

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

Innovaciones y Apropiaciones Rurbanas. Diálogo de memorias y transferencias tecnológicas.

Cimadevilla, Gustavo y Kenbel, Claudia.

Cita:

Cimadevilla, Gustavo y Kenbel, Claudia (2009). *Innovaciones y Apropiaciones Rurbanas. Diálogo de memorias y transferencias tecnológicas. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/577>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Innovaciones y Apropiaciones Rurbanas. Diálogo de memorias y transferencias tecnológicas

Cimadevilla, Gustavo (UNRC)

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 privados¹. INTA Expone, por otro lado, en tanto emprendimiento público, igualmente concita una importante atención. Para ese interesante escenario de innovaciones planteos como los que oportunamente desarrollaran Schumpeter (*Teoría del Desarrollo Económico*, 1967) 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-inención 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

¹ Agroactiva 2009 recibió este año, pese a que el “campo” no atraviesa 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.

que utilizan, crean y recrean tecnologías consideradas por muchos como obsoletas o anacrónicas, incluso no compatibles con la lógica del orden urbano vigente.

Entre la memoria legítima de las innovaciones productivas de punta en el sector agrario y la memoria social que reconoce cómo se actúa tecnológicamente para la sobrevivencia puede constituirse un diálogo. Ese diálogo de desiguales tiene voces diversas que convergen en nuestra historia. Este trabajo reconoce y testimonia ese diálogo que combina procesos de acumulación y sobrevivencia y en ese marco se detiene, en particular, en caracterizar el modo en que los actores rurbanos son creadores y apropiadores de innovaciones para sustentar su existencia.

La rurbanidad como fenómeno. Contexto

En una ficción que roza el ensayo, el británico John Berger (2001) observa cómo, 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 Engels²); la historia (Lefebvre, 2004); la geografía (Santos, 1999) y la sociología de Anderson o Guigou de los años 60³, 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.

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).

Lo rural, que según ya lo planteamos en trabajos anteriores, no se hubiese concebido como tal sin la existencia de su contrario⁴, con la consolidación 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, 2009)

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.⁵

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 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 del siglo pasado 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

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 urbe (*urbs*, lugar acotado).

⁵ En la obra de Avila Sánchez, *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?* (2005), la geógrafa mexicana Blanca Ramírez Velázquez revisa los planteos de los escenarios urbanos rurales y señala algunos términos que se suman a los planteados: “rurbalidad”, “rurbanización”, “zonas periféricas” o “periferia cercana” (desde una perspectiva que destaca la urbanidad en el centro y lo rural como circundante), y “suburbanización”. “Miradas y posturas frente a la ciudad y el campo”, en Ávila Sánchez, Héctor, coord. *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?*. México. UNAM. 2005.

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 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, consulta 20/06/2009.)

En el caso que nos interesa, en tanto, el proceso migratorio se advierte como goteo constante. Busso y Rodríguez (1994) señalan, en ese sentido, que Río Cuarto ha seguido entre 1947 y 1991 una tendencia de crecimiento mayor a 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 ese marco, 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. (Cimadevilla y Carniglia, 2008)

La rurbanidad como categoría

Las ideas de “rurbanidad”, “rururbanidad” y “nueva ruralidad” postulan, como se sostiene en esta ponencia, 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 rural⁶. 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 de la ciudad pampeana. (Cimadevilla y Carniglia, 2008) 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 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; y 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.⁷

⁶ 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.

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

Pero la interpenetración de los contrarios debe necesariamente considerar la reciprocidad si de relaciones sociales se trata. O, dicho de otro modo, el de tratar de avanzar en una lectura que evite los determinismos. Y esa perspectiva encuentra en la literatura una vasta producción académica.⁸ 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 rurbanos⁹.

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-urbanas? 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.

⁹ “Ya no hay dicotomías, separaciones y ya no se explica la relación rural urbana sólo a partir de la subordinación del campo por la ciudad, afirma Canibal Cristiani. Actores rurales muy dinámicos se asientan en la ciudad y la ruralizan, actores urbanos conviven con ellos y las identidades antes bien definidas, se reelaboran para conformar nuevos actores”. (Canabal Cristiani, 2005:164)

El actor rurbano: rebusque e innovación

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 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 relativas menores del casco céntrico- y su situación social 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 promoción de la desaparición/transformación de éstas y el perfil laboral de sus protagonistas para adecuarlos a las expectativas urbanas¹⁰.

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 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

¹⁰ Adecuación que, a decir Marlon Méndez (2005), se pretende aplicar toda vez que se considera que estos actores carecen de habilidades para el mercado de trabajo urbano.

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 apropiar, recrear e innovar sobre viejos principios tecnológicos utilizando objetos de deshecho o a costo de trueque. (Galimberti, 2008)

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)

Innovar, reinventar

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 también se apoyaba en otros pensadores como Talcott 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; en McQual, D. y Windhal, S. 1989), la especialización, el estatus adquirido; mientras que en el polo tradicional preveía 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 individuo¹¹) 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

¹¹ 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.

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. (Cimadevilla, 1990)

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 tradicional se constituían en un obstáculo para el desarrollo, era necesario cambiarlos. Y justamente el concepto de cambio resulta básico en la obra de Rogers. En efecto, para el autor las estructuras de un sistema social 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 cuál se modifican tanto las estructuras como el funcionamiento del sistema.

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) y Orlando Fals Borda (colombiano), y en Europa con N. Rölíng (holandés), entre muchos otros. Esto da una idea de su concepción amplia de diálogo y su apertura a recibir críticas. (Hegédus y Otros, 2008).

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 texto¹². 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 intervención sobre una innovación procede a modificarla para que se ajuste a su particular condición.

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 funcionario que está a cargo de la difusión, sino que ella ocurre de forma más o menos espontánea. En algunos casos irá más rápido y en otros más lento. [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.¹³ Como veremos a seguir, el carácter de reinención se ajusta en la medida que son los propios actores usuarios que, partiendo de un instrumento de larga

¹² 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 2004).

¹³ Los carros son, generalmente, vehículos auto-construidos con tabloncillos de madera que constituyen la parte posterior del carro (la caja) y asentados sobre un eje de auto o de camión con sus neumáticos. De la caja salen las “varas” que son dos troncos colocados de manera paralela que sirven para atar a los caballos. La caja puede ser de chapa. (Kenbel 2006) En Río Cuarto hasta fines de los ’60 esos carros conservaban su fisonomía y estructura tradicional, por ejemplo tenían ruedas de “fierro” –relata Don Carmelo Aliberto-, luego se adaptaron con ruedas de goma. Esa adaptación trajo diversas mejoras para la circulación e incluso ocasionó menos daño a los pavimentos existentes (Testimonio de Don Carmelo Aliberto, 27 de junio de 2009, Entrevista de Claudia Kenbel).

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.)¹⁴- 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 fuerza¹⁵. Pero además de las diferencias en cantidad, son también distintos los *tipos de carros* 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 (2008), 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ Don Milo tiene cuatro carros: “... *hay uno que es volcador, se usa cuando trabajás acá cerquita en el río, supongamos que sacás arena fina para no tener que bajar acá con la pala, entonces lo volcás, igual que el camión. Y los otros siempre se necesitan para una cosa o para la otra o se te rompe uno, bueno, agarrás otro.*” (Testimonio de Don Milo, 8 de marzo de 2004, citado en Kenbel, 2006)

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, 2008)

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 -advierde 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 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.¹⁶ 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 cirujas, entonces, necesitan un carro de mayor tamaño que les permita recolectar la mayor cantidad de residuos posibles.

¹⁶ Que el carruaje sea de chapa o de madera no es un factor determinante, aunque –por ejemplo- 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.

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) 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 urbanos tienen una serie de accesorios característicos, 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 -de 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.

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, afirman.

A nivel de lo que implica “reinventar” un carro –diseñarlo, producirlo- los actores lo hacen siempre limitados por sus recursos pero acogidos 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 (2008) la mayoría de los entrevistados manifestó crear con sus propias manos el carro que emplean.

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 rurbano 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).¹⁷ Esta significativa diferencia entre dichos costos hace que varios usuarios, 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 uno, luego lo 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, también, se encarga 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 y mantenerlos, los actores rurbanos también confeccionan las monturas de los caballos u otros implementos necesarios. La autoconstrucción 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 reinención 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 maneadas 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 reinención de los vehículos empleados.

¹⁷ En ese período cada peso argentino equivalía aproximadamente a treinta y tres centavos de dólar de EE UU.

Acerca de los saberes, las memorias y la difusión de tecnología

A la hora de analizar los procesos de difusión de 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.

Esta claro que a ese nivel el modelo de difusión parte de analizar procesos en los cuales los adoptantes solo participan a nivel de receptores de bienes o ideas creadas por otros. Pero como el mismo Rogers observó, también vale considerar un segundo modelo en el cual los adoptantes son también los creadores de la innovación o, como el propuso designarlos, “reinventores” u hacedores de la innovación.

En el caso que propusimos analizar, los reinventores son actores rurbanos que a diferencia de los adoptantes clásicos son protagonistas de la creación de sus propios carros, y cabría preguntarnos ¿cómo funciona para ellos la difusión?.

Al iniciar este escrito contextualizamos la discusión en torno a como 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 e igualmente podríamos agregar a ese nivel el arsenal de dispositivos publicitarios, de marketing e incluso de acción institucional personalizada que se mueve para llevar las innovaciones a los adoptantes. Existe para ese escenario, entonces, una multiplicidad de canales que conservan una memoria funcional a la economía e incluso a la ciencia y tecnología. Memoria de producción mediática, pero también memoria académica y tecnológica, y memoria de estadísticas, de resultados y de expectativas todas legítimas que ordenadas en fase principalmente económica y política dan cuenta de un devenir social e históricamente institucionalizado.

Pero los actores rurbanos no se sirven ni participan de esa memoria. Sus reinenciones no se registran, importan académicamente o validan socialmente. Su memoria no tiene institucionalización. Los saberes se heredan, se copian recreándolos o deambulan entremezclados en las improvisaciones. Esas memorias tienen nombres y apellidos o testimonios anónimos sin patentar. Se constituyen como canal en insumo

para la difusión que no paga derechos ni se publicita, pero permite que innumerables actores la cultiven como parte de sus rutinas cotidianas de generar subsistencias.

Una memoria social rurbana puede encontrarse, en ese marco, en la *historia oral y vivencial* (relatos) de los actores protagonistas, en sus prácticas de rebusque y en los objetos que crean y utilizan (carros, caballos, herramientas producidas para sus actividades). A diferencia de la anterior que es reconocible por estar sistematizada en instituciones, la memoria rurbana se encuentra *dispersa* en los sectores donde viven y/o trabajan los actores, en sus ambientes familiares y en su vecindad. Así, es una memoria que se reproduce al interior del sector social rurbano, a diferencia de la memoria institucionalizada y legitimada que posee mayor circulación y visibilidad pública.

Se constituye, entonces, en una memoria “viva” y “dinámica” y hasta muchas veces anecdótica. El capital que la contiene no tiene parámetro de valor que la mida. Pero en esa otra lógica de generar subsistencia tampoco importan las ponderaciones, porque para ella no se han creado “bolsas” donde pueda o le interese cotizar.

Bibliografía

- Aboy, Rosa. 2005. *Viviendas para el pueblo*. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica.
- Amtmman, C. y Fernández, F. (Edit.) 1981. *Comunicación y desarrollo rural*. Santiago, Ed. La ciudad.
- Burke, P. 2003. *Hibridismo Cultural*. São Leopoldo, Editora Unisinos.
- Berger, J. 2001. *Puerca Tierra*. Madrid, Suma de letras.
- Busso, G. y G. Rodríguez. 1994. *Dinámica demográfica en los departamentos del sur de la provincia de Córdoba, 1947-1991*, Río Cuarto, UNRC-FCE-IDR.
- Canabal Cristiani, B. 2005. “Actores rural-urbanos. Proyectos e identidades”. En Avila Sánchez. *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?*. México, UNAM.
- Carbonari, M.R. 2009. “Ruralización. La utilización del concepto en la historia”. En Cimadevilla, G. y Carniglia, E. *Relatos sobre la rurbanidad*. Río Cuarto, Edit. UNRC.
- Cimadevilla, G. 1990. *A modernização tardia*. Dissertação de Mestrado. CPGER-UFSM. Santa Maria, Inédito.
- Cimadevilla, G. 1997. “Relatos, informes y ensayos. Antecedentes y perspectivas de los estudios de comunicación rural en América Latina”. En Cimadevilla, G. y Otros. *La bocina que habla*. Río Cuarto. Ed. UNRC.
- Cimadevilla, G. y Carniglia, E. “La ruralización de la ciudad pampeana”. En Thornton, R. y Cimadevilla, G. *Grisas de la extensión, la comunicación y el desarrollo*. Santa Rosa-Buenos Aires, Ed. INTA.
- Cimadevilla, G. y Carniglia, E. *Relatos sobre la rurbanidad*. Río Cuarto, Edit. UNRC.
- Fals Borda, O. 1968. *Las revoluciones inconclusas en América Latina*. México, Siglo XXI.
- dos Santos, T. 1987. *Revolução científico-técnica e acumulação do capital*. Petrópolis. Edit. Vozes.

- Galimberti, S. 2008. *Más que carros y caballos. Rurbanidad, objetos y significados*, Río Cuarto, UNRC-FCH-DCC, Trabajo Final de Licenciatura.
- Galpin, Ch. 1918. *Rural Life*. New York, The Century Co.
- Giarraca, N. y Otros. 2003. *Territorios y Lugares. Entre las fincas y las ciudades. Lules en Tucumán*. Buenos Aires. La Colmena.
- Graziano da Silva, J. 1999. *O novo rural brasileiro*. Campinas, São Paulo: Unicamp. Instituto de Economía, (Coleção Pesquisas, 1).
- Graziano da Silva, J.; del Grossi, M. E. "A evolução do emprego não agrícola no meio rural brasileiro". 2001. In: *Projeto Rurbano*. Instituto de Economía. UNICAMP. Disponible en www.eco.unicamp.br/projeto/rurbano.
- Gurtvich, G. 1969. *Dialéctica y Sociología*. Madrid, Alianza Editorial.
- Hegedüs, P.; G. Cimadevilla y R. Thornton. "Difusión de innovaciones. Vigencia y obsolescencia de un modelo pragmático". En Thornton, R. y Cimadevilla, G. *Grisas de la extensión, la comunicación y el desarrollo*. Santa Rosa-Buenos Aires, Ed. INTA.
- Kenbel, C. 2006. *A mitad de camino entre lo urbano y lo rural. Actores y actividades de rebusque*. Río Cuarto, UNRC-FCH-DCC, Trabajo Final de Licenciatura.
- Lefebvre, H. 1986. "Problemas de sociología rural" [1970]; en Souza Martins, J. de (Org.). *Introdução crítica à Sociologia Rural*. São Paulo, Editora Hucitec.
- Lefebvre, H. 2004 [1970]. *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Humanitas.
- Mandel, E. 1986. *Las ondas largas del desarrollo capitalista. La interpretación marxista*. Madrid, Siglo XXI.
- McQual, D. y Windhal, S. 1989. Modelos para el estudio de la comunicación colectiva, Eunsa, España. P. 109/115.
- Méndez, M. 2005. "Contradicción, complementariedad e hibridación en las relaciones entre lo rural y lo urbano". En Ávila Sánchez. *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?*. México, UNAM.
- Moreira, R. 2003. "Extensão Rural na contemporaneidade: cultura e política", en Thornton, R. y Cimadevilla, G. *La Extensión Rural en Debate*. Buenos Aires, Ed. INTA.
- Morin, E. 1976. *El espíritu del tiempo*. Madrid, Taurus, [1962].
- Municipalidad de Río Cuarto. Area de Economía Social. 2008. *Informe Programa de Recuperadores Urbanos*. Río Cuarto, Inédito.
- Puntal, diario. 2008. *Ediciones Varias*. Río Cuarto, Editorial Fundamento.
- Quesada, G. 1980. *Comunicação e comunidade. Mitos da mudança social*. São Paulo. Loyola.
- Ramírez Velézquez, B. 2005. "Miradas y posturas frente a la ciudad y el campo", en Ávila Sánchez, Héctor, coord. *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?*. México. UNAM.
- 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.
- Rogers, E. y Shoemaker, F.(1971). *La Comunicación de Innovaciones, un Enfoque Transcultural*. México: Herrero Hermanos.
- Romero, J. L. 1976. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- Rostow, V. 1974. *Las etapas del crecimiento económico: Un manifiesto no comunista*. México, FCE. [1961].
- Santos, M. 1999. *A natureza do espaço*. São Paulo, Hucitec.

- Schneider, S. 2001. "As atividades rurais não-agrícolas e as transformações do espaço rural: perspectivas recentes". En *Cuadernos de Desarrollo Rural*, Universidad Javeriana. Bogotá.
- Schumpeter, J. 1967. *Teoría del Desarrollo Económico*. México DF, Fondo de Cultura Económica [1934].
- Serrano Gómez, E. 1994. *Legitimación y racionalización*. México, Anthropos-UNAM.
- Souza Martins, J. de (Org.). 1986. *Introdução crítica à Sociologia Rural*. São Paulo, Editora Hucitec.
- Vela, H. y Otros. 2003 *Agricultura familiar e desenvolvimento rural sustentável no mercosul*. Santa Maria, UFSM.
- Wallerstein, I. 1998. *Utopística. O las opciones históricas del siglo XXI*. México, Siglo XXI – UNAM.
- Weber, M. [1922]. *Economía y Sociedad*. 1996. México, Fondo de Cultura Económica.

Fuentes Digitales:

- 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/ *Explotaciones Agrop. (EAP) por tipo de delimitación. Total país, Años 1988-2002*.
- www.wilkepedia.org.es