

Documentos de Trabajo
del Instituto del Transporte
Documento N° 5

DESPOBLAMIENTO DE PEQUEÑAS LOCALIDADES ARGENTINAS ¿ES RESPONSABLE EL TREN?

IT
**INSTITUTO DEL
TRANSPORTE**

Jorge Sanchez

Universidad Nacional de San Martín

Rector

Dr. Carlos Ruta

Decano del Instituto del Transporte

Lic. José Barbero

Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte

Nº ISSN: 2469-1631

Director

Dr. Julián Bertranou

Comité Editorial

Lic. José Barbero

Lic. Daniel Álvarez

Lic. Carlos Leguizamón

Lic. José Luis Zárate

Instituto del Transporte

UNSAM Campus Miguelete, 25 de Mayo y Francia.

C.P.: 1650. San Martín, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Teléfonos: 4006-1500 Int. 1301

<http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/index.asp>

Índice

1	Introducción.....	4
2	El retiro del tren dejó centenares de pueblos fantasmas: algunos comentarios.....	6
2.1	Verdades indiscutibles: las políticas anti-ferroviarias destruyeron muchas pequeñas localidades.....	7
2.2	¿Dónde pudo nacer esta postura tan ferroviaria?.....	11
3	El ciclo ferroviario: La destrucción creadora o la creación destructiva.....	16
4	De la era del ferrocarril a la era del automotor.....	18
5	Preparando el análisis econométrico. La presentación de las variables.....	23
5.1	La variable a explicar: el desempeño poblacional de las localidades.....	23
5.2	Las variables explicativas.....	25
5.3	El ferrocarril como fenómeno Centro Pampeano.....	27
6	Las regresiones realizadas.....	30
6.1	Algunas aclaraciones.....	30
6.2	Los resultados.....	31
6.3	Conclusiones de las regresiones.....	37
7	La búsqueda de otras explicaciones que afectan al desempeño poblacional de las pequeñas localidades Argentinas.....	39
7.1	Ley de arrendamientos rurales.....	41
7.2	Tecnificación agraria.....	41
7.3	Fin del embolsado manual que demandaba mucha mano de obra en los lugares de producción embolsando los granos y apilando las bolsas.....	42
7.4	El avance de la agricultura por sobre la ganadería.....	43
7.5	El cambio de escala de la producción agropecuaria.....	44
8	El efecto del cierre de una actividad productiva principal en una localidad: el caso de los talleres y depósitos ferroviarios.....	45
9	Conclusiones.....	53
	ANEXO METODOLÓGICO.....	55
	ANEXO TALLERES Y DEPÓSITOS FERROVIARIOS.....	72
	AGRADECIMIENTOS.....	79
	Bibliografía.....	80

DESPOBLAMIENTO DE PEQUEÑAS LOCALIDADES ARGENTINAS

¿ES RESPONSABLE EL TREN?

Jorge Sánchez¹

1. INTRODUCCIÓN

¿Quién no ha oído hablar de los pueblos que se convirtieron en “fantasmas” debido al retiro de los servicios ferroviarios? ¿Quién no ha visto fotos de pueblos abandonados, o casi, en blogs, artículos periodísticos o películas? Porque más allá de las razones, no hay duda de que su población se redujo y de que hoy bien podrían, algunos de ellos, ser considerados “pueblos fantasma”.

¿Cuál ha sido la causa de este despoblamiento que afecta a varias localidades pequeñas de la Argentina? ¿Se trata de pueblos localizados en alguna región en particular o es un fenómeno generalizado, tanto a nivel local como en otras latitudes? ¿Por qué, para mucha gente, siempre ha sido el tren el principal sospechoso de esta situación cuando esa localidad dejó de contar con servicios ferroviarios? ¿Por qué solo pareciera poner el eje en los poblados que perdieron el tren, cuando el despoblamiento de pueblos ha sido un hecho bastante común a los pequeños poblados, hayan tenido o no servicios ferroviarios? ¿Por qué esa idea tan generalizada, cuando la literatura especializada en temas agropecuarios relaciona el éxodo rural y de los pequeños pueblos con los cambios tecnológicos y organizativos ocurridos con la producción agraria?

En las décadas de 1930, 1960 y 1990 tuvieron lugar fuertes modificaciones en la estructura productiva argentina, de modernización forzada, de “adiós” y “hola” a tecnologías y esquemas productivos, y de no pocas consecuencias políticas y sociales en el futuro inmediato. En los '30 se aceleró en el mundo el final de la era ferroviaria, y

¹ Jorge Sánchez es economista, especializado en transporte. Se desempeña como docente del Instituto del Transporte de la UNSAM. El equipo de trabajo que ha coordinado estuvo conformado por Daniela Villotti, Malena Sánchez Olmos, Verónica Ocvirk, Agustín Benassi, Ariel Bertellotti, Bruno Giormenti Moravec, Ezequiel Ponce y Lucas de Oto, quienes trabajaron en diferentes momentos del tiempo y en diferentes temas desde mediados del año 2012.

en nuestro país se diagramó la red vial nacional, comenzando la pavimentación de rutas y augurando la llegada de la era del automotor. Al mismo tiempo se fue consolidando un proceso de industrialización de bienes de consumo, con fuerte impacto en la distribución modal de las cargas al disminuir el tamaño de los despachos. En las décadas del '60 y del '90 se generaron profundos cambios que disminuyeron la utilización de mano de obra en las tareas agrícolas contemporáneamente a la drástica reducción de la actividad ferroviaria.

Este artículo resume un largo trabajo de investigación recientemente finalizado, que buscó dar respuesta a los interrogantes planteados, en especial a esa mítica y popular relación entre el declive ferroviario y el de muchas poblaciones, donde lo inverso también se sostiene como verdad indiscutible: cuando la red ferroviaria y sus servicios de pasajeros y cargas crecían, crecían también muchos pueblos, algunos de ellos directamente relacionados con el nuevo servicio, como así también aumentaba el bienestar general del país hasta ubicarlo entre el lote de los de mayor ingreso por habitante. Subyace en esa afirmación una protesta contra las políticas “anti-ferroviarias” que se implementaron en nuestro país desde la década del '60, y que culminaron en la década del '90 con el cierre de la totalidad de los servicios ferroviarios de pasajeros de larga distancia, dejando a las provincias la potestad de poder prestar servicios si así lo deseaban, y con la concesión al sector privado de la casi totalidad de los servicios de carga.

Más allá de que el despoblamiento de algunas pequeñas localidades haya ocurrido en algún caso en particular vinculado a la pérdida de sus servicios ferroviarios, establecer como ley inexorable la postura de que menos ferrocarril implica éxodo tiene (o puede tener) fuertes implicancias de política en materia de transporte, como “la vuelta del tren” que, en principio, son bien recibidas por una porción importante de la población. Tratar de desarmar esa lógica que, como se verá en capítulos posteriores, no tiene sustento analítico alguno, es el fin último de esta investigación.

La importancia de que el ferrocarril haya sido un fenómeno principalmente centropampeano es tal vez la cuestión clave de esa afirmación popular pues allí donde se verifica la mayor presencia de localidades que han perdido población, la región

ferroviaria por excelencia y donde el cierre de ramales, de talleres y depósitos ferroviarios ha sido mayor que en el resto del país. Pero, como se muestra en este trabajo, no han sido el tren el responsable de tal comportamiento.

El punto 2 se expone en el tema de los “pueblos fantasma” y su relación popular con el ferrocarril. El punto 3 analiza el ciclo ferroviario y el rol de creador y destructor que tuvo en su fase ascendente para dejar paso al nuevo ciclo en materia de tecnología de transporte representado por el modo automotor, cuestión que se analiza en el punto 4. En el punto 5 se presentan las variables a ser testeadas econométricamente y en el punto 6 se describen los resultados de las regresiones. Los magros resultados alcanzados en la vinculación del desempeño poblacional de las pequeñas localidades con las variables explicativas (ferroviarias y no ferroviarias) requirieron de un análisis adicional relacionado con los cambios productivos, tecnológicos, de organización y propiedad, ocurridos en la zona Centro Pampeana, análisis que se desarrolla en el punto 7. El punto 8 analiza el efecto del cierre de una actividad productiva principal en una localidad mostrando casos en donde los talleres y/o depósitos ferroviarios eran la fuente principal de actividad de esa localidad, como así también dos casos en donde la actividad productiva principal no era de carácter ferroviario. Por último, se presentan dos Anexos. Uno referido a cuestiones metodológicas y otro en donde se detalla a la totalidad de los talleres y/o depósitos ferroviarios que existen o existieron en la Argentina, con su fecha aproximada de inauguración y cierre, cuando este fue el caso.

[Volver al Índice](#)

2. EL RETIRO DEL TREN DEJÓ CENTENARES DE PUEBLOS FANTASMAS: ALGUNOS COMENTARIOS

Este capítulo se analiza la postura muy difundida que sostiene una relación directa entre el cierre de ramales y talleres ferroviarios, y el despoblamiento de muchas localidades, cuando no centenares de ellas, que vieron migrar a sus habitantes como consecuencia del aislamiento que generó para ellas el retiro del tren.

[Volver al Índice](#)

2.1 Verdades indiscutibles: las políticas anti-ferroviarias destruyeron muchas pequeñas localidades

Si se realiza una búsqueda en internet colocando frases como “pueblos fantasma y ferrocarriles”, “pueblos abandonados y ferrocarriles” o cualquier otra similar, la lista que surge es interminable e incluye artículos periodísticos, blogs, organizaciones no gubernamentales (ONGs) de defensa de los ferrocarriles o de estos pueblos “fantasma”, cortometrajes, libros, películas, etc. Y este listado no se refiere únicamente a la Argentina, sino que alcanza también a otros muchos países, todos ellos con un fuerte pasado ferroviario y una actualidad de poca presencia de este modo de transporte. Al recorrer estas fuentes se encuentra, inmediatamente, la afirmación de la existencia de una relación directa entre reducción de servicios ferroviarios y migraciones desde estas localidades que han perdido actividad ferroviaria.

Esta postura es tan generalizada y popularizada, que no acepta prácticamente ninguna argumentación en contrario y es la base de no pocas declaraciones o decisiones de política en materia de reversión de este presente ferroviario débil, sabiendo que serán muy bienvenidas por el grueso de la población.

En general no se discute la importancia de los modos guiados, de superficie y subterráneos, como responsables importantes de la movilidad de las personas en las grandes aglomeraciones urbanas. Las inversiones realizadas en esos sistemas, todas ellas con total o mayoritaria participación estatal, se visualizan como un ascenso en la calidad para los desplazamientos cotidianos de su población. Así es como el ferrocarril ha ido ganando presencia en muchas ciudades del mundo, pero esa senda de crecimiento no ha sido igual cuando se trata de transporte de larga distancia, de pasajeros y cargas. Muy por el contrario, los países han visto, en general, como sus sistemas ferroviarios interurbanos de pasajeros y cargas se han ido reduciendo, cuando

no desactivando casi totalmente², ya desde mediados del siglo pasado.

Ese retiro del ferrocarril de larga distancia fue el núcleo de las posiciones de defensa para su retorno y del comienzo del vendaval de críticas hacia las políticas que llevaron a su desactivación, en especial, y esto hay que remarcarlo, cuando de servicios de pasajeros se trata, ya que su suspensión se asocia directamente al “aislamiento” de los pueblos y la consecuente migración de sus habitantes hacia otros lugares. Por supuesto, también el cierre de talleres y depósitos ferroviarios alimenta la tesis del despoblamiento de las localidades donde estos se ubicaban, al perderse puestos de trabajo relacionados y afectarse la actividad económica de la localidad por los sucesivos encadenamientos productivos.

Esta postura requiere de algunas aclaraciones donde la primera de ellas es de qué hablamos cuando hablamos de “pueblo”. La definición de pueblo es muy compleja, polémica y no exenta de cierta ambigüedad. En principio un pueblo es una entidad de población de menor tamaño que una ciudad y dedicada principalmente a actividades propias del sector primario, aunque últimamente han aumentado las actividades terciarias y en algunos casos el turismo rural. La rusticidad como condición de los pueblos y sus habitantes frente a la urbanidad o condición de las ciudades y los suyos (urbanos o ciudadanos), ha sido también un tópico tratado por las ciencias sociales, pero más allá de estas caracterizaciones subjetivas, lo cierto es que no existe un número mínimo o máximo de habitantes que debería tener un pueblo. Por otra parte, la misma palabra “pueblo” puede servir para referirse a los habitantes de una nación, a los integrantes de una etnia, o incluso a los llamados “sectores populares” de una sociedad. En esta investigación no refiere a “pueblos” sino a localidades, concepto también sujeto de diversas interpretaciones³, poniendo especial énfasis en localidades de menos de 2.000 habitantes, que son aquellas que muestran la mayor vulnerabilidad en materia de población frente a cambios que las afecten.

² Por ejemplo Brasil, Uruguay, México, Colombia, entre otros, que suprimieron casi totalmente sus servicios de pasajeros interurbanos entre los años '50 y '90.

³ Esto es tratado en el apartado 5 “Preparando el análisis econométrico. La presentación de las variables”.

Algunos datos dan cuenta de que la relación entre cierre de servicios, ramales y talleres ferroviarios, y declive poblacional de pequeñas localidades, pareciera ser absolutamente cierta. En el cuadro siguiente se muestran, para cada decenio entre 1960 y 2000, los kilómetros de red ferroviaria clausurados, la cantidad de talleres y depósitos cerrados, la cantidad de localidades que en esos períodos contaban con menos de 2.000 habitantes y perdieron el servicio ferroviario, cuántas de ellas decrecieron, y que porcentaje representan del total de esas localidades que perdieron sus servicios ferroviarios.

Cuadro N° 1. Cierre de ramales, depósitos y talleres ferroviarios en localidades de menos de 2.000 habitantes. 1961 – 2000

Decenios	Cierre de ramales (Km)	Talleres y depósitos cerrados (1)	Pueblos de menos de 2.000 habitantes que perdieron el FFCC		
			Total	Pueblos que decrecieron	Proporción de pueblos que decrecieron
1961 / 1970	-4.018	35	1.250	548	44%
1971 / 1980	-5.894	39	1.343	365	27%
1981 / 1990	378	13	1.464	351	24%
1991 / 2000	-2.733	41	1.480	284	19%

(1) Los talleres son lugares donde se realizan tareas de mantenimiento del material rodante ferroviario, además de servir de guarda de las unidades. Los depósitos son lugares para la guarda de locomotoras, básicamente, de vapor, con poca actividad de reparación y mantenimiento. De todas formas, en general a todos ellos se los engloba popularmente como "talleres".

Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC, Censos Nacionales de Población y Fundación Museo Ferroviario

Las cifras son realmente impactantes. En la década del '60 se clausuraron miles de km de vías y servicios (muchos de ellos de pasajeros) y se cerraron varios depósitos, hecho este último asociado al cambio de tracción de locomotoras a vapor por locomotoras diesel. Y la cantidad de poblaciones menores a 2000 habitantes que decrecieron fue de unas 550, el 44% del total de localidades menores a 2000 habitantes que dejaron de tener servicios ferroviarios. Si bien en las restantes décadas la cantidad de localidades que decrecieron fue menor, su magnitud no deja de sorprender.

Si junto a ello se analiza el comportamiento poblacional de pequeñas localidades que fueron siendo servidas por el tren en la época de auge del sistema ferroviario, el resultado también es impactante, pero al revés: el crecimiento fue notorio o, incluso, la llegada del ferrocarril fue el origen de algunas de ellas, como Maipú, Daireaux, Pigué, Tornquist, en la provincia de Buenos Aires o Villa Regina en la provincia de Río Negro, por mencionar solo algunas.

Cuadro N° 2. Desempeño poblacional de varias localidades a partir de la inauguración de sus servicios ferroviarios

Ciudad	Fundación de la ciudad	Llegada del FFCC	Población censal			
			1869	1895	1914	1947
Maipú	1875	1880	s/d	2.356	3.647	5.469
Pigué	1884	1884	s/d	s/d	3.970	5.869
Neuquén	1904	1902	s/d	427	2.152	7.498
Bariloche	1902	1934	s/d	196	3.200	6.562
Ayacucho	1866	1880	748	3.444	6.088	9.220
Olavarría	1878	1883	s/d	3.681	7.893	24.204
Tandil	1823	1883	2.181	7.088	15.784	32.309
Carcarañá	1871	1866	500	1.419	2.166	4.516
Villa María	1867	1867	2.345	3.180	12.553	34.780
Bell Ville	1866	1866	2.754	3.784	8.732	15.796

Fuente: elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población y Vivienda (INDEC) y Fundación Museo Ferroviario.

Puesto de esta manera no debieran quedar dudas acerca de la fuerte relación entre el desarrollo del ferrocarril y el desempeño poblacional de un conjunto muy grande de localidades, en especial de aquellas cuyo tamaño las convierte en muy vulnerables a variables exógenas como el inicio o la eliminación de actividad ferroviaria.

¿Pero qué pasa si se analiza el comportamiento poblacional de todas las poblaciones de menos de 2.000 habitantes desde la década del '60 hasta la década del '90, con independencia de que hubieran sido servidas por el transporte ferroviario y lo hubieran perdido o lo sigan manteniendo o que nunca contaron con servicios ferroviarios? El cuadro siguiente muestra la proporción de localidades que perdieron población para las mismas cuatro décadas que en el Cuadro N° 1; en definitiva, este cuadro es una

ampliación del Cuadro N° 1 en donde se le agregan las localidades que nunca tuvieron servicios ferroviarios y las que al año 2000 lo seguían teniendo.

Cuadro N° 3. Cierre de ramales, depósitos y talleres ferroviarios en todas las localidades de menos de 2.000 habitantes. 1961 - 2000

Decenios	Cierre de ramales (KM)	Talleres y depósitos cerrados		Proporción de pueblos que decrecieron respecto del total de cada categoría		
		Cantidad	% sobre el total de cierres	Perdieron el FFCC	No lo perdieron	Nunca tuvieron
1961 / 1970	-4.018	35	22%	44%	40%	44%
1971 / 1980	-5.894	39	25%	27%	37%	16%
1981 / 1990	378	13	8%	24%	27%	20%
1991 / 2000	-2.733	41	26%	19%	27%	16%

Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC y de Fundación Museo Ferroviario

El cuadro muestra un resultado interesante: cualquiera haya sido la relación de las localidades con el servicio ferroviario, su desempeño no muestra diferencias ya que la proporción de pueblos que decrecieron respecto del total de cada conjunto de ellos es similar. Este cuadro fue el que dio inicio a la búsqueda de respuestas de cuál habría sido la causa de esas migraciones siendo que su comportamiento fue similar.

[Volver al Índice](#)

2.2 ¿Dónde pudo nacer esta postura tan ferroviaria?

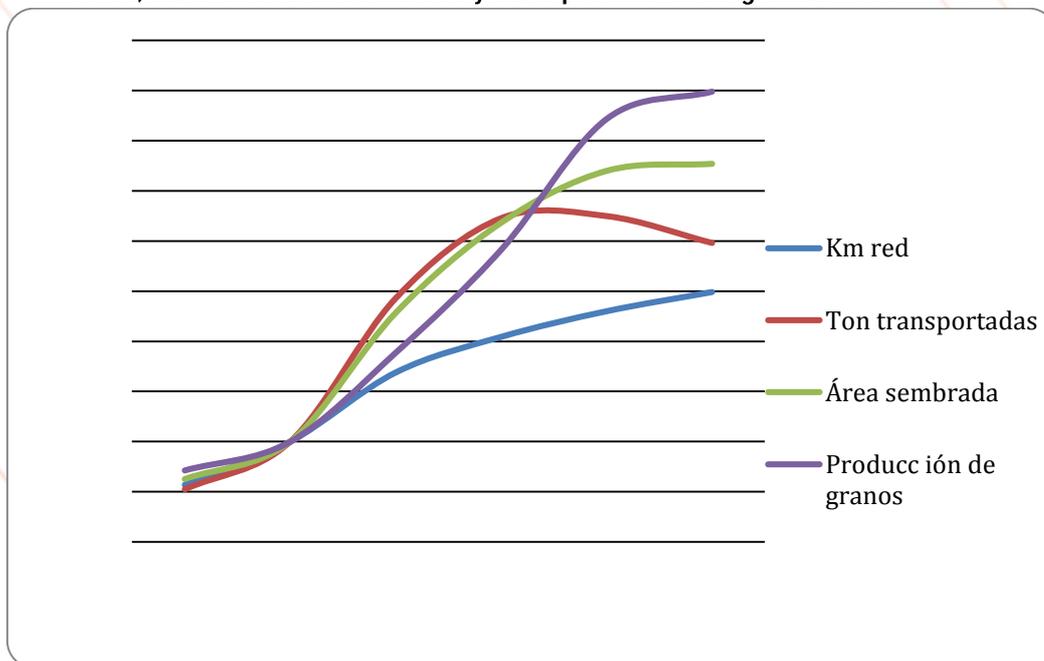
La nostalgia de un tiempo pasado mejor pareciera inherente a la condición humana; canciones, poesías, afirmaciones de una "Atlántida" perfecta, se mueven en el imaginario colectivo y se sustentan en datos y análisis generalmente parciales. Y así surgen varios mitos.

Esa mitología, a su vez, está atravesada por imaginarios desde los cuales se mira al ferrocarril, por lo general con una impronta fuertemente romántica. Lejos de ser una cuestión local, propia de la Argentina, ese halo nostálgico se torna en un sentir bastante generalizado, por lo menos en varias de los países en los cuales el tren tuvo algún tipo de desarrollo. México, Bolivia, Colombia, Inglaterra, Portugal, España, entre otros países, muestran esa nostalgia ferroviaria que se puede leer en libros, poesías, o ver en películas asociando el ferrocarril a un tiempo pasado, tal vez difícil incluso, pero siempre con una dosis de una época que pareciera mejor que la actual.

Nuestro país mostró un crecimiento notable desde las últimas décadas del siglo XIX hasta 1914. La red ferroviaria crecía expandiendo la frontera agropecuaria y con ello la producción de productos demandados por el mundo desarrollado. Parecía una época de crecimiento inagotable en la que Argentina llegó a ocupar el 6° lugar en el mundo en ingreso por habitante: en 1913, era similar al de Francia o Alemania, por ejemplo⁴, y recibía anualmente miles de inmigrantes, especialmente de España e Italia, que veían a la Argentina como el país de las oportunidades.

En los dos gráficos siguientes se muestra el comportamiento de algunas de las variables que suelen utilizarse para referirse a la edad de oro de la Argentina.

Gráfico N° 1. Crecimiento de la red ferroviaria, de las toneladas transportadas por el FFCC, de la extensión sembrada y de la producción de granos. 1880 – 1940



Fuente: Fundación Museo Ferroviario, INDEC, Ministerio de Transporte

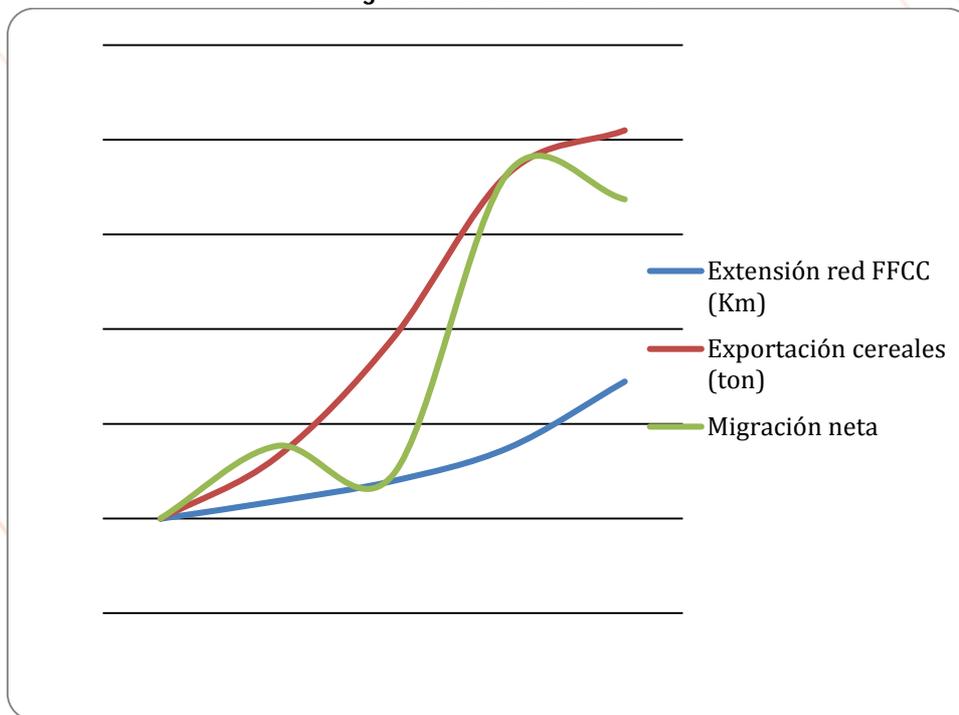
El gráfico da cuenta del crecimiento de la red ferroviaria, de su tráfico, de la superficie sembrada y de la producción de granos en donde, por decenio. Claramente, hasta 1920 todas estas variables crecieron de manera sostenida donde el ferrocarril fue el motor del crecimiento del agro, y este el motor del crecimiento de la economía nacional. Incluso, hay una tesis clásica sobre el desarrollo argentino que postula que cuando

⁴ Blanchard y Pérez (2002)

hacia 1914 se detiene la expansión hacia “afuera” de la red ferroviaria⁵, indicando que con la tecnología de la época se había alcanzado el límite de la frontera agropecuaria. Entonces nuestro país ingresó en lo que los autores denominaron “el gran retraso”, ya que el proceso de sustitución de importaciones derivado de la crisis del año '29 podría haberse iniciado en la “Gran Guerra”⁶.

En el gráfico siguiente se muestra, además del crecimiento de la red ferroviaria, la exportación de cereales y la inmigración, por quinquenio, desde 1880 hasta 1914. El crecimiento de las exportaciones de cereales y de la llegada de inmigrantes es notable en este período.

Gráfico N° 2. Evolución de la red ferroviaria, de las exportaciones de cereales y de la inmigración neta. 1890 - 1914



Fuente: Fundación Museo Ferroviario, INDEC, Ministerio de Transporte

La mirada nostálgica de la época dorada de la Argentina deja de lado cuestiones no

⁵ La expansión ferroviaria luego de 1920 se explica, básicamente, por la construcción de ramales interiores, con algunas excepciones como el ramal a Bariloche, inaugurado en 1934.

⁶ Di Tella y Zymelman (1967)

menores que el paso del tiempo esconde. Era un país en donde no había jubilaciones, todavía no regía el voto secreto, universal y obligatorio, las mujeres tenían poca o nula participación en la vida política, social y económica, la represión a los movimientos contestatarios solía ser de una violencia inusitada, regía la ley de residencia⁷, etc.

Otro aspecto a tener en cuenta, y que amplía el halo de los ferrocarriles, es que se trató de la empresa argentina de mayor tamaño en términos de empleo a lo largo de la historia, y que, además, se encontraba extendida en una porción importante del territorio nacional, en especial en la región Centro Pampeana, donde la densidad de la red alcanzó su máximo. En el año 1959 la empresa ferroviaria contaba con casi 219 mil empleados, a partir de lo cual comenzó un sostenido camino descendente, por momentos de una magnitud muy grande, como por ejemplo la reducción (por retiros voluntarios, entre otros motivos) ocurrida luego de la huelga ferroviaria del año 1961⁸. Sólo para ver la magnitud de la pérdida de empleo, entre ese año pico de 1959 y 1962, año siguiente a la huelga de 42 días, el empleo ferroviario disminuyó en casi 70 mil empleados.

A continuación se muestra la información de la cantidad total de empleados ferroviarios casi desde los inicios del sistema hasta 1990 (en el cuadro) y 1970 (en el gráfico).

Cuadro N° 4. Empleo ferroviario. 1870 - 1990

Año	Cantidad de empleados totales
1870	1.100
1880	3.800
1890	16.900
1900	43.486
1910	107.162
1920	129.103
1930	148.717
1940	127.312
1950	188.568

⁷ La ley N° 4.144 sancionada en 1902 permitía a las autoridades expulsar inmigrantes sin juicio previo y estuvo vigente durante 56 años.

⁸ La mítica huelga de 1961 duró 42 días desde el 1° de agosto de ese año y, entre otras cosas, impidió la implementación efectiva del denominado Plan Larkin. Pero también, como consecuencia de la huelga, el tráfico ferroviario de cargas disminuyó en casi 5 millones de toneladas.

Año	Cantidad de empleados totales
1959	218.917
1960	211.434
1970	145.460
1980	96.935
1990	82.270

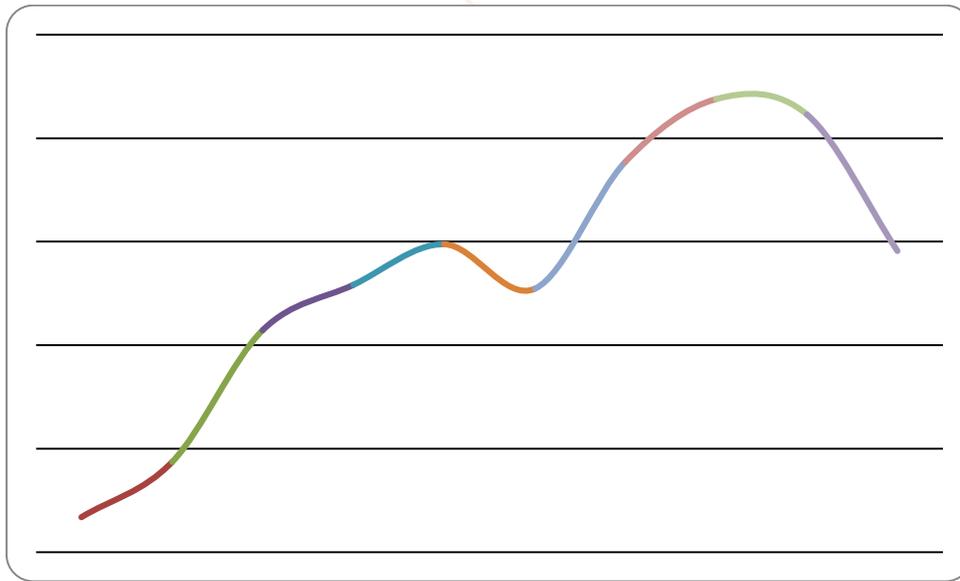
Fuente: Fundación Museo Ferroviario

En el cuadro se puede observar el crecimiento explosivo de la dotación de personal ferroviario en su fase ascendente hasta alcanzar los 219 mil empleados en el año 1959. Esta alta concentración del empleo en una empresa tuvo la particularidad de estar dispersa en el espacio por donde discurren los servicios, si bien la mayor concentración se encontraba en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Esta dispersión hizo del ferrocarril una empresa de un vasto alcance territorial en donde en la región Centro Pampeana encontró al grueso de su red, de su producción, de sus talleres y depósitos y, por lo tanto, de su empleo. Innumerables localidades de esta región contaron (o cuentan aún) con servicios ferroviarios y en todas ellas, cuando el servicio ferroviario se encontraba activo, los empleados allí radicados formaban parte de la amplia “familia ferroviaria” y tenían algún contacto (o bastante en el caso de ser personal de a bordo) con otros trabajadores de otras localidades, y que al menos utilizaban los mismos hoteles para sus vacaciones en Córdoba, Mar del Plata o la ciudad de Buenos Aires⁹.

Gráfico N° 3. Cantidad total de empleados ferroviarios. 1890 – 1970

⁹ El tema de la “familia ferroviaria”, percibida como una unidad indisoluble, tiene también mucho de mito. Basta recorrer la historia de las huelgas ferroviarias y ver la relación conflictiva que tuvieron (y tal vez aún tengan) los sindicatos La Fraternidad y la Unión Ferroviaria.



Fuente: Fundación Museo Ferroviario

Tal vez hayan sido algunas de las razones expuestas las que dieron fuerza para que el ferrocarril tenga esa “buena prensa” aludiendo a un pasado glorioso pero que, a la vez, es base de propuestas para un renacer ferroviario acrítico que permite dar la bienvenida a proyectos que por “tan” ferroviarios, son de un destino final catastrófico e inexorable¹⁰.

[Volver al índice](#)

3. EL CICLO FERROVIARIO: LA DESTRUCCIÓN CREADORA O LA CREACIÓN DESTRUCTIVA

Esta investigación parte de la base de que toda gran innovación genera efectos beneficiosos pero también, efectos destructivos. Es el “proceso de destrucción creativa”, frase popularizada por Schumpeter en su libro “Capitalismo, socialismo y democracia”, de 1942¹¹.

¹⁰ Por ejemplo, el proyecto no consumado de trenes de alta velocidad a Mendoza o el sí puesto en funcionamiento, pero de efímera vida, como El Tren de los Pueblos Libres que unió, en sus escasos viajes, a la Argentina con Uruguay.

¹¹ Schumpeter (1983).

En la etapa de crecimiento del ferrocarril, la frontera agropecuaria se expandía a la par de la red ferroviaria incrementando la producción de exportables, creando pueblos y nuevos empleos en su avance. Pero también en ese avance destruyó empleo (el más directo y obvio era el de los carreros así como los empleos indirectos asociados a las carretas) y localidades (muchas de ellas postas en la cadena logística de las carretas y diligencias) ubicadas cerca, pero no linderas, de las trazas ferroviarias, por el desplazamiento hacia las estaciones ferroviarias de las oficinas de correo, el almacén de ramos generales, etc. El censo de población de 1895 arrojó, para la provincia de Buenos Aires, un total de 5425 troperos, carreteros, arrieros y cocheros en tanto que para el censo de población de 1914 el número registrado fue de 1106, menos de una quinta parte.

Varios son los estudiosos del fenómeno ferroviario que han analizado este fenómeno destructor del ferrocarril. Por ejemplo, por citar a algunos:

- Ramón Cárcano, en el libro “Historia de los medios de comunicación y transporte en la Argentina” señala, “Los caminos de hierro han modificado enteramente estos cuadros de viaje. Lo que se ha adelantado en progreso se ha perdido en colorido local. El jefe regimentado de estación, dando a hora militar la señal de partir, y el maquinista sucio de carbón, no rempazan como pintura al maestro de posta y al postillón, cuyas deficiencias peculiares no amenguan la gratitud y el cariño que han conquistado por haber sido los primeros servidores de la civilización en el desierto.”¹²
- Raúl Scalabrini Ortiz, en su libro Historia de los ferrocarriles argentinos, citando al diputado Alejandro Gancedo¹³ señala que “todos los ferrocarriles en cierta medida y cada uno a su tiempo han sido despobladores. En Santiago del Estero los ferrocarriles hicieron desaparecer centros florecientes de actividad comercial como Villa Loreto, Altamisqui, Maillín, Salavina, etc., núcleos de cultura importantes que hoy muestran las ruinas de sus viejas casas junto a las plazas donde las bestias

¹² Cárcano (1893).

¹³ Diputado nacional entre 1922 y 1926.

pastan.”¹⁴

- Laura Golovanevsky, en su investigación “Ferrocarriles y población: una mirada comparativa en Jujuy. (1891-1948-1993)” indica “El trazado del tren siguió en ciertos casos las rutas históricas, aunque en la mayoría de los casos no lo hizo o bien por utilizar la línea más corta o bien por favorecer los intereses de quienes entonces tenían la mayor influencia política. Así, pueblos que en otro tiempo fueron florecientes, como Cochinoca y Casabindo, sufrieron un fuerte drenaje poblacional, mientras que otras localidades como Cangrejillos prácticamente han desaparecido”.¹⁵

Y así, a su tiempo, también el ferrocarril dejó el centro de la escena para dar paso al nuevo gran competidor, el automotor, y ya desde la década del '30 el ferrocarril, en nuestro país y en el mundo, comenzó un lento pero inexorable camino de declive. Este se verificó en el ferrocarril de larga distancia para cargas y pasajeros, pero no en los grandes aglomerados urbanos, donde los modos guiados, de superficie y subterráneo, han mantenido –y aun incrementado– su importancia como responsable de la movilidad diaria de las personas¹⁶.

[Volver al Índice](#)

4. DE LA ERA DEL FERROCARRIL A LA ERA DEL AUTOMOTOR

La Primera Guerra Mundial (1914 – 1918) fue cuna de varios cambios importantes en la historia del transporte: el modo automotor y el modo aéreo están entre sus hijos directos. La motorización en nuestro país comenzó en los albores del siglo pasado, de manera tímida al principio, y luego con inusitada fuerza a partir de la década de 1920. Para finales de la década del '20 Buenos Aires contaba con una flota de unos 6.000 taxis que la situaba entre el lote de las ciudades con mayor número de automóviles de

¹⁴ Scalabrini Ortiz (1983).

¹⁵ Golovanevsky (2012)

¹⁶ La excepción a esta afirmación se encuentra en los tranvías y trolebuses que han disminuido su presencia o, en muchos casos, simplemente desaparecido.

alquiler por habitante.

Cuadro N° 5 Evolución del parque de automóviles y camiones y camionetas. 1920 – 1990

Años	Total del país	
	Automóviles	Camiones y camionetas
1920	53.700	400
1930	245.000	75.000
1940	290.000	117.000
1950	310.000	228.000
1960	474.000	378.000
1970	1.482.000	762.000
1980	3.112.000	940.000
1990	4.156.000	1.193.000

Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA e INDEC.

Ya desde mediados de esa década, la importación y armado de unidades automotoras era de una gran magnitud, pero básicamente para operar en los pocos aglomerados urbanos del país. Esa creciente motorización comenzó a presionar por una infraestructura que sobrepasara los límites de las urbanizaciones, y fue así que en la década del '30 se diagramó la real vial que comenzó su proceso de fuerte pavimentación en la década del '40¹⁷. En el cuadro siguiente se muestra la extensión de la red de caminos pavimentados, nacionales y provinciales, y el impulso que tomó a partir de la década del '60 y del '70.

Cuadro N° 6 Extensión de la red vial pavimentada. Red nacional y redes provinciales. En kilómetros. 1940 - 2010

Años	Red vial pavimentada					
	Nacional	Crecimiento anual acumulativo (%)	Provinciales	Crecimiento anual acumulativo (%)	Total	Crecimiento anual acumulativo (%)
1940	4.566		857		5.423	
1950	7.322	4,8%	2.221	10,0%	9.543	5,8%
1960	9.699	2,9%	4.198	6,6%	13.897	3,8%
1970	19.302	7,1%	9.001	7,9%	28.303	7,4%
1980	24.985	2,6%	27.932	12,0%	52.917	6,5%
1990	28.017	1,2%	33.191	1,7%	61.208	1,5%
2000	31.153	1,1%	38.797	1,6%	69.950	1,3%

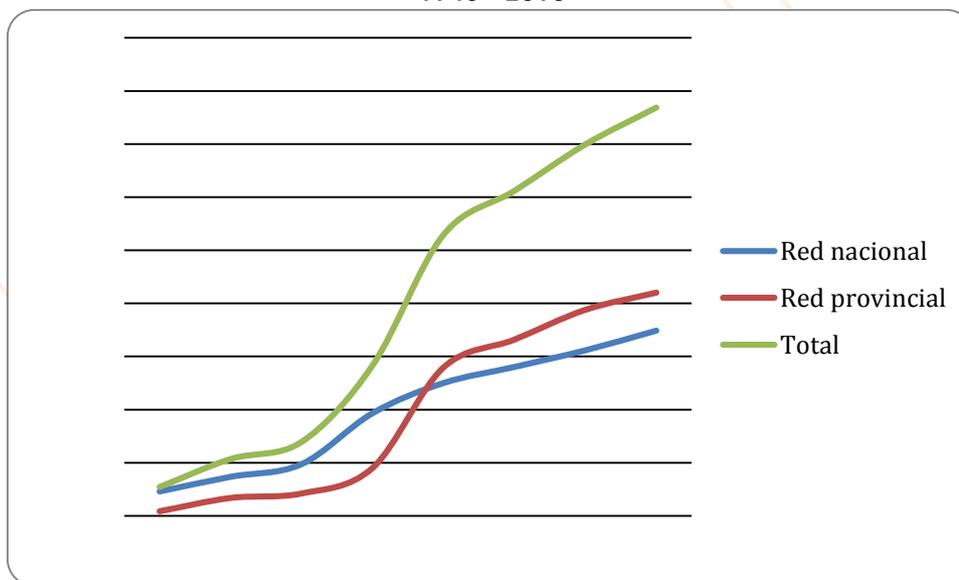
¹⁷ Si bien ya en los años '20 había comenzado, lentamente, la pavimentación de rutas nacionales.

Años	Red vial pavimentada					
	Nacional	Crecimiento anual acumulativo (%)	Provinciales	Crecimiento anual acumulativo (%)	Total	Crecimiento anual acumulativo (%)
2010	34.857	1,1%	42.040	0,8%	76.897	1,0%

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

Estos datos del Cuadro N° 6 se vuelcan en el gráfico siguiente.

Gráfico N° 4. Evolución de las redes viales pavimentadas de la nación y de las provincias. 1940 - 2010



Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

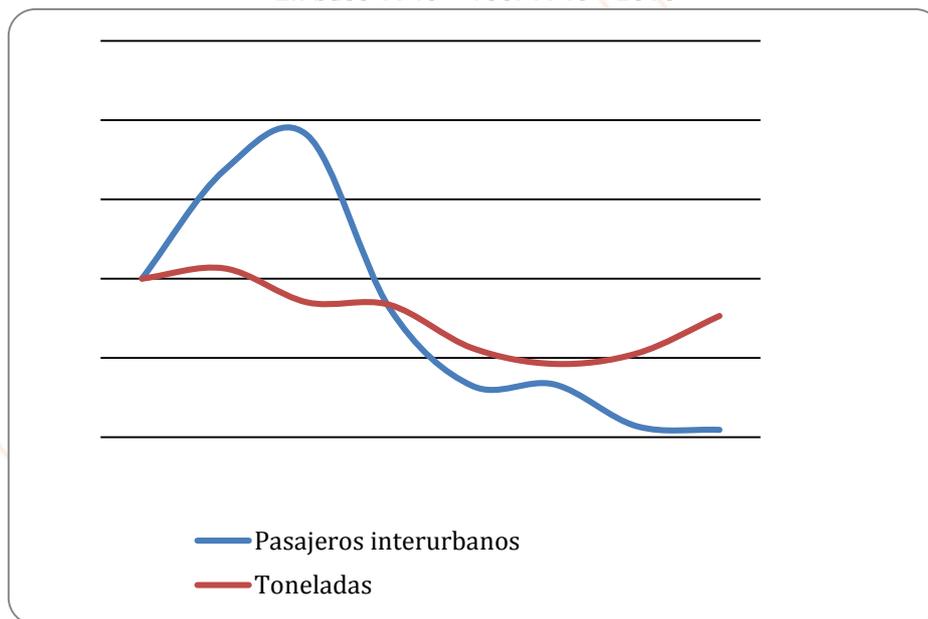
En ese escenario el ferrocarril comenzó lentamente a perder cargas y, unas décadas más adelante, tráficos interurbanos de pasajeros¹⁸.

Un comentario respecto del tráfico de pasajeros de larga distancia: la red vial pavimentada era muy acotada hasta la década del '60, lo que operaba como un obstáculo al desarrollo de los servicios de transporte por ómnibus. Hubo además otro hecho que hizo que el tráfico ferroviario de pasajeros siguiera en ascenso: la generalización de las vacaciones para los sectores asalariados desde mediados de la década del '40. Efectivamente, fue allí donde se produjo un crecimiento en la cantidad de viajes de larga distancia, asociados básicamente al turismo "social", con Mar del

¹⁸ Si bien las empresas de transporte automotor de pasajeros de larga distancia comenzaron a finales de la década del '20, su presencia se acrecentó en la siguiente al punto tal que en 1941 se creó la cámara que las agrupaba y que aún continúa en la actualidad: Asociación Argentina del Transporte Automotor (AAETA).

Plata y Córdoba como principales destinos¹⁹. “La llamada 'hotelería gremial' tuvo su origen durante las primeras presidencias peronistas en sintonía con las consignas de 'turismo obrero' y 'turismo social', acompañando los incipientes pasos en la reglamentación legal de las cuestiones del tiempo libre.”²⁰

Gráfico N° 5. Evolución del tráfico ferroviario de cargas y de pasajeros de larga distancia. En base 1940 = 100. 1940 - 2010



Fuente: INDEC, Secretaría de Transporte y Fundación Museo Ferroviario

Las cargas perdidas por el ferrocarril fueron, en el grueso de los casos, una historia inevitable y repetida en todos los países con desarrollo ferroviario, derivada de varias causas, principalmente el aumento de la flota de camiones y de la cantidad de kilómetros de rutas pavimentadas que lentamente fueron uniendo las principales ciudades del país.

Ampliando una categorización hecha por Muller²¹, se pueden distinguir cuatro conjuntos de tráficos ferroviarios que se han perdido total o parcialmente. 1) Un primer conjunto que corresponde a una “tendencia natural” a irse del ferrocarril; 2) un segundo conjunto derivado de cambios en los procesos productivos de los bienes a transportar o porque se trata de productos que han sido suplantados por otros; 3) un tercer grupo cuyo

¹⁹ El decreto N° 1740 del año 1945 extendió el derecho a las vacaciones remuneradas obligatorias al conjunto de los trabajadores y empleados argentinos en relación de dependencia. (Pastoriza, 2008).

²⁰ Pastoriza (2008)

²¹ Müller (2013).

transporte ferroviario se perdió por deficiencias de gestión del sistema ferroviario o falta de incentivos para adaptarse a un escenario de fuertes cambios en materia de elección modal de las cargas; y, 4) por último, un cuarto conjunto de tráficos cuya satisfacción mediante el tren resulta absolutamente costosa y su operación totalmente deficitaria. Los dos primeros casos explican el grueso del tráfico ferroviario y son estos en los que se concentra este trabajo en este punto.

Entre los tráficos “naturalmente” perdidos por el ferrocarril, tanto de cargas como de pasajeros, se encuentran aquellos con distancias de viaje menores a los 150 / 200 km donde el modo carretero presenta sus mejores performances, salvo en el caso en que sean despachos muy grandes en viajes sin transbordo, donde podría seguir siendo transportado por el ferrocarril.

En este conjunto está gran parte de las “cargas generales” que incluyen una variedad muy amplia de productos, en despachos poco voluminosos, muchos de ellos provenientes de la industria liviana, tanto para consumo final como para insumos en otros procesos productivos. Bebidas, cartones, indumentaria, bienes de la informática, etc. forman parte del enorme conjunto de productos que se engloban dentro “cargas generales”. Industria liviana y transporte ferroviario fue un matrimonio que no tuvo problemas mientras no hubo un tercero en discordia, como el camión.

Entre los ejemplos de tráficos perdidos por cambios en los procesos productivos o por ser productos que dejaron de demandarse se encuentran los rollizos para la industria del tanino (quebracho) o el vino a granel, entre muchos otros.

La industria del cuero era fuerte demandante de quebracho para producir tanino. Cuando a mediados de la década del '40 comenzaron a desarrollarse sustitutos sintéticos en lugar del tanino, que se importaban por el puerto de Buenos Aires y que luego se produjeron en esta zona, el tráfico de rollizos comenzó a declinar. A esto hay que agregarle el aspecto ambientalista, inexistente hasta no hace mucho tiempo atrás, que comenzó a limitar la explotación de ese tipo de madera.

El vino a granel es un ejemplo de cargas que se pierden por la relocalización de las

plantas envasadoras, hecho que es anterior a la ley 21.349, de fraccionamiento de vinos en origen, que entró en vigencia en agosto de 1985 y fue derogada en 1991. A medida que se fue incrementando la proporción de envasadoras de vino en origen se fue produciendo una transferencia de despachos hacia el modo carretero ya que los despachos se redujeron, los destinos se ampliaron y el vino embotellado era infinitamente más vulnerable a contingencias físicas.

Como estos dos ejemplos hay muchos otros que pueden mencionarse: el petróleo, derivado a los oleoductos desde inicios de la década del '70, el pescado, el guano, el ganado en pie. En todos ellos, la "culpa" de la pérdida de cargas no fue del ferrocarril, más allá de las deficiencias que mostró nuestro sistema ferroviario. Incluso con una gestión eficiente también se hubieran perdido.

Y fue así como la era del ferrocarril dejó paso a la era del automotor, lo que no implica su desaparición completa; simplemente, como en procesos anteriores, la vieja tecnología fue desplazada a los márgenes del sistema como si una masa voluminosa cayera con fuerza en una superficie llena de plastilina empujando a esta a los costados.

[Volver al Índice](#)

5. PREPARANDO EL ANÁLISIS ECONÓMICO. LA PRESENTACIÓN DE LAS VARIABLES

En este apartado se realiza el análisis econométrico que busca encontrar la relación que hay entre el desempeño poblacional de un conjunto muy grande de localidades argentinas y una serie de variables seleccionadas para los períodos censales de 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010 que conforman el grupo de las variables explicativas.

Las variables explicativas ferroviarias son las siguientes:

- Existencia, o no, de actividad ferroviaria de cargas en cada localidad.

- Cantidad de frecuencias semanales de servicios ferroviarios de pasajeros en cada localidad.

Las variables no ferroviarias, por su parte, son las siguientes:

- Estado de la superficie de rodamiento de los caminos de acceso a las localidades.
- Cercanía de cada localidad a la ciudad más próxima de más de 20.000 habitantes.
- Población de cada localidad en el censo anterior.

El análisis de los resultados requiere de algunas aclaraciones sobre las variables consideradas y un comentario general sobre el ferrocarril argentino como un fenómeno básicamente centro pampeano.

[Volver al Índice](#)

5.1 La variable a explicar: el desempeño poblacional de las localidades

La investigación comenzó contabilizando la población de 3566 localidades de la Argentina en la totalidad de los censos nacionales de población. No se incluyeron las grandes ciudades o aglomerados urbanos como el Área Metropolitana de Buenos Aires, Gran Rosario, Gran Córdoba, etc. porque, a poco de andar, se confirmó que no eran relevantes para el objetivo buscado, ya que su desempeño lejos estuvo del devenir del ciclo ferroviario argentino como sujeto poblador / despoblador.

Por cuestiones que se detallan en el Anexo Metodológico, la cantidad de localidades se redujo en 517, ya que no se pudieron salvar inconsistencias que las hacían incomparables a través del tiempo. De esta forma, el registro final fue de 3049 localidades.

Se trabajó con los Censos Nacionales de Población con la serie que se inicia en 1947, pero haciendo especial énfasis a partir del censo poblacional de 1960, básicamente por

dos motivos. Por un lado, porque el período inter-censal desde el censo de 1960 se reduce a unos 10 años, aproximadamente, a diferencia de los anteriores: entre el primer censo de población de 1869 y el segundo de 1895, transcurrieron 26 años; entre el censo de 1895 y el de 1914, 19 años y entre este y el de 1947, 33 años. Por otro lado, porque a partir del censo de 1947, pero en especial desde el censo de 1960, han sido motivo de mayor análisis por parte de los especialistas en la materia. Y, por último, porque es a partir de la década del '60 del siglo pasado cuando han surgido las voces que enfatizan sobre el despoblamiento de localidades asociándolo, en muchos casos, con la política de cierre de ramales ferroviarios.

La variable central de la investigación se refiere al desempeño poblacional de las 3049 localidades consideradas en el análisis en los años censales de 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010. La contabilización de las poblaciones en cada uno de los censos fue la base del trabajo, pero el dato crudo de su tamaño no da la respuesta completa sobre su crecimiento o decrecimiento. La dinámica demográfica se compone de la natalidad, de la mortalidad y de los movimientos migratorios²². La natalidad y la mortalidad explican el crecimiento (o decrecimiento) vegetativo; pero una localidad puede mostrar una dinámica demográfica diferente al crecimiento vegetativo lo que es explicado por las migraciones: si han expulsado o atraído población a lo largo del tiempo.

Los resultados muestran dos puntos que merecen resaltarse. Por un lado, que el fenómeno de localidades expulsoras de habitantes tiene mayor presencia en los pueblos menores a los 5000 habitantes (y especialmente debajo de los 2.000), hecho que prácticamente desaparece a partir de localidades mayores a los 10000 habitantes. Por otro lado, más allá de la posible inconsistencia de los datos censales, las dificultades para realizar comparaciones y estimaciones de los “saldos migratorios aparentes”, la década de 1960 es la que presenta los mayores pesos relativos de saldos negativos, afectando al 60% de las localidades de hasta 1000 habitantes.

En el Anexo Metodológico se explica cómo se trabajó esta variable.

[Volver al Índice](#)

²² Álvarez, Bercovich y Herrero (2012).

5.2 Las variables explicativas

La variación de la población de las localidades es la variable dependiente del modelo de regresión, mientras que las variables explicativas o independientes son las que se formularon para ver el grado de correlación existente entre estas y la variable dependiente. Estas variables independientes se conforman con dos conjuntos bien diferenciados: las que tratan sobre la actividad ferroviaria y otras no ferroviarias.

5.2.1 Actividad ferroviaria de cargas

La actividad ferroviaria de cargas se obtuvo de la información contenida en los “Manuales de Estaciones” de la empresa estatal ferroviaria para los años 1958, 1980 y 1989 en donde figuran las localidades que contaban con servicios ferroviarios de pasajeros, servicios de carga o ambos. Así, cada localidad que hubiera contado con actividad ferroviaria en algún momento quedaba registrada con una variable binaria (sí/no), para cada caso posible de pasajeros o de cargas. Incluso si se discontinuaban los servicios de pasajeros, esa localidad seguía contando con “Actividad ferroviaria”, como sucedió en innumerables casos.

5.2.2 Servicios ferroviarios de pasajeros

De la misma forma que en el caso anterior, en una primera instancia se midió si cada estación contaba con servicios de pasajeros tratando a estos como una variable binaria (sí/no). Sin embargo, a poco de andar quedó claro que aún en el caso en que una localidad continuara contando con servicios de pasajeros, no era lo mismo que en año censal estuviera servida por 50 servicios semanales y que más adelante en el tiempo se redujeran a 2 o 4 servicios por semana. Además, no se pueden igualar las dos situaciones si se tiene en cuenta que una de las principales críticas que suelen esgrimirse sobre el cierre de ramales es que las poblaciones quedaron desconectadas y aisladas por la pérdida de servicios.

5.2.3 Estado de la superficie de rodamiento de los caminos de acceso a las localidades

Otra de las variables centrales de la investigación ha sido cuál era la superficie de rodamiento de la vialidad de acceso de las localidades incorporadas en la investigación. Se adoptó el supuesto real de que un camino pavimentado se independiza de las condiciones climáticas manteniendo a este pueblo conectado con su “mundo exterior”.

La variable considerada fue si la red de acceso vial de cada una de las 3049 localidades, más allá de que tuviera o no actividad ferroviaria, estaba pavimentada o no en cada uno de los años censales considerados: 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010. Planteado así, el trabajo resultaba interminable ya que se trataba de completar más de 21300 datos: las 3049 localidades en los 7 censos de población²³.

5.2.4 Cercanía de cada localidad a centro urbano más cercano de más de 20000 habitantes

Así como el acceso pavimentado daba indicios del grado de conectividad de una población con su mundo exterior, en las entrevistas con algunos geógrafos fue sugerida la importancia que podía tener para localidades pequeñas la cercanía con una ciudad de mayor tamaño con una oferta de servicios muy superior. Por eso fue que se introdujo como variable independiente la distancia de cada una de las localidades consideradas a la ciudad más cercana, de al menos 20000 habitantes, a la que hemos denominado “localidades cabecera”. Este punto se basa en la teoría de los lugares Centrales, del geógrafo alemán Walter Christaller²⁴, tema que es tratado en el Anexo Metodológico conjuntamente con un ejercicio que se realizó para varias ciudades cabecera en diferentes regiones del país.

5.2.5 Población de cada localidad en el censo inmediato anterior

²³ Agradecemos a Alberto Muller que haya cedido la base de datos construida por él en el trabajo del año 2007 que determina, para los años 1969, 1980 y 1990, la superficie de rodamiento de la vialidad de acceso a cada uno de los 1302 núcleos urbanos analizados en su trabajo. Los datos de 1969 y 1990 se asimilaron a los censos de 1970 y 1991, respectivamente.

²⁴ Christaller (1966).

La última de las variables independientes testeadas fue la población de cada localidad en el censo poblacional inmediato anterior. Esta variable busca captar el saldo migratorio aparente que tiene que ver con el tamaño de la localidad en el supuesto de que una localidad con más población, atrae o desplaza más habitantes.

Un tratamiento alternativo que se evaluó fue el de transformar la variable dependiente para incorporar esta relación: en lugar de explicar el saldo migratorio neto aparente nominal se podría intentar explicar el porcentaje del saldo migratorio neto aparente calculado sobre la población inicial de la localidad.

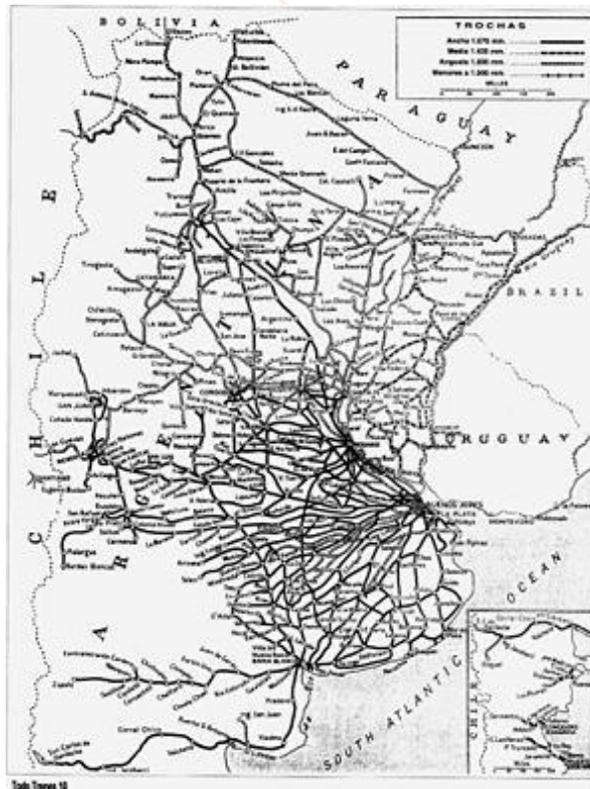
Ambos tratamientos dan resultados similares. La desventaja del segundo radica en que se fuerza a las variables explicativas a actuar en términos relativos para encontrar algún efecto: la desaparición de una estación de cargas sólo sería significativa si consigue alterar el porcentaje del saldo migratorio.

A modo de ejemplo, si en una estación de cargas trabajan 50 personas, su cierre podría generar el desplazamiento de esas 50 personas. Testear este efecto resulta más directo que testear el cambio en el porcentaje del saldo migratorio aparente, ya que el desplazamiento de las 50 personas tendrá una relevancia muy distinta en una localidad de 1000 habitantes frente a una de 10000. Si se quiere, el enfoque adoptado, el nominal, favorece ligeramente a las variables explicativas ferroviarias.

[Volver al Índice](#)

5.3 El ferrocarril como fenómeno Centro Pampeano

El desarrollo ferroviario nacional estuvo directamente relacionado con la producción agraria y el comercio exterior, expandiendo la frontera agropecuaria y ligándola con los principales puertos del país como Buenos Aires y Rosario. Si bien la extensión de ramales llegó hasta lugares relativamente alejados de la zona núcleo de producción agraria, la densidad de la red y del tráfico fue notablemente superior en la región Centro Pampeana, conformada por las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, La Pampa y Santa Fe, que en cualquiera de las restantes regiones argentinas. Solamente al observar un mapa completo de la red ferroviaria este fenómeno salta a la vista.



El cuadro siguiente indica, para el año 1935, la extensión de la red ferroviaria y la ubicación de los talleres y depósitos ferroviarios en cada una de las regiones del país. No se cuenta con información de tráfico por región, cuestión que podría haberse saldado pero lo arduo de esa tarea no justificaba el esfuerzo de su construcción ya que las dos variables consideradas dan muy buena cuenta de lo que se quiere mostrar.

Cuadro N° 7. Extensión de la red ferroviaria y ubicación de talleres y depósitos ferroviarios.
Por región²⁵. 1935

Región	Extensión de la red		Talleres y depósitos	
	Km de red	%	Cantidad	%
Centro Pampeana	26.467	66%	127	66%

²⁵ La región Centro Pampeana se conforma por las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, La Pampa y Santa Fe. La región de Cuyo, por las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis. La región del Noreste Argentino (NEA), por las provincias de Chaco, Corrientes, Formosa y Misiones. La región del Noroeste Argentino (NOA), por las provincias de Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. La región de la Patagonia, por las provincias de Chubut, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Región	Extensión de la red		Talleres y depósitos	
	Km de red	%	Cantidad	%
Cuyo	2.925	7%	10	5%
NEA	2.458	6%	14	7%
NOA	6.113	15%	32	17%
Patagonia	2.044	5%	8	4%
Total	40.007	100%	191	100%

Fuente: Fundación Museo Ferroviario

La región Centro Pampeana explicaba, para 1935, dos terceras partes de la red ferroviaria del país, y si se ponderara por la densidad de tráfico por región, esa participación, con absoluta seguridad, sería mayor. Por ejemplo, para los tráficos de pasajeros los grandes corredores ferroviarios unían a la ciudad de Buenos Aires con Mar del Plata, Rosario, Córdoba y Bahía Blanca, todos en esta misma región, y con Tucumán, Mendoza y, en menor escala, Bariloche, donde una porción importante del recorrido se desarrollaba dentro de las provincias centro pampeanas. Algo similar ocurre con los tráficos de cargas. De la misma forma y siguiendo el diagrama de la red, la ubicación de los talleres y depósitos ferroviarios mantiene, básicamente, la misma distribución regional.

La importancia de que el ferrocarril haya sido un fenómeno principalmente centro-pampeano es tal vez la cuestión clave de la afirmación popular que asocia el declive/retiro ferroviario y el despoblamiento de muchas pequeñas localidades de esta región. ¿Hubo despoblamiento de localidades en la región Centro Pampeana? Sí, y en mayor proporción que en el resto de las regiones del país. ¿Hubo cierre de ramales y reducción y suspensión de servicios ferroviarios en esta región? Sí, y también en mucha mayor medida que en el resto de las regiones. De ahí que la conclusión es obvia: el tren es el responsable.

[Volver al Índice](#)

6. LAS REGRESIONES REALIZADAS

El análisis de regresión es un procedimiento estadístico que busca inferir relaciones entre variables. Existe una gran variedad de modelos y procedimientos que buscan

explicar cómo y en qué medida una variable llamada “explicativa” incide en la variación media de la variable dependiente que se busca explicar. El análisis de regresión asigna a cada variable independiente del modelo el coeficiente que genere una recta de regresión que minimice las discrepancias entre los valores predichos por la función de regresión y los efectivamente observados en los datos disponibles. A continuación se vuelcan los resultados de las regresiones efectuadas.

6.1 Algunas aclaraciones

Antes de mostrar los resultados de las regresiones con los mejores indicadores se realizan algunas aclaraciones sobre el significado de algunas cuestiones técnicas asociadas al método econométrico.

- **Significatividad estadística.** Una variable independiente es “estadísticamente significativa” cuando es muy baja la probabilidad de que la variación simultánea de las variables dependientes e independientes sea azarosa. El test de significatividad indica cuál es la probabilidad de que el parámetro estimado por la regresión sea en realidad nulo (no haya relación entre las variables). La elección del nivel de significación es arbitraria y surge del consenso entre los investigadores. En general se habla de variables significativas al 1%, al 5% o al 10%. Variables que superen este umbral se consideran generalmente como no significativas estadísticamente.
- **Coefficiente de determinación.** El coeficiente de determinación o R^2 se utiliza para medir la proporción en que las variaciones de un conjunto de variables independientes explican la variación de una variable dependiente. El R^2 puede tomar valores entre 0 y 1, donde el 0 indicaría que el 0% de la variabilidad de la variable dependiente está explicado por las variables independientes elegidas, mientras que un R^2 de 1 significaría que el total de las variaciones de la variable a explicar puede ser expresado en función de las variaciones de las variables independientes.
- **Variables omitidas.** La mayoría de las regresiones realizadas en este caso tienen un R^2 muy bajo, lo que sugiere que las variables explicativas disponibles en la base de datos son insuficientes para dar cuenta del fenómeno migratorio en la mayoría

de las localidades. Evidentemente, muchos otros factores de importancia están en juego a la hora de explicar la expulsión o atracción de habitantes de una localidad.

[Volver al índice](#)

6.2 Los resultados

Se realizaron varias regresiones donde se tuvieron en cuenta cada una de las variables explicativas tomadas de una en una, combinándolas, para diferentes períodos censales, para el país como un todo, por regiones, etc. A continuación se muestran los resultados más significativos alcanzados en las regresiones efectuadas. Cuando se analizan los resultados por región, se excluye a la Patagonia debido a su comportamiento poblacional siempre creciente. El primero de los cuadros no discrimina entre regiones mientras que sí lo hace el segundo de ellos.

Cuadro N° 7. Resultados de las regresiones. Total del país.

Variables	Poblaciones entre 1.000 y 2.000 habitantes		Poblaciones menores a 10.000 habitantes	
	Todas las variables	Variables demográficas	Todas las variables	Variables demográficas
Pérdida de frecuencias de pasajeros	1,66**		1,45**	
Perdió estación de cargas	-2,14**		-4,09**	
No perdió o ganó estación de cargas	-6,49***		-8,66***	
Aparición de acceso asfaltado	-4,28**		-8,831***	
Localidad cercana de 20 mil habitantes	-3,74***		-11,95***	
Cuyo (población anterior)	-0,060***	-0,0623***	0,0251***	0,025***
Centro Pampeana (población anterior)	-0,061***	-0,0637***	0,0157***	0,015***
NEA (población anterior)	-0,0581***	-0,0594***	0,0340***	0,034***
NOA (población anterior)	-0,062***	-0,0638***	0,0210***	0,021***
Constante	99,53***	95,69***	14,94***	0,115
R ²	0,551	0,542	0,303	0,292

Grado de significatividad de las variables *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Cuadro N° 8. Resultados de las regresiones. Por regiones, excluida Patagonia

Variables	Centro-Pampeana	Cuyo	NEA	NOA
Pérdida de frecuencias de pasajeros	2,92**	-15,45**	-0,870	2,17
Perdió estación de cargas	-9,55***	5,56	6,02	11,39**
No perdió o ganó estación de cargas	-10,2***	-9,58*	-20,67***	2,19
Aparición de acceso asfaltado	-7,53***	-16,9***	-18,57*	-11,71**

Variables	Centro-Pampeana	Cuyo	NEA	NOA
Población anterior (sin localidad atractora)	0,039***	0,019**	0,044***	0,03***
Población anterior (con localidad atractora)	0,016***	0,027***	0,029***	0,02***
Constante	2,92***	7,68***	16,14***	1,26
R ²	0,34	0,29	0,30	0,24

Grado de significatividad de las variables *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

- **Variables ferroviarias.** Las variables ferroviarias muestran distintos comportamientos en las especificaciones econométricas testeadas para la muestra completa y filtrando por región. En algunos casos no son estadísticamente significativas, mientras que en otros los signos cambian según la especificación; esto indica un efecto ambiguo sobre la variable dependiente, que puede deberse a problemas en los datos o a que la variable no sea un factor explicativo pertinente en todos los casos. En otros casos los signos y las magnitudes no son los esperados, lo que también arroja dudas sobre la pertinencia predictiva de la variable. Sin embargo, sí hay algunas especificaciones donde las variables ferroviarias son estadísticamente significativas y tienen los signos esperados. Pero también debe observarse en todos los casos que la misma regresión realizada sólo con la variable “Población anterior” tiene un R² apenas más bajo. Esto indica que el grueso (casi el total, incluso) de la varianza explicada responde a cuestiones demográficas y no a las variables explicativas elegidas. El porcentaje explicativo adicional (R²) que agregan las variables explicativas que no son la “Población anterior” es casi despreciable. En conjunto, el análisis de los datos sugiere que las variables relacionadas con la actividad ferroviaria pueden tal vez haber tenido algún efecto estadísticamente significativo en el saldo migratorio neto aparente en algunos casos, pero que este dista de ser claro y transversal a toda la muestra además de que parece sólo de relativa importancia frente a otros factores posiblemente más relevantes.

- a. **Pérdida de frecuencias de pasajeros.** La regresión global muestra a esta variable con un signo contrario al esperado: en promedio, para toda la muestra, la pérdida de frecuencias de trenes de pasajeros en una localidad estaría asociada a una mayor atracción de habitantes (sin bien de muy baja magnitud) en la localidad media. Este resultado sería lo contrario a lo que generalmente se esgrime: la pérdida de servicios ferroviarios de pasajeros

es la causante de la migración de las localidades. De todas formas, su grado de significatividad es cuestionable cuando se observa la apertura por regiones.

- b. **Pérdida de estación de cargas.** En la regresión global esta variable tiene el signo esperado (negativo) pero la magnitud del coeficiente es baja. Mucho más importante aún es el efecto estimado para el caso de las localidades que siempre tuvieron estación de cargas (y por lo tanto no la perdieron) o que no tenían y pasaron a tener una, también es de signo negativo y de magnitud incluso mayor al caso de pérdida de una estación de cargas. Esto es importante destacarlo: en el efecto encontrado relacionado a cambios en la estación, esa variable sugiere que las estaciones que mantuvieron la actividad de cargas o, cuando la ganaron, desplazaron más población que las que la perdieron. Esto es contradictorio con el resultado esperado y una vez más habla de la ambigüedad de los coeficientes de las variables explicativas ferroviarias.

- **Variables no ferroviarias.** Las variables no ferroviarias disponibles parecen haberse desempeñado algo mejor que las anteriores. En todas las especificaciones probadas muestran el signo esperado (negativo) si bien en algunas pierden significatividad estadística, y la magnitud del coeficiente estimado es, en varios casos, mayor que la de las variables ferroviarias, lo que sugiere un efecto relativamente más importante.

-

- a. **Presencia de una localidad de más de 20000 habitantes a menos de 100 km.** Esta variable mantiene coeficientes estadísticamente significativos en la especificación completa (negativos), lo que indica una migración desde las localidades menores hacia las de mayor tamaño. En el caso de la especificación por regiones, se optó por utilizar esta variable interactuada con la “población anterior” para analizar cómo cambia este coeficiente cuando existe presencia de una localidad de más de 20000 habitantes a menos de 100 kilómetros. Aquí se ve que en 3 casos (NEA, NOA y región Centro Pampeana) el coeficiente de migración aparente atraída por la

localidad según su población inicial es bastante más bajo cuando hay una localidad atractora cerca que cuando no la hay. Cuyo, sin embargo, representa un resultado contradictorio ya que muestra que aquellas localidades con una población cercana de más de 20000 habitantes atrajeron más población que las que no la tenían.

- b. **Aparición de acceso asfaltado.** Esta variable también mantiene coeficientes estadísticamente significativos, negativos y de magnitud relativamente importante, tanto en la especificación completa como en la que se excluyen variables ferroviarias. En el filtro por censos, sin embargo, la variable pierde significatividad estadística para la década del '70 y del '90. Esto sugiere que la fortaleza de este factor explicativo no es muy alta y que los efectos sobre las migraciones no quedan tan claros. Sin embargo, supera la prueba de la apertura por regiones: en las 4 regiones analizadas esta variable es significativa y tiene el signo esperado.

- **Interacciones de variables independientes**

- a. **Ganancia de asfalto junto con pérdida de frecuencias de pasajeros.** Se intentó medir el efecto conjunto de ganar acceso al asfalto y perder frecuencias de pasajeros. A nivel del total de la muestra, la interacción entre las dos variables no fue significativa, aunque tuvo el signo esperado (negativo).
- b. **Ganancia de asfalto junto con proximidad de una localidad atractora.** Todos los casos fueron significativos y del signo esperado. La localidad atractora parece tener un efecto menor pero se realiza notablemente en combinación con la ganancia de asfalto. De todas formas, como dijimos anteriormente, las regresiones probadas tienen grados de explicación (R^2) muy bajos y principalmente atribuibles al tamaño de la población inicial como para considerar a los resultados concluyentes. La magnitud de los coeficientes debería considerarse poco estable, así como su significatividad tampoco puede considerarse concluyente.
- c. **Ganancia de asfalto, pérdida de frecuencias de pasajeros y proximidad de una localidad atractora.** La interacción entre estas tres variables

confirma los resultados del punto anterior. De entre los 8 casos posibles, no fueron significativos aquel donde una localidad sólo tuvo pérdida de frecuencias (no ganó asfalto ni tiene localidad atractora cercana) y aquel donde además de perder frecuencias ganó acceso al asfalto (pero no tenía localidad atractora cercana). El resto de los casos fue estadísticamente significativo, con el signo esperado (negativo) y de una magnitud relativamente alta. Sin embargo, la confluencia de las tres variables no parece mostrar un efecto particularmente más alto que el que se observa en los otros casos donde ocurre sólo uno de los tres eventos o dos de ellos (salvo en el caso de la localidad atractora, que parece verse reforzada cuando coincide con los otros fenómenos). Al repetir el ejercicio para cada una de las décadas observadas, los resultados son generalmente confirmados.

- **Análisis por regiones**

- a. **Cuyo.** Esta región apenas logra mantener la significatividad de algunas de las variables utilizadas. Sólo la pérdida de frecuencias de pasajeros y la aparición de acceso asfaltado resultan significativas. La interacción entre ambas no resulta, sin embargo, significativa al testear esta posibilidad. Adicionalmente, debe observarse que las regresiones de la región de cuyo se cuentan entre las que tienen grados de explicación más elevados (unos 10 puntos más, acercándose al 50%). Los resultados sugieren que las localidades de cuyo fueron más sensibles a estas variables que las de otras regiones, lo que probablemente merece una segunda mirada a estas.
- b. **Centro Pampeana.** Las localidades de la región Centro Pampeana muestran un comportamiento similar al de la muestra total. Esto no resulta sorprendente si tenemos en cuenta que compone más de la mitad de esta muestra. La variable con un efecto más claro es la presencia de una localidad atractora cercana en combinación con la población inicial. El coeficiente de atracción de migración relacionado con la población inicial es de menos de la mitad cuando existe una localidad atractora cercana. En este caso, las localidades de la región deben considerarse sin perder de vista la posibilidad de que pierdan población en favor de la densificación de

ciudades más importantes. Cabe notar además, que la regresión regional con 3 variables interactuadas (pérdida de frecuencia de pasajeros, ganancia de asfalto y localidad atractora cercana) muestra coeficientes de magnitudes relativamente elevados. Debe tenerse en cuenta que las localidades de esta región son las que más expulsión de habitantes registran²⁶ y esto puede incidir en incrementar la magnitud de los coeficientes. Es importante ser precavido al interpretar este resultado. Lo que sucede es que la gran mayoría de las localidades entra en cualquiera de los casos donde por lo menos una causa analizada está presente. Son muy pocas (33) las localidades centro pampeanas en las que no se ganó asfalto, no tienen una localidad atractora cercana y no perdieron frecuencias de pasajeros (recordemos, ya sea porque nunca tuvieron, porque siempre tuvieron o porque las ganaron). Tal vez existen otros factores mucho más relevantes que inciden en el saldo migratorio, y este ejercicio sólo capta el hecho de que todas las localidades centro pampeanas de menos de 10000 habitantes están sujetas a estos factores desconocidos. Si las variables testeadas fueran muy relevantes para explicar el saldo migratorio aparente, la confluencia de ellas debería tener un efecto de magnitud claramente superior a la aparición de algunas por separado.

- c. **NEA.** La región del NEA muestra a las variables no ferroviarias como claramente significativas mientras que las ferroviarias no lo son. Más aún, la única variable explicativa ferroviaria significativa es la que mide la expulsión de población en los casos en que no se perdió o incluso se ganó una estación de cargas. En el ejercicio con las tres variables interactuadas, el rol de la pérdida de frecuencias de pasajeros es ambiguo (algunos casos tienen signo positivo y otros negativo) pero parece reducir la expulsión de habitantes (lo que va en sentido contrario a lo esperado). Las variables ferroviarias no contribuyen a explicar el fenómeno migratorio en este caso.
- d. **NOA.** En el caso del NOA, la única variable que parece ofrecer alguna explicación es la aparición de acceso asfaltado. El resto de las variables

²⁶ Esto se ve incluso en aquellas regresiones que tienen variables cualitativas para las regiones, donde el término correspondiente a la región Centro Pampeana es siempre negativo.

testeadas no son significativas o sus signos no son los esperados, si bien el coeficiente de atracción de población relacionado con la población inicial es algo más bajo cuando hay una localidad atractora presente.

- **Localidades de entre 1000 y 2000 habitantes**

El caso particular de las localidades entre 1000 y 2000 habitantes muestra una rareza, que es el hecho de que es la única especificación probada en donde la magnitud de la población de la localidad juega en contra de la atracción de migración. Cuanta mayor cantidad de habitantes tenía una localidad a comienzos de la década, más habitantes expulsó en promedio. En todos los otros casos testeados este término tenía signo positivo (localidades más grandes atraen mayor migración, no la reducen). Lo llamativo también es que esta única variable, junto con la aparición de acceso al asfalto, explica casi un 60% de las variaciones del saldo migratorio neto en las localidades de más de 1000 habitantes y menos de 2000. Esto puede deberse a algún problema con los datos, con la segmentación de las localidades en rangos poblacionales, o con las especificaciones elegidas, pero la magnitud de la cuestión sugiere que un análisis pormenorizado de las localidades en esta franja podría resultar de interés.

[Volver al índice](#)

6.3 Conclusiones de las regresiones

Los ejercicios realizados confirman la hipótesis de que no existe una relación estadística entre las migraciones desde las pequeñas localidades y el cierre de ramales o la suspensión de servicios ferroviarios de pasajeros. Todas las regresiones muestran una correlación muy débil entre las variables, siendo que las que mejor explicarían el despoblamiento son, justamente, las variables no ferroviarias, aunque por un margen muy escaso.

Solo para poner un ejemplo del impacto de estos dos fenómenos sobre la población de localidades pequeñas, se detalla lo sucedido en Solanet, pequeño pueblo de la provincia de Buenos Aires²⁷. Solanet está ubicado sobre la ruta provincial N° 29 a 40 kilómetros de la ciudad de Ayacucho, cabecera del partido. Cuando se inauguró el ramal ferroviario

²⁷ Para este ejemplo hay que agradecer al ingeniero Manuel Solanet, bisnieto de quien donara las tierras para la construcción de la estación ferroviaria.

de la línea Roca (desde Altamirano hasta Ayacucho) se abrió la estación y alrededor de ella comenzó a generarse cierta vida de pueblo (un almacén de ramos generales, etc.), pero no terminó de conformarse como una verdadera localidad: era más bien un caserío. Ese ramal tenía una frecuencia de 6 trenes semanales de pasajeros por lo que no cumplía una función medular en cuanto a su conectividad con Ayacucho. La estación dejó de contar con servicios de pasajeros hacia 1970 y poco después se pavimentó la ruta que la une a Ayacucho. Con una flota creciente de camionetas y automóviles y con la una frecuencia diaria de servicios de ómnibus, se produjo la "urbanización del campo", que permitió el traslado de productores a la ciudad cabecera sin abandonar la producción agrícola en su lugar de origen, de la que Solanet vivía, siguiendo los postulados de la Teoría de los Lugares Centrales.

Pero un tema debe resaltarse respecto de los resultados de las regresiones. Los coeficientes de determinación (R^2) apenas cambian cuando se deja únicamente a la población inicial como variable explicativa. Esto indica que las variables explicativas seleccionadas casi no agregan nada de explicación respecto de la mera acción de la población inicial. Las variables no consideradas en el análisis son las que realmente explican los fenómenos migratorios. Dado que el ferrocarril es un fenómeno principalmente de la región Centro Pampeana, y que es esta región el centro de la producción de exportables de nuestro país, es muy probable, cuando no seguro, que el desempeño de la producción agraria, esforzándose por estar siempre en la frontera tecnológica, que irremediamente implica destrucción de empleo, sea la variable central de las "variables omitidas". Esto es lo que se trata en el punto siguiente.

[Volver al Índice](#)

7. LA BÚSQUEDA DE OTRAS EXPLICACIONES QUE AFECTAN AL DESEMPEÑO POBLACIONAL DE LAS PEQUEÑAS LOCALIDADES ARGENTINAS

El desempeño demográfico de las pequeñas localidades de nuestro país, y en especial de la región más densamente ferroviaria, como lo es la Centro Pampeana, no puede estudiarse sino en el contexto de determinado modelo productivo. En nuestro caso particular, tanto el desarrollo como la propia historia del país guardan una estrecha relación con la explotación económica de los recursos naturales en general, y las producciones agropecuarias, en particular. Por supuesto que la investigación indagó en los aspectos productivos agrarios, pero no es el objeto de este trabajo realizar un

análisis exhaustivo de estos temas. Sólo se hace un paneo general enfatizando en aspectos y momentos en que los cambios productivos en el campo argentino tuvieron efectos muy fuertes sobre la estructura poblacional de las pequeñas localidades que son la base de este estudio.

El despoblamiento rural de las pequeñas localidades ha sido vastamente estudiado por la literatura especializada en temas agrarios, y se encuentra asociado al desenvolvimiento productivo de nuestro campo, especialmente el correspondiente a la región denominada "Pampa Húmeda". Ese es un aspecto que, en algún punto, sorprende: ¿por qué se deja de lado esa relación comprobada entre esquema productivo, sistema de tenencia de la tierra y organizacionales de la producción agropecuaria y se toma como cierta la relación entre ferrocarril y despoblamiento de pueblos pequeños cuando no fue comprobada jamás?

La Argentina mostró un proceso de urbanización prematuro y anterior al de muchos otros países; ya en el censo de población de 1914 la población urbana superó a la rural en un escenario de fuerte crecimiento poblacional, donde ambas crecían, aunque la urbana lo hacía a un mayor ritmo, empujada por una inmigración externa que, en su mayoría, se radicaba en las ciudades. En el censo de 1960 por primera vez se registra un decrecimiento absoluto de la población rural: en 1947 la población rural era de 6 millones de personas, mientras que en 1960 ese número se reduce a 5,6 millones. En todos los censos poblacionales siguientes la población rural siguió descendiendo, y en 2010 representaba menos del 8% de la población total del país. Más allá de los problemas mencionados respecto de las definiciones de lo que se considera población rural (dispersa o agrupada), lo cierto es que muchas de las pequeñas localidades fueron perdiendo habitantes a lo largo de las últimas décadas.

Como resalta Slutzky:

"Interesa señalar que mientras en el conjunto agropecuario nacional y bonaerense los datos estadísticos de los censos agropecuarios y de población muestran una evidente caída del empleo agrario como tendencia secular a partir de los '60 y particularmente entre 1998 y 2001/2, el empleo de empresas que prestan servicios agropecuarios ha aumentado notablemente entre 2002 y

2006”²⁸.

Ambos efectos actúan de manera inversa, aunque, por eslabonamientos productivos, el resultado final es una caída del empleo en las localidades pequeñas.

Si nos centramos desde los finales de la década del '40, los cambios que merecen resaltarse son cinco:

- ✓ Ley de arrendamiento rurales
- ✓ Tecnificación agraria con inicio sostenido desde finales de la década del '40 pero especialmente intensa a partir de los años '60.
- ✓ Fin del embolsado que demandaba mano de obra en los lugares de producción embolsando los granos y apilando las bolsas.
- ✓ El avance de la agricultura por sobre la ganadería.
- ✓ El cambio de escala de la producción agropecuaria

Cada uno de estos puntos se analiza seguidamente, pero antes vale la pena citar una frase que resume lo acontecido: en la agricultura tradicional: “ser del campo” equivalía a vivir y trabajar en el campo. Actualmente, “ser del campo” equivale a tener intereses en el campo más allá del lugar de residencia.²⁹

[Volver al Índice](#)

7.1 Ley de arrendamientos rurales

Las primeras leyes de arrendamiento datan de los años 1921 y 1935 (respectivamente 11170 y 11627), pero su grado de cumplimiento efectivo fue muy bajo. La crisis del '30 impuso al comercio argentino fuertes restricciones para exportar granos, lo que impulsó un cambio hacia la producción ganadera por parte de los propietarios rurales, que resultó en el desplazamiento de los arrendatarios agrícolas. En 1942, el gobierno conservador estableció la “Ley de reajuste de arrendamientos agrícolas 12771” suspendiendo los desalojos de los arrendatarios y reduciendo los cánones de

²⁸ Slutzky (2011)

²⁹ Bisang, Anlló y Campi (2013).

arrendamiento. En 1943, el gobierno sancionó un decreto por el cual se rebajaron los precios de los alquileres de los campos en 20% y se suspendieron todos los juicios de desalojo. Esta política favorable a los arrendatarios siguió vigente hasta que, en 1967, el gobierno militar de Onganía estableció una ley (17253) que puso fin a las prórrogas y congelamientos. Una de las consecuencias de esta nueva situación fue:

“Una vez que concluyeron las políticas de protección, los arrendatarios se vieron obligados a desalojar sus predios y muchos de estos productores se convirtieron en contratistas, a fin de aprovechar ese parque de maquinarias que les había quedado como única materialización de sus años de trabajo como arrendatarios. (...) Ex arrendatarios que mantuvieron sus equipos y expulsados de los campos que trabajaban por el imperio de las leyes, pasaron a residir en los centros urbanos de la región”³⁰.

[Volver al índice](#)

7.2 Tecnificación agraria

Ya en los años '40 y '50 habían comenzado a implementarse políticas de promoción para el sector de maquinaria, lo que permitió que algunos empresarios crearan o consolidaran empresas capaces de abastecer al mercado interno (pese a que la producción estaba todavía dominada por maquinarias de poca complejidad tecnológica). Sin embargo, se puede decir que en los '60 la cosecha mecánica se generalizó, lo que constituyó un avance de gran importancia. “Para los años '60 se había completado la mecanización en el agro pampeano y extendido la cosecha mecánica a todos los cereales y oleaginosas”³¹

Otro aspecto no menor a la hora de la reducción de la demanda de mano de obra en los campos ha sido, sin duda, la siembra directa.

“El sistema de siembra directa, a partir de los '90, los herbicidas que reemplazaron labores mecánicas, las semillas genéticamente modificadas, sumadas a la capacidad de los nuevos tractores y cosechadoras, aumentaron la proporción de los

³⁰ Bisang, Anlló y Campi (2013). El resaltado en negrilla es nuestro.

³¹ Bisang, Anlló y Campi (2013).

*trabajos cortos temporarios por sobre las tareas permanentes o prolongadas, sin requerir la residencia permanente en la explotación como otrora lo hacían la chacra mixta, el tambo y la ganadería*³².

[Volver](#)

[al Índice](#)

7.3 Fin del embolsado manual que demandaba mucha mano de obra en los lugares de producción embolsando los granos y apilando las bolsas

Hasta la década del '60 la cosecha de granos era básicamente manual, donde el grano se embolsaba y las bolsas se apilaban para ponerlas en el camión que las llevara al centro de acopio o al puerto. Esta operatoria demandaba una gran cantidad de mano de obra, mucha de ella golondrina, pero toda de zonas rurales o de pequeños poblados. "En materia de trabajo el paso a la cosecha a granel a principios de la década del 60, reemplazando la bolsa, eliminó el duro y penoso trabajo de alzar las bolsas en rastrojo y, fuera de la empresa agraria, el manipuleo de las bolsas en el transporte y almacenaje de los granos"³³. Las dos fotos siguientes muestran, de manera esquemática, la demanda de mano de obra en los dos procesos: el manual y el mecánico.



Plantilla de trabajadores que realizaban tareas de embolsado de granos. Década de 1920. Fuente: Archivo General de la Nación

³² Villula y Amarilla (2011)

³³ Frank (2005)



Cosecha mecánica

[Volver al índice](#)

7.4 El avance de la agricultura por sobre la ganadería

El último punto a mencionar, algo más reciente, ha sido el cambio de la producción ganadera por la agricultura, en especial por la producción de soja.

“Ya desde fines de la década del '70 se comenzó a hacer visible en la región pampeana un incipiente proceso de agriculturización pero habría que esperar, sin embargo, hasta mediados de la década del '90 para que dicha tendencia se plasmara en la ruptura del techo histórico de producción agrícola. Esta expansión de la frontera agrícola se realizó a expensas de la producción ganadera, mayor demandante de mano de obra”³⁴.

7.5 El cambio de escala de la producción agropecuaria

El auge de empresas agropecuarias, que alquilan y trabajan tierras propias y de terceros, produjo una fuerte concentración en establecimientos productivos de mayor tamaño.

“...las grandes unidades concentran cada vez una parte mayor de la producción, por aumentos de productividad, tanto en tierras propias ó apropiadas a los pequeños productores, como en tierras arrendadas; se expanden tanto en la

³⁴ Azcuy Ameghino y Ortega (2010)

*región pampeana, como en el NOA y NEA por incorporación de frontera agrícola, motorizada por la posibilidad de tierras comparativamente baratas, como por la posibilidad de extender el boom sojero a esas nuevas y productivas tierras”.*³⁵

El resultado es un aumento significativo en la cantidad de emprendimientos productivos de mayor escala a expensas de las pequeñas unidades.

*“Entre 1974 y 2002 abandonaron el mercado casi 100.000 productores de la zona pampeana. La contracara de esto es la aparición de 322 explotaciones de más de 2.500 hectáreas”*³⁶.

Y el efecto de este cambio de escala en las organizaciones productivas no es menor sobre el nivel de actividad de las pequeñas localidades íntimamente relacionadas con la producción agropecuaria.

*“...al producirse la concentración de la propiedad, las compras de insumos agropecuarios se realizan cada vez más en las grandes ciudades (Rosario, Córdoba, Buenos Aires) y no en las pequeñas localidades que según los datos censales han perdido población”*³⁷.

[Volver al índice](#)

8. EL EFECTO DEL CIERRE DE UNA ACTIVIDAD PRODUCTIVA PRINCIPAL EN UNA LOCALIDAD: EL CASO DE LOS TALLERES Y DEPÓSITOS FERROVIARIOS

La red ferroviaria es un complejo que excede al servicio de transporte. Incluye una serie de instalaciones que podrían agruparse bajo el concepto de “industria ferroviaria”, que consiste en talleres y depósitos diseminados por todo el país que garantizan el normal funcionamiento del material rodante. Esta industria requiere, en muchos casos, una gran cantidad de operarios, y ha sido una fuente importante de empleo, particularmente en algunas localidades pequeñas, donde ha consistido muchas veces en la columna

³⁵ Slutzky (2011)

³⁶ Fernández y Ortega (2011)

³⁷ Slutzky (2011)

vertebral de su actividad económica.

Durante el proceso de declive del sistema ferroviario (o desmantelamiento, según algunas voces), numerosas localidades vieron cerrar o disminuir la actividad de esta industria, con innegables costos en materia de empleo. Esto afectó con disímil fuerza a las restantes actividades económicas de cada localidad. La clausura de ramales, arrastrando esto al cierre de estaciones, y el cierre de talleres ferroviarios (englobando en esta palabra a talleres y depósitos), son enunciados como los grandes responsables del decrecimiento de innumerables pueblos.

Los resultados alcanzados indican que el cierre de talleres y depósitos ha tenido un impacto no menor cuando se trató de localidades muy pequeñas dependientes productivamente de la actividad ferroviaria local. Esto es especialmente cierto en el caso de los depósitos, cuyo cierre se encuentra muy relacionado con el cambio de locomotoras a vapor por locomotoras diesel en las décadas del '60 y del '70 del siglo pasado. No fue así en todos los casos, aun tratándose de pequeños poblados, pero sí lo fue en un número significativo de ellos. Más allá de que el grueso de las poblaciones, aún las pequeñas, mostraron saldos migratorios positivos (recibieron población por sobre el crecimiento vegetativo), es claro que, en una primera mirada, se podría concluir que disminución poblacional y cierre de talleres en pueblos muy pequeños encuentra una relación directa. Ello es un resultado esperable en una relación esperada: si la actividad productiva principal de una localidad explica el grueso de su empleo directo e indirecto, su cierre no es trivial y puede generar las condiciones que lleven a la migración de parte de sus habitantes.

En el cuadro siguiente muestra la cantidad de talleres y depósitos ferroviarios cerrados en diferentes momentos del tiempo, los que en la actualidad se mantienen activos, y si su ubicación corresponde a ciudades de más de 150.000 habitantes en el censo poblacional de 2010 ("Localidades grandes") o a poblaciones de menor tamaño ("Localidades medianas / pequeñas"). Los locales se dividieron en "Talleres", "Depósitos" y "Talleres y depósitos" cuando cumplen ambas funciones.

Cuadro N° 9. Cierre de talleres y depósitos ferroviarios por década y rango de tamaño poblacional de las localidades donde se localizaban

Época del cierre	Tamaño de las localidades	Talleres	Depósitos	Talleres y depósitos	Total	% de cierres
Antes de 1950	Grandes	2	8	2	12	8%
	Medianas / Pequeñas		4		4	3%
	Total	2	12	2	16	10%
Década del '50	Grandes	1	1		2	1%
	Medianas / Pequeñas		7		7	4%
	Total	1	8	0	9	6%
Década del '60	Grandes		3		3	2%
	Medianas / Pequeñas		30	2	32	21%
	Total	0	33	2	35	22%
Década del '70	Grandes	1	3	1	5	4%
	Medianas / Pequeñas	1	29	2	32	21%
	Total	2	32	3	37	24%
Década del '80	Grandes		1		1	1%
	Medianas / Pequeñas		11	1	12	8%
	Total	0	12	1	13	8%
Década del '90	Grandes	1	17	3	21	13%
	Medianas / Pequeñas	4	16		20	13%
	Total	5	33	3	41	26%
A partir del 2000	Grandes		2		2	1%
	Medianas / Pequeñas		1	1	2	1%
	Total	0	3	1	4	3%
Total cerrados	Grandes	6	35	6	46	30%
	Medianas / Pequeñas	5	98	6	109	70%
	Total	11	133	12	155	100%
Activos	Grandes	9	10	3	22	
	Medianas / Pequeñas		8	3	11	
	Total	9	18	6	33	
Total de talleres y depósitos cerrados y activos		19	151	18	188	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Fundación Museo Ferroviario

Como se puede apreciar, 32 talleres y depósitos (17% del total) se encuentran en funcionamiento en la actualidad, pero en todos los casos con un nivel de actividad menor al que tuvieron en su época de mayor producción; y por lo tanto, con una

demanda de empleo menor. De estos, el 65% se encuentran en ciudades grandes.

Hay tres momentos en el tiempo en donde el proceso de cierre (o desactivación) fue especialmente fuerte en términos de cantidad: las décadas de los '60, de los '70, y de los '90. Entre las 3 décadas, se cerraron casi dos terceras partes de los talleres y depósitos ferroviarios inventariados, donde cada década explica, aproximadamente, una tercera parte de esos cierres. Los cierres en las localidades medianas y pequeñas explican la mitad de las clausuras y el grueso de estas se concentran en las décadas de los '60 y los '70.

Para este trabajo se han hecho varias mediciones en localidades donde existieron talleres o depósitos ferroviarios que cerraron, y se indagó el efecto que pudo haber tenido sobre los saldos migratorios de cada una de ellas. Los resultados dieron siempre la misma respuesta: cuando un taller o un depósito era la actividad principal de ese pueblo (desde el punto de vista del empleo), su cierre impactaba negativamente sobre la población siendo el motivo de un éxodo de su gente. Pero cuando un poblado no era dependiente del empleo de ese taller (se trataba de poblaciones con mayor dispersión laboral) entonces el impacto era o muy leve o bien nulo. Hay un caso emblemático de un taller, Tafí Viejo, en el Gran Tucumán, que fue prácticamente desactivado en la década del '70 y que fuera re-inaugurado en múltiples oportunidades. El cierre del taller convirtió a Tafí Viejo en una de las ciudades con mayor desocupación del país en la década del '80, pero jamás mostró saldos migratorios negativos, tal vez porque, al formar parte del Gran Tucumán, el empleo del taller no fue nunca la actividad económica principal de ese aglomerado, más allá de que sí lo era para la propia ciudad de Tafí Viejo.

Lo interesante es que se obtuvieron los mismos resultados cuando se hizo el análisis para localidades pequeñas o medianas que contaban con una actividad productiva principal no relacionada con el ferrocarril. Por ejemplo, Santa Elena, en Entre Ríos, con el cierre de un frigorífico; o Sierra Grande, en Río Negro, con el cierre de la empresa minera HIPASAM. En este capítulo se muestran los casos de algunas de las poblaciones estudiadas.

Para cada una de estas localidades se estimó el peso del empleo de esa actividad económica respecto de la población ocupada. Esta estimación se efectuó a partir de las tasas de actividad y de desocupación que se estimaron para cada una de estas localidades. Sobre esta metodología es necesario mencionar varios puntos.

La tasa de actividad es calculada como porcentaje de la población económicamente activa (PEA) sobre la población total. Por ejemplo, si una localidad de 1000 habitantes tiene una tasa de actividad del 40%, ello significa que la PEA es de 400 personas. ¿Qué es la PEA? La integran las personas que tienen una ocupación o que sin tenerla la están buscando activamente; es decir que la PEA está compuesta por la población ocupada más la población desocupada. Por último, la Tasa de desocupación es calculada como el porcentaje de la población desocupada sobre la población económicamente activa.

La Encuesta Permanente de Hogares (EPH) que realiza el INDEC desde 1974, puede definirse como una “encuesta de propósitos múltiples que releva información sobre hogares y personas en torno a las siguientes temáticas: situación laboral, características demográficas básicas (edad, sexo, situación conyugal, etc.), características migratorias, habitacionales, educacionales e ingresos”³⁸.

Si bien todos estos aspectos resultan sumamente útiles, el núcleo más importante de esta encuesta, a los fines de esta investigación, es la temática laboral, ya que en este formulario se encuentran los datos que permiten dar cuenta de las condiciones de actividad, desempleo y otras características de la composición del mercado de trabajo nacional. Dentro del universo de conceptos y definiciones que se analizan dentro de estas encuestas, los más útiles a los fines del trabajo son el de la PEA³⁹ y los valores de las tasas de actividad y tasas de desocupación.

³⁸ INDEC c (2011)

³⁹ Población Económicamente Activa está formada por las personas que aportan su trabajo para conseguir bienes y servicios. Está conformada por las personas que tienen una ocupación o que sin tenerla la están buscando activamente. Está compuesta por la población ocupada más la población desocupada.

Esta información también puede encontrarse en los Censos Nacionales de Población, pero en estos casos la población observada se refiere al universo, mientras que en la EPH se trabaja con muestras poblacionales. Esto, junto a que el operativo de la EPH es realizado con el fin específico de relevar indicadores de actividad y con personal especializado en la temática, es lo que explicaría los valores diferentes obtenidos en cada fuente, aún para un mismo indicador y aglomerado urbano.

De todas formas, los universos considerados para los datos de actividad y desempleo en los censos no siempre son iguales. Para los años de 1960 y 1970, los censos de población solo cuentan con información a nivel provincial en el caso de actividad y desempleo. Mientras tanto, en el censo realizado en 1980, la información relevada no distingue entre las categorías “ocupado, desocupado e inactivo” (como sí lo hacen los restantes), sino que solo diferencia entre PEA y Población Económicamente Inactiva. Esta situación particular hace que sea no sea posible calcular la tasa de desocupación a partir de los datos censales.

En los censos de 1947 y 1991 los datos sobre actividad económica se encuentran a nivel departamental, y en los últimos dos censos realizados (2001 y 2010), a nivel de localidad.

A continuación se muestran los resultados del impacto del cierre de una actividad productiva principal en el desempeño poblacional de tres localidades con un taller o depósito ferroviario: dos cuyos saldos migratorios fueron negativos y uno positivo, y se agrega el caso de Sierra Grande, donde la actividad principal discontinuada correspondía a otra rama de actividad.

Estación Mazán, departamento Arauco, La Rioja

Esta pequeña localidad se encuentra ubicada en el valle de Mazán, en la provincia de La Rioja, sobre la ruta nacional N° 60 a 36 kilómetros de Aimogasta, cerca del límite con Catamarca.

Este poblado nació con la llegada del Ferrocarril General Belgrano y su principal

actividad estuvo siempre relacionada con el ferrocarril, al contar con un pequeño depósito de locomotoras a vapor que cerró en 1977, aunque ya en 1970 los datos de la empresa no le asignaron personal. El pueblo contaba con 12 servicios semanales de pasajeros hasta los años '70, cuando se suspendieron los servicios; esto coincidió con la llegada del acceso pavimentado. Desde ese momento, el cierre del depósito (que explicaba una cuarta parte del empleo directo de la población local), la suspensión de los servicios ferroviarios y la pavimentación de la vialidad de acceso, fueron los disparadores para que los saldos migratorios fueran negativos.

Cuadro N° 10. Estación Mazán. Población por año censal y saldos migratorios. Proporción de empleo ferroviario respecto de la población ocupada

Censos de población	Habitantes	Saldos migratorios	Tasa de actividad	Tasa de desocupación	Empleo aproximado del taller	Población ocupada de la localidad	Empleo ferroviario / población ocupada
1947	634		0,35	0,04	50	213	23%
1960	726	-149	0,32	0,067	50	217	23%
1970	682	-208					
1980	581	-119					
1991	479	-117					
2001	437	-49					
2010	407	-35					

Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (Censos Nacionales de Población) y de la Fundación Museo Ferroviario

Sevigné, partido de Dolores, Buenos Aires

Sevigné es una pequeña localidad del partido de Dolores, ubicada a la vera de la ruta provincial N° 2, a 15 kilómetros de la cabecera de partido, Dolores. En 1874, con la ampliación del ramal ferroviario de Chascomús a Dolores, se inauguró la estación Sevigné, y en 1905 se construyó el taller ferroviario que, una vez efectuado el traslado de los trabajadores y sus familias, dio origen al pueblo. El depósito original estaba en la cercana localidad de Dolores, pero el agua de allí no era apta para las locomotoras a vapor, por lo que se decidió trasladar el taller a Sevigné, no sin protestas de los pobladores de Dolores.

El taller daba trabajo a 64 operarios que se encargaban de la reparación de las

locomotoras a vapor, siendo de este modo la principal fuente de trabajo del poblado. Con el proceso de *dieselización* del ferrocarril, el taller fue desafectado en el año 1962/63, y los operarios fueron relocalizados en distintos destinos. Comenzó entonces un proceso de despoblamiento que continúa en la actualidad.

Cuadro N° 11. Seigné. Población por año censal y saldos migratorios. Proporción de empleo ferroviario respecto de la población ocupada

Censos de población	Habitantes	Saldos migratorios	Tasa de actividad	Tasa de desocupación	Empleo aproximado del taller	Población ocupada de la localidad	Empleo ferroviario / población ocupada
1947	449		0,36	0,02	64	158	40%
1960	401	-108	0,42	0,017	64	166	39%
1970	367	-77					
1980	323	-49					
1991	278	-49					
2001	286	5					
2010	286	-2					

Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (Censos Nacionales de Población y EPH) y de la Fundación Museo Ferroviario

Tafí Viejo, departamento Tafí Viejo, Tucumán

La ciudad de Tafí Viejo, cabecera del departamento del mismo nombre, dista unos 12 kilómetros de la ciudad de Tucumán. Allí operó desde 1910 hasta la década del '70 uno de los más grandes talleres ferroviarios del país (si bien fue reinaugurado luego en varias ocasiones, aunque solo operaron muy parcialmente). Hacia 1950 el taller daba empleo a más de 3300 trabajadores, equivalente un 40% de su población. Es importante aclarar que una porción importante de los trabajadores de los talleres procedía de la ciudad de Tucumán, movilizándose diariamente en los denominados "trenes obreros" dispuestos por la empresa ferroviaria. Pero, de todas formas, el empleo indirecto derivado de la actividad de los talleres se vio fuertemente afectado por sus discontinuidades.

Más allá de lo traumático que haya sido el cierre de su principal fuente de empleo, y de la "fantasmal" silueta de los talleres cerrados, no se nota, a través de los censos poblacionales, impacto alguno sobre el tamaño poblacional de la ciudad. Es claro que su relación con la ciudad de Tucumán, hace que su dependencia productiva no se

circunscriba a la ferroviaria.

**Cuadro N° 12. Tañ Viejo. Población por año censal y saldos migratorios.
Proporción de empleo ferroviario respecto de la población ocupada**

Censos de población	Habitantes	Saldos migratorios	Tasa de actividad	Tasa de desocupación	Empleo aproximado del taller	Población ocupada de la localidad	Empleo ferroviario / población ocupada
1947 (*)	15.374		0,32	0,06	3.000	4.624	65%
1960 (**)	21.197	5.563	0,33	0,041	3.384	6.708	50%
1970 (**)	21.602	131	0,34	0,043	3.300	7.029	47%
1980 (*)	26.625	4.743	0,36	0,07	1.700	8.914	19%
1991 (*)	30.558	3.553	0,35	0,1		9.626	0%
2001 (***)	36.695	5.741	0,4	0,3		10.275	0%
2010 (***)	39.601	2.479	0,43	0,09		15.496	0%

Sierra Grande, departamento de San Antonio, provincia de Río Negro

Es este el caso de un despoblamiento relacionado con el cierre del complejo minero HIPASAM (Hierro Patagónico Sociedad Anónima) en la localidad de Sierra Grande, en Río Negro, en el límite con Chubut, que creció de forma acelerada entre 1973 y 1989 gracias a la enorme mina de hierro que albergaba bajo tierra. Esta empresa estatal daba trabajo a más de 1000 personas y centralizaba la economía del pueblo y alrededores. La clausura del complejo minero ocurrió a principios de los años 90'.

Censos de población	Habitantes	Saldos migratorios	Tasa de actividad	Tasa de desocupación	Empleo aproximado de HIPASAM	Población ocupada de la localidad	Empleo HIPASAM / población ocupada
1947	128					0	
1960	512	338				0	
1970	402	-248	0,39	0,014		155	
1980	9616	9.204	0,35	0,012	1.350	3.325	41%
1991	11.192	1.377	0,39	0,06	1.350	4.103	33%
2001	6.764	-4.576				0	
2010	7.404	549				0	

Cuadro N° 13. Sierra Grande. Población por año censal y saldos migratorios. Proporción de empleo de HIPASAM respecto de la población ocupada

Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (Censos Nacionales de Población)

Sierra Grande describe bien un caso donde el tamaño de la población fue totalmente dependiente de una fuente muy importante de trabajo. De ser una pequeña localidad de unos 400 habitantes en el año 1970, la población se multiplica por 23 en el censo siguiente (1980), tras la apertura de la siderúrgica que daba empleo a unos 1350

empelados. Luego del cierre de la minera, el éxodo de sus habitantes fue muy grande y la población se redujo en un 50%.

[Volver al Índice](#)

9. CONCLUSIONES

El análisis realizado lleva a la conclusión central de la investigación: **de manera general no es el tren el responsable del despoblamiento de las pequeñas localidades argentinas más allá de que ello haya sido cierto en algunos pocos casos.** Sostener la idea generalizada de que declive ferroviario y despoblamiento es una ley de comportamiento no se basa en ninguna demostración empírica como si lo fue la relación entre despoblamiento rural y de pequeños pueblos y cambio tecnológico, de propiedad y organizacional en el agro.

Es una mirada distorsionada por diferentes factores que incluyen, entre otros, nostalgia, un fuerte apego al ferrocarril y/o, en muchos casos, una posición política que vio como los mayores embates contra el ferrocarril fueron realizados por gobiernos asociados o de adhesión a las posturas dominantes internacionales. Es como esa mirada distorsionada que existe cuando se mira un planisferio y pareciera que Europa es tan grande como Sudamérica o que esta es solo un poco más pequeña que África cuando la superficie de Europa es un 60% de la superficie de Sudamérica y esta es dos terceras partes de la África⁴⁰. Se insiste: la conclusión de este trabajo es que el ferrocarril no es responsable del despoblamiento del grueso de las localidades que tuvieron ese desempeño y que más allá del devenir ferroviario hubiera sucedido lo mismo que sucedió⁴¹.

⁴⁰ Esta analogía muy simple (pero no tanta) fue sugerida por Juan Pablo Martínez. En el Anexo 1 se muestra un planisferio y las superficies de los continentes.

⁴¹ Haciendo una analogía con las películas de la saga Terminator, donde un ciborg (organismo cibernético) es enviado desde el año 2029 a 1984 para [asesinar](#) a [Sarah Connor](#), la futura madre del jefe de la rebelión humana contra el gobierno de las máquinas, a fin de que evitar el nacimiento de ese líder, aunque un Terminator hubiera tenido éxito evitando el nacimiento de los hacedores de las políticas contra el ferrocarril, este también habría declinado.

De esta primera conclusión se deriva la segunda: **es probablemente falso creer que la vuelta del tren traerá progreso a localidades que lo perdieron**. Se debe aceptar que el ferrocarril expresa un momento en la línea de tiempo de los sistemas de transporte y su declive es parte de un proceso natural. Ello sin dejar de aceptar que, especialmente en países similares al nuestro, las políticas ferroviarias han sido espasmódicas, pasionales, a todo o nada. El ferrocarril tiene (y probablemente tendrá por mucho tiempo aún) un rol muy importante que jugar en la movilidad de las cargas en las largas distancias y la recuperación de su actividad es deseable, pero conociendo y aceptando sus limitaciones. Ya no es un modo de transporte único y encuentra una fuerte competencia en el modo carretero y crecientemente en el modo aéreo.

[Volver al Índice](#)

ANEXO METODOLÓGICO

A. Sobre los censos nacionales de población

La Argentina ha realizado, hasta la actualidad, 10 censos nacionales de población, en los años 1869, 1895, 1914, 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010. El haber realizado el primer censo de población en el año 1869 ubicó a nuestro país como pionero en la materia. En esto se adelantó a países europeos como Alemania, España o Italia, entre otros, que no habían realizado aún sus censos nacionales, en una tradición que sí se había comenzado a experimentar en otros países latinoamericanos como Costa Rica, Bolivia, Chile, Perú y Uruguay, que para entonces ya habían efectuado al menos uno.

No fue sino hasta el censo de 1914 en donde la población alcanzada fue la de la totalidad del actual territorio nacional, ya que en 1869 existían vastas regiones de soberanía más teórica que real, como es el caso de una gran parte de la región patagónica o de la región del Chaco. Estas zonas fueron incorporadas realmente en la década de 1880, aunque, como dice Otero, podría ser que aún en el censo de 1895 hubiera zonas fuera del dominio real de la autoridad central⁴².

A partir del censo de 1960 se establecieron feriados obligatorios en el día de su realización, a fin de reducir los movimientos de los habitantes con el objetivo de captarlos en sus hogares.

La Argentina adoptó desde su primer censo el concepto de “población de hecho”, a los fines de la asignación territorial de la población censada. Esto implica asignar territorialmente a cada persona censada al lugar en donde hubo pernoctado la noche previa, a diferencia del esquema de “población de derecho”, que asigna a cada persona a su lugar de residencia habitual, más allá del lugar en donde hubiera pernoctado. O sea, a diferencia del caso anterior, no se cuenta a las personas presentes en forma

⁴² Otero (2007)

temporal⁴³.

Este hecho no es trivial a los fines de los tamaños de las localidades más pequeñas, junto a problemas más puntuales que algunos censos han tenido (sobre los cuales nos explayaremos más adelante), ya que si algunas pocas personas de una localidad de unos 50 habitantes, por ejemplo, no hubieran estado en su residencia habitual en el día del censo, ello podría implicar una caída relativa muy fuerte en el tamaño de su localidad sin que tal situación haya sido real.

Por último, los censos poblacionales no se diagramaron para ser vistos como una película, sino que son fotos de un momento en el tiempo, el momento censal: “El objetivo fundamental de un censo de población consiste en recoger y compilar datos sobre la cantidad, distribución territorial, y principales aspectos demográficos, sociales y habitacionales de la población de una región o de un país, en un momento determinado”⁴⁴.

Por eso es que la comparabilidad entre los censos no es algo que se pueda hacer directamente a partir de la información censal, sino que hay que realizar una serie de tareas adicionales que, por otro lado, no acreditan la perfecta comparación entre estos.

B. Aspectos y problemas particulares de los censos nacionales de población en relación con las pequeñas localidades

Varios de los censos poblacionales han tenido problemas que afectaron al registro de las poblaciones y que, en términos relativos, afectaron más a las pequeñas localidades. Algunos de ellos surgen de problemas gremiales de los grupos encuestadores en los momentos censales; básicamente, de docentes, que fueron la base de los censistas hasta el censo de 2001 inclusive. Los censos de 1960 y de 2001 se realizaron en medio de conflictos gremiales que, en el caso de 2001, llegaron a poner en peligro su realización. De hecho, es aceptado que en este último censo hubo zonas no censadas,

⁴³ Otero (2007)

⁴⁴ INDEC (2012)

por lo que los tamaños poblacionales de algunos departamentos (o partidos, como el de La Matanza, en el conurbano de la ciudad de Buenos Aires) fueran sustancialmente inferiores a lo que se estimaba debían ser⁴⁵.

Otro problema se refiere a la sistematización de la información recabada, especialmente crucial en el censo de 1970, cuyos resultados definitivos fueron completados recién en 1977 haciendo una estimación del universo en base a una pequeña muestra de entre 2% y 5% de los formularios recabados de cada localidad. Nuevamente, en este caso fueron las pequeñas localidades en donde más pudo haber impactado negativamente este procedimiento sobre su real tamaño. Estimar el total de la población sobre una muestra pequeña pudo llevar tanto a sobreestimaciones como a subestimaciones del tamaño poblacional de estas localidades al dar al universo el comportamiento de esa pequeña porción de casos muestrales.

Además de todo lo explicado anteriormente, los censos presentan problemas de definición sobre lo que es una localidad urbana, la que ha variado según los censos al no ser homogéneos los criterios sobre el número de habitantes / viviendas mínimo como para aparecer en la nómina de localidades de la respectiva publicación. Existen tres criterios para la delimitación de una localidad: el legal, el funcional y el físico. El INDEC ha adoptado el físico, aunque no ha sido aplicado de manera uniforme a lo largo del país en los distintos censos.

El criterio físico tiene que ver con el concepto de aglomeración. En la Argentina comenzó a usarse ya en el primer censo, pero se explicitó por primera vez en 1970. “Una localidad se define como una porción de superficie de la tierra caracterizada por la forma, cantidad, tamaño y proximidad entre sí de ciertos objetos físicos artificiales fijos (edificios) y por ciertas modificaciones artificiales del suelo (calles), necesarias para conectar aquellos entre sí⁴⁶. Brevemente, una localidad se define como concentración

⁴⁵ Según el censo de 2010, la población del partido de La Matanza creció casi un 42% respecto de 2001, en tanto que el crecimiento de los restantes partidos que conforman el conurbano bonaerense lo hizo en 12%. Es generalmente aceptado que este supuesto crecimiento en realidad se refleja problemas de sub-captación en el censo de 2001.

⁴⁶ INDEC (1994)

espacial de edificios conectados entre sí por calles”⁴⁷.

En el censo de 1980 la localidad era definida como las agrupaciones “de 10 o más viviendas en un área residencial continua, la separación de cuyos edificios no supera los 100 metros, y que no incluye zonas destinadas a explotaciones agropecuarias. Constituye un núcleo distinto e indivisible que por lo general tiene un nombre otorgado legalmente o derivado del uso local. Se consideran incluidos en la localidad los desprendimientos que constituyen barrios de viviendas, fraccionamientos recientes, barrios de intrusos y otros desprendimientos similares, siempre que su distancia al borde de la localidad no supere los 1.000 metros”⁴⁸.

Una década después, en cambio, la localidad fue definida como “una porción de superficie de la tierra caracterizada por la forma, cantidad, tamaño, proximidad entre sí, de ciertos objetos artificiales físicos (edificios) y por ciertas modificaciones artificiales del suelo (calles), necesarias para conectar aquellos entre sí. Brevemente, una localidad se define como concentración espacial de edificios conectados entre sí por calles”⁴⁹.

La diferencia de criterios no es menor. “Localidad, en el primer caso, concuerda con la idea y el aspecto básico de un pueblo, ‘un núcleo distinto e indivisible que por lo general tiene un nombre otorgado legalmente...’. En el segundo caso, el aspecto de estas ‘nuevas localidades’ muchas veces es simplemente tres o cuatro casas cercanas entre sí a la vera de una ruta. La dificultad fundamental que acarrea este cambio de criterio es el de no poder comparar el crecimiento intercensal de cientos de ‘nuevas localidades’ que habían sido consideradas por el censo anterior como ‘población rural dispersa’ y por lo tanto no poder establecer si se trata de poblaciones que han tenido un gran crecimiento, un crecimiento moderado, no han crecido o han decrecido”⁵⁰.

Cuanto más atrás se va en el tiempo, más imprecisa es la definición de la unidad de

⁴⁷ INDEC (1994)

⁴⁸ INDEC: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980. Resultados definitivos.

⁴⁹ INDEC. Censo de población 1991.

⁵⁰ Benítez (1998)

asentamiento, sobre todo en niveles pequeños, porque de hecho se tiene más atención en las ciudades grandes. Por ello, cuanto más pequeño es el poblado, más indefinida es su posición.

También se han presentado dificultades relacionadas con las aglomeraciones, producidas por el crecimiento de localidades independientes cercanas entre sí hasta integrarse en una sola. Lindenboim cita como ejemplo el caso de Lobos: “El aglomerado-localidad Lobos (Buenos Aires) en el censo de 1991 comprende, además de Lobos, a Empalme Lobos (indicado en la nota al pie respectiva de la publicación censal). A partir de esa información, se pudo redefinir para los censos anteriores este aglomerado-localidad. En 1980 la localidad de Lobos se definía ya como lo hace el censo de 1991, por lo tanto, los datos eran directamente comparables, no necesitándose hacer ningún ajuste. Tanto en 1970 como en 1960, la nómina censal presentaba a Lobos y Empalme Lobos como dos localidades separadas, con lo cual se hizo necesaria la agregación de ambos datos”⁵¹.

Para este trabajo se ha recopilado información de la totalidad de los censos nacionales de población, a nivel de localidad, con las dificultades que tal tarea supone en cuanto a la comparación de los datos. Basándonos en el trabajo citado de Lindenboim y Kennedy⁵², se amplió la información censal publicada con los tabulados de los censos de 1980, 1991, 2001 y 2010, y se asignaron como localidades urbanas a muchas de las que en las publicaciones censales eran consideradas población rural.

C. Criterios prácticos adoptados con las localidades

Entre las tareas que formaron parte del núcleo de la investigación se encontraba la recopilación de las poblaciones de las localidades de la Argentina en todos los censos nacionales. Sin embargo, los censos del siglo XIX (1869 y 1895) y el del año 1914, no fueron utilizados debido a que se consideró que no aportaban a la investigación pues correspondían a años de crecimiento de la actividad ferroviaria.

⁵¹ Lindenboim (1997)

⁵² Lindenboim y Kennedy (2003)

Los censos registran localidades con 1 (un) habitante hasta los casi 3 millones de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se registraron 38 localidades que en alguno de los 7 censos (a partir del de 1947) contaban entre 1 y 10 habitantes. Por ejemplo, Los Balverdis, en el departamento de Tinogasta, Catamarca, o Las Oscuras, en el departamento de San Alberto, Córdoba. Todos ellos fueron considerados, ya que el INDEC así registró la población de esas localidades. O sea, no por ser pueblos escasamente habitados eran dejados de lado.

Muchas localidades no tenían población en el censo de 1947 y luego comenzaron a crecer (y también pueden haber decrecido luego de crecer). También muchas localidades mostraron un crecimiento negativo nominal. Pero escasísimas localidades que tuvieron población en alguno de los censos posteriores a 1960 pasaron a estar deshabitadas en censos posteriores.

Más allá de los ejercicios de homogenización de los datos, el avance del trabajo requirió tomar algunas decisiones sobre varias localidades. Por ejemplo, Las Tahonas, en el partido de Punta Indio, en la provincia de Buenos Aires, sólo registró población en el censo de 2001, con 7 (siete) habitantes; en los restantes, 0 (cero). Estrictamente, para el censo de 2010 la escasa población de Las Tahonas fue considerada “población rural dispersa”. Como esta localidad fue visitada y se confirmó que en la actualidad presenta alguna población, muy poca por cierto, se acordó no incluirla en la tabla final.

Este caso no fue el único. Los censos presentan localidades que son catalogadas de diversa manera en cada uno de ellos, y que aparecen y desaparecen moviéndose entre “población rural dispersa” y “población rural agrupada. Este caso dio lugar a una regla general: cuando una localidad presentaba población para un censo únicamente, o cuando tenía datos de dos censos, pero no consecutivos, se la excluía de la base de datos.

También se presentaron varios casos con las características que se detallan para la localidad de Los Pinos, en el partido de Balcarce, provincia de Buenos Aires. En 1947 registraba 671 habitantes; en 1960, 1813; en 1970, 847; en 1980, 579, en 1991, 455, en

2001, 464 y en 2010, 337. Algo estaba mal en esta serie y lo más probable es que el problema fuera en el censo de 1960. Por supuesto que en este caso, como en muchos otros similares, podía haber algo relacionado con la definición de localidad, y por lo tanto, en los casos en que se encontraron situaciones parecidas, se decidió su eliminación de la base de datos.

El caso de la localidad de Villa María, en el partido de Alberti, en la provincia de Buenos Aires, fue otra tipología de dificultades que hubo que salvar. Villa María registró 185 habitantes en el censo de 1947 y 0 (cero) en los censos de 1960, 1970 y 1980, para volver a contar con registros de habitantes en los últimos 3 censos: 46, 21 y 24 en 1991, 2001 y 2010, respectivamente. Esa localidad nunca tuvo servicios ferroviarios ni acceso pavimentado. La decisión tomada fue eliminar el dato de 1947 y trabajar con los datos de los últimos 3 censos. Si bien no fueron muchos los casos como este, cuando tal situación se presentó se procedió a no considerar la población del censo de 1947.

D. El crecimiento poblacional y los saldos migratorios aparentes de las localidades

Por eso es que fue preciso estimar la migración en base a las tasas brutas de natalidad y mortalidad. Este dato, publicado por el Ministerio de Salud de la Nación, se encuentra a nivel de departamento para el año 2012, el cual se adoptó para el censo 2010. Para los años los censos anteriores se utilizaron los valores a nivel provincial. Con los datos poblacionales de una localidad dada en dos censos consecutivos y las tasas brutas de natalidad y mortalidad se obtiene el “saldo migratorio aparente”.

“La tasa bruta de natalidad relaciona todos los nacimientos acaecidos en una población dada con la población total. Es un índice de la velocidad relativa con que aumenta la población mediante los nacimientos.”⁵³ Se obtiene como el cociente entre el número de nacidos vivos registrados en la población de una zona geográfica dada durante un año, y la población total de esa zona geográfica para el mismo año. De la misma forma se calcula la tasa bruta de mortalidad: es el cociente entre el número de muertes

⁵³ Ministerio de Salud de la Nación (2012).

acaecidas en una población dada en un año, y el total de esa población para el mismo período.

Los registros departamentales de natalidad y mortalidad resultan mucho más precisos a los fines de estimar los saldos migratorios aparentes que la utilización de los promedios provinciales. Esto es debido a que las poblaciones de las provincias argentinas se encuentran muy concentradas en sus principales ciudades, cuando no en una sola, lo que moldea las tasas por el comportamiento verificado en esas grandes urbes, el cual puede distar mucho del de las pequeñas localidades (que, en definitiva, son las que forman el núcleo de esta investigación). Gran parte de las poblaciones provinciales se concentran en la mayor ciudad de cada distrito, donde resaltan las provincias de San Juan (62%), Tucumán (55%), Buenos Aires y Neuquén (55%); el caso inverso se da en las provincias de Entre Ríos y Río Negro, donde sus ciudades principales representan el 23% y el 19% del total de su población, respectivamente. Pero ese dato a nivel departamental no se encuentra disponible para los años anteriores al censo de 2010. Las tasas de natalidad y mortalidad se han reducido sustancialmente a lo largo de los años en donde, en promedio, las tasas del año 2010 representan un 5% de las correspondientes a las de 1914.

Aplicando estas tasas anuales de natalidad y mortalidad sobre la población de una localidad en un censo dado, por ejemplo 2001, hasta alcanzar el año del siguiente censo, en este caso el de 2010, se obtiene la “población teórica” que debería registrarse en ese año sin considerar migraciones. Si la población registrada en el último de los dos censos considerados es mayor que “teórica” entonces ello indica que la localidad de referencia atrajo habitantes desde otros lugares; y viceversa: si la población registrada en el segundo censo fuera menor a la “teórica” quiere decir que esa localidad expulsó habitantes. Es lo que se denomina “saldos migratorios aparentes”.

Este concepto es bien interesante porque el crecimiento nominal positivo de la población de una localidad entre dos censos no indica nada acerca de la corriente migratoria que ella ha tenido. Puede darse el caso, muy común por otro lado, de que una localidad haya crecido nominalmente pero que también ha tenido salida neta de pobladores. Por ejemplo, la localidad de Irigoyen, en el departamento de San Jerónimo

en la provincia de Santa Fe, registró 949 habitantes en el año 2001 y 950 en 2010, lo que da un crecimiento nominal de 1 habitante. Sin embargo, de acuerdo a las tasas brutas de natalidad y mortalidad del departamento de San Jerónimo debería haber alcanzado en 2010 una población de 953 personas por lo que tuvo una migración aparente de 3 pobladores que dejaron Irigoyen. Por lo tanto, esa población, a los fines de nuestro trabajo, se comporta igual que si hubiera decrecido.

E. Servicios ferroviarios de pasajeros

La información sobre las frecuencias semanales de servicios de pasajeros se extrajo de los "Itinerarios de trenes interurbanos de pasajeros y cargas" de cada una de las líneas ferroviarias para los distintos años censales.

En varios casos los nombres de las estaciones no coincidían con el de las localidades, por ejemplo: en la ciudad de Libertador General San Martín, en Jujuy, la estación es Ledesma, que popularmente da el nombre a esa localidad. Otro caso es el de Manuel J. Cobo, en la provincia de Buenos Aires, conocida comúnmente como Lezama, el que es el nombre de su estación. En total había 99 localidades cuyos nombres no coincidían con el de sus estaciones.

Para algunos casos y líneas ferroviarias, los años con los que se contó con los "Itinerarios de trenes interurbanos de pasajeros y cargas" no fueron coincidentes con los años censales. En esos casos se trabajó con el libro más cercano al año censal, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° AM1. Itinerario de trenes interurbanos de pasajeros utilizados para cada año censal considerado

Línea ferroviaria	Año de Censo	Año del libro de Itinerario de Estaciones usado
Sarmiento	1947	1941
Sarmiento	1960	1962
Sarmiento	1970	1971
Sarmiento	1980	1981
Sarmiento	1991	1990

Línea ferroviaria	Año de Censo	Año del libro de Itinerario de Estaciones usado
Belgrano	1947	1955
Belgrano	1960	1960
Belgrano	1970	1967
Roca	1970	1969
Roca	1980	1980
Roca	1991	1989
Urquiza	1947	1947
Urquiza	1960	1962
Urquiza	1970	1969
San Martín	1947	1955
San Martín	1960	1957
San Martín	1970	1971
San Martín	1980	1980
San Martín	1991	1989
Mitre	1947	1949
Mitre	1960	1962
Mitre	1970	1969
Mitre	1980	1980
Mitre	1991	1989

De esta forma se pudo asignar a cada localidad sus frecuencias semanales en cada una de las líneas ferroviarias y para cada uno de los años censales considerados.

F. Estado de la superficie de rodamiento de los caminos de acceso a las localidades

Por tratarse de un país federal, en la Argentina existen dos niveles jurisdiccionales viales. Las rutas que dependen del gobierno nacional son aquellas que en su recorrido atraviesan un límite provincial, como por ejemplo la ruta nacional N° 3, que une las provincias de Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Para estas rutas se utilizó el "Código de Tramos" de la Dirección Nacional de Vialidad para registrar el kilometraje exacto en el que se encontraba cada localidad. Por otro lado, las rutas que dependen de cada jurisdicción provincial son las que discurren íntegramente dentro de un territorio provincial, como por ejemplo la ruta N° 11 de la provincia de

Buenos Aires (también conocida como Camino de la Costa), que se extiende desde la localidad de Punta Lara hasta el balneario de Mar del Sur. Pero además, existe, otra jurisdiccionalidad en los caminos de acceso a las localidades: los caminos municipales.

Siguiendo el criterio de Muller⁵⁴, la accesibilidad, como variable dicotómica – pavimento / no pavimento –, se construyó considerando que un acceso estaba con ruta pavimentada si al menos alguna de las vialidades nacionales y/o provinciales a menos de 5 kilómetros de cada localidad se encontraba con pavimento. Si ninguna de las rutas estaba pavimentada, entonces se inscribía como acceso no pavimentado. En todos aquellos casos en que una localidad se encontrara a más de 5 kilómetros de una ruta nacional o provincial, el camino de acceso asignado fue el de “camino municipal”.

Una vez que se tuvo la información referida a la o las rutas que daban acceso a cada localidad se debía completar su estado (pavimento o no pavimento) para cada uno de los 7 años censales. Una fuente confiable y siempre consultada para verificar si una ruta (nacional o provincial) está pavimentada en un año dado es la información que brinda el Automóvil Club Argentino (ACA), quien produce cartografía vial desde la década de 1920⁵⁵. Esta tarea, simple en una primera instancia, chocó con algunas anomalías y situaciones desafortunadas.

Una parte de los datos correspondientes a los años 1947 y 1960, que en su momento existieron en el ACA, no pudieron ser consultados porque se habían perdido en un derrumbe del depósito de mapas unos años atrás. De todas formas, una porción no menor de la red pavimentada se pudo extraer de la cartografía del ACA. Para los años censales de 1970, 1980 y 1991, la información se completó con la cartografía provincial del ACA. Para los años censales de 2001 y 2010, la fuente fue la cartografía de la empresa petrolera YPF. De esta forma, el problema a resolver estaba en la red faltante para los años 1947 y 1960. Para ello se optó por extraer la información del “Atlas del desarrollo territorial de la Argentina”⁵⁶ para 1947 y 1960, lo que cubrió el espectro de

⁵⁴ Muller (2007)

⁵⁵ [El Automóvil Club Argentino, fundado en 1904, es una organización no gubernamental destinada a brindar asistencia a los viajeros y que produce una cartografía muy consultada por turistas y personas que realizan trabajos intelectuales sobre las vialidades argentinas.](#)

⁵⁶ Randle (1981).

las rutas nacionales. Para facilitar el procesamiento de datos se hicieron dos supuestos:

- ✓ Se supuso que el acceso pavimentado perdura en el tiempo. Es decir, si una localidad en determinado año presentaba acceso pavimentado, en los posteriores automáticamente pasaba a tener acceso pavimentado más allá del estado de esa superficie de rodamiento⁵⁷.
 - ✓ Inversamente, si en determinado año la localidad presentaba acceso no pavimentado, para los cortes anteriores automáticamente se asignaba como localidad con acceso no pavimentado.
- **Algunos comentarios de la pavimentación de las rutas de acceso a las localidades**

La pavimentación de las rutas de vinculación y acceso a las localidades se enmarca dentro del proceso general de avance de la red vial pavimentada de rutas nacionales y provinciales. Esquemáticamente, la red nacional de caminos se asocia a la red troncal de vinculación entre las provincias y regiones del país, en tanto que las redes viales de las provincias operan como alimentadoras de esa red troncal, configurando una red vial general articulada.

A los fines de la accesibilidad de las localidades, muchos de los caminos que las vinculan corresponden a rutas provinciales (en especial de aquellas ubicadas en los intersticios de los caminos nacionales) o a caminos municipales, por lo que su pavimentación es la llave de la conexión de innumerables poblados.

Es interesante observar la importancia de las redes provinciales y municipales como llaves de acceso a las poblaciones, importancia que se incrementa a medida que se trata de rangos poblacionales menores. Una localidad dada puede estar servida por una o más rutas provinciales, por una o más rutas nacionales, por rutas nacionales y

⁵⁷ Este es un supuesto fuerte, al menos en nuestro país, ya que una ruta puede estar pavimentada pero si su estado es malo puede ser prácticamente intransitable.

provinciales o por caminos municipales.

Si se agrupan las localidades en 6 rangos según tamaño poblacional, en cada uno de los años censales, se pueden asignar las rutas y/o caminos de acceso de cada una de ellas, tal como se muestra en el cuadro siguiente. Los rangos de tamaño poblacional son los siguientes:

Cuadro N° AM2. Rangos poblacionales

Rango poblacional	Tamaño de localidades
1	Hasta 1.000 habitantes
2	Entre 1.001 y 2.000 habitantes
3	Entre 2.001 y 5.000 habitantes
4	Entre 5.001 y 10.000 habitantes
5	Entre 10.001 y 20.000 habitantes
6	Más de 20.000 habitantes

El cuadro siguiente da cuenta de que las redes provinciales son el canal de acceso en el 37% de los casos; la red nacional conecta al 25% de los poblados, y luego los caminos municipales y una coincidencia de rutas nacionales y provinciales, con 19% de los casos cada categorización de los accesos. Esquemáticamente se puede establecer que a medida que crece el tamaño poblacional, mayor es la cantidad de casos en los que a las localidades llegan tanto rutas nacionales como provinciales. Por el contrario, a medida que disminuye el tamaño de una población su acceso resulta más dependiente de los caminos municipales.

Cuadro N° AM3. Red vial pavimentada y sin pavimentar de acceso a las localidades. Total del país por rango poblacional de las localidades

Jurisdicción vial	Rango poblacional						Total
	1	2	3	4	5	6	
Ruta provincial	37%	44%	41%	37%	32%	14%	37%
Ruta nacional	25%	25%	28%	27%	19%	19%	25%
Camino municipal	26%	17%	10%	6%	6%	1%	19%
Ruta nacional y provincial	11%	13%	22%	30%	43%	66%	19%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: cartografía del ACA

La red vial argentina, diagramada en la década del '30, comenzó su proceso de fuerte

pavimentación en la década del '40 pero es de resaltar el peso que fueron ganando las redes provinciales pavimentadas que pasaron de representar el 16% del total, en 1940, al 32% en 1970 y a más del 55% en la década del '90.

Cuadro N° AM4. Estructura de la red total pavimentada argentina. 1940 – 2010

Años	Red Nacional	Redes Provinciales	Total
1940	84,2%	15,8%	100,0%
1950	76,7%	23,3%	100,0%
1960	69,8%	30,2%	100,0%
1970	68,2%	31,8%	100,0%
1980	47,2%	52,8%	100,0%
1990	45,8%	54,2%	100,0%
2000	44,5%	55,5%	100,0%
2010	45,3%	54,7%	100,0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DNV

Este crecimiento acompañó a la pavimentación de las rutas de acceso a las localidades, donde se ve que en la década del '60 se duplica la cantidad de poblados con acceso pavimentado y pasa a explicar una cuarta parte del total de poblaciones en la década siguiente.

Cuadro N° AM5. Estado del acceso vial a las localidades argentinas. 1947 – 2010. Total del país. Cantidad y estructura

Estado del camino / años	1947	1960	1970	1980	1990	2001	2010
Sin acceso pavimentado	2.278	2.065	1.809	1.565	1.435	1.304	1.252
% respecto del total	96,2%	92,9%	82,8%	75,3%	73,1%	72,2%	72,4%
Con acceso pavimentado	91	159	375	514	527	501	478
% respecto del total	3,8%	7,1%	17,2%	24,7%	26,9%	27,8%	27,6%
Total	2.369	2.224	2.184	2.079	1.962	1.805	1.730

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DNV

Sin embargo, se puede señalar un punto interesante que no es posible ver en la forma en la que está expresada esta totalidad: la expansión de la red vial pavimentada se inició, en general, desde la ciudad de Buenos Aires hacia el interior del país recorriendo en los primeros tiempos la región Centro Pampeana, zona donde el ferrocarril mostró (y muestra) la mayor densidad de su desarrollo.

G. Cercanía de cada localidad a centro urbano más cercano de más de 20000

habitantes

i. Los aspectos metodológicos

Para cada una de las 3049 localidades con las que se trabajó hubo que determinar la distancia a la ciudad más cercana de al menos 20000 habitantes en el censo poblacional del año 2010. De estas casi 3049 localidades hay 150 que tienen al menos 20000 habitantes; en estos casos la distancia hacia una localidad cabecera es 0 km, ya que todas ellas son localidades cabecera.

Para las restantes 2899 poblaciones fue necesario medir la distancia con la localidad cabecera más cercana. Este procedimiento se realizó mediante un Sistema de Información Geográfico, para lo que tuvo que asignarse a cada una de ellas sus coordenadas en el espacio. Las distancias varían desde 0 (en el caso que la población de referencia superara a los 20000 habitantes) hasta 365 kilómetros.

La media de la distancia de cada región brinda una idea del grado de densidad de las poblaciones que hay en cada una, y de la cantidad de ciudades mayores a 20.000 habitantes.

Cuadro N° AM6. Distancia media entre las localidades menores a 20.000 habitantes y la más cercana de al menos 20.000 habitantes

Región	Distancia media de las localidades pequeñas con las de más de 20.000 habitantes (en km)
Centro Pampeana	44
Cuyo	52
NEA	51
NOA	69
Patagonia	104

Fuente: elaboración propia

La región más densa en poblaciones de más de 20.000 habitantes es la Centro Pampeana, con 44 km de distancia media mientras que en la Patagonia esa distancia media se extiende a 104 km, lo que da cuenta de la existencia de pocas ciudades de más de 20.000 habitantes.

ii. La teoría de los lugares centrales

Esta teoría, desarrollada a principios de la década de 1930, busca explicar la distribución y jerarquización de los espacios urbanos que prestan determinados servicios a la población de un área circundante a un nodo. La teoría se llamó “de los lugares centrales” porque en ella se supone que allí donde se prestan servicios se acercan las personas para obtenerlo. De esta manera aparece un punto nodal en el espacio que organiza el territorio en torno a sí, dada una lógica de comportamiento económico que gobierna la aparición de servicios y sus posibilidades de triunfar.

De manera concreta, el problema que se planteó Christaller fue el de la localización óptima de las actividades comerciales y de servicios en una región cualquiera. Para ello partió de dos conceptos clave: el alcance físico del mercado y el umbral de la demanda. El alcance físico lo entendió como la distancia más grande que el agente consumidor está dispuesto a viajar para comprar una mercancía o servicio a un determinado precio de mercado. Y el umbral de la demanda lo definió como el monto de ventas mínimas que le permiten a la empresa permanecer dentro del negocio. Todo bien y/o servicio es ofrecido solo si su alcance supera el umbral.

iii. Probando la teoría de los lugares centrales en varias localidades cabecera del país

Tomando como referencia a la Teoría de los Lugares Centrales, se tomaron 26 localidades cabecera de partidos o departamentos de provincia testeando si estos puntos funcionarían como “lugares centrales”, es decir, aquellos en donde se prestan determinados servicios para la población de un área circundante y que se posicionarían como polos de atracción.

De esta manera, se buscó corroborar la hipótesis de que, por diferentes motivos, la población residente en localidades pequeñas tiende a relocalizarse en las cabeceras departamentales. Las localidades seleccionadas, todas ellas al azar, fueron: Chivilcoy (Buenos Aires), Villa Ángela (Chaco), Oberá (Misiones), Venado Tuerto (Santa Fe),

Presidencia Roque Sáenz Peña (Chaco), Goya (Corrientes), General Pico (La Pampa), Comodoro Rivadavia (Chubut), Joaquín V. González (Salta), Intendente Alvear (La Pampa), La Carlota (Córdoba), San José de Jáchal (San Juan), Tres Arroyos (Buenos Aires), Chilecito (La Rioja), Olavarría (Buenos Aires), Azul (Buenos Aires), Libertador General San Martín (Jujuy), Rafaela (Santa Fe), Concordia (Entre Ríos), Aimogasta (La Rioja), Sunchales (Santa Fe), San Rafael (Mendoza), Quimilí (Santiago del Estero), Clorinda (Formosa), Gualeguay (Entre Ríos) y San Carlos de Bariloche (Río Negro).

A su vez, se sumaron las localidades pequeñas dentro de un área de influencia de aproximadamente 100 km de la cabecera. Para todas ellas se observó su comportamiento demográfico desde el censo de 1869 hasta 2010, teniendo en cuenta también el peso relativo de cada centro urbano en el total departamental.

Los resultados de esta prueba se pueden sintetizar afirmando que en nuestro país existe una diferenciación regional en el comportamiento demográfico de las localidades, en donde esta relación muestra su mayor fuerza en la región Centro Pampeana, lugar que por otro lado es el de mayor desarrollo ferroviario:

- La región Centro Pampeana parece ser la que responde con mayor fuerza a la hipótesis planteada. Aquí ninguna localidad central ha disminuido su participación relativa. Por el contrario, todas han aumentado su peso a excepción de Olavarría, Gualeguay y Concordia, que se mantienen estables. En algunos casos, como los de Azul, Tres Arroyos y Chivilcoy, las estadísticas muestran un retroceso poblacional de pequeñas ciudades cercanas. En líneas generales, este proceso comienza a evidenciarse en las décadas de 1960 y 1970; a partir de ese momento, el retroceso poblacional de pequeñas localidades continúa hasta nuestros días con tasas más moderadas.
- En la Patagonia, todas las localidades evidencian un aumento absoluto de su población, siendo más acelerado en los lugares cuya dinámica productiva se centra en el turismo y los servicios relacionados. Estos pequeños pueblos o villas van adquiriendo un mayor peso relativo, mientras que las ciudades más importantes tienden a retroceder (Bariloche) o a mantenerse estables (Comodoro Rivadavia). A

su vez, cabe destacar que en esta región las áreas de influencia son mayores, debido a la baja densidad poblacional y a las mayores distancias que separan a las ciudades.

- Las regiones de Cuyo, Noroeste y Noreste presentan una mayor heterogeneidad. Si bien existen algunos casos puntuales que se acercan a la hipótesis (Joaquín V. González), las localidades pequeñas muestran un crecimiento generalizado, tanto en valores absolutos como relativos, en detrimento de las cabeceras. Cabe destacar que, si bien estas provincias presentan aún un porcentaje elevado de población rural con respecto al total del país, las mismas se encuentran atravesando un proceso de urbanización más acelerado. Sin embargo, esto parece afectar a todo el sistema urbano de la región, tanto a los grandes aglomerados como a las pequeñas localidades.

[Volver al índice](#)

ANEXO TALLERES Y DEPÓSITOS FERROVIARIOS

En el cuadro se ha volcado la información sobre talleres y depósitos ferroviarios, con su ubicación, fecha aproximada de inauguración y cierre, en los casos en que no operen más.

Talleres y depósitos ferroviarios. Ubicación y fechas de inauguración y cierre

Localidad	Provincia / Área	Línea	Taller o depósito	Inaugurado	Cierre
25 de Mayo	Buenos Aires	Roca	D	1896	Década del '60
Beazley	San Luis	San Martín	D	1909	Década del '30
Quilino	Córdoba	Belgrano	D	1975	Década del '30
Alianza	Gran Buenos Aires	San Martín	D y T	1908	1993
Strobel / Puerto Diamante	Entre Ríos	Urquiza	D y T	1914	1980
Almirante Solier	Buenos Aires	Roca	D	1911	1978
Alta Córdoba	Córdoba	Belgrano	T	1914	Activo
Alta Córdoba	Córdoba	Belgrano	D	1890	1993
Altamirano	Buenos Aires	Roca	D	1871	1964
Andalgalá	Catamarca	Belgrano	D	1914	1977
Añatuya	Santiago del Estero	Belgrano	T	1892	1991
Ayacucho	Buenos Aires	Roca	D	1892	Fines del '60

Localidad	Provincia / Área	Línea	Taller o depósito	Inaugurado	Cierre
Azul	Buenos Aires	Roca	D	1876	1961
Bahía Blanca N.O.	Buenos Aires	Roca	T	1890	1996
Balnearia	Córdoba	Belgrano	D	1912	1978
Baradero	Buenos Aires	Mitre	D	1885	Década del '30
Basavilbaso	Entre Ríos	Urquiza	D	1890	1993
Caballito	Gran Buenos Aires	Sarmiento	D	1884	1925
Campana	Buenos Aires	Mitre	D y T	1876	Década del '60
Cañada de Gómez	Santa Fe	Mitre	D	1890	1977
Cañuelas	Buenos Aires	Roca	D	1885	1962
Capitán Castro	Buenos Aires	Mitre	D	1910	Década del '80
Carmen de Patagones	Buenos Aires	Roca	D	1922	Década del '90
Casilda	Santa Fe	Mitre	D	1883	Década del '70
Castelar	Gran Buenos Aires	Sarmiento	D	Fines del '30	Activo
Centroamérica / Barrio Once	Gran Buenos Aires	Sarmiento	T	1870	1884
Ceres	Santa Fe	Mitre	T	1890	Década del '90
Chamical	La Rioja	Belgrano	D	1914	1977
Charadai	Chaco	Belgrano	D	1913	1953
Clodomira	Sgo. del Estero	Belgrano	T	En los '20	1991
Coghlan	Gran Buenos Aires	Mitre	D	1891	1930
Comodoro Rivadavia	Chubut	Roca	D y T	1914	1978
Concepción del Uruguay	Entre Ríos	Urquiza	D	1889	Década del '80
Concordia	Entre Ríos	Urquiza	D	1874	Activo
Concordia	Entre Ríos	Urquiza	D	1874	Década del '90
Constitución	Gran Buenos Aires	Roca	D	1910	1963
Córdoba	Córdoba	Belgrano	D y T	1876	1914
Córdoba	Córdoba	Mitre	D	1870	1929
Coronel Pringles	Buenos Aires	Roca	D	1903	Década del '60
Coronel Suárez	Buenos Aires	Roca	D	1884	Década del '60
Corral de Bustos	Córdoba	Mitre	D	1910	Década del '70
Corrientes	Corrientes	Urquiza	D	1888	1993
Cruz Alta	Córdoba	Mitre	D	1890	Década del '60
Cruz del Eje	Córdoba	Belgrano	D y T	1891 / 92	Década del '70
Darregueira	Buenos Aires	Sarmiento	D	1910	Activo
Darwin	Río Negro	Roca	D	1899	1994
Deán Funes	Córdoba	Belgrano	D	1910	Década del '80
Doblas	La Pampa	Sarmiento	D	1908	1965
El Maitén	Chubut	Roca	D	1950	Activo
Embarcación	Salta	Belgrano	D	1912	Década del '90

Localidad	Provincia / Área	Línea	Taller o depósito	Inaugurado	Cierre
Estación Mazán	La Rioja	Belgrano	D	1910	1977
Formosa	Formosa	Belgrano	D	1910	2000
Frías	Sgo. del Estero	Belgrano	D	1875	Década del '80
Frontera	Santa Fe	Belgrano	D	1890	Década del '70
Gálvez	Santa Fe	Mitre	T	1890	Década del '70
General Acha	La Pampa	Roca	D	1894	Década del '60
General Alvear	Buenos Aires	Roca	D	1897	Década del '70
General Belgrano	Buenos Aires	Roca	D	1872	Década del '60
General Güemes	Salta	Belgrano	D y T	1890	Activo
General Guido	Buenos Aires	Roca	D	1906	Década del '60
General La Madrid	Buenos Aires	Roca	D	1882	Década del '60
General Pico	La Pampa	Sarmiento	D	1907	Década del '90
Goya	Corrientes	Urquiza	D	1909	Fines de los '70
Gualeguay	Entre Ríos	Urquiza	D	1890	Década del '70
Gualeguaychú	Entre Ríos	Urquiza	D	1891	1980
Guaviraví	Corrientes	Urquiza	D	1903	1958
Haedo	Gran Buenos Aires	Sarmiento	D	1925	Activo
Herrera	Sgo. del Estero	Mitre	D	1912	Década del '50
Hinojo	Buenos Aires	Roca	D	1890	Década del '40
Hucal	La Pampa	Roca	D	1907	1962
Huinca Renancó	Córdoba	San Martín	D	1908	Década del '70
Humahuaca	Jujuy	Belgrano	D	1908	Década del '70
Ingeniero Guillermo N. Juárez	Formosa	Belgrano	D	1931	Década del '90
Ingeniero White	Buenos Aires	Roca	D	1884	Activo
José C. Paz	Gran Buenos Aires	San Martín	D	1912	Activo
José León Suárez	Gran Buenos Aires	Mitre	D	1930	Activo
Juan E. Barra	Buenos Aires	Roca	D	1910	Década del '50
Junín	Buenos Aires	San Martín	D y T	1885	Activo
Kilómetro 692	Córdoba	San Martín	D	1929	1993
La Quiaca	Jujuy	Belgrano	D	1908	Década del '90
La Rioja	La Rioja	Belgrano	D	1892	Década del '60
Laguna Paiva	Santa Fe	Belgrano	T	1912	Activo
Lamadrid	Tucumán	Belgrano	D	1890	Década del '70
Las Cejas	Tucumán	Belgrano	D	1906	Década del '60
Las Flores	Buenos Aires	Roca	D	1872	Década del '80
Las Varillas	Córdoba	Mitre	D	1910	Década del '60
Libertad	Gran Buenos Aires	Belgrano	D y T	1911	1977

Localidad	Provincia / Área	Línea	Taller o depósito	Inaugurado	Cierre
Linch	Gran Buenos Aires	Urquiza	D y T	1890	Activo
Liniers / Villa Luro	Gran Buenos Aires	Sarmiento	T	1905	Activo
Lobos	Buenos Aires	Roca	D	1870	1896
Luján	Buenos Aires	Sarmiento	D	1882	Década del '50
Maipú	Buenos Aires	Roca	D	1886	Década del '80
Manuel J. Cobo (Est. Lezama)	Buenos Aires	Roca	D	1930	1977
Mar del Plata	Buenos Aires	Roca	D	1886	Activo
Mate de Luna	Tucumán	Belgrano	D	1936	1993
Maza	Buenos Aires	Sarmiento	D	1910	1965
Mechita	Buenos Aires	Sarmiento	D y T	1908	2001
Mendoza	Mendoza	Belgrano	D	1941	1993
Mendoza	Mendoza	San Martín	D y T	1886	Activo
Mendoza Trasadino	Mendoza	Belgrano	D	1890	1932
Mercedes	Corrientes	Urquiza	D	1898	Década del '80
Merlo	Gran Buenos Aires	Sarmiento	D	1870	1948
Monte Caseros	Corrientes	Urquiza	D y T	1875	Activo
Morteros	Córdoba	Mitre	D	1890	Década del '50
Navarro	Buenos Aires	Belgrano	D	1910	Década del '60
Necochea - Quequén	Buenos Aires	Roca	D	1894/95	1980
Neuquén - Plottier	Neuquén	Roca	D	1902	Activo
Olavarría	Buenos Aires	Roca	D	1882	Activo
Palermo	Gran Buenos Aires	San Martín	D	1888	1910
Palmira	Mendoza	San Martín	D	1909	Activo
Paraná	Entre Ríos	Urquiza	D y T	1884	1993
Paso de los Libres	Corrientes	Urquiza	D	1900	Activo
Patricios	Buenos Aires	Belgrano	D	1909	Década del '70
Pedro Luro	Buenos Aires	Roca	D	1912	Década del '60
Pedro R. Fernández (Est. Manuel F. Mantilla)	Corrientes	Urquiza	D	1914	1968
Pérez	Santa Fe	Mitre	T	1915	Activo
Pergamino	Buenos Aires	Mitre	D	1884	1980
Posadas	Misiones	Urquiza	D	1911	1993
Presidencia Roque Sáenz Peña	Chaco	Belgrano	D	1914	Década del '90
Puente Alsina	Gran Buenos Aires	Belgrano	D	1939	1994

Localidad	Provincia / Área	Línea	Taller o depósito	Inaugurado	Cierre
Puente del Inca	Mendoza	Belgrano	D	1901	1965
Puerto Deseado	Santa Cruz	Roca	D	1910	1978
Puerto Madryn	Chubut	Roca	D y T	1889	1961
Quilmes	Gran Buenos Aires	Roca	D y T	1898	Antes de 1920
Quimilí	Sgo. del Estero	Belgrano	D	1914	Década del '60
Realicó	La Pampa	Sarmiento	D	1907	Década del '60
Recalde	Buenos Aires	Roca	D	1910	Década del '60
Recreo	Catamarca	Belgrano	D	1884	1977
Remedios de Escalada	Buenos Aires	Roca	T	1901	Activo
Resistencia	Chaco	Belgrano	D	1910	1993
Retiro	Gran Buenos Aires	San Martín	D	1952	Activo
Riachuelo	Gran Buenos Aires	Belgrano	T	1908	1950
Río Cuarto	Córdoba	Mitre	D	1875	Década del '90
Río Segundo - Pilar	Córdoba	Mitre	D	1893	Década del '50
Río Tercero	Córdoba	Mitre	D	1914	1977
Rivera	Buenos Aires	Sarmiento	D	1910	Década del '60
Rosario	Santa Fe	Mitre	D y T	1866	1996
Rosario Este	Santa Fe	Mitre	D	1883	1902
Rosario Norte	Santa Fe	Mitre	D	1888	1992
Rosario SF	Santa Fe	Belgrano	D	1892	1905 (aprox.)
Rubén Darío	Gran Buenos Aires	Urquiza	D	1972	Activo
Saavedra	Buenos Aires	Roca	D	1910	Década del '90
Sachayoj	Sgo. del Estero	Belgrano	D	1941	1977
Salta	Salta	Belgrano	D	1891	1993
San Antonio de los Cobres	Salta	Belgrano	D	1929	Década del '90
San Antonio Oeste	Río Negro	Roca	D	1910	Activo
San Carlos de Bolívar (Est. Bolívar)	Buenos Aires	Roca	D	1898	Década del '70
San Cristóbal	Santa Fe	Belgrano	T	1892	Década del '90
San Fernando del Valle de Catamarca	Catamarca	Belgrano	D	1889	1977
San Gregorio	Santa Fe	Mitre	D	1910	Década del '70
San José de Jáchal	San Juan	Belgrano	D	1928	Década del '90
San José de Metán	Salta	Belgrano	D	1915	Activo
San Juan	San Juan	Belgrano	D	1910	1993
San Juan	San Juan	San Martín	D	1885	1970

Localidad	Provincia / Área	Línea	Taller o depósito	Inaugurado	Cierre
San Martín	Gran Buenos Aires	Mitre	D	1876	1995
San Martín - La Colonia	Mendoza	San Martín	T	1910	Activo
San M. de Tucumán	Tucumán	Mitre	D	1891	1993
San Pedro	Jujuy	Belgrano	D	1912	Década del '60
San S. de Jujuy	Jujuy	Belgrano	D	1900	1993
Santa Fe	Santa Fe	Belgrano	T	1885	1978
Santa Fe	Santa Fe	Mitre	D	1892	1992
Santa Fe Cambios	Santa Fe	Belgrano	D	1911	1993
Santa Lucía	Buenos Aires	Belgrano	D	1912	Fines del '60
Sgo. del Estero - La Banda	Sgo. del Estero	Mitre	D	1890	1993
Santo Tomé	Corrientes	Urquiza	D	1903	Década del '60
Sevigne	Buenos Aires	Roca	D	1904 / 1905	1965
Sorrento	Santa Fe	Roca	D	1905 (aprox.)	1993
Spurr	Buenos Aires	Roca	T	1965	Activo
Sunchales	Santa Fe	Mitre	D	1887	Década del '50
Tafí Viejo	Tucumán	Belgrano	T	1910	Década del '70/semiactivo
Tamangueyú	Buenos Aires	Roca	D	1908	Década del '70
Tandil	Buenos Aires	Roca	D	1883	Activo
Temperley	Gran Buenos Aires	Roca	D	1938	2000
Tinogasta	Catamarca	Belgrano	D	1914	1977
Tolosa	Gran Buenos Aires	Roca	D	1884	2004
Tostado	Santa Fe	Belgrano	D	1936	Década del '70
Tránsito	Córdoba	Belgrano	D	1940	Década del '60
Tres Arroyos	Buenos Aires	Roca	D	1886	Fines de los '70
Triángulo	Santa Fe	Belgrano	D	1909	1977
Tucumán C	Tucumán	Belgrano	T	1885	1915
Tucumán P	Tucumán	Belgrano	D	1890	1980
Venado Tuerto	Santa Fe	Mitre	D	1890	Década del '90
Victoria	Entre Ríos	Urquiza	D	1870	1977
Victoria	Gran Buenos Aires	Mitre	D y T	1890	Activo
Villa Constitución	Santa Fe	Mitre	D	1890	Década del '80
Villa de Leales	Tucumán	Belgrano	D	1907	1929
Villa Diego	Santa Fe	Mitre	T	1908	Activo
Villa María - Villa Nueva	Córdoba	Mitre	D	1927	Década del '80
Villaguay	Entre Ríos	Urquiza	D	1891	Década del '70
Volcán	Jujuy	Belgrano	D	1905	1992

Localidad	Provincia / Área	Línea	Taller o depósito	Inaugurado	Cierre
Zapala	Neuquén	Roca	D	1914	1993

Fuente: Fundación Museo Ferroviario

[Volver al Índice](#)

Agradecimientos

La investigación demandó la lectura de una gran cantidad de libros, artículos, páginas en Internet y la realización de una gran cantidad de entrevistas. Son ellos, Rodolfo Bertoncello, Roberto Bisang, Jorge Blanco, Juan Carlos Cena, Natalia García, Francisco Pipe Gatto, Alfredo Lattes, Javier Lindemboim, Juan Pablo Martínez, Roxana Mauricio, Alberto Müller, María Inés Pacecca, Juan Piccirillo, Hugo Ratier, Julio Rearte, Carlos Reboratti y Manuel Solanet.

Un agradecimiento especial debe hacerse a Jorge Waddell, presidente de la Fundación Museo Ferroviario, quien tuvo la paciencia de abrirnos toda la biblioteca de la Fundación y conversar y asesorar en muchos de los temas tratados; sin exagerar, las reuniones con Waddell superaron la centena en los 3 años que demandó el trabajo.

También agradecemos al personal de la biblioteca del INDEC y a Karina Garófoli, de la biblioteca de la Fundación Museo Ferroviario, por la amabilidad y paciencia demostrada en nuestras eternas visitas.

[Volver al Índice](#)

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, María Eugenia, BERCOVICH, Gabriela Andrea y HERRERO, Ana Carolina: La Patagonia: cuestiones demográficas de la tierra del fin del mundo. Dirección Provincial de Estadística y Censos de la provincia del Neuquén. 2012.
- ÁLVAREZ PALAU, Eduardo Joseph. *La colonización del Alto Valle del Río Negro y Neuquén en Argentina: ferrocarril, obras hidráulicas y electricidad para consolidar el poblamiento*. En Simposio Internacional "Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa 1980-1930". 2012.
- AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO – *Cartografía vial*. Varios años.
- AZCUY AMEGHINO Eduardo y ORTEGA, Lucía. *Expansión de la frontera agropecuaria, reestructuración ganadera y sojización en regiones extra-pampeanas*. En Documentos del CIEA N° 5. FCE-UBA. 2010
- BENÍTEZ, Marcela: *La Argentina que desaparece. Desintegración de comunidades rurales y poblados en vías de desaparición*. Tesis. Universidad de Belgrano. Buenos Aires, 1998.
- BISANG, Roberto, ANLLÓ, Guillermo y CAMPI, Mercedes. *Claves para repensar el agro argentino*. Buenos Aires, EUDEBA. 2013.
- BLANCHARD, Olivier y PÉREZ ENRRI, Daniel. *Macroeconomía*. Buenos Aires. Prentice Hall Iberia. 2002
- CAZORLA MURILLO, Mauricio. *La estación de ferrocarril: esperanzas y nostalgias*. Periódico La Patria. Abril de 2010.
- CÁRCANO, Ramón J. *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina*. Buenos Aires: Lajouane. 1893.
- CENA, Juan Carlos. *Resistencia obrera al desguace*. En Ideas de Izquierda, octubre de 2013.
- CHRISTALLER, Walter. *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, N.J. Prentice-Hall, 1966.

- DJENDEREDJIAN, Julio. *La colonización agrícola en Argentina, 1850-1900: problemas y desafíos de un complejo proceso de cambio productivo en Santa Fe y Entre Ríos*. América Latina en la Historia Económica N° 30 México. 2008.
- DI TELLA, Guido y ZYMELMAN, Manuel. *Las etapas del desarrollo económico argentino*. Buenos Aires. EUDEBA. 1967
- FERNÁNDEZ, Diego y ORTEGA, Lucía. *Los contratos accidentales y su implicancia en los procesos de concentración del capital en la región pampeana y la provincia de Chaco. 1988 – 2002*. En Documentos del CIEA N° 7. FCE-UBA. 2011.
- FRANK, Rodolfo. *Evolución del trabajo en la agricultura*. Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria. 2005.
- GOLOVANEVSKY, Laura. *Ferrocarriles y población: una mirada comparativa en Jujuy. (1891-1948-1993)*. En Revista “Estudios del ISHIR”, Investigaciones Socio Históricas Regionales, Unidad Ejecutora en Red – CONICET, Publicación cuatrimestral año 2, número 2, 2012.
- INDEC: Censos Nacionales de Población, Hogares y Vivienda: 1869, 1895, 1914, 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010.
- INDEC a: *Historia de los censos. 1869 – 2010*. Buenos Aires. 2011.
- INDEC b: *Metodología del Censo 2010*. Buenos Aires, 2011.
- INDEC c. *Encuesta Permanente de Hogares. Conceptos de Condición de Actividad, Subocupación Horaria y Categoría Ocupacional*. Buenos Aires, 2011
- LIATIS, Roberto, FIADONE, Rodolfo, PICCIRILLO, Juan Martín, SÁNCHEZ, Jorge y TOPPAZZINI, Carlos. *Historia de la logística en la Argentina. Desde la época prehispánica hasta 1914*. edUTcNe. Buenos aires. 2015
- LINDENBOIM, Javier (con la colaboración de Natalia Ramondo y María Ana Lugo): *Población urbana argentina, 1960 - 1991. Revisión metodológica y resultados estadísticos*. Centro de Estudios de Población, Empleo y Desarrollo (CEPED). FCE - UBA, Buenos Aires, 1997.

- LINDENBOIM, Javier y KENNEDY, Damián. *Dinámica urbana argentina. 1960 – 2001. Reconstrucción y análisis de la información necesaria*. Centro de Estudios de Población, Empleo y Desarrollo (CEPED). FCE – UBA. Buenos Aires, 2003.
- MARTÍNEZ, Juan Pablo. *El trazado de los caminos y su relación con la política ferroviaria*. Revista Carreteras N° 86. Buenos Aires, 1978.
- MINISTERIO DE SALUD DE LA NACIÓN. SECRETARIA DE POLÍTICAS, REGULACIÓN E INSTITUTOS. *Natalidad, mortalidad general, infantil y materna por lugar de residencia*. Boletín N° 142. 2012.
- MÜLLER, Alberto. *De trenes y pueblos “fantasma”: acerca del impacto de la reducción del servicio ferroviario en la Argentina*. Desarrollo Económico, vol. 46, N. 184. 2007.
- MÜLLER, Alberto. *Racionalización en el ferrocarril estatal argentino, ¿qué se logró?* Centro de Estudios sobre la Situación y Perspectiva de la Argentina - Facultad de Ciencias Económicas-Universidad de Buenos Aires. Noviembre de 2013.
- MÜLLER, Alberto. *Ferrocarril y ocupación territorial: mitos, realidades, contrastes*. En “XXII Jornadas de Historia Económica”, Asociación Argentina de Historia Económica. Universidad nacional de Río Cuarto. 2010.
- NEIMAN, Guillermo. *Acerca de la estructura y condiciones del empleo en el sector agropecuario argentino*. Voces del Fénix N° 12. Buenos Aires. 2016.
- OTERO, Hernán. *Censos antiguos: 1869, 1895, 1914 y 1947*, en Susana Torrado (comp.), *Población y Bienestar en la Argentina del primero al segundo Centenario. Una historia social del siglo XX*. Buenos Aires, EDHASA, 2007.
- PASCARONI, Carolina, OLEA, Mariana y SCHROEDER, Romina. *Pequeñas localidades, entre el éxodo rural y la urbanización. Evolución de las localidades rurales de la región pampeana argentina: 1960-2001*. Ponencia presentada al VIII Congreso Latinoamericano de Sociología Rural, Porto de Galinhas, Brasil. 2010.
- PASTORIZA, Elisa. *Estado, gremios y hoteles. Mar del Plata y el peronismo*. Estudios Sociales, N°34, Universidad Nacional de Mar del Plata. 2008.

- RANDLE, Patricio Horacio. Atlas del Desarrollo Territorial de la Argentina. Buenos Aires. OIKOS, Asociación para la Promoción de los Estudios Territoriales y Ambientales. 1981.
- SAHADY V., Antonio. *La supresión del ferrocarril, la Carretera de la Fruta, y su impacto en la movilidad del sector aledaño*. Revista de Urbanismo, N°7, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, enero de 2003.
- SANCHEZ, Jorge. *Cargas perdidas por el ferrocarril: ¿era evitable ese declive?* Mimeo. 2015
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra, 8va edición. 1983.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Los ferrocarriles deben ser argentinos*. Buenos Aires, Editorial Lancelot. 2009.
- SCHUMPETER, Joseph. *Capitalismo, socialismo y democracia*. Biblioteca de economía. Buenos Aires. 1983.
- SLUTZKY, Daniel. *Los cambios recientes en la tenencia de la tierra en el país con especial referencia a la región pampeana: nuevos y viejos actores sociales*. En Documentos del CIEA N° 7. FCE-UBA. 2011
- VILLULA, Juan Manuel y AMARILLA, Cristian. *Los contratistas de servicios de maquinaria en la agricultura pampeana: ¿una clase social en sí misma?* En Documentos del CIEA N° 7. FCE-UBA. 2011.
- WADDELL, Jorge Eduardo. *Los límites culturales a los procesos de modernización ferroviaria en Argentina. Reflexiones sobre seis décadas de decadencia ferroviaria*. Primer Congreso Internacional de Historia Ferroviaria. Santiago de Chile. 2013.

[Volver al Índice](#)

DOCUMENTOS DE TRABAJO

NRO.5 AÑO 2015

**DESPOBLAMIENTO DE PEQUEÑAS
LOCALIDADES ARGENTINAS
¿ES RESPONSABLE EL TREN?**

IT

**INSTITUTO DEL
TRANSPORTE**



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
SAN MARTÍN