turismo donde se consideran las variables orientadas a la descripción de los turistas que ingresan a la Provincia de San Juan. Para la recolección de los datos se utilizaron *las fuentes secundarias* de información como son las estadísticas realizadas por organismos nacionales y provinciales, tales como Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Secretaría de Turismo de la Nación, Secretaría de Turismo de la Provincia, Dirección Nacional de Vialidad.

Para el análisis de los datos, en general se ha seguido las recomendaciones elaboradas por la Organización Mundial del Turismo a través de su libro "Apuntes de Metodología de Investigación en turismo"<sup>1</sup> tal como se describe a continuación:

#### **Unidades estadísticas básicas de la demanda**

- Individuo: Un individuo puede ser seleccionado dentro de un hogar o bien en lugares de tránsito internacional o destinos turísticos, dependiendo de las características de la investigación.
- Hogar: El hogar es la unidad muestral en investigaciones sobre el turismo emisor.

La información sobre la actividad turística de la unidad estadística es en estos casos recogida a través de un informante, es decir un miembro del hogar

---

<sup>1</sup> Organización Mundial de Turismo, Amparo Sancho Pérez y Otros. Apuntes De Metodología De Investigación En Turismo, Primera Edición Diciembre 2001. Editorial Themis

que debe reunir los requisitos mínimos en función de la información que va a proporcionar.

- Grupo Turístico: El grupo turístico se define como el grupo de personas que realizan juntos alguna parte o todo el viaje de turismo, manifestando por tanto un comportamiento turístico homogéneo, y que satisfacen la mayor parte de los gastos del viaje con cargo a un presupuesto común. En una primera interpretación de este criterio se hace referencia al grupo más reducido, por ejemplo miembros de un mismo hogar que viajan juntos. De forma secundaria, el concepto de grupo turístico puede aplicársele a quienes contratan un viaje organizado con idénticas características, en esta segunda acepción, el concepto del grupo aparece vinculado normalmente, a los medio colectivos de transporte.

### Composición del hogar

La clasificación que se expone es la recomendada por Eurostat como la mínima exigible.

- Un adulto sin niños
- Un adulto con niños
- Dos o más adultos sin niños
- Dos o más adultos con niños

### Tipología de viajeros

Es viajero toda persona que se desplaza dentro o fuera de su país de residencia, por cualquier motivo y utilizando cualquier medio de transporte. Los viajeros incluyen la categoría de visitante y otros viajeros.

Visitante: es toda persona que se desplaza a un lugar distinto de su entorno habitual, bien sea dentro o fuera de su país de residencia, por duración menor de doce meses y cuya finalidad primordial no es la ejercer actividad remunerada en el lugar visitado. El visitante puede ser a su vez Turista y excursionista, la distinción entre las dos responde al criterio de pernoctaciones realizadas en el lugar visitado (al menos una en el primer caso y ninguna en el segundo).

Otros viajeros: son los que se detallan a continuación

- Emigrante
- Trabajador transfronterizo
- Viajero en desplazamiento cotidiano al lugar de trabajo
- Diplomáticos y militares
- Nómadas y refugiados

- Viajeros en tránsito

### **Variables básicas para la cuantificación del flujo turístico: Volúmen del turismo.**

Estas unidades son las utilizadas en la estadística para expresar el volumen de la actividad turística, bien en turismo emisor o interno. Se trata siempre de datos relevados, referidos a un período determinado. Toda la actividad turística es enfocada en el mencionado estudio desde el punto de vista del hogar o residencia habitual, lugar donde surge la demanda de turismo.

**Viaje:** un viaje es el desplazamiento de uno o más miembros del hogar fuera de su entorno habitual, realizando al menos una pernoctación fuera de ese entorno, por un período inferior a un año y por cualquier motivo.

**Estancia:** el concepto de estancia hace referencia a la permanencia por parte del viajero en los diferentes destinos parciales de que eventualmente pudiera constar el viaje completo.

**Pernoctación:** define el hecho de dormir fuera de la residencia habitual y siempre está referido a un viajero individual. Así el viaje de dos días de duración realizado por tres personas generaría un total de seis pernoctaciones.

### **Características personales de los viajeros**

El modelo sugerido por la OMT para analizar las características personales de los viajeros considera las siguientes variables:

- Edad del informante
- Nivel de estudios
- Situación en relación a la actividad
- Ocupación profesional (se basa en el clasificador nacional de ocupaciones del año 2001)
- País de residencia
- Nacionalidad

### **Variables características de los viajes**

Las variables surgidas en relación a las características de los viajes son las siguientes:

- Duración de la estancia
- Destinos del viaje
- Tipo de destino

- Motivo de la visita
- Motivo de visitas del días
- Organización del viaje
- Tipos de alojamiento
- Medios de transporte
- Actividades realizadas durante la visita
- Gasto turístico: Para el cálculo del gasto turístico se han tomado los datos proporcionados por la Secretaria de turismo, sin hacer una discriminación del gasto en sus distintos items componentes.

## II. Variables de la demanda turística

*"El Turismo comprende todas aquellas actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, negocios u otros motivos"*. (OMT 1998)

De esta definición podemos analizar los siguientes puntos.

- Δ El turismo no implica realizar determinadas actividades sino que comprende cualquier actividad realizada o producto consumido, por lo que la definición de actividad turística no proviene del producto o de la oferta sino de la demanda.
- Δ Según esta definición un visitante es cualquier persona que se desplace por cualquier motivo salvo el de ejercer una actividad remunerada, de su entorno habitual.
- Δ Entorno habitual es el lugar geográfico de vida y trabajo de las personas.
- Δ En esta definición se contempla el concepto de visitante independientemente de que exista o no pernoctación. Por lo tanto surge una distinción entre visitante turista (aquel que pernocta) y excursionista (visitante que no pernocta).
- Δ Por último el desplazamiento fuera de su entorno no debe ser superior al año.

Los llamados productos turísticos son el resultado de una serie de combinaciones de servicios, efectuadas por las empresas especializadas en la atención de las necesidades de los viajeros desde que éstos salen hasta que regresan a sus casas.

Estos servicios se transforman en productos justo en el momento en que son efectivamente consumidos, antes no son otra cosa que oferta. Vale decir la producción y el consumo son procesos simultáneos que se cumplen en el mismo lugar.

La estimación de funciones de demanda constituye siempre una importante fuente de información para los agentes económicos implicados en el proceso de producción y distribución.

En el caso de la prestación de servicios y particularmente de los turísticos es más relevante tanto por sus efectos de arrastre sobre otras actividades como por su función motorizadora en el proceso de crecimiento y desarrollo económicos.

Identificar las características de la función demanda es importante pero más relevante es cuantificar sus efectos. No solo sobre la cantidad demandada (duración de la estancia), sino también sobre los ingresos brutos generados por el turismo, ya que, tanto desde el punto de vista de las empresas que prestan sus servicios en este sector, como de las instituciones públicas encargadas de su planificación y control, la variable que mide los resultados económicos de la actividad es la variable ingresos por ella proporcionada, más que la propia cantidad de demanda realizada.

La demanda en economía se define como la cantidad y calidad de bienes y servicios que pueden ser adquiridos a los diferentes precios del mercado por un consumidor (demanda individual) o por el conjunto de consumidores (demanda total o de mercado). La demanda es una función matemática expresada de la siguiente manera:

$$Qdx = F(P, I, G, N, Ps, Pc).$$

Donde la demanda es una función que depende de:

- Qdx = es la cantidad demandada del bien o servicio.
- P = precio del bien o servicio.
- I = ingreso del consumidor.
- G = gustos y preferencias.
- N = número de consumidores.
- Ps = precio de bienes sustitutos.
- Pc = precio de bienes complementarios.

La demanda turística, según la OMT, se puede clasificar en:

**Demanda Efectiva:** número actual de personas que participan en la actividad turística como compradores de los servicios y que tienen los medios y voluntad para hacerlos<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Organización Mundial de Turismo, Amparo Sancho Apuntes De Metodología De Investigación En Turismo, Primera Edición Diciembre 2001. Editorial Themis, pág.28.

Demanda latente: formada por la personas que no participan en la actividad turística (no viajan), por algún motivo relacionado con variables que afectan a la demanda.<sup>3</sup>

## II.1. Cantidad de Visitantes

En relación a la cantidad de visitantes, en el período 1995-2005 se produce una tendencia irregular en relación al ingreso de turistas, tal como se puede apreciar en el Cuadro N° 1

**Cuadro N° 1 Cantidad de turistas y Crecimiento del Turismo**

Año	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	31.068	35724	37592	46340	31282	23356	25324	32025	39595	44556	46348
Anual		15%	5%	23%	-32%	-25%	8%	26%	24%	13%	4%
Año base 1995		15%	21%	49%	1%	-25%	-18%	3%	27%	43%	49%

**Fuente:** Elaboración propia

Durante el intervalo considerado, la cantidad de visitantes que se acercaron a nuestra Provincia registra un incremento ascendente anual a partir del año 1995 y hasta el año 1998, en el año 1999 se produce una abrupta caída que anula la tendencia creciente de la serie, lo cual estuvo motivado por la crisis Política- Económica que vivió el país afectando entre otras cosas al flujo turístico. Recién se observa una mejora a partir del 2002 con un crecimiento paulatino, llegando en el 2005 a un 98 % respecto de los valores de comienzo del intervalo analizado. El crecimiento a partir del año 2002 se ve favorecido por la medidas económicas adoptadas a fines del 2001 (Devaluación).

## II.2. Crecimiento del turismo

Considerando el análisis del período 1995-2005 existe un incremento real en la demanda turística del período del 49%. La cual ha sufrido incrementos hasta 1998 y a partir del 2002 y disminuciones de 1999 a 2001. (cuadro N° 1)

<sup>3</sup> Op. Cit.

### II.3. Temporadas de Altas Turísticas:

Un dato importante para analizar corresponde a la dispersión de los visitantes en los distintos meses del año, a partir de lo cual podremos observar las épocas que representan temporada alta de visitas a la Provincia. Existen datos del período analizado solo a partir del año 2000 recabados por la Secretaría de Turismo de la Provincia. (Cuadro N° 2)

Existen 4 afluencias importantes que se repiten de manera constante año tras año:

1. En primer lugar los meses de Julio-Agosto.
2. En segundo lugar el mes de Enero. Se puede observar que a partir del 2003 la cantidad de visitantes se acerca a la del primer período de Julio-Agosto, lo que muestra una tendencia a tomar a la provincia como destino turístico en el mes de Enero, febrero y Marzo.
2. En tercer lugar los meses de Abril-Mayo.
3. En cuarto lugar Octubre-Noviembre.

**Cuadro N° 2 Período de Ingreso de Visitantes**

Ingreso de Visitantes						
Mes/Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Enero	3.085	3.323	1.904	4.772	4.491	6.247
Febrero	2.463	2.306	2.146	3.637	4.458	4.396
Marzo	1.120	1.769	4.754	4.274	3.966	4.800
Abril	2.994	2.711	1.621	4.363	4.048	2.364
Mayo	1.120	1.726	1.296	2.101	2.317	1.962
Junio	920	858	788	1860	2.352	1.662
Julio	4.550	5.417	5.693	5.693	8.753	8.810
Agosto	1.551	1.782	2.338	3.194	3.486	3.660
Septiembre	1.420	1.654	3.726	2.692	2.656	3.283
Octubre	2.205	1.708	3.806	3.304	3.659	4.771
Noviembre	1.129	1.457	2.478	2.101	2.680	3.008
Diciembre	799	613	1.475	1.604	1.690	1.385
Totales	23.356	25.324	32.025	39.595	44.556	46.348

**Fuente:** Secretaría de Turismo de la Provincia.

## II. 4. Perfil sociodemográfico del visitante

### Clasificación Del Visitante

Del total de visitantes, durante el periodo 1995-2005, el 67% pernocta y el 33% es visitante por el día, lo cual esta mostrando la tendencia en San Juan, como destino turístico y no como lugar de paso ofrecido como producto de otros destinos

De las variables sugeridas en la metodología, solo se analizan aquellas de las cuales se ha podido obtener información: tales como visitantes por origen,

Para caracterizar a los turistas se presenta un análisis cuantitativo y cualitativo de los viajeros que han visitado la provincia a los efectos de determinar su perfil.

El conocimiento de la demanda es básico para definir las condiciones y exigencias que debe reunir la oferta (de atractivos e infraestructura), como el mejor modo de atraer a los turistas, dado que se orientan todos los esfuerzos a satisfacer las expectativas de los visitantes.

Es importante conocer el perfil del turista en calidad de consumidores de los atractivos y servicios integrantes de la oferta turística, pues permite señalar el camino más adecuado para mejorar y desarrollar la estructura actual.

### II. 4.1. Visitantes por orígenes de 1995-2005

Se puede observar en el Cuadro N° 3 que en el intervalo analizado se verifica la procedencia de los turistas, ocupando el primer lugar Buenos Aires con un porcentaje del 52 % del total de los ingresantes para continuar siempre en el mismo orden, Córdoba con un 12 %, Mendoza con un 10 % y Santa Fe con un 8 % y de otras provincias un 12 %. Existe una alta concurrencia de turistas procedentes del país( 94 %). Los visitantes provenientes del exterior, solo ascienden al 6 %.

**Cuadro N° 3 Procedencia de Visitantes**

Procedencia	N° de Ingr.	%
Buenos Aires	202.725	52
Mendoza	38.080	10
Córdoba	47.476	12
Santa Fé	32.508	8
Otras Provincias	49.095	12
Exterior	23.326	6
TOTAL	393.210	100

#### II.4.2. Estructura de edad de los visitantes

El mayor rango de edad de los turistas que ingresan a la Provincia de San Juan se encuentra entre los 30 y 59 años. La mayor frecuencia de edad de los turistas que ingresan a la provincia oscila entre los 40 a 49 años. (Cuadro N° 5)

**Cuadro N° 5 Estructura de Edad de los visitantes**

Edad	Porcentaje
10 a 19 años	3%
20 a 29 años	14%
30 a 39 años	22%
40 a 49 años	36%
50 a 59 años	17%
60 y más	8%

#### II.4.3 Fuente de información para la realización de la visita: Formas de conocer San Juan

El medio por el cual los visitantes conocen las productos turísticos de la Provincia son: en primer lugar con el 44% diversas fuentes de información, entre las que se incluye Internet; en segundo lugar en porcentaje con 34% se comprueba que el conocimiento es derivado del comentario de otras personas y finalmente un 11% accede a los productos turísticos de la Provincia por medios televisivos.

#### **II.4.4. Factores que influyeron en la elección del viaje**

De acuerdo a la información obtenida, el 83 % de los visitantes de la Provincia lo hacen por ocio o recreo, es decir de vacaciones, el segundo motivo es por visita a familiares 16 % y en tercer lugar con solo un 1% viajes por negocios o motivos profesionales. Es importante aclarar que este relevamiento se ha efectuado en la Secretaría de turismo y realizado a las personas que concurren a ella, razón por la cual los motivos podrían estar sesgados.

Entre las razones por la que los turistas quieren conocer la Provincia encontramos como primera de ellas al lugar geográfico, en segundo lugar y también mencionado en el grafico anterior la visita a familiares y en tercer lugar la visita al Parque de Ischigualasto. Después existen diversas razones de escasa significación y frecuencia.

#### **II.4.5. Elección del tipo de Alojamiento**

De los turistas encuestados, 8 de cada 10 se hospeda en hoteles durante la visita a nuestra provincia. El 12 % lo hace en casas de familia en concordancia con el motivo de la visita y un 5 % en Camping, lo cual responde al nivel socioeconómico de los mismos.

#### **II.4.6 Promedio de pernoctación**

La estadía de los turistas que arriban a la Provincia desde 1995 a 2006 oscila entre 2, 5 días y 3 días, arrojando un promedio de 2,9 días. (Cuadro N° 6)

### **III. Tendencias de las Procedencias de los visitantes**

En la serie analizada anteriormente existe preponderancia de los visitantes cuyo origen es la Provincia de Buenos Aires frente a los otros.

Se verifica que el total de turistas ingresados en los distintos años conserva una línea de tendencia con altos y bajos. Para el caso de Buenos Aires desde el año 1995 hay tendencia creciente hasta el año 1998 donde se alcanza la máxima expresión de la serie, para luego disminuir e iniciar una nueva tendencia ascendente a partir del año 2001. Los guarismos de la serie de la Provincia de Córdoba y Mendoza presentan tendencias irregulares. Se ha podido determinar que el promedio de visitantes por año es de 35746, según puede observarse en el Cuadro N° 4.

**Cuadro N° 4 Tendencias de las procedencias**

Años\Origen	Bs As	Mendoza	Córdoba	Santa Fe	Otras	Sub-total	Exterior	Total
1995 (1)	14664	4971	3386	3480	3573	30074	994	31068
1996 (2)	18469	5752	4108	2608	4001	34938	786	35724
1997 (3)	20112	3759	4887	4135	3007	35900	1692	37592
1998 (4)	26182	3707	6256	3012	5561	44718	1622	46340
1999 (5)	15328	3128	4379	2972	4223	30030	1251	31281
2000 (6)	10977	3503	2803	1401	2803	21487	1868	23355
2001 (7)	13675	2532	3292	1519	3039	24057	1266	25323
2002 (8)	17294	2242	3843	2242	4484	30105	1922	32027
2003 (9)	20589	2376	4949	3168	4751	35833	3762	39595
2004 (10)	22724	4010	4010	3119	6238	40101	4456	44557
2005 (11)	22711	3708	5098	3708	7416	42641	3708	46349
<b>Total</b>	<b>202.725</b>	<b>38.080</b>	<b>47.476</b>	<b>32.508</b>	<b>49.095</b>	<b>369884</b>	<b>23.326</b>	<b>393210</b>
Porcentaje	52%	10%	12%	8%	12%	94%	6%	100%

Las Tendencias observadas en dicho período muestran que en el año 1998 se produce un valor máximo de visitantes de las distintas procedencias luego de la cual se inicia una abrupta caída la que comienza a repuntar en años siguientes. Las visitas provenientes del exterior presentaron un crecimiento leve pero sostenido.

### III.1. Propensión a visitar la Provincia de San Juan

#### III.1.1. Propensión Nacional:

Este indicador es el resultado de de la relación de las siguientes variables:

Visitantes Excluido El Exterior / Población Total del País Excluido San Juan

$$369.884 / 35.640.107 = 0.01037831 \quad 1,037 \%$$

Esto significa que del total de los habitantes del país, excluida la Provincia de San Juan, el 1, 037% ha visitado nuestra provincia.

### III.1.2. Propensión de la Provincia de Buenos Aires:

El indicador correspondiente se calcula en base a:

$$\frac{\text{Visitantes De Bs. As}}{\text{Población De Bs As}} = \frac{202.725}{13.827.203} = 0.01466132 \quad 1,46 \%$$

el coeficiente es 0.01466 (esto significa que del total de los habitantes de la Prov. de Bs. un 1.466% ha visitado nuestra provincia en el período 1995-2005)

### III.1.3. Propensión de la Provincia de Córdoba:

La relación para el cálculo del indicador es:

$$\frac{\text{Visitantes De Córdoba/Población De Córdoba}}{47.013 / 3.066.801} = 0.01532965 \quad 1,5329 \%$$

El coeficiente obtenido es 0.01532 (esto significa que del total de los habitantes de la Provincia de Córdoba un 1.532% ha visitado nuestra provincia en el período 1995-2005)

### III.1.4. Propensión de la Provincia de Mendoza:

$$\frac{\text{Visitantes De Mendoza/Población De Mendoza}}{39.688 / 1.579.651} = 0.02512454 \quad 2,5124537 \%$$

El coeficiente obtenido es 0.02512 (esto significa que del total de los habitantes de la Provincia. de Mendoza un 2.512% ha visitado nuestra provincia en el período 1995-2005.

### III.1.5. Propensión de la Provincia de Santa Fe:

El valor obtenido para esta variable es de 0.01045 (esto significa que del total de los habitantes de la Prov. de Santa Fe un 1.045% ha visitado nuestra provincia en el período 1995-2005)

$$\frac{\text{Visitantes De Santa Fe/Población De Santa Fe}}{31.363 / 3.000.701} = 0.01045189 \quad 1,045 \%$$

## IV. Gasto turístico

Los datos recabados en cuanto al gasto turístico están contemplados a partir del año 2003. Por ello se brindan los resultados que a partir de estos se pueden obtener.

El gasto promedio por día del visitante fue de \$80 (pesos ochenta) en el año 2003, y de \$90 (pesos noventa) para los años 2004-05, según cifras recabadas por la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de San Juan.

Para efectuar el cálculo del gasto turístico, se ha considerado el gasto por día efectuado por los turistas en los distintos períodos, que multiplicados por la cantidad de turistas y tiempo de estadía promedio, reflejan una aproximación del gasto turístico.

En fórmula la ecuación resultante es:

Gasto Turístico = Gasto diario X Cantidad de visitantes X días de pernoctación

El otro elemento de gran relevancia es el gasto de los turistas por su consecuencia en el nivel de actividad económica de la provincia. Interesa conocer el gasto diario de los turistas, cuántos días permanecen y en qué servicio y producto lo distribuyen. Para el año 2003 el gasto total realizado por los turistas es de \$ 7.073.216, para el año 2004 \$ 9.094.680 ; para el año 2005 de \$ 9.009.954 y finalmente para el año 2006 \$ 10.276.200. Existe un incremento importante en la cantidad del gasto como consecuencia del incremento de los turistas, no así del tiempo que permanecen en la Provincia. (Cuadro N° 6)

**Cuadro N° 6- Gasto Turístico Total**

Años	2003	2004	2005	2006
Gasto por día	\$80	\$90	\$90	\$90
Visitantes-turistas	30.488	36.090	37.078	38.060
Pernoctación	2.9	2.8	2.7	3
GASTO TURISTÍCO	\$7.073.216	\$9.094.680	\$9.009.954	10.276.200

La estructura del gasto en valores promedios según la época es: 40% en alojamiento, 20% en alimentación, excursiones y paseos 10%, el restante 30% lo destina el turista a la compra de indumentaria, artículos regionales y recuerdos, fotografía, etc.

## V. Conclusiones:

La primera y principal de las observaciones en relación a la demanda tiene que ver con la cuantificación de la misma. No se ha realizado sistemáticamente un relevamiento tendiente a realizar estadísticas de cuantos son los visitantes que entran diariamente a la Provincia de San Juan. A partir del

año 2006 se ha iniciado la Encuesta de Ocupación Hotelera que desde el punto de vista de la oferta permite conocer cuantas son los visitantes que se hospedan al menos una noche en la provincia. No se cuantifican los visitantes de día. Las estadísticas que realiza la Secretaría de Turismo de la Provincia, reflejan los visitantes que se acercan a ese organismos, las personas que vienen por otros asuntos, visita a familiares, negocios, congresos, asuntos religiosos, entre otros, no son considerados en estas encuestas.

No se ha realizado una contabilización del gasto turístico considerando a todos los sectores involucrados. Tampoco es posible medir el crecimiento e impacto que el turismo ha tenido en las distintas actividades.

### **Fuentes de datos:**

Para las clasificaciones de estados de las variables, categorías y unidades estadísticas principales, se han consultado los documentos: *Implementation of the Eurostat Methodology on Tourism Statistics and Problems Encountered*, Eurostat, 1.996 y *Annex to the Council Recommendation for a Community Methodology on Tourism Statistics*, Eurostat, 1.996.

La Directiva 95/57/CE del Consejo, del 23 de noviembre de 1995 recoge en anexo un conjunto de variables y sus clasificaciones de estados que son de generación obligada y que se han incorporado también a lo largo del presente Documento.

Para algunas variables, particularmente las que guardan relación con el gasto turístico, se han consultado los documentos *Recomendaciones sobre estadísticas de turismo*, O.M.T., 1.994 y *Collection of Tourism Expenditure Statistics*, W.T.O., 1.995.

En lo referente a unidades estadísticas y variables de la oferta turística, la referencia fundamental es el documento ya citado *Annex to the Council Recommendation for a Community Methodology on Tourism Statistics*.

Las clasificaciones de estados y nomenclaturas de las variables estadísticas sociodemográficas concuerdan con las definidas en la *Clasificación Nacional de Ocupaciones* (1.994), y la de actividades económicas, con la *Clasificación Nacional de Actividades Económicas* de 1.993.

Para la clasificación de lugares de residencia y destino la referencia comúnmente aceptada en el ámbito de la Unión Europea es la *Nomenclatura de Unidades Territoriales de Estadísticas* (NUTS, 1.995), para niveles territoriales inferiores al estatal. Por otra parte, la clasificación de países toma como referencia la relación oficial vigente a efectos de operaciones de comercio exterior, de la Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa, si bien se han elaborado clasificaciones específicas en función de las necesidades informativas de diversos organismos destinatarios de la información.

## Bibliografía

- LEIVA, Víctor y otros, Manual nº 9 Turismo y Gestión Municipal, ED. Asociación Chilena de Municipalidades. Abril 1997.
- SCHULTE, Silke Manual Nº 25 Guía Conceptual y metodológica para el desarrollo y la planificación del sector turismo. ILPES CEPAL-Naciones Unidas julio 2003 Págs.25.
- OMT, SANCHO PÉREZ, Amparo, Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo, Ed. Themis 2001
- BOULLON, Roberto C, Los Municipios Turísticos, Ed. Trillas 1995
- BOULLON, Roberto, PROYECTOS TURISTICOS- Metodología para acertar sin errores. Ed. Turísticas 2002.
- BEKER, Victor A. y MOCHON, Francisco, ECONOMIA, Elementos de Micro y Macroeconomía. Ed.Mc Graw -Hill Segunda Edición año 2000.
- MOCHON MORCILLO, Francisco y Beker, Víctor Alberto: *Economía, Principios y Aplicaciones* Ed. 1993.
- REYNOLDS, Lloyd G. Microeconomía ed. 1988.

## Documentos de Internet

- Artículo diario Clarín Fecha Radiografía de la Basura: Un Estudio de la UBA que refleja hábitos de Consumo 6-05-2007.
- Secretaría de Ambiente y Desarrollo sustentable- Artículo 2779 de Internet Foro de Ecología y Desarrollo, Tourism paper, german Forum-spanish versión; [www.onewordweb.de/frum](http://www.onewordweb.de/frum).
- Sistema Argentino de Informática Jurídico; SAIJ San Juan, Dep. del Ministerio de Justicia de la Nación Pág. Internet [www.jussanjuan.gov.ar](http://www.jussanjuan.gov.ar).
- Artículo de Internet " Turismo y Ambiente ASOCIACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO Y LA PROMOCIÓN DE LA RECREACIÓN, EL TURISMO Y EL AMBIENTE [turismoyambiente@yahoo.com.ar](mailto:turismoyambiente@yahoo.com.ar).
- FUENTE: TURISMO ACCESIBLE: Sistema integral de información para implementar un turismo para todos <http://www.turismoaccesible.com.ar> - Email: [info@turismoaccesible.com.ar](mailto:info@turismoaccesible.com.ar)
- FUENTE BASE; Luis Grünwald, Liliana Pantano, Rafael Sanjuanbenito Aguirre, Silvia DiSanto, TURISMO PARA TODOS, Pautas de calidad de atención a personas con capacidades restringidas, Secretaría de Turismo de la Nación, Asociación Mutual Sociedad Central de Arquitectos, Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas, Universidad del Salvador, Buenos Aires, 1999.



## MEDICIÓN DE LA SATISFACCIÓN DE LOS CLIENTES

Liliana Beatriz Zorrilla\*

### Resumen

*La sociedad actual caracterizada por el cambio constante, la globalización y la incertidumbre ha provocado cambios en la formas de organización y funcionamiento del Estado. Las administraciones públicas, ante la crisis del Estado de Bienestar adoptaron un nuevo paradigma conocido como el New Public Managment o nueva gerencia pública que entre sus principios adopta una forma de gestión estatal centrada en el ciudadano. Esta orientación al ciudadano-cliente requiere medir el nivel de satisfacción que el usuario de los servicios adquiere. Pero esto plantea el interrogante ¿Cómo medir la calidad de los servicios públicos prestados? Se presenta como alternativa el Modelo Servqual ideado Parasuraman, Zeithaml y Berry, que mantiene su vigencia, adaptado a las peculiaridades que presentan los servicios públicos.*

**Palabras Clave:** Orientación al Cliente, Calidad, Medición de la Calidad de los servicios públicos, Modelo Servqual.

**Clasificación Jel:** M3

### Abstract:

*The main feature of today's society is the constant change, the globalization and the uncertainty has produced changes in the form which organization take and in the performance of the State. Then, the government operation, due to the "Welfare State" crisis, adopts a new paradigm, known as "the new public management", which among its principles advocates for a form of "citizen-focused management". This orientation requires the measurement of the "user satisfaction level" in relation with de services deman-*

---

\* Docente de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de San Juan.

*ded. But that rise the question: ¿How to measure the quality of public services given to the citizens? The Parasuraman, Zeithaml and Berry's "Servqual Model" appears to be a good alternative in order to reach an answer to that question, furthermore it maintains a good shape of updated and adaptation to the public service peculiarities.*

**Key Words:** Customer orientation. Quality. Measurement of Public Service Quality. Servqual Model.

## **Introducción**

La sociedad posmoderna llamada "sociedad del conocimiento" y la "era de la incertidumbre" han llevado a que los actores mundiales modifiquen el consenso internacional sobre el rol que le toca jugar al Estado y a las administraciones públicas, en los tres niveles -Nacional, provincial y municipal o local-

El agotamiento del Estado de Bienestar y del modelo burocrático, ha dado paso a nuevos paradigmas como el New Public Management (NPM).

La Nueva Gerencia Pública busca "orientación al cliente, mayor libertad en la gestión de recursos y personas, medición del rendimiento, inversión en recursos tecnológicos y humanos y receptividad ante la competencia"<sup>1</sup>.

Podemos sintetizar los principios de este nuevo paradigma en los siguientes ítems:

- 1- Regreso del Estado a las funciones básicas
- 2- Restauración de la sociedad civil
- 3- Adopción de los principios del mercado
- 4- Descentralización y delegación de competencias
- 5- Focalización en la gerencia
- 6- Estado de proporciones óptimas ("Rightsizing" government ")
- 7- Institucionalización del gobierno electrónico (e-Gobierno) y otras nuevas tecnologías

En el siglo XXI, el futuro de los servicios públicos dependerá de la capacidad de los Estados para diseñar la implementación de este paradigma, buscando cumplir con los roles y funciones que le corresponden, respondiendo a las nuevas expectativas y exigencias de los ciudadanos y al ritmo de cambio que estos tiempos exigen.

Incorporar las técnicas del management y la participación ciudadana a las administraciones públicas locales y en especial, con relación a los servicios públicos; implica:

- Δ Planificación Estratégica con identificación de la Misión, Visión, objetivos, estrategias, actividades, recursos, indicadores y metas.
- Δ Orientación al ciudadano.
- Δ Evaluación del rendimiento de la organización
- Δ Medición de la calidad percibida de los servicios públicos locales.

## 1- Orientación al Ciudadano local

<sup>1</sup> Löffler, E. «La modernización del sector público desde una perspectiva comparativa: conceptos y métodos para evaluar y premiar la calidad en el sector público en los países de la

Adoptar como filosofía local la orientación al ciudadano (cliente) importa reconocer que los ciudadanos locales:

- Δ Son el centro de preocupación del gobierno local
- Δ Determinan sus necesidades
- Δ Valoran la calidad de los servicios públicos

Y esta orientación al ciudadano implica:

- Enfatizar la “relación dual” que establece la administración pública local, por una parte, con los usuarios de los servicios públicos y, por otra, con todos los miembros del público en general, que como ciudadanos y contribuyentes tienen un interés en sus servicios y en sus resultados
- No eludir la “responsabilidad dual” de toda acción de gobierno local consistente en dilucidar entre el interés individual y el interés público.
- Adoptar una cultura de calidad ya que una cultura de servicio municipal o local presupone la cultura de la calidad.

Hoy en día la calidad de los servicios no es un hecho diferencial, sino que es un elemento necesario y fundamental del servicio. Es por esto que la evaluación de la calidad de los servicios ofertados y prestados por la Administración comunal no es una moda; es un elemento esencial del buen gobierno que sitúa a los ciudadanos en el centro de sus decisiones y que los hace copartícipes y corresponsables del autogobierno local.

Hoy los ciudadanos han dejado de ser los “administrados”, beneficiarios de los servicios que la administración local les brindaba para transformarse en ciudadanos-clientes, que pagan sus impuestos y, en consecuencia, exigen a cambio servicios de calidad, calidad entendida desde su punto de vista. Así, la administración se convierte en proveedora de servicios para un “mercado” de ciudadanos que le demanda calidad.

## 2-Qué es la Calidad?

La Real Academia Española define **calidad** como la propiedad o conjunto de propiedades inherentes a algo, que permiten juzgar su valor.

Esta definición contiene dos elementos importantes:

- 1- ) la referencia a características o propiedades y
- 2- ) la bondad para valorar “algo” a través de ella.

La mayoría de las definiciones sobre la calidad ensayadas en el ámbito académico, se han referido a bienes industriales, no obstante, en ellas subyacen la idea calidad como:

- Adecuación a unas normas (que se cumplan las especificaciones)
- Adecuación a las expectativas o necesidades (que se genere satisfacción)

En el concepto de calidad se distingue: la calidad objetiva y la calidad subjetiva.

La calidad objetiva se enfoca en la perspectiva del productor, es una visión interna de la calidad y su objetivo es la eficiencia.

La calidad subjetiva, desde la óptica del consumidor, es una visión externa vinculada a necesidades, deseos y expectativas de los clientes.

### 3- La calidad y los servicios públicos

En el caso de los servicios hay aspectos diferenciadores que deben tenerse presente al intentar introducir mejoras en la calidad. Entre ellos se destacan: Intangibilidad<sup>2</sup>, Heterogeneidad<sup>3</sup> e Inseparabilidad<sup>4</sup>.

En cuanto a los servicios públicos prestados por las administraciones locales hay que resaltar otras particularidades:

- El objetivo de los servicios públicos es maximizar el bien público.
- Han de garantizar la igualdad/equidad en su prestación.
- Frecuentemente se ofertan en régimen de monopolio/oligopolio. Tienen el “mercado” cautivo, sin los mecanismos habituales de competencia. ( Sólo son comparables de forma territorial o cronológica o por técnicas como el benchmarking)
- Los usuarios (los que hacen uso) de los servicios no coinciden siempre con los clientes (los que los pagan). No obstante, los servicios públicos de calidad deben dar satisfacción tanto a los usuarios como a los clientes
- Se produce un veredicto indirecto sobre su bondad: a través del voto, que premia o castiga la gestión mediante la reelección o no de sus últimos responsables.

2 Los servicios no son susceptibles de almacenamiento y un elemento fundamental de su calidad es la inmediatez o rapidez de respuesta («just in time»).

3 Son difíciles de estandarizar, dificultando un nivel de calidad uniforme. Además, los servicios de calidad deben ser equitativamente heterogéneos por cuanto se prestan a los usuarios de forma personalizada.

4 La producción y el consumo del servicio se realizan simultáneamente. El usuario juzga no sólo el proceso de producción del servicio y el resultado final, sino también la calidad del proceso (oportunidad, molestias.)

La calidad del servicio se produce en la interacción entre un cliente y los elementos de la organización de un servicio (Parasuraman, Zeithaml y Berry, 1985).

Podemos determinar tres niveles de calidad:

- 1- Percibida
- 2- Esperada
- 3- Programada.

La calidad percibida<sup>5</sup>, es decir "al juicio del consumidor sobre la excelencia y superioridad de un producto" (Zeithaml, 1988, p. 3), en términos de servicio significaría "un juicio global, o actitud, relacionada con la superioridad del servicio" (Parasuraman Zeithaml y Berry, 1988, p. 16) y se determina por la relación entre la calidad Esperada (Expectativa) y la Calidad Realizada (Percepción).

La calidad Programada se refiere a la determinada en los planes de servicio y estándares previstos. La calidad percibida se valora (alta o baja) en el marco de una comparación, respecto de la excelencia y el óptimo de la relación se obtiene cuando coinciden los tres niveles de calidad.



nos determinan el Nivel de Satisfacción.

De esta manera:

<sup>5</sup> Es subjetiva porque supone un nivel de abstracción más alto que cualquiera de los atributos específicos del producto y es multidimensional.

- 1 Si el Nivel de Satisfacción es igual a 1, el usuario está conforme con el servicio recibido.
- 2 Si la relación Calidad Percibida sobre el Usuario es inferior a 1, existe una disconformidad o insatisfacción.

Esto es lo que se ha dado en llamar el Paradigma de la Desconfirmación.

#### **4- Mediciones de la satisfacción de los clientes/ciudadanos.**

El ejecutivo municipal necesita percibir lo que esperan los ciudadanos de un servicio y conocer su opinión y nivel de satisfacción.

Para esto proponemos la aplicación del modelo la escuela americana. Este modelo, conocido como el SERVQUAL es de la autoría de Parasuraman, Zeithaml y Berry (1985, 1988) y ha sido permanente ayornado, siguiendo en plena vigencia.

El Servqual parte del paradigma de la desconfirmación, para desarrollar un instrumento que permitiera la medición y cuantificación de la calidad de servicio percibida por los usuarios. El modelo identificó inicialmente como determinantes de la calidad de un servicio desde el punto de vista del usuario, a 10 factores, linealmente independientes, que en alguna medida, están presentes en cualquier servicio, aun en los públicos. Ellos son: 1- Elementos Tangibles; 2- Fiabilidad; 3- Capacidad de Respuesta; 4- Profesionalidad; 5- Cortesía; 6- Credibilidad; 7-Seguridad; 8- Accesibilidad; 9-Comunicación y 10- Comprensión del cliente. Estos determinantes se llaman dimensiones.

Con posterioridad, estas dimensiones iniciales se correlacionaron y se redujeron a los cinco siguientes:

Las dimensiones fueron ponderadas de acuerdo a la importancia que dan los usuarios a los factores de calidad percibida (%). Las dimensiones se desagregan en ítems.

DIMENSIÓN	%	CONCEPTO
Confianza o empatía (Accesibilidad, Comunicación y Compresión del usuario)	16	Interés y nivel de atención individualizada que ofrecen las organizaciones a los clientes. Atención individualizada
Fiabilidad	32	Habilidad para ejecutar el servicio prometido de forma precisa, fiable y cuidadosa
Responsabilidad (Profesionalidad, Cortesía, Credibilidad y Seguridad)	19	Seguridad, conocimiento y atención de los servidores públicos y su habilidad para inspirar credibilidad y confianza
Capacidad de respuesta	22	Disposición para ayudar a los clientes y para prestarles un servicio rápido.
Tangibilidad	11	Apariencia de las instalaciones físicas, equipos, personal y materiales de comunicación.

Los diez factores determinantes de calidad, enunciados por el SERVQUAL, tienen aplicación en la medición de la calidad de los servicios públicos locales. No obstante, proponemos que teniendo en cuenta, las peculiaridades de la administración pública local, el tipo de servicios que presta, las responsabilidades y obligaciones de los servidores públicos; debemos adicionar dos dimensiones:

-Igualdad/Equidad: a todo el mundo se le trata igual; no hay privilegios ni discriminación.

-Honestidad: la administración pública y sus servidores públicos como los ciudadanos que participan en la planificación, ejecución y control de la vida comunal, no actúan en beneficio propio ni con intereses partidistas ni fines clientelares.

La evaluación de la calidad percibida se realiza en cada dimensión mediante la diferencia entre lo esperado y lo percibido por el cliente-ciudadano. Esta diferencia da origen a una serie de vacíos, desajustes o gaps<sup>6</sup> en el proceso.

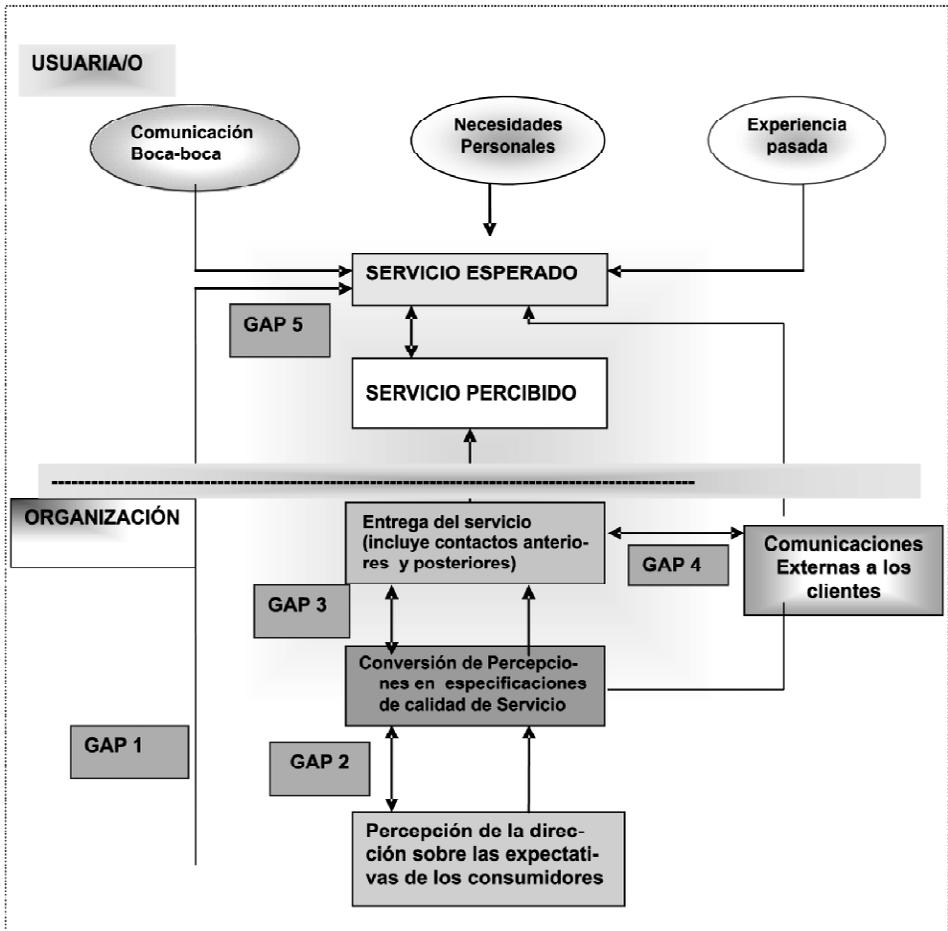
Estos vacíos o gaps son el objeto de análisis cuando se desea mejorar la calidad percibida y los factores que afectan a la imposibilidad de ofrecer un servicio que sea percibido por los ciudadanos como de alta calidad. Definidos

6 Son definidos por Parasuraman, Zeithaml y Berry (1985, p. 44) como una serie de discrepancias o deficiencias existentes respecto a las percepciones de la calidad de servicio de los

estos vacíos de una prestación de servicios de no calidad, deben investigarse las causas y determinar acciones correctivas que permitan mejorar la calidad.

### Bibliografía

ALFORD, John. "Definiendo al cliente en el sector público: una perspectiva de intercambio social"



- Gap 1:** Diferencia entre las expectativas de los usuarios y las percepciones de los directivos.
- Gap 2:** Diferencia entre las percepciones de los directivos y las especificaciones o normas de calidad.
- Gap 3:** Diferencia entre las especificaciones de la calidad del servicio y la prestación del servicio.
- Gap 4:** Diferencia entre la prestación del servicio y la comunicación externa.
- Gap 5:** Diferencia entre las expectativas del consumidor sobre la calidad del servicio y las percepciones que tiene del servicio. Constituye la medida de calidad del servicio. Es la sumatoria de los Gaps 1 a 4

- DENIS PROULX, Ph.D. "Modernización y valores comparativos de administradores públicos" Conferencia CLAD
- DUQUE OLIVA, Edison Fair. "Revisión del concepto de calidad del servicio y sus modelos de medición" INNOVAR, revista de ciencias administrativas y sociales. Universidad Nacional de Colombia. Enero a Junio de 2005
- FARJE, Cesar I. y otros "La eficiencia. Nuevo principio rector del accionar público". Revista R.A.P. (Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública). Sección Doctrina. Año XXVI. N° 305. 2.004.
- GUTIERREZ LONDOÑO, Alfonso León y GUTIERREZ SOSA, Jahir Alexander. "La Gerencia Pública local en Colombia. Un asunto de continuidad política en la Administración Pública Municipal. Revista Ciencias Estratégicas. Vol.16 N° 19 (2008). Medellín. Colombia. Enero/Junio de 2008. ISSN:1794-8347
- GUTIERREZ VIGGERS, Leticia H. y Cano Lopez De Nava, Claudia B. "Hacia una gestión gubernamental ética para combatir la corrupción" IX Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública. Madrid. España 2 al 5 de noviembre de 2004.
- Ministerio de Administraciones Públicas. "Guía de Orientación para la realización de estudios de análisis de la demanda y de encuesta de satisfacción". Madrid. 2006
- ITURBURU, Mónica "Municipios Argentinos. Fortalezas y debilidades de su diseño institucional" Dirección Nacional de Estudios y Documentación Dirección de Estudios e Investigación. Diciembre de 2000
- LAS HERAS, José María. "Estado Eficaz". Osmar D. Buyatti. Buenos Aires. Diciembre 2003.
- "Estado Eficiente". Osmar D. Buyatti. Buenos Aires. Abril 2004.
- LÖFFLER, E. "La modernización del sector público desde una perspectiva comparativa: conceptos y métodos para evaluar y premiar la calidad en el sector público en los países de la OCDE". Madrid. Documentos INAP N°8, 1996

- MORALES SANCHEZ, Verónica y HERNÁNDEZ MENDO, Antonio. "Calidad y satisfacción en los servicios: conceptualización". <http://www.efdeportes.com/> Revista Digital - Buenos Aires - Año 10 - N° 73 - Junio de 2004
- OSZLAK, Oscar. ¿Responsabilización o responsabilidad? El sujeto y el objeto de un estado responsable. VIII Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y de la Administración Pública. Panamá. 28 al 31 de octubre de 2003.
- PARASURAMAN, A; ZEITHAML, V y BERRY, L. "A conceptual model of service quality and its implications for future research". Journal of Retailing. 1985.
- , "SERVQUAL: a multiple scale for measuring consumer perceptions of service quality." Journal of Retailing. 1988.



## PAUTAS DE COMPORTAMIENTO Y MENTALIDAD DE LA BURGUESÍA MERCANTIL GADITANA A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII.

*Manuela Fernández Mayo*

### Resumen

*El presente artículo intenta mostrar la huella indeleble que el comercio americano tuvo en la estructura social de Cádiz, especialmente en el siglo XVIII. A través del estudio de la documentación notarial y las actas capitulares se nos configura una sociedad netamente conservadora, tanto en lo económico, por su carácter predominante de comisionistas y testaferros de las compañías de comercio extranjeras; como en sus esquemas mentales, ya que canalizó sus aspiraciones de mejora social, no a través del reconocimiento de la importancia socio-económica de la burguesía, sino por medio de la imitación de las formas de vida de la aristocracia.*

**Palabras claves:** Burguesía mercantil gaditana- riesgos marítimos- arrendamientos-

**Clasificación JEL:** N3

### Abstract

*Guidelines of behavior and mentality of the gaditana mercantile bourgeoisie in the middle of the eighteenth century*

*The present article tries to show the indelible track that the American commerce had in the social structure of the Cadiz, specially in the eigh-*

---

\* Doctora en Historia de América .Universidad de Cádiz. Grupo de Investigación “Intrahistoria, Oralidad y Cultura en América Latina y Andalucía”.

*teenth century. Through the study of the notarial documentation and the capitular acts, a conservative society is showed to us, both in the economic field, due to the predominance of commission agents and figureheads of foreign trade companies, as well as in its mental schemes, since it canalized its aspirations of social improvement, not through recognition of the socio-economic importance of the bourgeoisie, but by means of the imitation of the aristocratic way of living .*

**Key words:** Gaditana (proceeding from Cadiz) mercantile bourgeoisie - maritime risks -rentings - figureheads.

La ciudad de Cádiz, cabecera del monopolio comercial con América y sede de la Casa de la Contratación de Indias entre 1717 y 1790, presenta una connotación singular en su estructura social y es su impronta comercial, al ser una de las pocas ciudades españolas que siempre ha constituido un núcleo de auténtica burguesía mercantil<sup>1</sup>. Aún participando del modelo de sociedad estamental, propio de la época, en ella, la actividad mercantil predomina exclusivamente, comportándose la ciudad como *“una autentica isla con intereses peculiares y con una población en gran parte de origen exótico”*.

La razón de esta situación estaría motivada por su particular posición geográfica, que hace de ella una ciudad sin tierras, netamente urbana, radicalmente diferenciada de las *agrovillas* características de las ciudades andaluzas, con un predominio del sector terciario. De ahí se infiere para A. Domínguez Ortiz<sup>3</sup> una serie de características:

A) *La inestabilidad de su devenir histórico*: Causada por la falta de una rica comarca agraria que les sirva de base, haciéndola particularmente sensible a la coyuntura política y económica.

B) *La singularidad de su estructura social*: Derivado de su función prioritariamente mercantil, no conlleva una diversificación de sectores de población como aparecen en ciudades que han sido centros de poder político, religioso, militar o administrativo, ni tampoco atraerá al campesino, lo que redundará urbanísticamente en la inexistencia de suburbios en la ciudad. En Cádiz *“había barrios pobres, casas de artesanos y pequeños comerciantes,*

1 DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: “La Burguesía Gaditana en el Comercio de Indias desde mediados del siglo XVII, hasta el traslado de la Casa de la Contratación” en *La Burguesía Mercantil Gaditana (1650-1868)*, Cádiz, 1976, pags.3-11. Contrapone el predominio exclusivo de la función comercial en Cádiz frente a la diversidad encontrada en las ciudades españolas de similares características tales como Bilbao, la más semejante, Málaga, Sevilla o Alicante, encontrando en éstas una alternancia de otro tipo de funciones urbanas: administrativa, residencial, etc.

2 *Ibidem*: op. cit. p. 3.

3 DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: “Datos básicos para la historia de Cádiz en el siglo XVII” en *Archivo Hispalense*, n. 96, XXXI p. 43-49. Sevilla, 1959. “Cádiz en la historia Moderna de Andalucía” en *I Jornadas de Historia de Cádiz*, Abril 1982. p. 7-25. *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona, Ed. Ariel, 1990. p. 225-231.

4 DOMÍNGUEZ ORTÍZ, Antonio: “Cádiz en la historia Moderna de Andalucía”. *I Jornadas de Historia de Cádiz*, Caja de Ahorros de Cádiz, 1982. p. 9.

pero no viviendas de aspecto rural. El caserío gaditano era, como promedio, de carácter más noble, símbolo de una renta media más elevada<sup>4</sup>”.

C) *La presencia extranjera como una constante de su historia*: La ciudad en el siglo XVIII, era cabeza de monopolio comercial con América y se erigió como una fuerza centripeta de primer orden hacia donde confluyeron españoles de todas las provincias y extranjeros de diversas naciones, hasta el punto que en 1709 la población foránea extranjera era el 9% y en 1773 es un 14%<sup>5</sup>, integrándose estos elementos externos en el conjunto de la sociedad gaditana.

Todos los aspectos de la vida gaditana (demográfico, sociológico, urbanístico, religioso, de mentalidades) se sintieron trastocados por la impronta del comercio americano que gravitaba sobre la ciudad. Pero, ninguno como los artífices de ese comercio, los que hicieron de la actividad mercantil la pauta decisiva de su encuadre social y el motor económico de su existencia. No pretendemos abordar aquí en profundidad el complejo mundo mercantil gaditano de mediados del siglo XVIII, tarea que desbordan los límites que nos hemos marcado para este artículo, aquí solo bosquejamos la imagen de los comerciantes españoles y extranjeros de este período cuantificando el volumen de sus transacciones, procurando incidir, sobre todo, en los aspectos sociológicos de este colectivo a través de sus preocupaciones culturales, de prestigio social, etc.

Cádiz, cabecera del monopolio con las Indias es el punto de confluencia no sólo de mercaderes españoles, sino también de numerosos hombres de negocios extranjeros. El intento de conocer el número de éstos a mediados del siglo XVIII se hace inviable ante la dispersión cronológica de los padrones de habitantes; sin embargo, si no disponemos de fuentes que permitan realizar su estudio cuantitativo, al menos contamos con los datos que proporciona el *“Proyecto de Única Contribución”* o *Catastro* del Marqués de Ensenada (1753-1754),<sup>6</sup> donde se recogen las ganancias anuales de los comerciantes, lo

---

5 El padrón de 1713 fue elaborado por orden real, presenta un cómputo de 4048 vecinos. En él se refleja una división de la ciudad por isletas, figurando en ella los naturales y los extranjeros con expresión de su domicilio, estado civil, oficio y naturaleza. A.M.C. (*Archivo Municipal de Cádiz*). Sección Padrones: año 1713, número de legajo 1003. El padrón de 1773, se elaboró en cumplimiento de la Real Ordenanza del Reemplazo anual del ejército de 3 de Noviembre de 1770. A.M.C. Sección Padrones: año 1773, leg. 1006-1007.

6 El acceso a estos datos lo hemos realizado a través de OZANAM, Didier.: “La colonie française de Cadix au XVIIIe siècle, d’après un document inédit (1777)”, en *Melanges de la Casa de Velazquez*, t. IV (1968). Paris, 1968. Pág.. 276.

NACIONES	GANANCIAS ANUALES	PORCENTAJES
Españoles	270.724	17'5 %
Franceses	710.450	46 %
Italianos	149.800	9'7 %
Alemanes	31.000	2 %
Damascenos, Suecos y Prusianos	75.500	4'9 %
Irlandeses e Ingleses	231.100	15 %
Flamencos	74.700	4'8 %
	1.543.274	99'9 %

que nos posibilitan evaluar su peso cualitativo dentro del contexto del comercio gaditano.

La comprobación de estos datos sentencia de forma patente la importancia de la intervención extranjera en la actividad mercantil gaditana de mediados de la centuria, ya que si bien el número de comerciantes españoles era superior, no así el volumen y ganancias obtenidas de sus transacciones (sólo el 17'5% de los beneficios), correspondiendo el papel principal a los franceses, quienes aglutinaban cerca del 50% de los beneficios por medio de las importantes compañías establecidas en la ciudad.

Esta considerable presencia mercantil extranjera y la coexistencia de un comercio legal junto con un comercio ilícito de grandes proporciones serán dos notas básicas que definan la actividad comercial gaditana en el siglo XVIII.

La abundancia de extranjeros no es un fenómeno que arranque del siglo XVIII, sino que surge con anterioridad; de hecho el importante número de ellos que atrajo la ciudad en el siglo XVII fue decisivo para propiciar su desarrollo económico y colaborar en la batalla por arrancar el monopolio a Sevilla, ya que excluidos del tráfico legal con las Indias, Cádiz se les ofrecía como un marco óptimo por las características de su bahía, para practicar el contrabando y eludir el opresivo régimen fiscal.

Aunque existía un medio legal de intervención de los extranjeros en el comercio indiano, a través de *la naturalización* y posterior matrícula en la

---

7 HEREDIA HERRERA, Antonia: "La presencia de extranjeros en el comercio colonial gaditano en el siglo XVIII" en *Homenaje al Dr. Muro Orejón*, tomo I. Ed. Universidad de Sevilla, 1979.p. 236.

Carrera de Indias, ésta no fue la práctica corriente, de un lado, por la política restrictiva de concesiones (sólo 76 entre 1700 y 1787 de las que más de la mitad correspondieron a extranjeros establecidos en Cádiz<sup>7</sup>, pero sin duda se trata de una cifra mínima comparada con el número de sus efectivos en la ciudad) y de otro, porque su consecución requería la práctica renuncia a su nacionalidad y esto no siempre interesaba a los comerciantes extranjeros, integrados en numerosos casos por miembros de compañías que al pasar los años retornaban a sus lugares de origen, para dejar su puesto a otros miembros más jóvenes. De manera que la naturalización fue un cauce poco representativo de la actuación comercial extranjera en Cádiz, pues además se verifica como aquellos individuos que la obtenían (como por ejemplo Carlos Felipe Bucheli, genovés en 1753, Juan Domingo Moris saboyano y Juan Angel Belloni, milanés, ambos en 1751 y miembros de la compañía Belloni y Moris) llevaban bastantes años participando en los negocios con América antes de su naturalización como testimonian la abundancia de escrituras de riesgos marítimos otorgadas por los citados como acreedores, en años anteriores a la consecución de su naturaleza<sup>8</sup>.

La inversión de tiempo que para los extranjeros suponía obtener los requisitos legales de participación en el negocio indiano hará que opten mayoritariamente por la intervención ilegal en el tráfico mercantil, mediante la utilización de intermediarios, comerciantes españoles e incluso mujeres que actuarán de testaferros de las casas de negocios extranjeras, exportando a

---

8 La compañía Belloni y Moris cuyos miembros obtienen la naturalización para poder comerciar en 1751, comerciaba antes de esta fecha utilizando como testaferro a la mujer de Belloni, Josefa Albreche, quien figurará como acreedora en todos los riesgos anteriores a 1751 y a partir de esta fecha su presencia en las escrituras se reduce drásticamente, limitándose a otorgar algunos poderes para el cobro de negociaciones anteriores a la fecha de naturalización de su marido, mientras que la presencia de este a partir de 1752 es abundantísima en las escrituras notariales. Se evidencia así como los extranjeros, incluso los que obtienen la naturalización, han participado del comercio ilegal, debido al tiempo que podían tardar en conseguirla. El caso del comerciante armenio Juan Clat, conocido como Juan Fragela resulta ilustrativo, así llegado a la ciudad en 1683 y estando *“con casa, bienes y otros bienes raíces... he corrido y he sido conocido en esta ciudad y reinos, en los negocios y comercio que he tenido en todo el tiempo de mi vecindario en ella...”*, no recibió la connaturalización hasta 1725. A.H.P.C.: n. 12, leg. 2445, f. 8r.

9 Este tipo documental se define según la Real Cédula de 27 de Octubre de 1768 como *“dar unos su dinero a otros con cierto premio, mediante el cual toman los primeros a su cargo todos los riesgos y contingencias del mar y demás desgraciados sucesos, de que quedan*

su nombre las mercancías, generalmente de procedencia extranjera, de estos negociantes o bien, prestando cantidades a riesgo marítimo<sup>9</sup>, en las que su participación efectiva se limitaba *“por especial confianza y justos motivos que ha tenido para omitir y reservar su nombre por ser justo resguardarle para precaverle futuros contingentes... declaro que el haberse puesto a mi cabeza y nombre omitiendo el del referido ha sido por varias causas y motivos reservados...<sup>10</sup>”*, con toda una gama de expresiones sinónimas se ocultaba la verdadera razón que motivaba el recurso al empleo de testaferros, como era la prohibición terminante por parte de la administración española de excluir a los extranjeros del comercio indiano.

### **La mentalidad de los comerciantes españoles: la tendencia al ennoblecimiento**

Este inmovilismo en materia económica, netamente contrapuesto al pensamiento burgués, tendrá una correlación en otros aspectos de la mentalidad de los comerciantes gaditanos, ya que desdeñando el espíritu de empresa, el riesgo y el trabajo continuado, característico de la burguesía, adoptan un arquetipo de existencia más conservador que se identificará con las formas de vida de la aristocracia.

La tendencia al ennoblecimiento constituye una de las principales características de la mentalidad de la burguesía mercantil gaditana; el ideal nobiliario se contempla atractivo desde dos puntos de vista:

#### **A) Como Status Social.**

El afán de elevación social no es privativo de la burguesía mercantil, sin embargo, serán los comerciantes quienes por su situación económica gocen de las mejores posibilidades para conseguirlo.

Aunque el matrimonio constituía un cauce tradicional de elevación social, la vía de ennoblecimiento más utilizada por los comerciantes serán las peticiones de hidalguía y cargos. En este sentido, son muy abundantes los

---

*libres los segundos; de suerte que si se verifica el caso siniestro están éstos exentos del pago y, de lo contrario, ganan aquellos el principal y premios estipulados... que esta negociación se divide en dos clases, siendo la una, dar dinero sobre el navío, sus fletes y aprovechamientos, y la otra, sobre fletes cargados en él por cuenta de quien tome el dinero, cuyo riesgo se entiende según se capitula de ida o de vuelta, también de uno y otro que se llama contrato de dos riesgos, y en cualquiera de ellos se asigne, o navío, o efecto sobre que se verifiquen los riesgos”. PEREZ Y LOPEZ, A. J.: Teatro de la Legislación Universal de España e Indias. Tomo XXVII. Madrid, 1798, p. 177.*

poderes otorgados por comerciantes para obtener información de su limpieza de sangre -paso previo para cualquier aspiración social-, para pretensiones, con la finalidad de que su apoderado “*comparezca ante S.M. y ante sus Reales Consejos... representándole pida y suplique... se le haga merced de cualquier empleos, puestos, sueldos, cargos, del real agrado de S.M.*”<sup>11</sup>.

Los recibimientos de hidalguía conservados en las actas del Cabildo gaditano testimonian este afán de ennoblecimiento de los comerciantes correspondiendo todas las admisiones entre 1752 y 1754 a comerciantes, de los que unos de ellos es un extranjero naturalizado, ya que éstos, se asimilarán tanto con la población gaditana que participarán de sus mismas aspiraciones.

Este anhelo de ennoblecimiento no termina para muchos con la consecución de la hidalguía, persiguiendo la obtención de hábitos de las Ordenes Militares (que serán frecuentes entre algunos comerciantes que ejercían como capitanes de navíos), para culminar el proceso con la consecución de un título nobiliario. Aunque la mayoría de los comerciantes no llegarían a alcanzar este estado nobiliario, sí fueron partícipes de esta aspiración aristocrática, de manera que el caso de Agustín Ramírez de Ortuño, estudiado por C. MARTINEZ SHAW, ejemplifica acertadamente esta aspiración de los comerciantes<sup>12</sup>.

b) Como forma de vida.

El afán de ennoblecimiento no sólo constituye una aspiración de elevación social para esta burguesía, sino que irradió a las pautas de comporta-

---

11 Poder para pretensiones otorgado por Lorenzo del Arco, vecino de Cádiz y comerciante en la Carrera de Indias, propietario de varios navíos de registro. A.H.P.C.: n. 20, leg. 4961, fols. 59-60v.

12 Agustín Ramírez de Ortuño se hallaba establecido en Cádiz en los años treinta. Era una persona emprendedora y con grandes proyectos comerciales, que no estaban acordes con su inferior situación económica, por lo que recurrirá al favor regio y los capitales ajenos. Muy pronto mostró sus ansias por integrarse en el mundo de la aristocracia, y así el 10 de Octubre de 1746 obtiene una ejecutoria de hidalguía y la licencia de S.M. para fundar un mayorazgo en favor de su hija, e inicia la construcción en El Puerto de Santa María de una hermosa casa solariega en cuya fachada hace esculpir sus armas. En 1750 ingresa como Caballero en el Orden de Calatrava y al año siguiente obtiene el título de Marqués de Villarreal y Señor de Purullena, mientras progresivamente abandona las prácticas mercantiles. MARTINEZ SHAW, Carlos.: “Un mercader gaditano del siglo XVIII: Agustín Ramírez de Ortuño”, en *Archivo Hispalense*, Sevilla, 1981, T. LXIV, nº 196, pp. 29-42. Disfrutaba también de la propiedad de las 60 corredurías de lonja de la ciudad de Cádiz, que adquirió en 1749 y arrendaba anualmente a 45 corredores españoles y 15 extranjeros.

miento de estos comerciantes orientándose hacia la imitación de las formas de vida propias de la aristocracia.

Las virtudes propias de la burguesía que ensalzaba el ahorro y el trabajo perseverante impregnaron muy poco a estos comerciantes, quienes concebirán el comercio como un procedimiento mediante el cual accedían a unas formas de vida más refinadas, de ahí que el gusto por el lujo, las diversiones, la ostentación e incluso el derroche sean comportamientos habituales entre la burguesía mercantil gaditana.

La mentalidad nobiliaria que imbuye al comerciante llevará a éstos a canalizar una buena parte de los beneficios engendrados por la actividad comercial hacia las formas de riqueza tradicionales de la nobleza, existiendo un desplazamiento de las inversiones hacia la adquisición de bienes raíces, fundamentalmente en fincas urbanas, ya que las pocas compras de tierras que encontramos en la documentación suelen ser fincas de recreo o residenciales, en Chiclana o San Fernando, lugares tradicionales de descanso para estos comerciantes.

Diferente a las viviendas de las ciudades andaluzas, *la casa gaditana* se configura con fachada sencilla, sin gran patio, con luminosa azotea y rematada, a menudo, con una torre o mirador, impronta marinera, que tenía una doble finalidad: de recreo y de observatorio, desde donde los comerciantes podían otear la llegada de los navíos. La distribución del edificio presenta una cuádruple funcionalidad, a saber: la planta baja es el almacén del comerciante, el entresuelo la oficina del negocio, la planta principal la residencia de sus directores y la superior la destinada a la servidumbre, de forma que tanto su estructura interna como externa reflejan el carácter comercial de la ciudad, que impregna toda la vida gaditana.

El atractivo del comercio indiano generó una afluencia de población que fue superior a la oferta que pese al desarrollo urbanístico experimentado, ofrecía la ciudad, por lo que la propiedad de inmuebles a mediados del siglo XVIII se convierte en una fuente de ingresos segura y rentable, siendo objeto de una fuerte especulación que se patentiza no sólo en la carestía de los precios de las viviendas sino en la corta duración de los mismos, lo cual permitirá incrementar las rentas al prorrogar o realizar un nuevo arrendamiento.

Esto explica el interés que los comerciantes demostraron por la adquisición de inmuebles, figurando como el principal comprador de fincas en estos años, en tanto que los propietarios tradicionales, nobleza y clero, mantienen su proporción o sufren un ligero retroceso. Se canaliza así una buena parte de los beneficios generados por el comercio a la adquisición de bienes raíces urbanos.

La presencia de los comerciantes como propietarios de fincas experimentó en estos años un notable aumento, según se deduce del estudio de las escrituras de arrendamientos y compra-ventas de fincas<sup>13</sup>. Ellos están a la cabeza de las adquisiciones de nuevas fincas, generalmente en los barrios periféricos o de nueva creación, debido a que las fincas situadas en los barrios más reputados estarán frecuentemente amortizadas. Sin embargo, no van a residir en las casas de su propiedad, prefiriendo habitar en calidad de inquilinos las mejores casas de la ciudad cuya propiedad correspondía fundamentalmente a la nobleza y al clero, para destinar las de su propiedad al arrendamiento, con lo que se pone de manifiesto este sentido de la ostentación que caracteriza a la burguesía gaditana.

El caso de Juan Fragela<sup>14</sup>, extranjero naturalizado puede servirnos de ilustración de esta importante desviación de los capitales hacia la adquisición de propiedades urbanas; lo que acentuó la ya mermada capacidad financiera de los comerciantes gaditanos contribuyendo a reducir el peso económico de estos en las transacciones mercantiles<sup>15</sup>.

---

13 Para intentar aproximarnos a su estudio, nos hemos centrado en dos tipos documentales concretos: las escrituras de compra-venta y los arrendamientos de viviendas conservados en el A.H.P.C. para los años centrales del siglo XVIII. Asimismo hemos tomado una muestra significativa de otros tipos de arrendamientos, tales como accesorias, almacenes, cocheras, pozos, aposentos de comedias, etc. y de compra-venta de viviendas en otras localidades de la provincia, que pudieran servirnos de referencia comparativa para abordar su estudio.

14 Juan Clat, conocido con el sobrenombre de Fragela, comerciante nacido en Damasco en 1656 y asentado en Cádiz desde 1683. no recibió la connaturalización hasta 1725. y estando "*con casa, bienes y otros bienes raices... he corrido y he sido conocido en esta ciudad y reinos, en los negocios y comercio que he tenido en todo el tiempo de mi vecindario en ella...*" A su muerte en 1756, poseía diecisiete fincas urbanas, además de su propia casa, en Cádiz, siete en Sanlúcar y una hacienda con viñedos en Rota. A su muerte, sin descendientes directos, funda un patronato para obras pías sobre las rentas de sus inmuebles en Cádiz, destacando la fundación de la Casa de Viudas y Huérfanas con la finalidad de mantener y socorrer a viudas pobres e hijas huérfanas. Se les proporcionaba alojamiento y educación para evitar que se malograrán. Fragela la creó como agradecimiento a los beneficios económicos obtenidos en la ciudad de Cádiz y como descargo moral. A.H.P.C.: n. 12, leg. 2445, f. 8.

15 Este comerciante poseía a la hora de hacer su testamento en 1752, 15 casas, que había adquirido entre 1733 y 1742 y solamente en liberar los tributos redimibles que gravaban dichas casas invirtió 14.737 pesos. La relación de sus fincas era la siguiente: 2 casas principales reedificadas en la calle de la Pelota; 1 casa principal reedificada desde sus cimientos, en la calle de la Palma, a mano derecha como se viene de la de Cobos a la del Hondillo; 1 casa principal reedificada en la calle Pelota contigua a las anteriores. 4 «*casas principales altas y bajas con sus aljibes, almacenes, entresuelos y torres, que forman isleta en cuadro y dos de ellas dan sus puertas principales a la calle de los Doblones, saliendo al baluarte de San Felipe y las otras dos hacen frente a la muralla y Bahía de Cádiz, que las cuatro fabricó*

El gusto por el lujo y la ostentación se manifiesta al comprobar el importante desarrollo del sector artesanal dedicado a las actividades suntuarias existente en la ciudad que satisfizo las demandas de estos comerciantes, siendo destacable el peso que tienen las joyas en las fortunas de los comerciantes.

De las diversiones era, sin duda, el teatro la que gozó de las preferencias de los comerciantes gaditanos. A través del estudio de los arrendamientos de aposentos de comedias, se evidencia el interés de los comerciantes por asistir a las representaciones teatrales, producto de una mentalidad cultural que va empapando a los gaditanos y signo y medio de equiparación con la nobleza a la que ahora podía hacer ostentación de su poderío económico, arrendándole los aposentos que a esta pertenecían.

En todos los casos estudiados los arrendatarios de estos aposentos serán comerciantes, mientras que si los comparamos con arrendamientos de 1675<sup>16</sup>,

los beneficiarios eran los nobles, quienes lo arrendaban al convento de San Juan de Dios con carácter vitalicio. A mediados del siglo XVIII, la propiedad de estos aposentos recaía en personas aristocráticas, poseedores de vínculos, regidores perpetuos, individuos pertenecientes a los estamentos privilegiados de la sociedad, que se han transmitido generacionalmente el disfrute de estos aposentos. Como se demuestra claramente en los mismos documentos, por su condición siguen siendo propietarios, pero su situación económica les lleva a arrendarlos a comerciantes, a los que todos toman las cuantías de los arrendamientos por adelantado<sup>17</sup>.

---

*de nuevo*» (la llamada “casa de las cuatro torres”); 1 casa principal de nueva fábrica en la calle de Nuestra Señora de la Caridad (San Francisco) y sale a la muralla de la Puerta de Sevilla; 2 casas grandes de nueva fábrica en la calle anteriormente citada; 1 cochera con un cuarto encima en la calle Céspedes; 1 casa principal en el sitio del Hondillo esquina a Flamencos; 1 casa principal con su accesoria en el sitio del Boquete frente a la Alhóndiga.; 1 casa principal con su accesoria de nueva fábrica en la esquina de la calle de Nuestra Señora del Camino; 1 casa principal que hace frente a la isleta de las cuatro anteriormente citadas con puerta a la calle de los Doblones. A.H.P.C.: n. 12, leg. 2445, fols. 24v-25.

16 A.H.P.C.: notaria 3, leg. 741, fols. 588 -590v.

17 A.H.P.C.: n. 6, leg. 1171, fols. 379-81v. “*me ha anticipado anteriormente 302 pesos y medio en diferentes partidas reedificando un caserío que propio del referido mi mayorazgo tengo en la Real Isla de León*” Los otros contratos de arrendamientos de aposentos de comedias son: n. 8, leg. 1461, fols. 220-24v.; n. 6, leg. 1171, fols. 3-4v.; n. 8, leg. 1459, fols. 15-8v.

La aristocracia que ha perdido su papel preponderante en una ciudad eminentemente burguesa, donde la actividad mercantil es la que genera la riqueza, se ve abocada a renunciar al disfrute efectivo de su aposento, que si de iure es suyo, no lo puede ejercer de hecho, en aras a obtener unos ingresos, que un grupo social no privilegiado se permite el lujo de derrochar en la ostentación que supone el arrendamiento de un aposento de comedias, teniendo en cuenta que el precio medio anual de estos era de 100 pesos, cantidad significativa, si se compara con los precios de los alquileres de viviendas en los barrios populares, por lo que el disfrute de estos aposentos no estaría al alcance de muchos, constituyendo un lujo de carácter suntuario, al que sólo podrían tener acceso quienes por herencia lo habían recibido de sus antepasados, o quienes con las fortunas que proporcionaba el comercio indiano disfrutaban ahora de esta actividad cultural y lúdica.

En definitiva, la burguesía mercantil gaditana se nos configura como marcadamente conservadora, tanto en lo económico, por su carácter predominante de comisionistas y testaferros de las compañías de comercio extranjeras; como en sus esquemas mentales, mostrando una falta de conciencia de clase, ya que canalizó sus aspiraciones de mejora social, no a través del reconocimiento de la importancia socio-económica de la burguesía, sino por medio de la imitación de las formas de vida de la aristocracia.

Negocios de comisión, inversiones inmobiliarias, derroches suntuarios, son virus que fueron minando la capacidad financiera de los comerciantes españoles; y a la postre supondrán una evidente descapitalización del comercio gaditano, ya que con estas desviaciones de los beneficios engendrados por el comercio, los comerciantes españoles se verán impotentes para hacer frente a las inversiones que el comercio indiano demandaba, relegando su papel al predominio cuantitativo en la sociedad gaditana, para ceder el peso cualitativo del comercio indiano en manos de los extranjeros, sus auténticos y mayores beneficiarios.

## ENTRE LA INTOLERANCIA Y EL RESPETO: LOS ESPACIOS DE LA MUERTE EN LOS PROTESTANTES DE VALPARAÍSO, 1850-1900.

*Felipe Alfonso Vergara Méndez*<sup>1\*</sup>

### Resumen

*Esta investigación analiza la muerte protestante en Valparaíso, durante los años, 1850-1900. En Chile, a comienzos del siglo XIX, la religión protestante estaba prohibida, debido a que la única iglesia oficial, era la Iglesia Católica. Por esta razón, los protestantes necesitaban abrirse espacios en una sociedad católica sustentada por fuertes vínculos patrimoniales compuestos por un número pequeño de pocas familias que ejercían la hegemonía social, política y económica, en aquella época. Bajo este contexto surgen preguntas tales como las que se indican a continuación: ¿Cómo vivían los Protestantes la muerte en una ciudad católica? ¿Cómo se llevaban a cabo los ritos funerarios de los Protestantes? ¿Cuáles eran las dificultades que tenían los Protestantes para enterrar a sus difuntos? ¿Cuáles eran las diferencias entre los ritos de los Católicos y de los Protestantes? Para responder estas problemáticas, se deben analizar las diferentes teorías históricas que existen acerca de la muerte, para luego analizar vestigios tales como diarios, lugares e imágenes que contribuyan a develar la disputa que llevaron a cabo los protestantes, por los espacios de muerte. Posteriormente, se hará una distinción entre el concepto público de espacios mortuorios, y del concepto más individual de espacios funerarios.*

**Palabras claves:** culto, ritos, funerales, cementerios.

**CLASIFICACION JEL:** Z0

---

\* Alumno tesista Universidad Finis Terrae-Chile, Felipe.vergara85@gmail.com

**Abstract**

*This investigation analyzes the protestant death in Valparaiso, during 1850-1900. In Chile the protestant religion was denied at the beginning of the nineteenth century, because the official and only permitted doctrine was Catholic religion. For this reason the protestant people needed to open spaces, in a catholic society supported by heavy patrimonial links based on a few families that exercised the social, economic and politics hegemony. Down this context, some questions appear, like: How did they live (Protestants) death in these catholic cities? How was the funerary Protestant rite? What difficulties did they have to bury their defunct? Which was the difference between Catholic rites and the Protestant rites? To answer this problematic, we have to remark the different Historical Theories about death, ussing the analysis of different vestiges like newspaper, geographic places, images, that can help us to reveal the dispute of the Protestant death's spaces. Later that, we distinguish between the public concept of mortuary spaces and the individual concept of funerary spaces.*

**Key words:** cult, rites, funerals, cemeteries.

## A. El espacio mortuario porteño, una perspectiva introductoria

La presente investigación analiza las representaciones culturales de la muerte protestante, centrándonos en la disputa por sus espacios mortuarios en Valparaíso entre 1850 hasta 1900, desde una perspectiva epistemológica - cualitativa. Es decir, escudriñaremos las diferentes teorías que se han referido a las representaciones culturales de la muerte, destacando sus características principales, luego a través de los diarios de la época y diferentes vestigios, como lugares e imágenes, procuro desvelar parte del trasfondo que hay al interior de la disputa por los espacios mortuarios de los protestantes. Acerca de este término plantearé que puede distinguirse el *espacio mortuario* observable en capillas y cementerios, de carácter claramente institucional debido al papel que juegan en él las Iglesias y el Estado; con el de *espacio fúnebre* de carácter más privado, como pueden serlo una casa. Observaremos los diferentes quiebres y disputas entorno a los sitios mortuarios protagonizados por actores relevantes como la sociedad, la Iglesia y el Estado.

A nivel conceptualización, el presente trabajo emplea como sinónimos de protestante los conceptos de *reformados* y de *disidentes*. El primer término se empleó para designar a los seguidores de la Reforma propuesta por Lutero. Mientras que el, de *disidentes* fue ampliamente usado en el siglo XIX por miembros de la curia católica para referirse a los que no compartían la religión católica.

El objetivo general de la investigación consistió en estudiar las representaciones culturales de la muerte protestante para indagar las disputas que se dieron por el espacio mortuario y espacio fúnebre de los disidentes en Valparaíso durante 1850 y 1900, describiendo los principales lugares, los ritos fúnebres y las atribuciones municipales que ahí se celebran. La duración de medio siglo responde a la propuesta de Phillippe Ariès que plantea que los cambios del hombre ante la muerte se ubican en largos periodos de inmovilidad, similar a la larga duración braudeliana, que los contemporáneos no alcanzan a percibir como siglos y milenios. Desde este enfoque, nuestra investigación es claramente breve.<sup>1</sup>

Como objetivos específicos, se considera la postura de la Iglesia Oficial ante los disidentes; la actitud de los protestantes frente a los católicos y las políticas públicas religiosas del Estado: estableciendo sus relaciones con la disputa por el espacio mortuario y el espacio fúnebre de los protestantes.

---

1 ARIÈS, Phillippe. *La historia de la muerte en occidente desde la Edad Media hasta nuestros días*. Buenos Aires, Adriana Hidalgo Editora, 2000. p 14

A nivel de metodología de trabajo, me he basado principalmente en la elaboración teórica desarrollada por la Historia de la cultura y la Historia de las mentalidades. El trabajo realizado se basará en la recopilación de fuentes primarias y de bibliografía secundaria.

Entre las fuentes primarias, se destacan los diarios. Uno de ellos es *El ferrocarril* que si bien se publicaba en Santiago de Chile -desde abril de 1885 hasta diciembre de 1936- entregaba una visión adecuada de la Iglesia Católica ante el protestantismo y de la percepción católica ante conflictos como la construcción de la Iglesia de Saint Paul. También *La voz de Chile y el Heraldo Evangélico*, que presentan una exposición fidedigna de los problemas que aquejaban a los protestantes, tanto en religiosidad como en la disputa por el espacio y la problemática de los cementerios.

En cuanto a la historiografía general, resultaron de interés estudios que se dedican a analizar la experiencia de la muerte, deteniéndome en autores como Georges Duby, Jacques les Goff y Phillipe Ariès. Este último centra su mirada en dos grandes procesos: el análisis cuantitativo de series documentales homogéneas y el estudio, a su vez, una masa heteróclita de documentos para percibir la conciencia de la muerte. Dentro de la historiografía chilena que trabaja esta temática, he seleccionado a autores clásicos que estudiaron esta materia en la década de los 80 como Sergio Vergara y Marco Antonio León. Para luego, observar a historiadores más recientes como Ana María Ojeda e Isabel Cruz.

A nivel de bibliografía religiosa hay una gran cantidad de autores, católicos, protestantes y estudiosos del mundo académico. Pero, para la presente investigación no es necesario recopilar a todos los autores que se han inmiscuido en esta materia. Como simplemente buscamos entregar un panorama general sobre la religión y el protestantismo, emplearé a autores más bien consagrados como Ignacio Vergara, Juan Sepúlveda y Humberto Lagos.

## A 1 La muerte y el espacio mortuorio en la historiografía.

He dispuesto comenzar mi investigación refiriéndome a obras de carácter general que otorguen una visión más completa de lo que significa el estudio de la muerte y la figura del *espacio mortuorio*. Adentrando en el caso chileno, específicamente Valparaíso, realizamos una distinción entre *espacio mortuorio* de carácter público y social, del espacio fúnebre de carácter más privado. Ésta jerarquización permite una exposición más ordenada en función de nuestro objeto de estudio.

Para comprender el problema del *espacio mortuorio*, se hace sumamente necesario analizar la dialéctica entre muerte e historia. Para comen-

zar a resolver sus implicaciones en teoría y significados, el primero libro que abordaremos es *La historia de la muerte en occidente desde la Edad Media hasta nuestros días*<sup>2</sup> de Phillipe Ariès que nos sirvió como introducción al problema. Aquí, él sintetiza las actitudes del hombre ante la muerte en los diferentes periodos, desde la modernidad hasta el siglo XX. Como punto de entrada al espacio mortuorio señala que en el siglo VIII se aprecia un fenómeno renovador. Habla de la individualización de las tumbas. Con ellas el difunto pasa de ser enterrado sin inscripción y en un lugar indeterminado, a tener individualidad, personalidad y lugar. Así, el muerto pasa a *estar* simultáneamente en dos lugares: por un lado el alma está en el cielo-infierno-purgatorio, mientras que el cuerpo está ubicado en un lugar específico.

Marco Antonio León en su: *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*<sup>3</sup> profundiza esta temática, conceptualizando por primera vez en Chile, el *Espacio Mortuorio*. Él comienza su análisis al distinguir el concepto de *muerte sufrida*, entendido como el acto y el de *muerte vivida*, que comprende como el conjunto de gestos, ritos, prácticas y representaciones a través de las cuales la sociedad chilena ha dado expresión a este fenómeno. Desde este enfoque de *muerte vivida* estudia los lugares fúnebres en el Santiago de fines del XIX, concepto que permite abarcar en su análisis preferentemente a Iglesias y cementerios. También, examina las relaciones entre vivos y fallecidos, Analizando las actitudes sagradas y profanas con que la sociedad de Santiago presentó la muerte, la plasmó y definió. Se centra en la figura de las tumbas y lógicamente en las imágenes mentales que la sociedad creó entorno al camposanto.

Para Sergio Vergara en su obra *El tiempo, la vida y la muerte en el Chile Colonial*<sup>4</sup> la actitud de la muerte en el Chile de los siglos XVI al XVIII se ha caracterizando por el paso de la inestabilidad y naturalidad en el XVI a una mayor complejización. Él observa que espacio mortuorio colonial por esencia era la capilla, lugar donde se celebrara el funeral y se enterraba al cadáver. Así, la Iglesia era el punto de encuentro para difuntos y vivos. Luego, señala que el barroco español del siglo XVII, produce una complejización de la muerte, por lo que aumentan las zonas fúnebres. Hacia finales del XVIII, se emplean ritos fúnebres en lugares tan diversos como el hogar del difunto-donde

---

2 ARIÈS, Phillipe. *La historia de la muerte en occidente desde la Edad Media hasta nuestros días*. Buenos Aires, Adriana Hidalgo Editora, 2000.

3 LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997.

4 VERGARA, Sergio: *El tiempo, la vida y la muerte en el Chile Colonial*. En: GONGORA, Mario: *Historia de las mentalidades*, Valparaíso, Edeval Ed., 1986.

se velaba; la Iglesia, donde se oraba; el camino al cementerio, donde se celebraba la procesión en camino al nicho terrenal y finalmente el camposanto. Hacia finales del XVIII, hay una exageración en estas ceremonias lo que se justifica, según el autor, por la acción de la Ilustración Católica y el poder real en la limitación de las manifestaciones mortuorias de fines del XVIII y comienzos del XIX.

Isabel Cruz a través de su trabajo *La muerte, transfiguración de la vida*<sup>5</sup>, en consonancia con Sergio Vergara, plantea que la influencia de la estética barroca de tradición hispánica sumada a las creencias indígenas originan un ostentoso ceremonial que da cuenta del respeto hacia la muerte, la reverencia a su poder, la búsqueda del recuerdo y la individualidad. Es decir, en términos de espacios fúnebres, junto con ampliarse éstos con la fundación de nuevos lugares como camposantos y capillas, los rituales que se producen en su interior se enriquecen en términos de tiempo y ceremonial.

Finalmente, para adentrar ésta temática a Valparaíso, empleé *Rasgos culturales de la muerte en Valparaíso entre los años 1860-1930*<sup>6</sup> de Ana María Ojeda. La autora se adentra en la cultura de lo fúnebre en Valparaíso, utilizando como fuentes: memoriales, ritos simbólicos, obituarios que dan cuenta de los lugares dedicados a lo fúnebre en la sociedad porteña de mediados del XIX y comienzos del XX. Este trabajo, por su cercanía con nuestro tema de estudio, nos parece uno de los más imprescindibles para la presente investigación.

## **B. La muerte como representación cultural, una perspectiva introductoria al espacio mortuario protestante del Valparaíso de mediados de XIX.**

Estudiar el fenómeno de la muerte en los protestantes del Valparaíso de mediados de siglo, implica adoptar el sugerente desafío de analizar el amplio concepto de "muerte". Este fenómeno comúnmente es tratado por diferentes disciplinas como la literatura, las artes, la filosofía, la religión y en las ciencias sociales encontramos interesantes trabajos dentro de la psicología, la antropología y la sociología. Si se la estudia como un acto natural, se puede definir como una experiencia vital que señala la paralización de los órganos, el cerebro y la conciencia. Pero, para la historia, esta interpreta-

---

5 CRUZ, Isabel. *La muerte transfiguración de la vida*. Santiago, Universidad Católica de Chile Ed., 1998.

6 OJEDA, Ana María. *Rasgos culturales de la muerte entre los años 1860-1930*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed., 2005.

ción es poco funcional ya que omite su profunda imbricación simbólica-cultural. Quizás, si se pretende realizar un esfuerzo para demarcarla, puede definírsela en función de las siguientes categorías: Primero, como un fenómeno absoluto, ya que todo hombre la padece. Luego, Temible, por el miedo intrínseco del ser humano a lo desconocido. Ininteligible, su comprensión está más allá de nuestra existencia y finalmente, involuntario, el ser humano no puede interferir en su consumación<sup>7</sup>.

Sin embargo, pretender emplearla como un concepto cerrado puede hacernos caer en lo ilusorio. Más allá de que desde el siglo XIX, la historia ha empleado el concepto de muerte como un fenómeno claramente definible, demarcable y plausible. Uno de los autores que comenzó a centrarse en esta temática es Johan Huizinga en su *Otoño de la Edad Media*<sup>8</sup>, donde junto con su análisis de las ideas, sueños, emociones, imágenes y formas con que se manifiesta todo el conjunto social del siglo XIV y XV, observó esta temática, plasmando pasajes sobre las visiones de lo macabro y el desengaño de la vida<sup>9</sup>. Pese a lo anterior, se puede señalar que sólo cuando aparece en Francia la Escuela de los Annales a principios del siglo XX y la historia de las mentalidades, surgen estudios más sistemáticos y renovadores en lo metodológico. El arduo trabajo que efectuaron estos especialistas, justificaría por sí mismo realizar un estudio sobre la historia de la muerte en la historiografía francesa. El estudio de la muerte tuvo su auge en la historia de las mentalidades y en la escuela de los Annales corresponde a los 60 y 70. Responde a la búsqueda de nuevos campos, donde se podían emplear tratamientos inéditos sacados de varias disciplinas<sup>10</sup>. En su mayoría la Historia de las Mentalidades se construyó al aplicar a nuevos objetos, los principios de inteligibilidad experimentados antes por la Historia Económica y Social<sup>11</sup>.

---

7OJEDA, Ana María. *Rasgos culturales de la muerte entre los años 1860-1930*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed., 2005.p 180.

8 HUITZINGA, Johan. *El otoño de la Edad Media: estudios sobre la forma de la vida y el espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos*. Madrid, Alianza Ed., 2001.

9 CRUZ, Isabel. *La muerte transfiguración de la vida*. Santiago, Universidad Católica de Chile Ed., 1998. p 26. Reflexión extraída a partir de su análisis de la obra de Johan Huizinga. *El otoño de la Edad Media: estudios sobre la forma de la vida y el espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos*.

10 CHARTIER, Roger: *El mundo como representación*. En: *El mundo como representación. Historia Cultural entre práctica y representación*. Barcelona, Gedisa editorial, 1999. p. 46

Y en función de estos enfoques, destacados investigadores estudiaron la muerte, tal es el caso de Jacques Le Goff gracias su análisis del purgatorio generó una renovada comprensión de lo fúnebre y de la religiosidad cristiana medieval<sup>12</sup>. Mientras, su compatriota Phillipe Ariès, realizó un magnífico trabajo en su obra *historia de la muerte en occidente desde la Edad Media hasta nuestros días*<sup>13</sup> creando una metodología novedosa para estudiarla. Dicho autor investiga cómo ha avanzado a través de las épocas la conciencia que el hombre percibe ante su muerte. Sin hacer un resumen del libro se puede señalar que el hombre ha experimentado cuatro grandes momentos en cuanto a su conciencia sobre la muerte: el de la *muerte domesticada* correspondiente a la Alta Edad Media, donde es un proceso natural, cotidiano y familiar. *La muerte propia* surge hacia el siglo XII, con la aparición del purgatorio, las inscripciones y los testamentos, observándose más preocupación por el destino individual. *La muerte del otro* haría su aparición en el siglo XVII siendo coincidente con la modernidad, con rasgos como el romanticismo, el erotismo y el simbolismo macabro que dan cuenta de un fallecer más dramático y tenso que llega a su apogeo en el siglo XIX donde el ritual de los entierros y el luto adquiere esplendor y pompa. Finalmente *la muerte prohibida*, correspondiente al siglo XX cuando se transforma en algo que hay que ocultar y alejar de la cotidianidad, algo extraño y alejado de nosotros mismos. Metodológicamente se remite al M. Vovelle en el análisis cuantitativo de series documentales homogéneas como inscripciones mortuorias. Pero a su vez, Ariès propone, analizar una masa heterogénea de documentos para intentar describir la expresión inconciente de la sensibilidad colectiva. Por ejemplo, una obra de arte muestra un aspecto normal que refleja a su época y uno diferente que muestra las variaciones y cambios.<sup>14</sup> Vovelle, por su parte nos entrega la distinción entre *muerte vivida*, que representa los gestos, actitudes y comportamientos del individuo ante el fallecer y la de *muerte sufrida*, comprendida como análisis cuantitativo de la mortandad<sup>15</sup>.

Estas investigaciones sobre la muerte respondían a la apertura de nuevos campos de estudio que revitalizaron la Historia, gracias a su alianza con

---

11 Ibidem, p 46.

12 LE GOFF, Jaques. *El nacimiento del Purgatorio*. Madrid, Taurus Ed., Ediciones, 1999.

13 ARIÈS, Phillipe. *La historia de la muerte en occidente desde la Edad Media hasta nuestros días*. Buenos Aires, Adriana Hidalgo Editora, 2000.

14 Ibidem, p 14.

15 LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997 analizando a VOVELLE, Michet. *Historia de la muerte en occidente*. P 15.

otras disciplinas como la sociología y antropología, pero finalmente terminaron por producir una grave distancia entre las prácticas de investigación con los principios de inteligibilidad como el proyecto de Historia Global, la demarcación territorial geográfica (región o país), y la importancia acordada a la división social. Surgieron nuevos campos con su propia tradición y metodologías. Así, aparecieron los estudios sobre la muerte, el tiempo, la vida, la psicología biográfica, entre otras. Estos nuevos campos dificultaron el diálogo con las tradicionales Historia Económica, Historia Social, Historia Política, Historia Regional, Historia del Arte. Esto dejó una pluralidad de enfoques y de comprensiones que se acomodaban más a las prácticas de investigación que a las teorías de la historia.<sup>16</sup>

Es por esto que Roger Chartier, el autor al que hemos hecho mención en este análisis, propone una "redefinición de la Historia de la Cultura, entendida como una historia de la construcción de la significación"<sup>17</sup>. Así, "colocando en un lugar central la cuestión de las articulaciones de las obras, representaciones y prácticas con las divisiones del mundo social que a la vez son incorporadas y producidas por los pensamientos y conductas"<sup>18</sup>. Ésta historia tiene que ser capaz de identificar las diferencias y dependencias que toda sociedad tiene. Así, debe ser capaz de identificar un subgrupo como los protestantes que comparten dependencias con la cultura predominante, pero que así también poseen diferencias y particularidades, no exclusivas ni inmóviles, pero sí identificables.

Basando en ésta estructura teórica perteneciente al campo de la historia de la cultura, estudiaremos a la muerte como una representación cultural. Esto quiere decir tomar a la muerte no como una figura estática, sino como efecto de procesos dinámicos que pueden ser analizados a través de obras y prácticas que se articulan entorno a ella. El movimiento de los agentes, pensamientos e imágenes, van configurando a la muerte, como un fenómeno que está en constante cambio.

Así, si queremos indagar las representaciones culturales de la muerte en los protestantes de Valparaíso de mediados y finales del siglo XIX, que pugnan por ampliar y proteger sus "espacios fúnebres" y "espacios mortuorios."

Entenderé como espacio mortuario a los lugares destinados a la muerte de carácter orgánico, administrado o bajo la influencia directa de la institucionalidad del Estado o la Iglesia. Bajo este parámetro designaremos los

16 CHARTIER, Roger: *El mundo como representación*. En: *El mundo como representación. Historia Cultural entre práctica y representación*. Barcelona, Gedisa editorial, 1999. p. 49.

17 CHARTIER, Roger: *Prólogo*. En: *El mundo como representación. Historia Cultural entre práctica y representación*. Barcelona, Gedisa editorial, 1999. p. IX.

18 *Ibidem*. p. X

espacios destinados a la muerte pertenecientes al ámbito de lo público tales como los templos, los cementerios y las calles con traslados fúnebres.

En otro plano pero en directa comunicación con este observamos al espacio fúnebre que a diferencia del anterior pertenece al ámbito de la vida privada, no tiene un carácter institucional, sino que más bien tiene un carácter doméstico y familiar. El máximo ejemplo de este espacio es la casa cuando entra en la transformación del velo, cuando este hogar se ritualiza para colocar al fallecido en el centro protagónico del hogar, es decir cuando el hogar por un momento pasa a ser espacio de vida y espacio de muerte.

En ambos casos nuestro estudio son los lugares, frente a ellos se articulan una serie de prácticas (como por ejemplo ritos fúnebres). Éstos cambian, crecen o varían según los intereses de sus usuarios- llámese protestantes- o bien según las interrelaciones debidas a varios grupos sociales- los cuales pueden ser los clérigos católicos, feligreses, e incluso autoridades estatales tales como el presidente, el alcalde o los miembros de la policía. Por prácticas entenderemos, al conjunto de ceremoniales que se produce entorno a los lugares. ¿Cómo cambian, en qué consisten, qué colores emplea, quiénes asisten? ¿Qué pueden significar cada uno de los rituales?, ¿dónde se realiza cada ceremonia? Es decir, el conjunto de acciones e interrelaciones mortuorias que pertenecen al mundo protestante en Valparaíso.

También, y empleando un analizaremos la lucha que dieron los disidentes por defender y ampliar los espacios mortuorios y lugares fúnebres. Para ello, se hace necesario percibir la postura de la Iglesia Oficial ante los reformistas y al uso de sus espacios mortuorios, profundizando el enfrentamiento con el catolicismo y su concepción totalizadora de la muerte, arraigada tanto en su costumbre como en la teología. También, analizaré las políticas públicas del Estado en relación a las zonas que protestantes empleaban para celebrar la defunción y al problema religioso. Tomando en cuenta éstas problemáticas y el protagonismo socioeconómico de los extranjeros en Valparaíso, creo que se hace apremiante realizar un estudio dedicado a los protestantes, más aún cuando la mayoría de las investigaciones mortuorias a nivel nacional se centran en el catolicismo.

### **C. El espacio de la muerte protestante en Valparaíso**

Valparaíso, entre 1850 y 1900, fue el principal puerto del país y una de las ciudades más modernas de Chile. Su ubicación como el primer puerto importante tras el paso del Estrecho de Magallanes, lo situaba como un punto de intersección para el comercio de Europa con la costa pacífica de Estados Unidos y, así mismo, de Europa con Asia. El auge económico, convirtió a

Valparaíso en una urbe cosmopolita que atrajo a gran cantidad de extranjeros. Era común ver empresarios, banqueros, comerciantes, marineros, empleados, pastores y bomberos con pasaportes de otras nacionalidades. Éstos se fueron agrupando por sus propias nacionalidades, fundaron clubes sociales, corporaciones y sociedades. Junto con ello, se organizaron entorno a sus propios credos, generalmente dependientes de sus lugares de origen. El rol más importante en este sentido corresponde a la colonia británica que se identificaba en la Iglesia Anglicana.

La colonia británica, alemana y norteamericana, profesaban el protestantismo. Sus miembros, fueron protagonistas de la vida económica y social, algunos también desempeñaron un trascendental papel político en la Guerra de Independencia y en el gobierno de O'Higgins<sup>19</sup>. Sin embargo, tras su mandato, la nación, heredera del catolicismo hispano, todavía no admitía otros credos. Así lo demuestra la Constitución portaliana de 1833 promulgada bajo el gobierno de Joaquín Prieto que en su artículo 5 establecía:

***“La Religión de la República de Chile es la Católica Apostólica Romana, con exclusión del ejercicio público de cualquier otra”***<sup>20</sup>

Así, se instituía que la religión oficial del Estado era la proveniente del Vaticano. Así se consagraba el ideal de un Estado, un presidente y una religión. Por esta situación, los protestantes quedaban relegados a la marginalidad, no podían practicar su credo ni en la vida pública ni en la vida privada dado que cualquier manifestación religiosa diferente del catolicismo estaba al margen de la ley, contra la constitución y la legalidad. Por lo tanto, se produjeron conflictos en todo el ámbito de lo religioso, pero nos centraremos en las fricciones que se dan por en el espacio mortuario y el espacio fúnebre.

En este sentido, una de los primeras disputas se dio por la prohibición de enterrar difuntos en espacio sagrados, afectaba a los primeros “disidentes”, ya que incluso adentrado el siglo XVIII, los cuerpos de sus fallecidos eran lanzados al mar tras breves ceremonias, casi clandestinamente. Así, observaré que en la Colonia y en los primeros años de la República, los protestantes simplemente no tenían espacios mortuarios. No existían espacios públicos tales como cementerios o capillas que cobijaran cuerpos de perso-

---

19 SEPÚLVEDA, Juan G. *De peregrinos a ciudadanos, breve historia del cristianismo evangélico*. Santiago, Fundación Konrad Adenauer Ed. ,1999. p 26.

20 [http://www.memoriachilena.cl/temas/documento\\_detalle.asp?id=MC0003673](http://www.memoriachilena.cl/temas/documento_detalle.asp?id=MC0003673). Constitución de la República de Chile jurada y promulgada el 25 de mayo de 1833. Santiago, Ed Imprenta de la Opinión, 1833. p 6.

nas no católicas. Si en cambio, puede observarse un espacio fúnebre marginal. Algunos extranjeros enterraban clandestinamente a los fallecidos en su propiedad y celebraban al interior de la casa un velorio muy reducido y casi secreto.

Como los espacios para la muerte escaseaban, la principal disputa en el ámbito de la muerte, entre protestantes y católicos, tenía que ver con la lucha por abrir estos espacios. Tal situación expone una carta que los “disidentes” hacen llegar a manos de Bernardo O’Higgins:

“En varios casos en que han muerto hermanos protestantes, han sido inducidos en la última extremidad y cuando ya les han faltado sus fuerzas físicas y mentales abjurar de su religión para sean enterrados cristianamente; y que los restos de su creencia que se habían mantenidos por conciencia firme en sus dogmas, habían sido perturbados después del entierro y expuestos en la playa del puerto de Valparaíso”.<sup>21</sup>

Analizando detalladamente, la frase: “abjurar para que sean enterrados cristianamente” puede observarse que los protestantes no tenían derecho a una sepultura cristiana, por lo que los moribundos que estaban en un estado de “última extremidad” debían abjurar (para recibir la extremaunción, el protestante debía convertirse al catolicismo antes) de su religión si querían un entierro adecuado. Se puede señalar que aquellos difuntos protestantes que han sido enterrados “habían sido perturbados y expuestos en la playa de Valparaíso”, es decir los cuerpos habían aparecido en la superficie. Así, se percibe una necesidad por abrir espacios mortuorios. Tal situación la expresa mejor la historiadora Marta Morales:

*La situación en cuanto a los funerales se refiere, era aún más complicada. La Iglesia Católica negaba cupos en los camposantos a cualquiera que no hubiera vivido como buen católico. Los protestantes por lo tanto debían ser enterrados donde podían, en las quintas particulares o afuera en los cerros donde sus sepulturas quedaba expuestas a la profanación. En Valparaíso los extranjeros fueron enterrados en las playas, lo que muchas veces produ-*

---

21 Presente en ESCOVAR, Juan S. *Protestantes y evangélicos en Valparaíso*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed., 2005. p 115

*cia que las urnas volvían a aparecer debido a la acción de la marea.*<sup>22</sup>

Las revueltas, persecuciones a cuerpos, clandestinidad, imposibilidad de que los protestantes puedan enterrarse en cementerios católicos e incluso los problemas de higiene, convergieron para que la autoridad política se abriera a la posibilidad de abrir espacios mortuorios a estos "disidentes", en las primeras dos décadas del siglo XIX. Con el fin de ayudar a la comunidad inglesa residente Ramón Freire y Mariano Egaña promulgan dos decretos en el año 1823. El primero es un pequeño reglamento que fija un plazo mínimo de 6 meses para la exhumación y exige enterrar en el panteón los cadáveres, en un plazo no mayor, a veinticuatro horas<sup>23</sup>. Es decir, lo que en un comienzo era un problema religioso, a medida que fue aumentando la población se fue transformando en un problema de higiene y por lo tanto competente a la autoridad civil.

Este acercamiento con la autoridad civil permite entender la decisión de O'Higgins de aceptar el funcionamiento del Cementerio de Disidentes, el primero no católico del país, respondiendo a la solicitud del Comandante de la Flota Británica del Pacífico W. H. Shirref, quien posteriormente facilitó la invasión marítima libertadora al Callao<sup>24</sup>. Este cementerio se ubicó en el Cerro Panteón. Los terrenos fueron comprados por su Majestad Británica al municipio en 1825. En él se erigieron 800 sepulturas y una veintena de mausoleos. Con la inauguración de este camposanto se permitió que los protestantes tuviesen cristiana sepultura.<sup>25</sup> Aunque como se verá más adelante, es sólo una decisión de facto que no afecta mayormente la legalidad. El cementerio, al igual que el espacio destinado en el Cerro Santa Lucía en Santiago, era ilegal, toda vez que no pertenecía a la comunidad católica.<sup>26</sup> Así, existía un Cementerio que era aceptado por el gobierno, pero cuya legalidad podía ser cuestionada por la Iglesia y la Constitución de 1833. Si bien su edificación molesta a parte de la población católica residente de Valparaíso<sup>27</sup>, al clero eclesiástico, a algunas autoridades; a medida que avanza el siglo el debate va a tender a menguar, haciendo que a finales de siglo el Cementerio de

---

22 MORALES, Marta. *Sepulcros y Cementerios*. Santiago, Universitaria Ed., 1949. p 178.

23 Idem. p 17.

24 Ibidem, p 26.

25 Valparaísochile.com. "Patrimonio". <<http://www.valparaisochile.com/patrimonio.hm>> [consulta : 20 mayo de 2009].

26 Valparaísochile.com. "Patrimonio". <<http://www.valparaisochile.com/patrimonio.htm>> [consulta : 20 mayo de 2009]

Disidentes esté incorporado plenamente al entorno porteño. Su fundación genera dos asuntos que son aún de mayor importancia. Por un lado, el Cementerio de Disidentes, al ser el único protestante del país, se convierte en un polo de atracción mortuario, es decir, atrae difuntos de otras localidades. Por otro lado, disminuye las tensiones sobre el problema de la muerte. Si bien, no es legal, pasa por la costumbre a ingresar como realidad cultural al puerto, lo que hace que el conflicto por los cementerios se aliviane en Valparaíso y la disputa pase a concentrarse más en Santiago. Sobre este punto, Juan Sepúlveda señala que la inexistencia de un cementerio en Santiago, obligaba a los familiares del difunto a tener que realizar un largo y extenuante viaje a Valparaíso para enterrar a sus seres queridos.<sup>28</sup> Apesar de que el principal problema en materia de cementerio, estaba para los protestantes de Santiago, todavía se podía observar que en Valparaíso la disputas por el camposanto continuó a finales del siglo XIX, ya que el Cementerio de Disidentes, requería una ampliación, pues al ser el único lugar de inhumación protestante comenzaba a agotar su capacidad<sup>29</sup>. Uno de los escritos del pastor anglicano y luego presbiteriano, David Trumboll, muestra que hacia mediados del siglo XIX, en Valparaíso vuelve a surgir la necesidad de crear un nuevo cementerio:

*Los residentes extranjeros de Santiago y Valparaíso vienen a solicitar del Supremo Gobierno que se les conceda comprar un pedazo de terreno en Santiago y Valparaíso a propósito de dedicarlo a los ritos fúnebres protestantes<sup>30</sup>*

Solicitud que no fue bien recibida por esos años, retomándose este problema recién en la década de los 80 del siglo XIX. Continuando en este análisis, pese a la existencia del Cementerio de Disidentes, la religión protestante seguía estando prohibida. Pero el gran auge que experimenta la población extranjera permite entender que Tempranamente en 1837, construyera sobre calles porteñas, una capilla, con la salvaguardia de José Joaquín Tocornal, ministro del interior y Mariano Egaña, ministro de culto en el gobierno de José Joaquín Prieto<sup>31</sup>.

---

27 LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997. p 50.

28 SEPÚLVEDA, Juan G. *De peregrinos a ciudadanos, breve historia del cristianismo evangélico*. Santiago, Fundación Konrad Adenauer Ed., 1999. p 27.

29 LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997. p 52.

30 *La voz de Chile*, 1 de abril de 1863

El progresivo aumento demográfico y económico de los extranjeros, el fortalecimiento de iglesias como la anglicana y luterana y, por su puesto, el arribo de los liberales, al poder a mediados de siglo, fue allanando el camino para buscar una legitimación a entidades religiosas que ya existían estaban presente en la vida social del puerto. Tal situación, se logró con la famosa ley interpretativa del artículo 5° de la Constitución que establecía el derecho a la existencia de entidades de culto de carácter privado. Es decir, de ahora en adelante, se permitía la existencia de iglesias siempre y cuando permanecieran con un carácter privado. Tal promulgación es primordial para entender el espacio mortuorio protestante, ya que amplía su marco. Ahora, se pueden catalogar de dicha manera y de forma plenamente legal las capillas y hogares que protagonizan un rito fúnebre e incluso se permiten utilizar las calles para sepelios protestantes.

Si se analiza la obra de Ana María Ojeda que se sitúa entre 1860 y 1930<sup>32</sup>, centrándose sólo en los espacios mortuorios, puede observarse que no hay una gran diferencia entre los lugares destinados a la muerte por los protestantes en comparación a los, católicos (no así si establecemos como parámetro por ejemplo las concepciones de muerte de cada religión donde si hay diferencias notables, pero que observaremos en el siguiente capítulo). Sin duda esto se debe a la lucha por el espacio que se da a principios del siglo XIX tiene un resultado palpable como el Cementerio de los Disidentes, en comparación a Santiago, lo que allana el camino a una especie de igualdad en creación de espacios mortuorios.

Tanto las familias católicas como protestantes, viven la conversión del *hogar* cuando fallece un ser querido, repiten el simbolismo de emplear cortinas negras, adornos con plata al féretro, instalación de velos y vestimenta de luto negro.<sup>33</sup> Así el hogar pasa de ser un lugar cotidiano a un verdadero espacio mortuorio. Las *capillas* también viven esta conversión cuando reciben a un féretro para el luto, independiendo de la confesión religiosa, son enlutadas y en ambas religiones, el altar y el ataúd cobran un papel protagónico. El rito es dirigido, a su vez, por el sacerdote. Aún así, el cementerio es el lugar mortuorio por excelencia, ya que no sufre una transformación, sino que es el espacio de la muerte, el hogar terrenal de los difuntos y el libro que tiene las

---

31 LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997. p 115.

32 OJEDA, Ana María. *Rasgos culturales de la muerte entre los años 1860-1930*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed., 2005.

33 Ibidem, p 185-186.

inscripciones de los nombres que pasan a la eternidad. Cementerio, como señala Marco Antonio León, ciudad de vivos y ciudad de muertos por excelencia. Finalmente, incluiré un espacio mortuorio de tránsito, nos referimos a las calles sobre las cuáles se realiza la procesión. En el caso de Valparaíso, estas avenidas son San Juan de Dios, Cumming, Chacabuco y Salvador Donoso<sup>34</sup>. Por qué se incluyen lugares mortuorios, por ser un lugar de tránsito, de redención, el camino hacia el descanso eterno del cuerpo.

Como se ha visto, prácticamente ambas religiones -en Valparaíso- comparten, hacia mediados de siglo, los espacios mortuorios. Cementerio, capilla, hogar, calle, son sólo algunos de los lugares que podemos mencionar. Pero creemos que más importante que cuáles, en este momento es el cómo. Y en este sentido, de gran importancia postulo es la exitosa lucha por el espacio mortuorio que se dio a principios de los años 20 del siglo XIX. A diferencia de Valparaíso, en Santiago, hasta mediados finales del siglo XIX, los protestantes no poseen ni cementerio- recordemos que el incluso el Cementerio General no es protestante sino que cívico- ni capillas bien establecidas como la Iglesia de Saint Paul. El hogar muerte como centro de reunión ritual del velorio no alcanza los niveles que se da en el puerto y finalmente, tampoco se puede hablar de una ruta mortuoria protestante como si lo postulamos en las calles que protagonizan la procesión del difunto.

#### **D La postura de la Iglesia Católica ante los protestantes y el conflicto del entierro**

La Iglesia Católica chilena no estuvo exenta de las perspectivas imperantes en el Vaticano sobre los protestantes. Inspirada en las directrices romanas, asumió una postura intransigente de condena hacia las iglesias separadas apenas estas arribaron al país. Desde los primeros años republicanos - que coinciden con la llegada de los primeros protestantes- hasta 1925, fecha en que constitucionalmente la Iglesia se separa del Estado, este rechazo presentaba dos caras: por un lado la exclusión y condena hacia los dogmas, ritos y creencias propias de cada una de las religiones disidentes; por otra, los problemas legales que enfrentaban sus fieles por el hecho de que la Carta Fundamental del Estado de 1833. La Iglesia Católica ejercía un monopolio religioso en el país, era la única institución religiosa permitida y su tutela, estaba unida por el patronaje al Estado. Así, los principales conflictos con los

---

34 OJEDA, Ana María. *Rasgos culturales de la muerte entre los años 1860-1930*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed., 2005. p 196.

protestantes se dieron por el problema del matrimonio, la creación de templos, y el asunto de los cementerios.

Antes de preguntarse, cuál es el trasfondo que está detrás de ésta prohibición que impide a los protestantes ocupar camposantos católicos, debemos caracterizar la concepción que tiene el Catolicismo por Iglesia. Aquí el arzobispo Mariano Cassanova nos da una pista al señalar:

*Es pues una cosa clara como la luz del día, que no hay ni puede haber más que una sola verdadera Iglesia de Cristo, por la que el manantial de la gracia y de la verdad corre puro y entero. El verdadero cristianismo está allí donde se encuentra la verdadera Iglesia; ahora bien, la verdadera Iglesia fue siempre la Iglesia una, la Iglesia Católica. A la catolicidad del fondo corresponde una catolicidad de forma. La Iglesia, reino de Dios, que Cristo fundó sobre la tierra, debe necesariamente mostrarse como tal en la historia; es decir, como un todo que sea uno, que sea completo y perfecto.*<sup>35</sup>

Sin dudas, la Iglesia es una comunidad, una comunidad total y monopólica, pero una. Su concepción es total y no acepta más confesiones, sólo existe una comunidad de Dios, la fundada por Cristo y los apóstoles. Veamos qué efectos tiene esta concepción en el problema de los cementerios. Acá el historiador chileno Ricardo Krebs, da algunas luces respecto a este problema al señalar:

*Por otra parte, se esgrimieron argumentos de carácter religioso y teológico. Según, las enseñanzas de la Iglesia el cementerio era para los muertos expresión del dogma de la comunión de los santos, como lo era el templo, expresión de los vivos del mismo dogma. Por esta razón, el cementerio había estado antes en el templo. Después había permitido la Iglesia que estuviera alejado del templo y finalmente, al aumentar la población, había permitido la Iglesia por motivos de salubridad pública, que el cementerio estuviese en las extremidades de los pueblos pero jamás ha tolerado que el cementerio pierda su carácter sagrado.*<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> El ferrocarril. 15 de Abril de 1863.

Acá analizaré el término de “El cementerio era para los muertos expresión del dogma de la comunión de los santos como lo era el templo, expresión de los vivos del mismo dogma”. En definitiva, el cementerio era un espacio sagrado, pero por esto mismo espacio católico. Mientras la ciudad era expresión de la comunidad católica de los vivos, el camposanto estaba diseñado para recibir a los muertos de esta comunidad. Este término de comunidad es clave, la Iglesia es una comunidad mayoritaria, casi total, pero a su vez cerrada. Si se ve al cementerio como una comunidad de creyentes, se entiende que la Iglesia sólo permite que descansen en él, los muertos que pertenecen a la verdadera y única comunidad de Dios. Esto se puede ejemplificar con las víctimas del incendio del Templo de la Compañía de Jesús el 3 de diciembre de 1863. Todas las víctimas de aquella tragedia, entre las cuales muchas de familia de renombre, fueron enterradas en una fosa común. Esto se debe porque hasta mediados de siglo el vínculo con los muertos se expresaba en la solidaridad de los muertos para alcanzar otra vida más que en el recuerdo de sus restos.<sup>37</sup> El permitir que alguien que no fuera de la comunidad de Dios descansase en un lugar sacro implicaba que el espacio se desacralizara y de paso se pasaba a llevar a todos los difuntos católicos, los verdaderos creyentes. La legislación practicada por la Iglesia Católica fue dura para quienes se encontraban fuera de la comunidad católica, las autoridades eclesiásticas señalaban que aquellos que tuviesen otro credo no se incluyeran en los cementerios. Sin embargo, el dejar a los disidentes sin espacio para enterrarse era un problema público y de higiene. De esta forma la muerte quedó entrecruzada entre las concepciones de la Iglesia y el Estado. La historiadora Sol Serrano lo plantea en estos términos:

*La muerte estaba cruzada por las nuevas definiciones de lo público y lo privado. El argumento que trenza el relato es el afianzamiento de los derechos del individuo y la primacía del derecho de propiedad. Al final de esta historia el catolicismo redefinió su concepto de espacio sagrado como un espacio individual.*<sup>38</sup>

La Iglesia defendía con ahínco la propiedad de los cementerios en cuantos terrenos sagrados, administrados por la autoridad eclesiástica y regida por el derecho canónico. Dado este análisis se entiende que el Cementerio de

36 KREBS, Ricardo. *Catolicismo y laicismo: Las bases doctrinarias del conflicto entre la Iglesia y el estado en Chile*. Santiago, Nueva Universidad Ed., 1981.

37 SERRANO, Sol. *¿Qué hacer con Dios en la República?, política y secularización en Chile(1845-1885)*. Santiago, Fondo de Cultura Económica Ed, 2008. p 221.

38 Ibidem. p 222

los Disidentes haya generado malestar dentro de la comunidad católica porteña. Es más se puede plantear que la comunidad católica vio con resquemor la creación de este espacio mortuario. Su creación estaba lejos de ser algo asimilado por la sociedad de la época, lo que explica que sólo recién cincuenta años después se permita un cementerio para Disidente en Santiago<sup>39</sup>. El resquemor que generaba el Cementerio de los Disidentes fue tan expresivo que hasta el historiado Barros Arana destacó la situación:

*Favorecidos por esta autorización, los protestantes establecidos en Valparaíso compraron una de las colinas vecinas al puerto, una porción de terreno para la sepultación de los cadáveres de sus correligionarios. Construyeron ahí un cementerio modesto, pero aseado i bien ventilado que comenzó luego a prestar sus servicios. Ese cementerio era un padrón de vergüenza para católicos residentes en Valparaíso.*<sup>40</sup>

Los cementerios no fueron la única crítica católica al espacio mortuario. Si calificamos como tal, a las capillas, se dio una amplia disputa. Aunque en honor a la seriedad, se debe decir que más que perseguir las capillas protestantes por su capacidad de recibir ritos mortuarios, se las persiguieron por la posibilidad de recibir público católico en las liturgias y por entrar a competir casi directamente con las capillas católicas. Uno de los ejemplos clásicos de este tipo de conflictos, es el de la construcción del templo anglicano de Saint Paul. Ésta comenzó a construirse en 1855, pero rápidamente fue paralizada por una petición del Arzobispo de Santiago ante la municipalidad de Valparaíso por considerarla, como efectivamente era, anticonstitucional. Sin embargo, la construcción se mantuvo en sigilo, lo que abrió una amplio debate cuando ya estaba casi terminada. El conflicto llegó a tanto que se obligaron a los protestantes a levantar un muro de más de 15 metros para disminuir su visibilidad hacia afuera. Este tipo de conflictos se mantuvo por todo el siglo XIX. La postura de la Iglesia Católica se mantuvo firme en su legalidad. Así lo demuestra el conflicto que se dio entre el Gobernador Eclesiástico de Valparaíso, Monseñor Mariano Casanova, quién se trenzó en una disputa pública con el pastor evangélico David Trumbull por el tema de la adoración a los santos, asunto duramente criticado por el disidente. El sacer-

---

39 Ibidem. p 51

40 Diego Barros Arana. *Historia de Chile, tomo VI*. En: LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997. p 50.

dote respondió con una carta en la que queda en evidencia toda la problemática legal que constituía la unión Iglesia-Estado. En ella se dice:

*Tengo que probarle, doctor Trumbull, que no me es lícito contestarle, como lo desea, porque al hacerlo contribuiría eficazmente a que las leyes de mi patria fuesen violadas. No es lícito, señor, negar públicamente en Chile, como Ud lo hace, los dogmas católicos. El catolicismo es la religión de la nación, garantizada del modo más explícito por nuestra carta fundamental. Conforme a esta prescripción constitucional la ley sobre los abusos de la libertad de la prensa castiga como delito lo que Ud comete.<sup>41</sup>*

Aunque este tipo de conflictos tendió a menguar tras la aprobación de la Ley interpretativa del artículo 5° de la Constitución de 1833 en 1865. Ésta permitía a los disidentes celebrar en sus templos las funciones propias de su rito con toda la libertad, y que lo único que se les prohibía era la manifestación pública. Así, se debían cuidar aspectos como el sonido de campanas, procesiones o reuniones en lugares comunes. Además, implícitamente se permitía a las iglesias protestantes sostener escuelas privadas para la educación de sus hijos. Sin dudas esta nueva interpretación legal dio pie para que nuevas agrupaciones protestantes formalizaran sus postulados y constituyeran nuevas iglesias, o bien, arribaran a nuestro país procedentes de diversas nacionalidades. Como la aparición de los Bautistas, la llegada del Ejército de Salvación, la consolidación de la obra Metodista y Adventista son ejemplos de una presencia, cada vez más ascendente, del movimiento protestante a escala nacional.

### **E. La postura del Estado ante el conflicto de la muerte en los protestantes**

A grandes rasgos se puede señalar que el Estado Chileno en el siglo XIX, tuvo una inclinación progresivamente positiva hacia el final del siglo con las confesiones protestantes y a favor de la libertad de culto. Aunque se trató de un camino muy largo y que, si sigue a Humberto Lagos, todavía no concluye ya que hasta hoy sigue subsistiendo la diferencia entre la Iglesia Católica de derecho público y el resto de las confesiones de derecho privado y también

---

41 ARAYA, Eugenio. *La posible imposibilidad, crónicas históricas de las Iglesias Evangélicas en Chile*. Santiago, Facultad Evangélica de Teología Ed., 1999

subsiste algo de confusión en la división Iglesia-Estado con la permanencia de capellanes católicos pagados por el estado.<sup>42</sup>

El gobierno post independencia, a cargo de Bernardo O'Higgins tuvo una apertura positiva a los protestantes, en parte por el estratégico rol que jugaron personalidades suyas como Mateo A. Hoevel y Joel Ponsett en la Guerra de Independencia. Así también lo muestra el ensayo constitucional de 1822: "a nadie se castigará por pensamiento, ni por manifestación de ellos, cuando no contengan calumnias, injurias y excitación a los crimines".<sup>43</sup> Con la llegada de los pelucones al poder, se puede señalar que hubo un retroceso, ya que se promulga la famosa Constitución de 1833 que establece que la religión oficial es la católica con la exclusión de cualquier otra. Durante la segunda mitad del siglo XIX, con la llegada de los liberales se dictó la famosa Ley Interpretativo del artículo 5º de la Constitución, se facilitó la celebración de ritos mortuorios, se permitió la creación de templos protestantes y se legisló sobre los Cementerios.

Este proceso de larga duración hacia una mayor libertad religiosa llega a su cúspide en el siglo XIX entre 1883 y 1884, bajo la tutela del gobierno de Domingo Santa María que promulga las famosas leyes laicas. Dentro de ellas, tiene primordial relevancia para nuestro trabajo la Ley de Cementerios Laicos promulgada el 2 de agosto de 1883. La postura del Estado frente a los cementerios topaba en un asunto medular con la postura de la Iglesia Católica. Mientras, para el Estado el cementerio era un problema civil de higiene y de derecho para la población; para la Iglesia estaba en juego el carácter sacro del campo santo. Por ello, no se pudieron conciliar posiciones en dos aspectos principales: primero, la Iglesia no aceptaba el entierro de difuntos protestantes por las razones ya expuestas; segundo, la Iglesia tampoco permitía la aparición de cementerios laicos o protestantes, ya que eso significaba ceder el carácter religioso y el carácter sacro del camposanto. Para ellos, el cementerio era el reflejo de la comunidad católica, una ciudad de muertos pero cohesionada con la comunidad católica. Esto hizo que se buscaran soluciones parciales. El decreto de 1871 consigna la aparición de sitios debidamente separados y excluidos para los cadáveres no católicos<sup>44</sup>. El problema de estos lugares es que tendían a ser vistos con desprecio por la comunidad y debido a la falta de vigilancia comúnmente eran objeto de profanaciones. La

---

42 LAGOS, Humberto. *Chile y el mito del Estado Laico*. Santiago, Ictus ed., 2004.

43 SEPÚLVEDA, Juan G. *De peregrinos a ciudadanos, breve historia del cristianismo evangélico*. Santiago, Fundación Konrad Adenauer Ed., 1999. p 26

44 LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997. p 63.

promulgación de la ley de Cementerios laicos, además de plantear la posibilidad de instalar cementerios dignos donde se enterrasen los protestantes que no cabían en el cementerio de Disidentes, permitió y fue la punta de lanza, para consignar la famosa separación entre Estado e Iglesia.

Así, hacia finales del siglo XIX, la búsqueda y lucha de los protestantes por espacios mortuorios dignos, convergió con la política cívica del gobierno frente a la higiene, la igualdad ante la ley y los derechos, para un mismo fin.

## **F. Consideraciones finales: el rol de la Iglesia Católica y el Estado en la disputa por el espacio de la muerte protestante en Valparaíso, y sus diferencias a nivel nacional**

El trabajo realizado permite establecer, que efectivamente existió una disputa por los espacios mortuorios. Pero que en el caso de Valparaíso, a diferencia del resto del territorio nacional, ésta se dio al iniciar el siglo XIX, preferentemente en las primeras tres décadas que marcan el nacimiento del Cementerio de Disidentes, las Primeras Iglesias Protestantes y las primeras capillas. Esto a su vez, permite referirnos a una mayor existencia de espacios mortuorios protestantes en esta ciudad, consistente en cementerios, capillas, rutas de peregrinación y casas familiares, que al morirse un difunto, permiten celebraciones rituales como el velorio a niveles de participación y celebración parecidas a la de católicos porteños<sup>45</sup>.

Sin lugar a dudas, la apertura temprana de espacios mortuorios protestantes en Valparaíso se debe principalmente por dos factores. Primero, la alta tasa de población extranjera que habitaba uno de los puertos más ricos de América del Sur de nacionalidad preferentemente inglesa. Segundo, el amplio poder económico y social que fueron adquiriendo dentro de la vida porteña, al ser grandes empresarios, dueños de industrias, dueños de diarios como "La voz de Chile" y "El Heraldó Evangélico" del pastor anglicano y luego anabaptista David Trumbull.

Del análisis de la postura de la Iglesia Católica frente a la muerte y al espacio mortuario, permite plantear que su posición está en plena consonancia con su doctrina teológica. La existencia del cementerio como lugar sacro, es un reflejo de la comunidad católica de los muertos. Su postura intransi-

---

45 OJEDA, Ana María. *Rasgos culturales de la muerte entre los años 1860-1930*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed., 2005. p 185.

gente frente a la posibilidad de permitir difuntos protestantes, no se condice con una odiosidad, sino que radica en una profunda coherencia doctrinaria. Al postular que la única comunidad de creyentes válida ante los ojos de Dios es la Católica Apostólica Romana, se establece que un cementerio católico sólo puede aceptar miembros de su comunidad, al ser la comunidad real y verdadera. El recibir a un miembro de otra confesión, se daña el carácter sacro y la unidad de la Iglesia.

También postulo, que haciendo una ponderación a lo largo del siglo XIX, se puede establecer que el Estado chileno tuvo: una respuesta favorable a las comunidades protestantes y favorables para la búsqueda de creación de más espacios mortuorios. Así lo demuestran hitos como la creación del Cementerio de Disidentes. La aprobación de la capilla anglicana de 1837. La reforma a al artículo 5° de la Constitución en 1865 y la promulgación de las leyes laicas de 1883 y 1884.

Cuestionamientos también han quedado, me hubiese gustado hacer un análisis más detallado de las otras capillas protestantes, de los ritos mortuorios, de las grandes personalidades. También hubiese sido interesante hacer un estudio comparativo del espacio mortuario protestante en Valparaíso con el que se podría observar en el sur. Comparación que se basa en las semejanzas de que ambas regiones presentan hacia el siglo XIX como la importante población extranjera de confesión protestante, pero que así mismo se puede establecer la diferencia de que en el sur son mayoritariamente luteranos y de que la población está más repartida en extensión y en ciudades.

## Bibliografía

### Fuentes Primarias

#### Periódicos:

*El Ferrocarril*. Santiago, Chile. Desde abril de 1885 hasta diciembre de 1936. Si bien el diario pertenece a Santiago, entrega una visión adecuada de la Iglesia Católica ante el protestantismo. Se revisaron los números del 15, 20, 25 y 30 de abril de 1863

*El Heraldo Evangélico*: Recopila información interesante sobre la postura de los protestantes, ante la muerte y el problema de los cementerios. Se analizaron los números del 15, 16, y 17 de abril de 1863, por presentar posturas de Trumboll frente al problema de los cementerios.

## Fuentes Secundarias

### Libros

- ARAYA, Eugenio. *La posible imposibilidad, crónicas históricas de las Iglesias Evangélicas en Chile*. Santiago, Facultad Evangélica de Teología Ed., 1999.
- ARIES, Phillipe. *La historia de la muerte en occidente desde la Edad Media hasta nuestros días*. Buenos Aires, Adriana Hidalgo Editora, 2000.
- AUGE, Martin. *El objeto del psicoanálisis: el fetiche, el cuerpo, el niño y la ciencia*. Gedisa Editorial, Buenos Aires 1986
- BULLEMORE, Denise. *El espacio público en los cerros de Valparaíso*. Tesis (grado, Licenciatura en Arquitectura). Universidad Finis Terrae, Santiago, Chile, 2006.
- CAVIERES, Eduardo: *Urbanización y cambio social: comerciantes y artesanos de Valparaíso en la segunda mitad del siglo XIX*. En: . Valparaíso 1536-1986, primera jornada de historia urbana. Viña del Mar, Altazor Ed., 1987.
- CHARTIER, Roger: *El mundo como representación. Historia Cultural entre práctica y representación*. Barcelona, Gedisa editorial, 1999.
- CHARTIER, Roger: *El mundo como representación*. En: *El mundo como representación. Historia Cultural entre práctica y representación*. Barcelona, Gedisa editorial, 1999. p. 46
- COBOS, M.T.: *El gobierno político militar de Valparaíso 1682-1811*. En Valparaíso 1536-1986, primera jornada de historia urbana. Viña del Mar, Altazor Ed., 1987.
- CRUZ, Isabel. *La muerte transfiguración de la vida*. Santiago, Universidad Católica de Chile Ed., 1998.
- ESCOVAR, Juan S. *Protestantes y evangélicos en Valparaíso*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed., 2005.
- HUITZINGA, Johan. *El otoño de la Edad Media: estudios sobre la forma de la vida y el espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos*. Madrid, Alianza Ed., 2001.
- Instituto de Historia Universidad Católica de Valparaíso. *Valparaíso 1536-1986, primera jornada de historia urbana*. Viña del Mar, Altazor Ed., 1987.
- KREBS, Ricardo. *Catolicismo y laicismo: Las bases doctrinarias del conflicto entre la Iglesia y el estado en Chile*. Santiago, Nueva Universidad Ed., 1981.
- LAGOS, Humberto. *Chile y el mito del Estado Laico*. Santiago, Icthus ed., 2004.
- LE GOFF, Jaques. *El nacimiento del Purgatorio*. Madrid, Taurus Ed., Ediciones, 1999.
- LEON, Marco A. *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932*. Santiago, Lom Ed., 1997.
- MC. LEAN. *Historia de la Iglesia Presbiteriana en Chile*. Santiago, 1932.
- MICHELET, Jules. *Historia de la revolución francesa*. Madrid, Victoria Ed., 2008.
- MORALES, Marta. *Sepulcros y Cementerios*. Santiago, Universitaria Ed., 1949.
- OJEDA, Ana María. *Rasgos culturales de la muerte entre los años 1860-1930*. En: Actas del primer simposio de historia religiosa de Valparaíso en los 80 años de

- la Diócesis de Valparaíso, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso Ed. , 2005.
- PAREDI, María. *Expresiones de una religiosidad popular urbana en Santiago a fines del siglo XVIII*. Tesis de licenciatura en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000.
- SEPÚLVEDA, Juan G. *De peregrinos a ciudadanos, breve historia del cristianismo evangélico*. Santiago, Fundación Konrad Adenauer Ed. , 1999.
- SERRANO, Sol. *¿Qué hacer con Dios en la República?, política y secularización en Chile (1845-1885)*. Santiago, Fondo de Cultura Económica Ed, 2008.
- SCHAFFINO, Santiago, L: *Introducción*. En: *Valparaíso 1536-1986, primera jornada de historia urbana*. Viña del Mar, Altazor Ed., 1987.
- VERGARA, Ignacio. *El protestantismo en Chile*. Santiago, Pacífico Ed. , 1962.
- VERGARA, Sergio: *El tiempo, la vida y la muerte en el Chile Colonial*. En: GONGORA, Mario: *Historia de las mentalidades*, . Valparaíso, Edeval Ed. , 1986.
- VOVELLE, Michet. *Historia de la muerte en occidente*. Gallimard Ed, Paris, 1983.
- WAISBERG, Myriam. *La arquitectura religiosa de Valparaíso. Siglo XVI-XIX*. Santiago, Fondo nacional de desarrollo científico y tecnológico Ed. , 1992.  
Tesis (grado, Licenciatura en Historia). Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile, 1996.



# **Notas y Reflexiones**



## UNA SIMBIOSIS ENTRE LO TELÚRICO Y LO HUMANO

*Raúl Bustamante Flores<sup>1</sup>*

La relación argentino-chilena mas allá de una gestación libertaria común posee también un límite natural a lo largo de 4500 km. (una de las mas largas del mundo) que es el accidente orográfico Cordillera de Los Andes.

Esta cordillera reciente, considerando los tiempos geológicos, tiene en sus orígenes, según diferentes autores también cosas comunes, como si se tratase de una grata coincidencia.

Esta originalidad se vive a ambos lados de ella, con diferentes manifestaciones pero con una ocurrencia o génesis similar, el hecho de conformar el famoso "cinturón de fuego del pacífico" sumado a otros hechos geológicos como la unión de las placas de Nazca y del Pacífico, hacen de la zona límite un escenario de fenómenos telúricos que han marcado una historia de sismos de los cuales hay varios registrados en las postrimerías de este Bicentenario y muchos de ellos con consecuencias terribles.

Es la más grande expresión de que nuestro planeta esta "vivo" y manifiesta a través de estos violentos cataclismos su sentir. La impotencia humana ante estos fenómenos no tiene parangón pues no existe forma de protegerse ante los estragos causados.

Sin embargo el hombre que sufre estos embates de la naturaleza, muestra un sentimiento de solidaridad que como un tributo a Dios ejerce de manera autentica.

Así queda plasmado en los terremotos que afectaron a la Argentina y Chile en la ultima centuria,.

Desde ese sábado de estío, 15 de enero de 1944 cuando el ocaso llegaba a su fin en la ciudad de San Juan, se mostraba la furia de nuestro planeta con un terremoto de gran magnitud que dejo una ciudad y sus habitantes en ruinas, como todos sabemos y nos dice las crónicas de la época.

Baste citar por ejemplo los comentarios de la prensa en esa época:

---

<sup>1</sup> Profesor de Geografía, Miembro de la Comisión Directiva del Instituto Cultural Argentino Chileno (ICACHI).

*“Los temblores, podrán ser fenómenos telúricos en alto grado desagradables. Pero no se nos podrá negar que son sinceramente democráticos. Cuando tiembla, automáticamente sin esfuerzo legal alguno, sin necesidad de frentes ni de uniones, se produce la igualdad entre los hombres, cobardes y valientes se portaron en la emergencia del mismo modo ¡Patitas pa’ que te quiero!*

Esta furia, deja su impronta no solo en las obras del hombre, sino también en su propia vida o muerte, y aquí es donde el sentimiento de solidaridad, hermandad, amaos los unos a los otros, amar al prójimo, religiosa o socialmente como le quieran llamar, se muestra, sin demoras solo se piensa en ayudar. El gobierno y pueblo de Chile fue uno de los primeros en acudir con auxilio a sus hermanos sanjuaninos. La gratitud de los sanjuaninos quedo expresada en el momento de la reconstrucción dejando en el bronce los nombres de aquellos que dejaron su vida por ayudar, recordemos la enfermera Medina, el Capital Lazo, el mecánico Mella.

Y este hermanamiento se siguió mostrando a uno y otro lado de la Cordillera, recordemos Chillan 1960 Caucete 1977 Santiago 1985, Antofagasta 1997, y así llegamos a la profunda noche del sábado 27 de Febrero de 2010 en Concepción donde otra manifestación de nuestro planeta, al decir de muchos estudiosos, respuesta a las muchas agresiones que esta sufriendo nuestro orbe, este movimiento fue ocasionado por el efecto de subducción (choque de placas tectónicas) nazca y pacifico. Este permanente choque generó un incremento de energía, que fue acumulándose en ese sector de colisión y hasta que se produjo el nivel de ruptura, con una liberación de energía geodinámica y, al mismo tiempo, **un terremoto de grado 8.8**.

Por la velocidad de las ondas sísmicas en sólidos, el movimiento telúrico llego a la costa chilena entre Talcahuano y Concepción en menos de 55 segundos sintiéndose en todo su magnitud a las 03:34 am. Y luego a las 05:59 **el tsunami en Talcahuano**.

Nos parece sorprendente el grado de vulnerabilidad al que están sometidos sanjuaninos y chilenos; sin embargo su capacidad de sobreponerse tiene un don especial que los sicólogos llaman Resiliencia.

La resiliencia es la capacidad de una persona o grupo para seguir proyectándose en el futuro a pesar de acontecimientos desestabilizadores, de condiciones de vida difíciles y de traumas a veces graves. La resiliencia se sitúa en una corriente de psicología positiva y dinámica de fomento de la salud mental y parece una realidad confirmada por el testimonio de muchísimas personas que, aún habiendo vivido una situación traumática, han conse-

guido encajarla y seguir desenvolviéndose y viviendo, incluso, en un nivel superior, como si el trauma vivido y asumido hubiera desarrollado en ellos recursos latentes e insospechados.

Transitamos el año del Bicentenario y las coincidencias telúricas y la integración humana en este cono sudamericano, es una necesidad de estos tiempos.



# **Pautas editoriales**



## REVISTA DOS PUNTAS

*Publicación de las Universidades Nacional de San Juan -Facultad de Ciencias Sociales- y Universidad de La Serena -Facultad de Ciencias Sociales y Económicas-*

Esta revista tiene el propósito de difundir producción académica referida a modos de vida, a comportamientos sociales y culturales, propuestas y a avances en políticas de desarrollo regional -de manera especial que concurren con el proyecto del corredor bioceánico. También pueden ser admitidos aportes referidos a otras problemáticas de interés científico, incorporando contribuciones multidisciplinares de Ciencias Sociales y Humanísticas.

Los artículos deben ser inéditos y una vez recibidos serán enviados a miembros del Consejo Evaluador Internacional de la Revista para su consideración.

Las contribuciones deberán ser enviadas, antes del 31 de Julio de cada año, en soporte papel e informático (programa Word o Word Perfect, PC compatible) a la Dirección de la Revista: Lic. Jorge O. Arredondo, Facultad de Ciencias Sociales-UNSJ, Cereseto y Meglioli-Rivadavia- C.P. 5406-San Juan (Argentina) o a la dirección electrónica [jarredondo@unsj-cuim.edu.ar](mailto:jarredondo@unsj-cuim.edu.ar) / [jarredondo19@yahoo.com.ar](mailto:jarredondo19@yahoo.com.ar)

Los originales serán evaluados por el Comité de Referato internacional, y, eventualmente, por otros especialistas de prestigio reconocido, quienes tendrán en cuenta, para su aprobación, la novedad del aporte, el estilo de redacción y su ajuste a las pautas editoriales, así como la seriedad de la bibliografía y fuentes utilizadas. Luego de su aceptación, los trabajos serán publicados de acuerdo con las disposiciones que las razones editoriales permitan.

En cuanto al cuerpo del trabajo, deberán seguirse las siguientes normas editoriales

1. El texto deberá presentarse en papel tamaño Carta o A4, tipo de letra Arial, tamaño 12, a espacio 1,5 de un solo lado, con márgenes

superior, inferior, izquierdo y derecho en 3 cm. Todas aquellas palabras que deseen destacarse (citas textuales, palabras en idioma extranjero) irán en cursiva.

2. La extensión de los trabajos no superará las 20 carillas, incluyendo notas y bibliografía, y las reseñas bibliográficas tendrán como máximo 5 carillas.
3. Los gráficos y mapas deberán presentarse en su versión final para facilitar su reproducción.
4. Toda colaboración deberá estar precedida de una hoja que contenga título del trabajo, clasificación JEL y datos personales del autor (Apellido y nombre, institución, dirección, fax, teléfono y correo electrónico). Además, un resumen del trabajo con una extensión máxima de 200 palabras –en español e inglés– con las correspondientes palabras claves en ambos idiomas.
5. Para las notas, que deberán ir al pie, se utilizará el tipo de letra Arial 10.
6. Las referencias bibliográficas se atenderán a la siguiente secuencia:  
APELLIDO/S del autor/es, nombre: *Título de la obra*, Lugar, editorial y año de edición.

Cuando se trate de artículos de revistas o de obras colectivas, el artículo en cuestión irá entrecomillado, *título de la revista u obra colectiva*, tomo (año de edición) y páginas.

La revista no se compromete a devolver los originales recibidos, aún en caso de no ser publicados.



Esta publicación se terminó de imprimir en setiembre de 2010, en

*Trazos*

Napoleón Borini 4890 (O) - B° Gendarmería - Rivadavia - San Juan  
Tel.: (0264) 4232639 - Cel.: 156-734990  
trazos08@gmail.com



**Casa Natal de Domingo Faustino Sarmiento**