



CAMBIOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE ASOCIADOS AL PROBLEMA DE EXCLUSIÓN SOCIO-TERRITORIAL EN PEQUEÑAS LOCALIDADES

Diez Tetamanti, Juan Manuel

Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. FHCS - IGEPAT. CONICET Becario Pos-Doctoral. AGRITERRIS Argentina. E-mail: jmdiezte@gmail.com

Resumen

En este trabajo se analizan los procesos y acciones que generaron cambios en la dinámica espacial rural en las pequeñas localidades a partir de la segunda mitad del siglo XX en la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Así, se incluyen a las políticas públicas, la inserción de nuevos objetos como el automóvil y el retiro de los ferrocarriles de pasajeros. Se pregunta cómo los sistemas de objetos y acciones normados por leyes y políticas públicas, insertas en un cambio técnico constante, afectan a la dinámica socio-espacial de un área determinada. Para esto, se trabaja partiendo de conceptos trazados por Milton Santos, a lo que se incorporan datos demográficos, entrevistas y sistema de información geográfica. Se evidencia un proceso de aumento del aislamiento territorial, el abandono de los servicios públicos en áreas rurales, la desarticulación entre políticas públicas y el comando de objetos y la profundización de una situación exclusión socio-territorial en las pequeñas localidades bonaerenses.

Palabras clave: Pequeñas localidades- Políticas públicas – Transporte - Exclusión socio-territorial

CHANGES IN TRANSPORT SYSTEMS ASSOCIATED TO PROBLEMS OF SOCIO-TERRITORIAL EXCLUSION IN SMALL LOCALITIES.

Abstract:

In this paper we analyze the processes and actions that led to changes in the spatial dynamics in small localities from the second half of the twentieth century in the Province of Buenos Aires, Argentina. They including public policies the insertion of new objects like the car and the removal of passenger railroads. We wonder how systems of objects and actions regulated by laws and public policies, embedded in a constant technical change, affecting the socio-spatial dynamics of an area. For this, it works based on concepts traced by Milton Santos, which are incorporated demographic data, interviews and geographic information system. We found a process of increasing territorial isolation, abandonment of public services in rural areas, the disconnect between public policy and command objects and a deepening social exclusion territorial situation in the small towns of Buenos Aires.

Keywords: Small localities - Public policy – Transport - Socio-territorial exclusion

Este trabajo se benefició de una ayuda de la Agence Nationale de la Recherche de Francia en el marco del programa SYSTERRA, referencia ANR-09-STRA-04

Introducción.

La provincia de Buenos Aires, la más extensa y poblada de la República Argentina, posee una constelación¹ con más de 700 pequeñas localidades. Estas localidades o pueblos² con menos de 2000 habitantes³, considerados “población rural agrupada” por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), fueron emplazadas en un espacio construido inicialmente a la sombra de la acción de lo que algunos autores como Scalabrini Ortiz (1956 y 1965) o Jauretche (2008) llamaron: neo-colonialismo. Esta denominación se construyó refiriéndose a la invasión ferroviaria británica consentida y evidenciada a partir de la instalación de los servicios públicos como el transporte ferroviario y el telégrafo. De este modo se creó un espacio con dinámicas territoriales internas y formadoras de identidades, diseñado con fuerzas de intereses más ajenos que locales. El sistema agro-exportador imperante desde el siglo XIX, trazó en este contexto y a la medida de intereses económicos múltiples tanto externos como internos, un esquema espacial que perdura con sus huellas.

En este contexto, el espacio rural pampeano se consolidó dentro de los parámetros que definen al “paisaje derivado” desprendido del sistema espacial mundial, conceptualizado por Max Sorre (1947) como el paisaje resultante a partir de las distintas prácticas coloniales, incluyendo aquellos ligados al avance de la frontera agraria los vinculados al establecimiento de economías de enclave (agrícolas o industriales) y el trazado de líneas de transporte y comunicaciones. El concepto, fue retomado por Milton Santos (1986) como el subsistema que corresponde a un sub-espacio determinado y dependiente de otros sistemas de categoría más alta.

Luego del auge de construcción de trazas ferroviarias y del crecimiento demográfico del interior bonaerense denotado hasta la primera mitad del siglo XX; algunas de las pequeñas localidades bonaerenses, sufrieron durante los últimos cuarenta años del siglo XX, un proceso de pérdida de población y deterioro en la prestación de algunos servicios públicos (sobre todo los de comunicaciones y transportes), que potenció el aislamiento territorial en paralelo al crecimiento de la población urbana. Este proceso de declive demográfico en áreas rurales llevó a la consolidación de una estructura de población mayoritariamente urbana, al compás del proceso de urbanización experimentado en América Latina (Berdegué, Reardon, Escobar y Echeverría, 2001; Quintar y Gatto, 1987).

En Argentina, una serie de normas, leyes, reglamentaciones y sobre todo acciones

¹En el sentido de conjunto armonioso de objetos en el espacio.

² En Argentina se denomina «pueblos» en modo coloquial a las localidades de entre 300 y 15.000 habitantes (aproximadamente).

³Según criterio del INDEC (1998:9).

sobre los objetos existentes fue modificando la dinámica espacial de las pequeñas localidades. En este sentido, la modificación en la prestación de servicios ferroviarios y la aparición del automóvil de modo masivo generaron cambios visibles de esas dinámicas espaciales.

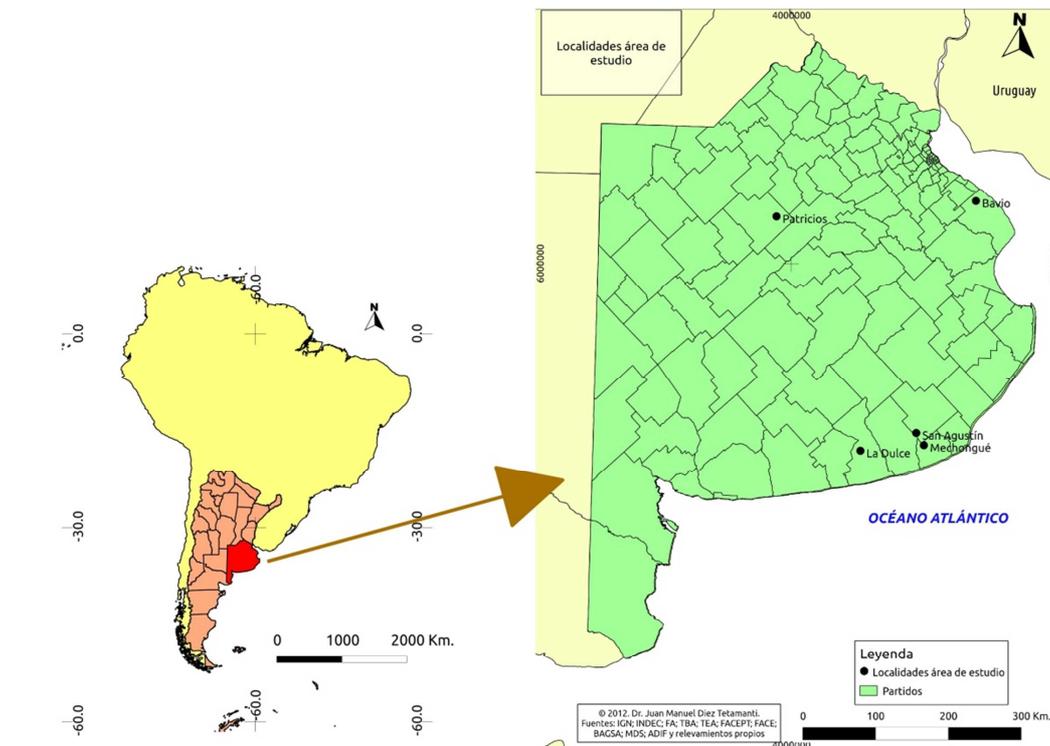
Así, a partir del geógrafo brasileño Milton Santos, se trabaja sobre un marco teórico en donde se concibe al espacio como una composición de objetos y acciones en diferentes periodos, enlazados unos a otros a partir de las huellas que persisten en el tiempo presente.

Se plantea la pregunta de cómo los sistemas de objetos y acciones (en este caso los modos de transporte ferroviario y automotor) normados por leyes y políticas públicas insertas en un cambio técnico constante, afectan a la dinámica espacial y demográfica de un área determinada. Esta pregunta general, convoca a un análisis que se plantea dialéctico y con diversidad de herramientas de investigación.

Los análisis bibliográficos, documentales y estadísticos constituyen recursos relevantes de esta investigación que se enmarca dentro de la tesis doctoral⁴ “Acciones locales y políticas públicas en pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires” (Diez Tetamanti, 2012) en donde se tomó como área de estudio específica a cinco localidades de la provincia de Buenos Aires, al tiempo que hace referencia permanente a la dinámica espacial en las pequeñas localidades del total provincial. Las localidades de estudio específico: San Agustín, La Dulce, Patricios, Mechongué y Bavio, se encuentran en los sectores Centro, Este y Sudeste de la provincia (figura 1). También se integraran a esta investigación los testimonios que surgen de entrevistas realizadas en las cinco localidades. Finalmente, una serie de datos primarios y secundarios digitalizados con software libre de Sistemas de Información Geográfico, agregan valor al análisis y el cruce de variables periodizadas.

⁴ Defendida en marzo de 2012 en la Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina. Dirección: Christophe Albaladejo.

Figura 1. Situación relativa y ubicación de las localidades del área de estudio



Fuente: elaboración propia, 2012

Conceptualización y metodología.

Para definir el concepto de *espacio* se parte de la teoría elaborada por Milton Santos en donde “el *espacio* es concebido en su propia existencia, como una forma-contenido, como una forma que no tiene existencia empírica y filosófica si la consideramos separadamente del contenido, y por otro lado, como un contenido que no podría existir sin la forma que lo sustenta” (Santos, 2000:21). Para el autor “la esencia del espacio es social... ..el espacio no puede estar formado únicamente por las cosas, los objetos geográficos, naturales o artificiales, cuyo conjunto nos ofrece la naturaleza. El espacio es todo eso más la sociedad: cada fracción de la naturaleza abraja una fracción de la sociedad actual” (Santos, 1986: Algunas reflexiones...párr.. 3)

Así, un elemento constitutivo del espacio es la técnica. Santos en “La Naturaleza del Espacio” afirma que “las técnicas constituyen un conjunto de medios instrumentales y sociales, con los cuales el hombre realiza su vida, produce y al mismo tiempo, crea espacio” (Santos, 2000:27). La técnica puede ser la “agrícola, la industrial, la comercial, cultural,

política, de difusión de información, de los transportes y comunicaciones, de distribución... ..que presentes o no en un paisaje, componen uno de los datos explicativos del espacio” (Santos, 1994:61). Este concepto cobra valor, atentos a que los medios de transporte utilizados generan sin dudas producción de espacio y modificaciones de sus dinámicas cotidianas; al tiempo que constituyen un dato a ser utilizado como variable.

El concepto de espacio derivado proviene de una idea del geógrafo francés Max Sorre y retomada por Milton Santos. Espacio derivado es, el resultante de la organización y desorganización de objetos y acciones de un lugar en relación directa a intereses distantes, en función de necesidades externas con parámetros y órdenes importadas (Santos, 1978:104). En el espacio derivado la organización y reorganización del espacio se lleva a cabo a partir de intereses distantes, en función de necesidades exógenas. El concepto de espacio derivado permite emplear la idea de dependencia externa aplicada al espacio pampeano (donde se encuentra la Provincia de Buenos Aires) y, a partir de esto, facilita comprender los comandos de construcción y deconstrucción que inciden en él. La afección de la historia a los espacios es sin duda un problema que plantea Santos y que aquí es tomada para comprender la acción de las influencias y fuerzas externas en el espacio. El concepto de espacio derivado implica que “si el impacto de un sistema temporal no fuese duradero, cada sistema temporal podría imprimir por completo sus propias marcas en una porción de espacio considerada... ..la acción de un sistema temporal deja siempre rastros” (Santos; 1997:33). En este sentido, para esta investigación los rastros figuran como centrales, atentos a que constituyen datos variables, objetos recordados y, posiblemente referencias locales de procesos vividos.

Estas conceptualizaciones resultan hábiles para trabajar el tema propuesto, en el sentido de comprender a las pequeñas localidades como elementos constitutivos de un espacio social afectado fuertemente por los cambios técnicos, las innovaciones y los objetos ya obsoletos pero existentes. Estos elementos técnicos persisten físicamente o no en el tiempo, imprimiendo huellas de un sistema temporal pasado que incide en el presente. Así, la existencia de ferrocarriles como modo de transporte hegemónico en un periodo determinado, instauró sus huellas, dinámicas y formas a un espacio que luego fueran modificadas por la masificación del automotor (en todas sus formas: particular, colectivo⁵, de carga, pasajeros). La técnica permite así, generar una periodización del espacio que admite el análisis con variabilidad a partir de objetos, acciones y normas.

Las políticas públicas se incluyen aquí concebidas a partir de Souza (2006), como la

⁵ También denominado como «buses» en otros países de habla hispana.

“política del gobierno en acción” y como el campo de conocimiento que tiene por objeto al mismo tiempo, poner al gobierno en acción y/o analizar esta acción y, cuando sea necesario, proponer cambios en la dirección o el curso de estas acciones. Para Souza, la política pública puede distinguir entre lo que el gobierno quiere hacer y lo que realmente hace; involucra a muchos actores y niveles de decisión. Aunque se materializa a través de los gobiernos, no necesariamente está limitada a los participantes oficiales ni a las leyes y normas escritas. La política pública, es en general una política a largo plazo; implica procesos posteriores después de la decisión y la proposición, es decir, también implica la implementación, ejecución y evaluación (Souza, 2006: 36).

Desde las políticas públicas se desprenden los servicios públicos, como instrumentos de acción técnica, tangibles y perdurables físicamente de la política pública. Se contemplan a los servicios públicos como aquello que hacen y ejecutan las agencias y los agentes del Estado o privados, reguladas o concedidas por el Estado con fines de interés público. Tal como dice Calafell “la expresión de servicio público evoca a la idea de una actividad dirigida al interés público; por lo general se intenta suministrar prestaciones al público, como puede ser la distribución de agua potable en una ciudad o la enseñanza pública” (1988: 194).

Así, la prestación de los servicios (colectivos) de transporte de pasajeros, se insertan dentro de la “gran política pública” que finalmente ejecuta servicios prestados por el Estado o privados.

La metodología que se aplica a este trabajo tiene un fuerte componente de periodización. Esta periodización se vincula con las transformaciones del espacio a partir del inicio de transformaciones estructurales en la Argentina, que a su vez se relacionan con leyes de ordenamiento de la propiedad privada, el acceso de los organismos de crédito internacional al juego cotidiano de la economía nacional, el proceso de automotorización⁶ del espacio, el aumento de la tasa de urbanización y el desarme del sistema ferroviario. Así, se parte de Silveira (2005) en su noción de espacio como un “prisma” para analizar la producción histórica. Whitehead sentó en 1938, una conceptualización de la “causalidad” cuando dice que “ningún acontecimiento es por entero y exclusivamente la causa de otro acontecimiento. Todo el mundo anterior, conspira para engendrar una nueva ocasión. Pero ciertas ocasiones, condicionan ampliamente la formación de las que siguen” (Whitehead, 1994:226). Esta conceptualización apunta a trabajar un enfoque integrador de causas, elementos y acciones como una totalidad y no como hechos ingenuos de la coyuntura. Así, se intenta establecer una dinámica que va desde lo general hacia lo particular y viceversa,

⁶ Se entiende al neologismo automotorización del espacio, como el efecto de incorporación activa del “objeto” automóvil al espacio geográfico y su dinámica de movilidad.

como intento de tenue acercamiento a la “totalidad”

Los datos y testimonios volcados provienen de una documentación inédita; luego editada sobre el tema la realización de entrevistas y talleres desarrollados en pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires en el marco de la tesis doctoral citada más arriba. El trabajo de mapas se obró mediante el uso exclusivo de SIG libre⁷ con más de 3600 datos demográficos de existencias y más de 4000 servicios ferroviarios digitalizados. Al respecto, la elaboración de mapeos, es en su totalidad de autoría y elaboración propia.

El área de estudio se emplaza dentro de la provincia de Buenos Aires, las localidades de enfoque: Patricios, San Agustín, Mechongué, Bavio y La Dulce, representan los lugares con mayor trabajo de campo desarrollado y los puntos de referencia en donde se realizaron las entrevistas y talleres de discusión con la población local. La selección de estas localidades respondió al intento de cubrir una diversidad de variables (en existencias o no de transporte, modalidad, regularidad, accesibilidad).

La construcción de una constelación de localidades.

La provincia de Buenos Aires estaba, a finales del siglo XIX, siendo incipientemente atravesada y virtualmente cautiva de las empresas concesionarias de capitales británicos que construían ferrocarriles, frigoríficos, tendidos eléctricos, líneas telegráficas y telefónicas⁸.

Hacia 1869, la población en el interior de la provincia era 495.107 habitantes, según Levene (1940:XXVI) basado en el Censo Nacional de 1869. Para este autor, las campañas del desierto de Alsina y Roca, sumados a la incorporación de sistemas de transporte y comunicaciones asociados a la facilidad de obtención de tierras, facilitó la instalación de los primeros pobladores en el interior bonaerense.

Las grandes inmigraciones europeas de finales del siglo XIX y principios del XX, de más de tres millones y medio de personas, provenían principalmente de España e Italia. Al llegar al país, los destinos podían ser muy diversos, pero principalmente la inmigración se concentró en los suburbios de Buenos Aires, en las colonias agrícolas, o como arrendatarios de campos. Otros en cambio, compartirían con los criollos, las peonadas rurales.

⁷ Se utilizaron los programas Quantum GIS 1.7.5 Wroclaw y Kosmo SIG 2.1 de licencia libre.

⁸ Ya para 1875, las inversiones Británicas en la Argentina en Ferrocarriles, Bancos, Tranvías, Gas y Frigoríficos concentraban £ 9.919.750 lo que representaba el 36,6% del total absoluto de la cartera de inversiones que incluía a los inversores particulares (M.G. Mulhall, *The English in South America*, Buenos Aires, 1878:579 en Escudé y Cisneros, 2000:106). “En 1870, el cónsul británico Frank Parish comentaba que actividades tales como ferrocarriles, tranvías, correos de barcos de vapor, líneas telegráficas, bancos, compañías de seguros, compañías de gas y proyectos de colonización estaban creciendo rápidamente en la Argentina. Asimismo, otros proyectos de trabajos públicos -los vinculados al puerto y a las mejoras sanitarias- estaban en la etapa de planificación. La mayoría de estos trabajos eran financiados con capital británico, sea en forma directa a través de joint-stock companies o indirectamente por medio de empréstitos del gobierno respaldados por la Bolsa de Valores de Londres. La deuda argentina en manos de británicos llegaba a 12.000.000 de libras esterlinas en 1872” (Escudé, y Cisneros, 2000:106).

El auge del modelo agro-exportador, con la Provincia de Buenos Aires como escenario central, propició en conjunto con el tendido de líneas de transporte, construcción de galpones y otros elementos de logística, la conglomeración de poblaciones en torno a grandes estancias, cruces de caminos y principalmente alrededor de las estaciones ferroviarias.

En este sentido, Gaignard (1989), en la tesis más profunda sobre la Pampa Argentina, advierte que la provincia de Buenos Aires es un campo explotado, que queda al servicio del ferrocarril, y es éste ferrocarril quien inserta al campo en el contexto de las exportaciones. La periferia de la pampa, es donde el ferrocarril se vincula con los chacareros⁹ (en las colonias agrícolas), al tiempo que éstos lo hacen con los terratenientes y circularmente, éstos últimos, con las empresas ferroviarias británicas.

Para Scalabrini Ortíz, desde el momento en el que el ferrocarril fue comandado mayoritariamente por Gran Bretaña “ya no responderá a los intereses generales de la provincia, sino a los deseos particulares de los financistas y comerciantes ingleses”. (Scalabrini Ortíz, 1995:65) Agregando que “la provincia ya no dependerá económicamente de sus gobiernos, dependerá de la voluntad imperial de Inglaterra”. (68)

Mientras que para Barsky y Gelman “el ferrocarril ayudó en primer lugar la demanda interna de cereales, carne, leche y otros bienes agropecuarios... Por otro lado... ...no significó la eliminación de antiguos caminos de tierra que los gobiernos provinciales continuaron expandiendo” (2001:145); para Scalabrini Ortíz la cuestión es mucho más dramática y determinante de dependencia. “Económicamente, los productores agropecuarios y los industriales no serán ciudadanos argentinos independientes, serán súbditos coloniales de Su Majestad Británica... ...es la voluntad inglesa de impedir su desarrollo espontáneo, de cercenar sus posibilidades industriales para mantenerlos en esa latencia impotente de la agricultura y de la ganadería, sin más perspectivas que ellas mismas. Cuando el Ferrocarril Oeste pertenecía a la provincia, toda iniciativa hallaba en él un eco protector. Cuando la Western Railway la sustituye, lo no agropecuario fue lentamente corroído y eliminado”. (Scalabrini Ortíz, 1995:66).

En el área de estudio, tanto en San Agustín, como en Mechongué, La Dulce y Bavio, los inicios fundacionales se remiten a los pedidos de los tenedores de las tierras -en general de los más grandes- a las compañías ferroviarias (en este caso todas corresponden al Ferrocarril del Sud -Buenos Aires Great Southern Railway-) para que en las cercanías de

⁹ En este sentido Gaignard (1979) distingue a “Chacareros” de “Estancieros”. Los primeros son aquellos que poseen entre 20 y 30 ha. (dedicados principalmente a la agricultura), mientras que los segundos, cuentan explotaciones que pueden superar las 3000 ha. (dedicadas a la explotación pastoril).

sus tierras, o dentro de ellas, se instalase una estación. Así, apellidos como Idoyaga Molina, (San Agustín) Álzaga, (Mechongué) Hernando, (Bavio) y Olivera; Bullrich (La Dulce) se leen en los documentos y carpetas¹⁰ recopilados a lo largo del trabajo de campo.

En este contexto, la última parte del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX, las localidades fueron creciendo en torno a las funciones de acopiadoras de materia prima y sedes concentradoras de las actividades sociales, económicas y transaccionales en la vida del poblador rural, manifestado en las existencias de cines, clubes, bancos, estaciones de tren, etc. (Albaladejo, 2009; Gaignard, 1979; Carricart, 2012). La comunicación con las capitales Buenos Aires y La Plata se estableció principalmente mediante el ferrocarril, que revolucionó los tiempos, confort, seguridad y regularidad de viajes tanto aquí como en el mundo entero. Así, estos pueblos se constituyeron como células activas y funcionales de un modelo que los convertía en elementos indispensables en el marco de un espacio derivado en el que lo local fluiría atado a los vaivenes comerciales agropecuarios externos y decisiones tomadas en Londres.

Se constituyó así, un periodo donde la racionalidad hegemónica externa signó la conformación del espacio del interior bonaerense a partir de la dinámica de implantación de infraestructura de transportes y comunicaciones. Infraestructura altamente dependiente de elementos técnicos importados y servicios cautivos de los cuadros tarifarios externos en los fletes, complicaron la posibilidad de un trazado exento de las voluntades agro-exportadoras (Scalabrini Ortiz, 1995).

Las pequeñas localidades se emplazan así, en el marco de un espacio derivado que aplicó la instalación de elementos fijos y la dinamización de flujos, obedientes más a designios y diseños externos que locales. La construcción y existencia de ferrocarriles, destinados a la exportación de productos agropecuarios por parte de capitales principalmente británicos, no deja dudas acerca de la factibilidad de definir a la región pampeana como un espacio derivado. Se produjo la instalación de un paquete técnico importado y sirviente a intereses foráneos y grandes productores locales; la fundación de un espacio del hacer (a partir del sistema agro-exportador) bajo los comandos de dos grandes espacios de mandar: en primer lugar (por cercanía) Buenos Aires como sede del gobierno nacional y concentrador del sistema de acciones, normas y objetos; y en segundo lugar: Londres, como centro de comando geopolítico y técnico. Este esquema, perduró en sus huellas y signó al espacio geográfico del área rural de la provincia en lo que prosiguió del

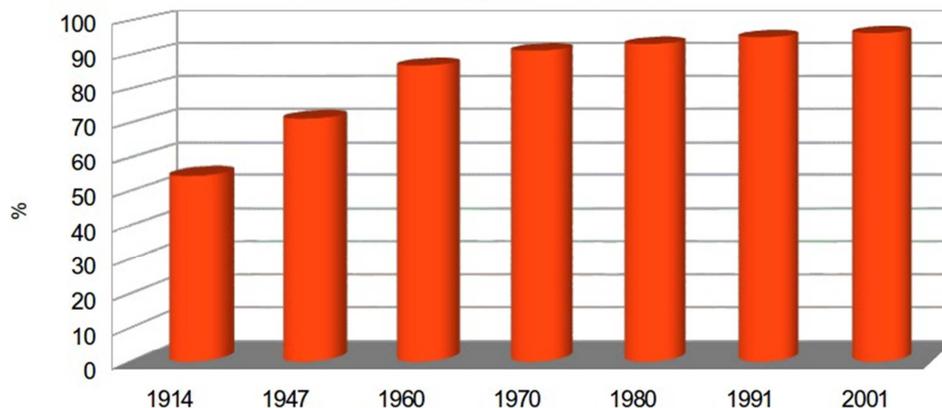
¹⁰ Proyecto: "Crear juntos un museo temporario" Escuela 9 de Mechongué (2009); Historia del Pueblo de Nicanor Olivera – Julio Baudracco. Fundación La Dulce. "Calle Almafuerte: comercios y habitantes" Publicado en "Gral. Mansilla, Estación Bartolomé Bavio, 100 años". en Archivo de Uniendo Pueblo ONG (2011).

siglo XX, vinculando cada variación de objetos técnicos, normativa y demográfica entre sí.

La des-ruralización de la población. El incremento de la población urbana.

Al compás del fenómeno de urbanización en América Latina durante siglo XX, la población urbana fue aumentando en proporción y cantidad, al tiempo que disminuyó la población rural entre los censos 1914 y 2001¹¹) tal como puede observarse en la figura 2; el incremento de la población urbana para el periodo intercensal 1947 – 1960 que figura como el de mayor crecimiento acumulado para el lapso: 1914 y 2001. Atentos a que los censos no se realizaron con los mismos intervalos temporales, se elaboró la figura 3 para analizar el comportamiento anual estimativo para cada periodo.

Figura 2. Evolución de la población urbana de la provincia de Buenos Aires 1914-2001



Fuente: DPE, INDEC y elaboración propia

La figura 3 fue elaborada con la fórmula de “variaciones anuales de la población” (VAAP), que permite establecer la variación porcentual anual de la población para cada periodo intercensal, teniendo en cuenta que no todos los censos han sido ejecutados con la misma periodicidad, como se explicitó anteriormente. La variable real es la Población Total (para cada localidad en una fecha concreta -censo-); calculada a partir de la siguiente fórmula que permite comparaciones en periodos con amplitudes temporales diferentes:

¹¹ Según el INDEC *Población urbana*: comprende a la población en localidades de 2000 y más habitantes. *Población rural*: comprende a la población agrupada en localidades de menos de 2000 habitantes y a la población dispersa en campo abierto (Vapñarsky, con colaboración de Jimenez y Papa, 1998).

$$VAAP = \left(\sqrt[n]{\frac{P2}{P1}} - 1 \right) * 100$$

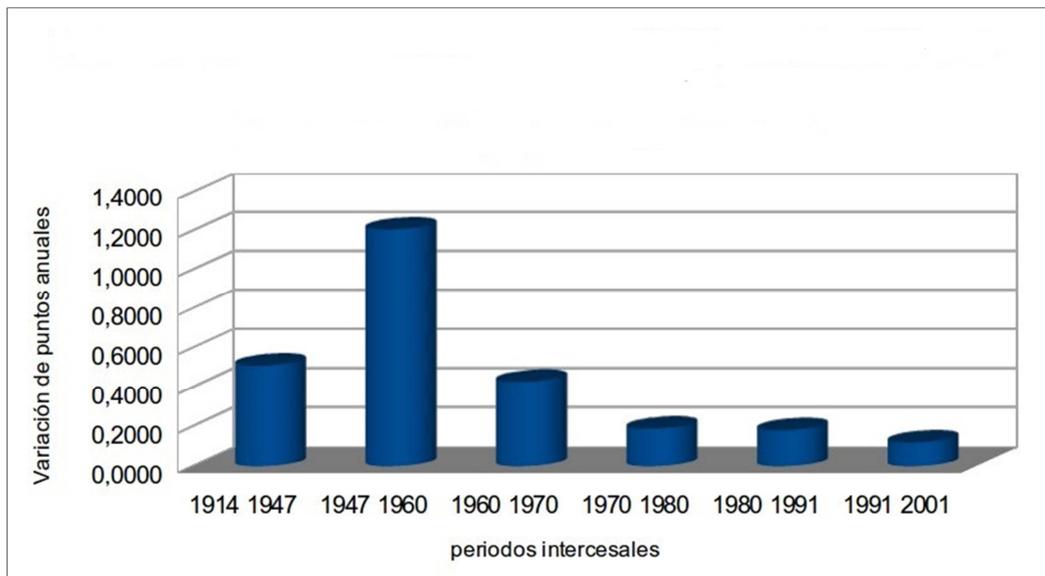
Dónde:

P1 = Población en el año inicial de periodo

P2 = Población del año final del periodo

n = Número total de años del periodo

Figura 3. Variación anual porcentual de la población urbana. 1914-2001. Provincia de Buenos Aires



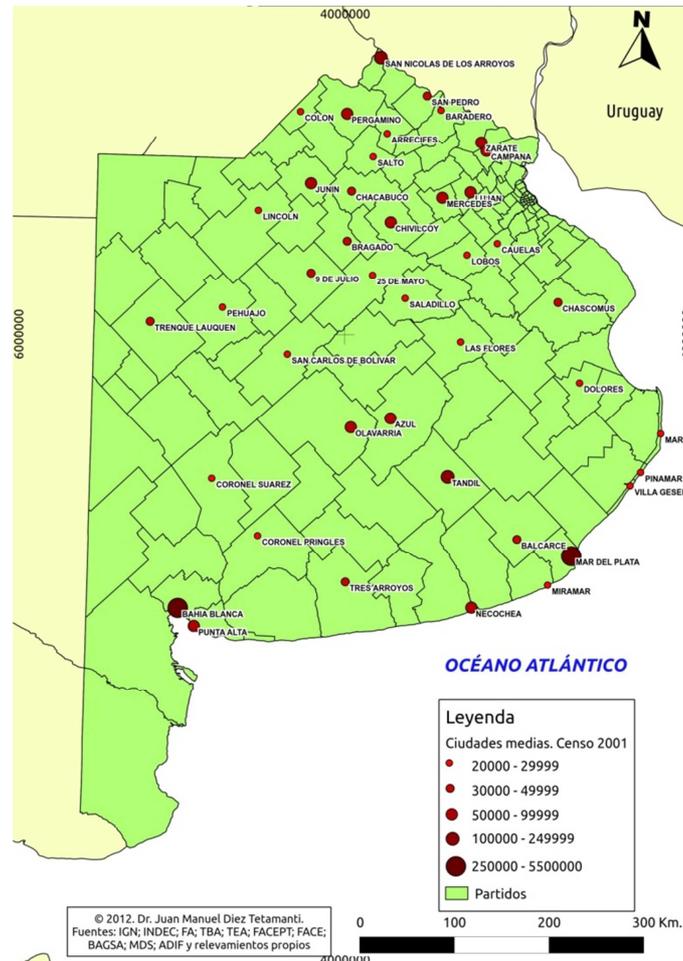
Fuente: elaboración propia en base a DPE y PBA

En la figura 3 se evidencia que el mayor incremento anual de la población urbana aconteció en el periodo intercensal 1947 – 1960 con +1,2 VAAP, seguido por el periodo anterior de 1914 a 1947 con +0,5121 VAAP y en tercer lugar, el periodo entre 1960 y 1970 con +0,43 VAAP. Este incremento de la población urbana en el periodo 1947 – 1960 se vincula, por supuesto con el proceso intenso de industrialización del periodo 1946 – 1960, las mejoras en la prestación de los servicios en las ciudades y una dirigida política que favorecía la radicación de la población en las ciudades con actividades industriales, el fortalecimiento del sector obrero industrial y un creciente reemplazo de la mano del hombre por la máquina en el trabajo rural.

Paralelamente, el crecimiento demográfico urbano consolidado luego de la década

de 1960 que establece una sólida red de ciudades medias en la provincia de Buenos Aires - como Junín, Pergamino, Tandil, Balcarce, Coronel Suárez, por nombrar sólo algunas- actuó de concentradora urbana de la población vinculada con la actividad rural. Figura 4.

Figura 4. Ciudades medias de la provincia de Buenos Aires. Censo 2001



Fuente: elaboración propia

La década de 1960, se impone como un hito de cambio en la cuestión demográfica rural, en la llamada “tecnificación del agro” y en un proceso de urbanización que fomentado también por el proceso de industrialización de algunas áreas urbanas como Bahía Blanca, Buenos Aires, La Plata y Mar del Plata (Figura 4), y la desaparición de servicios sociales y económicos en las pequeñas localidades (Sili, 2000) Así se indican tres momentos principales: las décadas de 1950 y 1960, con la tecnificación del agro, e industrialización urbana, con una profundización del éxodo rural; mediados de la década de 1970, con la apertura económica al libre mercado y la valorización financiera y; la década de 1990, con

un marcado orden signado por la racionalidad del libre mercado acompañado por normas y acciones sobre los elementos del espacio y objetos fijos, que re-acomodan el sistema de ordenamiento espacial, las reglas del trabajo y la relación entre territorio y Estado.

Pequeñas localidades y área de estudio

En el área de estudio, el comportamiento de la población registra una dinámica que acompaña este proceso global con excepciones no menores.

Tal como puede observarse en la figura 5, la población en las localidades del área de estudio se comporta de modos diferenciales. Mientras que en San Agustín, Patricios y La Dulce, se registran los máximos valores hacia la década de 1960 y luego se produce un estancamiento o disminución; en Bavio, el crecimiento es sostenido y en Mechongué se registra una disminución de la población en el último periodo intercensal.

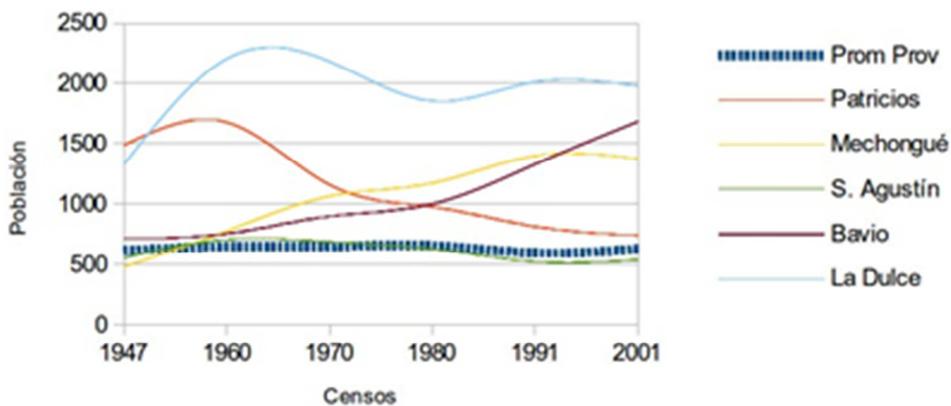
Tabla 1. Población total por localidad. Censos 1947 a 2001.

Los datos de promedio provincial corresponden a la “población rural agrupada”

Loc // Censo	1947	1960	1970	1980	1991	2001
Prom Prov	617	648	650	657	596	629
Patricios	1488	1678	1159	976	815	743
Mechongué	481	778	1064	1173	1398	1374
S. Agustín	556	709	690	631	524	539
Bavio	715	756	899	1001	1329	1684
La Dulce	1326	2207	2185	1856	2013	1978

Fuente: INDEC

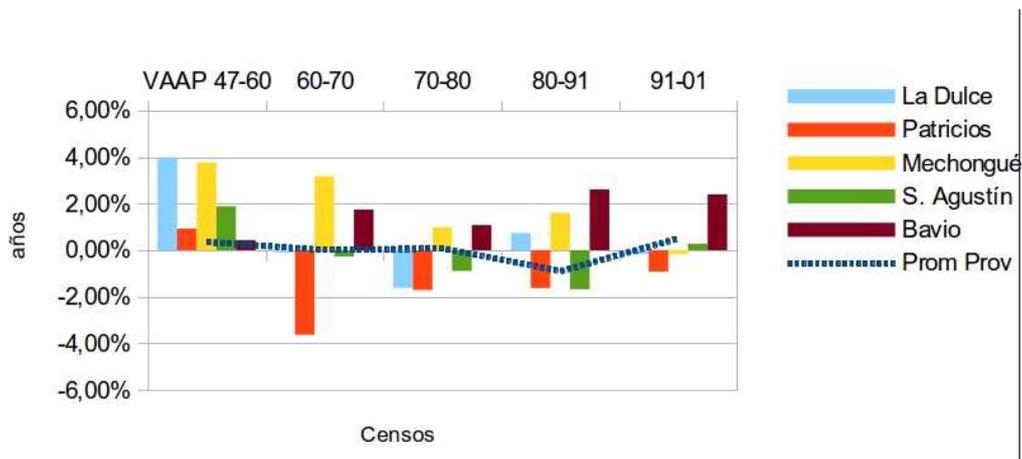
Figura 5. Evolución de la población en el área de estudio y promedio de localidades con menos de 2000 hab. Pcia. de Buenos Aires. Censos 1947-2001



Fuente: INDEC.

Al analizar los datos de la variación anual porcentual, en la Figura 6 se observa que el único periodo que indica crecimiento, es el de 1947 – 1960. A partir del Censo 1960, se inicia un proceso de decrecimiento que se profundiza a partir del censo de 1980 evidenciado por comportamiento del total provincial.

Figura 6. Variaciones anuales de la población en el área de estudio y promedio de la provincia de Buenos Aires. Censos 1947 a 2001.



Fuente: INDEC

Tabla 2. Variación anual porcentual de la población entre los censos 1947-2001

Los datos de promedio provincial corresponden a la “población rural agrupada”

Loc / VAAP	Censos 47-60	Censos 60-70	Censos 70-80	Censos 80-91	Censos 91-01
Prom. Prov.	0,38%	0,04%	0,10%	-0,88%	0,53%
Patricios	0,93%	-3,63%	-1,70%	-1,63%	-0,92%
Mechongué	3,77%	3,18%	0,98%	1,61%	-0,17%
S. Agustín	1,89%	-0,27%	-0,89%	-1,68%	0,28%
Bavio	0,43%	1,75%	1,08%	2,61%	2,40%
La Dulce	4,00%	-0,10%	-1,62%	0,74%	-0,18%

Fuente: INDEC

Los valores de la VAAP muestran tres tipos de comportamiento. Por un lado el grupo de las localidades de San Agustín, Patricios y La Dulce, ingresan en valores negativos a partir del periodo 1960-1970; con continuidad negativa y sin acusar valores positivos, con

excepción de La Dulce. La localidad de Mechongué, experimenta un crecimiento permanente y variable que registra valores negativos en los años 1991 a 2001, mientras que Bavio es la única localidad que no registra valores negativos durante el periodo total, con crecimiento permanente. Estos procesos podrían indicar diferentes tipos de comportamientos en la dinámica de transporte y accesibilidad de las localidades estudiadas, vinculadas no sólo a la problemática que ocupa este trabajo, excediéndolo.

El mapeo del total provincial

Para realizar el mapeo que se presenta en esta parte del trabajo, se debieron digitalizar y georreferenciar los datos poblacionales correspondientes a cada localidad de la provincia de Buenos Aires. Así, se trabajó con una base de datos de 434 localidades, correspondientes a los Censos 1947; 1960; 1970; 1980; 1991 y 2001¹². Los datos vertidos en capas vectoriales fueron luego tratados con la fórmula de variación anual de la población (VAAP) y posteriormente rasterizados para generar una mejor visualización e interpretación. Los resultados mapeados implican la presentación de cartografía que excedería los objetivos de este trabajo. No obstante, quien esté interesado puede acceder a la misma en el cuerpo de la tesis “Acciones locales y políticas públicas en pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires” (Diez Tetamanti. 2012)¹³.

Llegada del automotor.

Los años '60 se constituyen como la década de la “automotorización” del espacio. Así lo señala Gaignard¹⁴ en su tesis “La pampa argentina. L'occupation du sol et la mise en valeur” (1979), al tiempo que en la figura 7 sobre “Parque automotor y kilómetros de extensión de la red ferroviaria existente» elaborado comparativamente para el periodo 1940 – 2004”, puede observarse el incremento en la cantidad de automóviles que se produce a partir de esa década, paralelamente al inicio del decrecimiento de la red ferroviaria.

En la figura 7 se observa que en 1960 es la primera vez en la que el parque automotor argentino supera el millón de unidades. El año 1961 es el que marca el millón de vehículos, al mismo tiempo que se observa el primer periodo de descenso de la red ferroviaria existente, pasando de 47.000 kilómetros de vías de extensión, a 43.000 kilómetros. Como puede verse a lo largo del periodo y hasta 2004, los momentos de

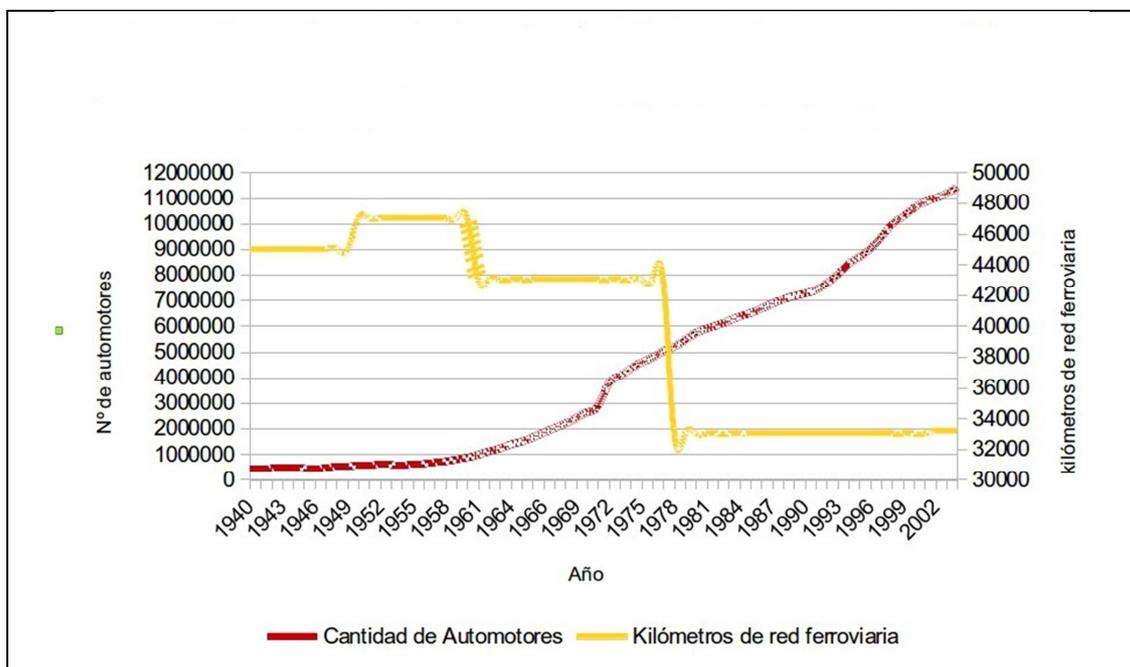
¹² Se pone a disposición de quien la requiera, bajo licencia con citación.

¹³ Online en: <http://books.google.com.ar/books?id=BWYTVTpQEoIC&lpg=PA1&pg=PA1#v=onepage&q&f=false>

¹⁴ Para Gaignard la automotorización introduce un momento de quiebre en la dinámica socio territorial del habitante de la llanura bonaerense. «*Cette généralisation de la motorisation est le phénomène déterminant qui a complètement modifié le genre de la vie rural, en élargissant considérablement le rayon d'action de chaque exploitant, le rayon de voisinage de chaque famille*» Romain Gaignard (1979: 1005).

decrecimiento de la red ferroviaria coinciden con políticas de fuerte ajuste del gasto público como en los Gobiernos presidenciales de Frondizi y Videla¹⁵, y los segmentos de incremento de la red ferroviaria solamente se observan en los primeros dos gobiernos justicialistas. Esta denominación de automotorización al periodo que parte de la década de 1960, se refiere por un lado a la masificación del transporte automotor en todas sus formas (colectivo, camión y automóvil particular); al tiempo que se vincula con el descenso constante de la prestación de servicios ferroviarios y sobre todo, a un cambio en el modo de moverse de la población residente en las pequeñas localidades.

Figura 7. Comparación del parque automotor nacional existente y la extensión de la red ferroviaria entre 1940 y 2002



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Asociación de Fábricas de Automotores Argentina (2012) y la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentino (2012)

La introducción del automóvil como objeto individual - familiar de transporte y la sincrónica mutilación de la red ferroviaria o de los servicios ferroviarios (principalmente los de pasajeros); implicó una erosión de los accesos colectivos al transporte y una

¹⁵ Entre los años 60' y fines de los 90' se produjeron continuas reducciones de las prestaciones de servicios de pasajeros -particularmente en los periodos de gobierno de Onganía y Menem-, sin embargo los levantamientos de ramales que acusa el gráfico se refiere a «vías existentes».

privatización¹⁶ de esta accesibilidad. Esta privatización de la accesibilidad y el transporte puesta en manos en millares de individuos fragmentados, fue dejando a lo largo de los años, librada a las posibilidades individuales, la capacidad de transportarse, sus costos y su mantenimiento.

Este punto es central, dado que para las pequeñas localidades, el cambio de modo, la ausencia o presencia de transporte se inscribe como un dato muy relevante; teniendo en cuenta que la movilización, la accesibilidad, el ir y el venir son acciones necesarias y a veces determinantes para acceder a servicios como educación y salud, o bien para llegar hasta un banco y cobrar el sueldo, comprar e intercambiar mercadería o trabajar en una localidad vecina.

El proceso de cambio de modo de transporte desde el ferrocarril hacia el ómnibus (en el sentido colectivo) resultó un evento dramático para la población de las pequeñas localidades. En este sentido, no todas las localidades experimentaron el proceso al mismo tiempo lo que generó un proceso de eliminación de objetos desigual, propiciando desigualdades sincrónicas y diacrónicas de acceso y posibilidades de transporte. Así, las prestaciones de servicios de ómnibus entre las localidades afectadas poseen dos particularidades que se destacan: se ejecutan de modo irregular o semi-permanente (se verá que en San Agustín y Patricios, por ejemplo, los servicios de ómnibus dejan de funcionar por periodos prolongados a causa del estado de los caminos o problemas de sostenimiento financiero de los servicios); y conectan sólo localidades y ciudades más cercanas o diferentes a los que interconectaba el ferrocarril.

Por otro lado, la autonomía de los vehículos se incrementó en los últimos veinte años del siglo XX, como se observa en la Tabla 3.

Tabla 2. Autonomía de los automotores (promedio)

Década de 1950	Década de 1960	Década de 1970	Década de 1980	Década de 1990
150 km	200km	350km	400km	650km

Fuente: elaboración propia

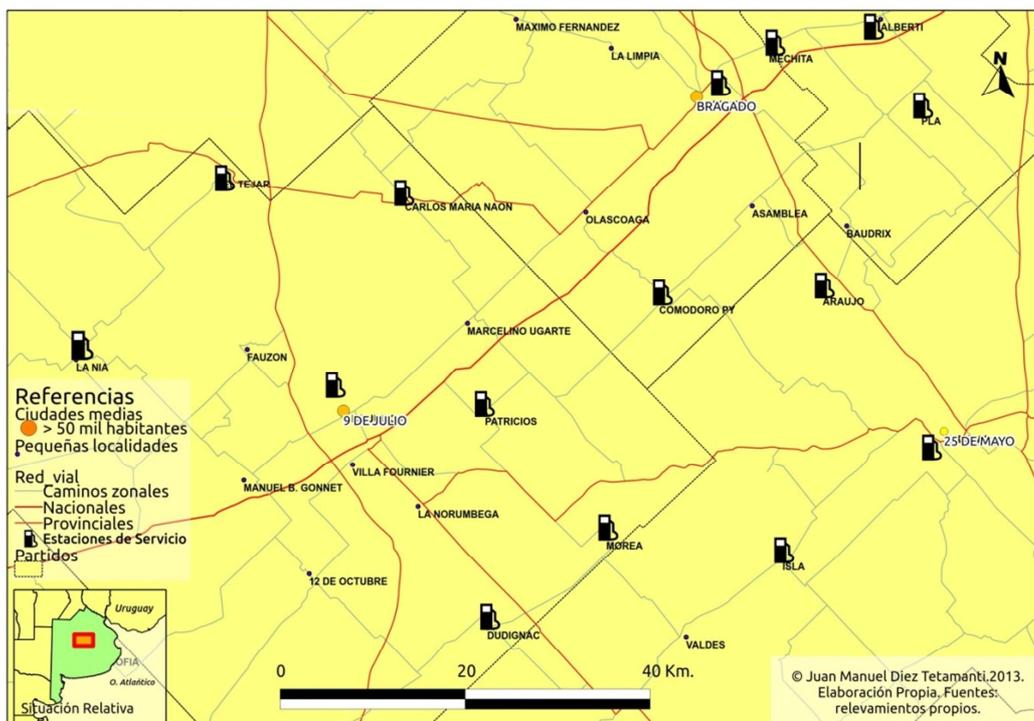
La autonomía de los automotores aumentó sostenidamente sobre la base del mejoramiento de la eficiencia energética de los motores a combustión, en la relación litro de combustible/kilómetro. El aumento de la autonomía y la disminución del consumo, también favoreció el cierre de las estaciones de servicio de menor porte, ubicadas en las pequeñas

¹⁶ Se entiende aquí por privatización, como la puesta individual en la accesibilidad, transporte y posibilidad de trasladarse en el espacio; sintetizada en la tenencia o no de un vehículo privado.

localidades. Al respecto, en Patricios, por ejemplo, existió una estación de servicio con expendio de combustibles hasta mediados de la década de 1990. Según el testimonio de la dueña en entrevista, los consumidores lentamente fueron dando preferencia a abastecer sus tanques de combustible en la ciudad de 9 de Julio, situada a 21 kilómetros de Patricios. Las modernas estaciones de servicio, además comenzaron a cobrar un sentido de lugar público para el encuentro, la recreación y los negocios, además de diversificar sus ventas en muchos otros productos que poco tienen que ver con el expendio de los combustibles fósiles.

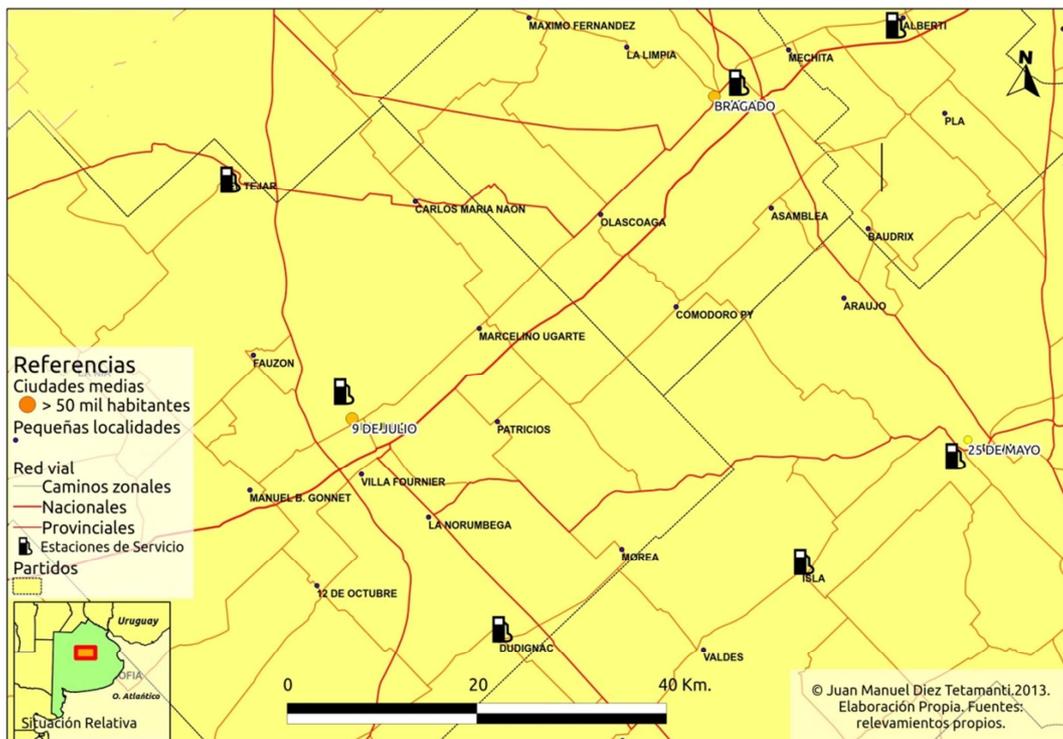
La cuestión de la autonomía de los vehículos constituye un dato técnico aplicable al análisis espacial. Así, al ampliarse las distancias de reabastecimiento necesarias, se generaron mayores fragmentos de existencias reabastecedoras, prescindiendo de aquellas que quedaron en puntos intermedios. En las figuras 8 y 9 se observa cómo se desactivaron estaciones de servicio en el centro de la provincia de Buenos Aires a partir los de los años 90's, cuestión que impactó en el distanciamiento de las distancias de reabastecimiento.

Figura 8. Estaciones de servicio con expendio de combustible hasta la década de 1990



Fuente: elaboración propia

Figura 9. Estaciones de servicio con expendio de combustible después de la década de 1990



Fuente: elaboración propia

Esta automotorización individual y no colectiva del espacio, incrementada luego de 1960, implicó también el cercenamiento de las posibilidades de desplazamientos rutinarios de la población imposibilitada de acceder a un vehículo propio. Este suceso fue favorecido también por la pavimentación de la red vial -la cual sólo durante el gobierno de Frondizi creció en más de 10.000 kilómetros en todo el país- en paralelo a la inexistencia o disminución de alternativas de transporte colectivas en áreas rurales, obstaculizando por ende, el desarrollo de una población residente en pequeñas localidades dedicada a empleos no agropecuarios¹⁷.

¹⁷ Al respecto de la introducción del empleo no-agropecuario como opción de progreso y salida de la exclusión para la población de áreas rurales, Berdegué, Reardon, Escobar y Echeverría exponen que “el mejoramiento de los caminos y de los sistemas de transporte que permitan un más fácil desplazamiento de las mujeres entre sus hogares y sus lugares de trabajo, la creación de guarderías infantiles, y la revisión de las políticas laborales y de seguridad social y su adecuada fiscalización, son instrumentos indispensables para fortalecer la capacidad de las mujeres de acceder con mayores ventajas al mercado de trabajo rural no agrícola” (2001:36).

El desarme ferroviario.

Cualquier persona que llegue desprevenida a una localidad de la Provincia de Buenos Aires, podrá advertir que “la cuestión ferroviaria” se inscribe como un hito fundamental (además de fundacional, en algunos casos) en la existencia de una dinámica social que se recuerda con amenidad por la población local. Esto puede interpretarse con variaciones metodológicas, tal como se ha hecho a partir del concepto de “edad dorada” (Diez Tetamanti, 2005) o mediante el análisis del “arraigo local de la cuestión ferroviaria” (Damín, 2011) No obstante, lo que importa bajo el marco teórico aquí trabajado es justamente cómo el cambio técnico –a partir de la existencia o modificación de prestaciones- impactó en la configuración de la dinámica espacial de las pequeñas localidades.

El ferrocarril poseyó un valor muy relevante no sólo en el intercambio o transporte de mercaderías y personas, sino también como elemento simbólico de conexión entre lugares y horizontalizador colectivo de las posibilidades de transporte (en los lugares cubiertos por su existencia). La vida social en torno a la estación ferroviaria implicaba además de la espera y despedida de personas y objetos, la síntesis de conectividad y accesibilidad del lugar con el resto del país y el mundo.

En los años 1960's, comenzaron a tazarse las primeras normas que regulan lo que luego se denominaría como ferrocidio (Cena, 2003). A partir de Damus (1966) se citan tres reformas respecto del sistema ferroviario: el llamado “Plan Larkin” (1961); el «Plan de transporte ferroviario», del Consejo Nacional de Desarrollo, concebido como lo especial del Plan Nacional de Desarrollo (1965-1969), publicado en abril de 1965 y un último «Plan de reestructuración de los Ferrocarriles Argentinos», alternativo al anterior, elaborado por el Consejo Nacional de Desarrollo, técnicos de la empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (Damus, 1966). El Plan Larkin, según Fundación FIEL (1998) recomendaba entre otras medidas el levantamiento de 14.000 kilómetros de vías por tener los mismos una demanda insuficiente y existir otras alternativas modales.

Los 4.000 kilómetros de vías levantados durante el gobierno de Arturo Frondizi¹⁸ fueron centralizados principalmente – en lo que respecta a la Provincia de Buenos Aires- en las líneas del Belgrano (sur) y líneas del ferrocarril Roca (Figura 10). La particularidad de estas líneas levantadas reviste en que no quedaron posibilidades de restablecimiento de servicios constituyéndose como un evento de eliminación de existencias y posibilidades (Figura 11). En los casos de las localidades del área de enfoque de estudio, las vías no

¹⁸ Decreto PE 6198/1960 de homologación de la Carta Convenio entre el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la República Argentina -más conocido como el Plan Nacional de Transportes o el Plan Larkin- que tuvo como resultado de acción al Decreto PE 4061/1961 de racionalización ferroviaria -clausurando los 4000 kilómetros de vías y privatizando servicios internos del FFCC-

fueron levantadas (aunque los servicios sí fueron clausurados), con excepción de la continuación hacia el Oeste del ramal Patricios, que fue levantado en el año 1978.

Figura 10. Ramales levantados



Fuente: elaboración propia

El Plan Larkin, preveía el asfaltado de los accesos a las localidades afectadas por el cierre de servicios ferroviarios. Esto no se completó, y numerosas localidades quedaron aisladas por extensos caminos de tierra intransitables en épocas de lluvia, generando deducibles problemas concretos de abastecimiento accesibilidad e integración. Esta situación es la que aún persiste en Patricios, por ejemplo, aunque existen al menos 130 localidades en la misma situación (Figura 10).

En la localidad de Patricios, se recuerda la gran huelga ferroviaria de 1961 (con motivo de la oposición al Plan Larkin). En las entrevistas realizadas se recuerda que en

1961, más de 200 mil ferroviarios se sumaron a la huelga ferroviaria en todo el país. «A muchos compañeros les ofrecían dinero para que se reintegraran a trabajar... ..En esos días el gobierno le ofrecía a los maquinistas y foguistas dinero adicional por trabajar durante la huelga. Se obligaba a los trabajadores a presentarse a trabajar o de lo contrario, quedar detenidos por la policía. Durante la huelga llegó a despacharse, hacia Patricios, un tren con militares para obligar a los hombres a trabajar... ..Frondizi ofrecía pagar 5 mil pesos por retiro voluntario por cada año de servicio, además de facilidad para conseguir viviendas con créditos. Lamentablemente el que no tenía capacidad de lucha se fue sumando a esto y muchos aceptaron las indemnizaciones y los retiros voluntarios...» (Entrevista a Roberto. A. (75 años). Jubilado ferroviario y habitante de Patricios).

Figura 11. Ferrocarril Belgrano. Levantamiento del ramal (ex Midland) en 1977



Fuente: Revista Todo trenes. Año 7. Nº 40. Abril de 2006, pág. 18

En este sentido, en un trabajo titulado “Patricios, empalme de la resistencia”, de Hayes, M., Hayes, Dominguez, Arosteguy y Diez Tetamanti (2007), se afirma sobre la base de entrevistas realizadas que “...en la estación y en los talleres, en los que se reparaban las locomotoras, trabajaban 49 equipos de maquinistas y foguistas¹⁹. Sin embargo, aquella época de apogeo se vio interrumpida por la llegada de la auto-proclamada “Revolución Libertadora”²⁰ que permitió que el Fondo Monetario Internacional ingresara a al país y sugiriera la venta o concesión de los ferrocarriles bajo la justificación de que éstos daban pérdidas... En 1977 Patricios vio pasar el último vagón ferroviario, proceso que profundizó el

¹⁹ A principios de la década de 1950.

²⁰ En el año 1955, Nombre con el que se auto-proclamó el golpe de Estado al gobierno de J. D. Perón, sucedido por los gobiernos de factos de José Domingo Molina Gómez, Eduardo Lonardi y Eugenio Aramburu.

éxodo poblacional. Familias enteras fueron desarraigadas y desmembradas²¹. La sombra de la desocupación oscureció repentinamente al pueblo, se cerraron comercios y hoteles; mientras que el cine, testigo de niños que se hicieron adolescentes y de adolescentes que se convirtieron en adultos, levantó sus butacas y guardó el proyector. Las calles de tierra y los alrededores de la estación, antes transitadas a toda hora, quedaron vacías” (Hayes y otros: 2007:4).

Una entrevista realizada a un ex agente de la Empresa Nacional de Ferrocarriles Argentinos (EFEA²²); Raúl de 67 años cuenta con qué metodología se determinaba la rentabilidad de los ramales. *“El Plan²³ estaba pensado para dismantelar el ferrocarril, venían técnicos de Estados Unidos y nos decían: esto es así... Vos tomá este ramal y saca los costos operativos y los ingresos... Entonces tenían una tabla con fórmulas preparadas y si la ecuación, por ejemplo, daba menos que #1, entonces había que clausurarlo. Y así se clausuraron muchísimos ramales. El problema era justamente que se tomaban segmentos, un suponer, 200 kilómetros y por ahí 5 o 6 pueblos chicos en el medio, entonces nunca iba a dar como rentable, siempre daba pérdida!!! Fue terrible lo que se hacía, se destruían los esquemas con los que trabajábamos, pero había que hacer caso porque sino te rajaban”* (Raúl Nievo entrevistado en 2009).

Hacia fines de los años 70' se instaura un nuevo momento de cancelaciones y clausuras. En el último discurso del ex Ministro de Economía Alfredo Martínez de Hoz en 1981, se puede tomar nota de las siguientes medidas de intervención / des-intervención estatal que afectaron directamente las pequeñas localidades.

Las empresas de Servicios Públicos fueron transformadas en sociedades de capital, obligándolas a pagar impuestos al igual que las empresas privadas y eliminando las exenciones impositivas. A su vez se eliminaron los subsidios a las empresas públicas con excepción de Ferrocarriles Argentinos, en donde se lo redujo.

- Se clausuraron 10.000 kilómetros de vías y 1000 de 2400 estaciones del ferrocarril, se redujeron el 50% de los servicios ferroviarios de pasajeros que en 1976 eran 30.500 trenes/hora y se redujo el personal de 156.000 operarios a 96.000 operarios.
- Se realizó una privatización periférica de los servicios públicos (en general) en los

²¹ Durante el trabajo de campo en Patricios, la viuda de un ex empleado ferroviario recordaba que muchos empleados fueron destinados a trabajar a Salta o Jujuy en el Ferrocarril Belgrano y a más de 2000 kilómetros de sus familias. Estos traslados, recordaba la mujer, eran terribles para las familias, y provocó la ruptura de muchas de ellas y favoreció en gran medida el desdoblamiento inicial de Patricios (entre los años 1960 y 1980).

²² Empresa Nacional de Ferrocarriles Argentinos que fue creada en 1956 y funcionó hasta 1958, encargada de coordinar la política ferroviaria argentina, comandada por un Directorio nombrado por el Poder Ejecutivo Nacional.

²³ Se refiere al Plan Nacional de Transporte o Plan Larkin

lugares en donde no hubo oferentes, mediante “tercerizaciones”

- Se incorporó el concepto de «rentabilidad» para las operaciones de las empresas Públicas.
- Se transfirieron a las provincias y a los municipios algunos servicios públicos (sobre todo la energía eléctrica y la salud) «incorporando el concepto de subsidiariedad» con el argumento de “incrementar la participación local y promoviendo la participación democrática” (Discurso de evaluación económica de Alfredo Martínez de Hoz. 1981. En Canal 7 [2011]).

Así, el Decreto PE 547/1977 de “autorización de clausuras” que autoriza el cierre y/o levantamiento de 5000 kilómetros para el total nacional y el Decreto PE 2294/1977 “de clausuras y levantamientos de vías ferroviarias” que también autoriza la des-afectación de los servicios y/o levantamiento físico de la infraestructura por otros 5000 kilómetros para el total nacional; son las principales normas en las que se enmarcó la mutilación ferroviaria.

En las entrevistas realizadas, un jubilado en Patricios expresaba que *“Cuando sacaron el tren acá se murió todo, la gente se empezó a ir porque no había más trabajo. Algunos fueron destinados al norte, a Santiago del Estero, a otros lados... ahí como también era del (Ferrocarril) Belgrano, los destinaban al norte. Entonces muchas familias se rompieron, imaginate... Después bueno, el pueblo siempre fue ferroviario, estaban los sindicatos, entonces eso era la vida acá... Los clubes se fueron cayendo, se cerró el cine y así quedamos todos viejos porque la juventud que va a hacer!”* (entrevista a Roberto A. 2007)

Figura 12. Jornada de reclamo ferroviario en 2007.



Fuente: localidad de Bavio. Fotografía tomada por: Moreno, O.

Para Rogelio en San Agustín: *“...el ferrocarril era lo más importante que había. Porque yo digo que el progreso aplastó los pueblos chicos. ¡Los camiones! Antes, todo, el trigo, la papa, todo, hacienda, todo iba por tren. Estaban los vagones de hacienda, los vagones de papa, las chatas playas que cargaban la piedra, que esas no tenían techo, y vos veías pasar el tren y veías todas las piedras que sobresalían de las chatas playas...”* (entrevista a Rogelio N. (67 años) Jubilado. Ex funcionario público. 2007).

Horacio, ex delegado en Mechongué recuerda que el tren: *“funcionó hasta el año setenta y siete más o menos, el cual fue uno de los otros grandes problemas que tuvo este pueblo porque, si bien el ferrocarril era tanto de pasajeros como de carga, tenía mucha actividad en la parte de carga porque el cereal se trasladaba mucho en el ferrocarril a través de la estación, lo que también daba mano de obra, que eso desapareció”.* (Horacio D. (38 años). Ex delegado Municipal. 2007).

Para el director de la asociación civil «Por Nosotros» en Bavio, *«cuando cerraron el ferrocarril a Bavio se lo destruyó. Imaginate que por ahí se comunicaba con los otros pueblos rurales y con La Plata. Lo peor fue que el asfalto tardó mucho en llegar y no todos*

tenían auto. Entonces el costo de movilizarse aumentó muchísimo, te diría que pasó a costar diez veces más ir hasta La Plata!!! Imaginate cómo afectó todo eso!» (entrevista a Roberto Z. (55 años). Director de Escuela y militante social. 2008). A partir de esto, la población de Bavio comenzó a organizarse desde el año 2003, logrando impedir los remates ferroviarios de todo el país mediante una movilización en la estación ferroviaria en reclamo del regreso de los servicios ferroviarios. Esta particularidad identifica a Bavio como la localidad que generó la instalación de un coche motor ferroviario en su estación de trenes (clausurada) como elemento de protesta y reclamo que figuró permanente entre 2006 y 2008.

En La Dulce se recuerda una situación diferente porque, tal como se expresa el director de la «Fundación Cultural» de la localidad, *“acá la retirada del tren afectó porque la carga tuvo que salir toda por camión, pero igualmente ese proceso ya venía dándose desde antes. Nosotros nos comunicamos siempre mucho más con Necochea y para ese lado no hay vías directamente. Por eso, como el colectivo pasó siempre por la ruta, no tuvimos ese problema o no se sintió como en otros pueblos”* (Jacinto J. (34 años). Director de Fundación Cultural. 2008)

Las situaciones se presentan con diversidad entre las localidades que tenían acceso de transporte automotor colectivo (como La Dulce) y las que se relacionaban directamente a partir del ferrocarril. Por esto puede decirse que no todas las localidades fueron afectadas del mismo modo, repitiéndose así el desfase de eventos y potenciándose una percepción negativa de sus habitantes en aquellas en las que el transporte automotor no cubrió las demandas de transporte de pasajeros.

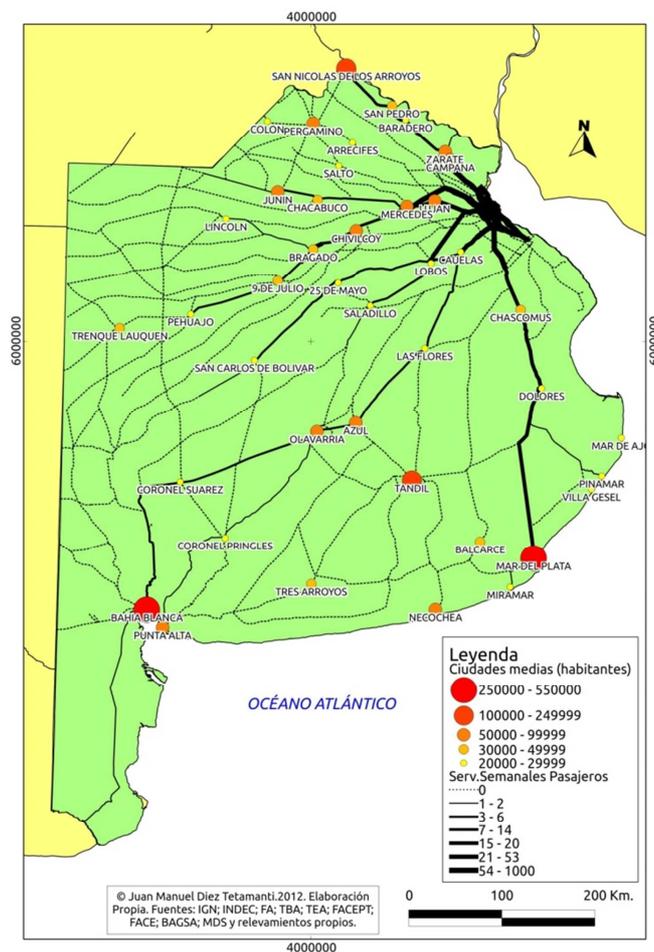
Los años 90' sin desenlace.

En los últimos once años del siglo XX se produjeron dos Reformas del Estado. La primera de ellas es la que tiene relevancia en las prestaciones de Servicios Públicos y está enmarcada dentro de la Ley 23696 (Ley de Reforma del Estado y Emergencia Económica). A partir de esta ley promulgada en 1989, se enmarcan los Decretos del PE 66/1989 y 44/1990 que autorizan la clausura de más de 20.000 kilómetros de servicios ferroviarios de pasajeros. El Decreto PE 44/1990 también delega la responsabilidad a las provincias en la prestación de los servicios de pasajeros y paralelamente, concesionan los servicios de cargas y se disuelve y liquida la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, desmembrándola y segmentándola sobre la base de los límites geográficos provinciales, creando también nuevas concesiones para los servicios de carga que fueron entregados a compañías

privadas²⁴.

La ejecución del Decreto del PE 44/1990, la provincia de Buenos Aires debió asumir la responsabilidad de mantener los ferrocarriles. Éstos fueron transferidos a la administración provincial en 1992. En este marco se creó una Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial²⁵ que funciona desde 1992 prestando servicios de pasajeros, entre la ciudad de Buenos Aires y algunas de las ciudades medias de la provincia²⁶ (Figura 13).

Figura 13. Servicios Semanales de pasajeros de 1992 a 2009 y ciudades intermedias.



Fuente: elaboración propia

²⁴ Quizá sea ilustrativo comentar que las nuevas concesiones privadas ferroviarias recuperaron los años 90's los nombres de las antiguas empresas de capitales británicos, expropiadas a mediados de siglo XX. Así FerroSur, del Grupo Fortabat (antiguamente llamada FC del Sud); Ferropreso Pampeano, Grupo Techint (ex Rosario – Puerto Belgrano); Nuevo Central Argentino, del Grupo AGD - RBC & Associated inc – Corporación Financiera Internacional (ex Central Argentino); Buenos Aires al Pacífico, Grupo Pescarmona (ex Buenos Aires al Pacífico) y FC Mesopotámico, Grupo Pescarmona.

²⁵ Dependiente directamente del *Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos* el Poder Ejecutivo.

²⁶ La particularidad en la prestación de los servicios por esta empresa estatal provincial, se destaca desde su creación, por una disposición de horarios y grillas de tráfico altamente disfuncionales a las necesidades de traslados de pasajeros en horarios laborales o comerciales, además de contar con escasos servicios semanales.

En el área de estudio, se registraron servicios esporádicos de pasajeros sólo en las localidades de Mechongué y San Agustín, con trenes que unían las ciudades de Buenos Aires y el puerto Quequén, pasando por Mar del Plata o Balcarce aleatoriamente²⁷. Esos servicios se constituyeron como alternativos por problemas operativos de la empresa y corrieron solamente en 1999 y 2000. Los trenes pasaban entre las 3.00 y 5.00 de la mañana con una alta irregularidad²⁸.

En la década de 1990 se produce normativa basada en la Ley de Reforma del Estado y crea órganos de control para el transporte como la Comisión Nacional Reguladora de Transporte²⁹ (CNRT) que no tiene competencia en las localidades rurales, dado que ésta delega a las provincias³⁰. La provincia de Buenos Aires, a través de la Secretaría de Transporte, dependiente del Poder Ejecutivo, controla una serie de concesiones de transporte colectivo de pasajeros en rutas provinciales, pero la cantidad de pasajeros que pueden transportarse en áreas rurales es tan baja que en oportunidades los servicios se dejan de prestar. Este caso puede trasladarse a los ejemplos de Bavio, La Dulce y Mechongué, en donde los servicios de transporte colectivo de pasajeros dependen de concesiones provinciales, prestadas por compañías privadas; mientras que en San Agustín y Patricios el control de los servicios se encuentra a cargo de los municipios y éste a su vez los entrega en concesión privada.

La particularidad por cada localidad puede observarse en la tabla 4

²⁷ Siempre dependiendo de dos factores: el estado de las vías que impedía en oportunidades la circulación y los el pago al día por parte de Ferrobaires de los contratos de peaje con el concesionario privado a cargo de las vías y servicios de carga.

²⁸ Cuestión que puede haber ocasionado que actualmente muy pocas personas recuerden esos servicios en las entrevistas realizadas.

²⁹ Dependiente del Poder Ejecutivo de la Nación.

³⁰ Las provincias controlan el transporte en rutas provinciales y caminos rurales provinciales. En casos concretos (como Patricios y San Agustín), el transporte rural está delegado a los municipios.

Tabla 4. Estado de los servicios de transporte, conexiones y frecuencias posibles de realizar por localidad.

Transporte	Patricios	S. Agustín	Mechongué	La Dulce	Bavio
Ferrovial (estado del servicio).	Clausurado desde 1978. Rehabilitado en 1993 por inundaciones. Clausurado en 1993.	Clausurado en 1978. Rehabilitado en 1998. Clausurado desde 2000.	Clausurado en 1978. Rehabilitado en 1999. Clausurado desde 1999.	Clausurado desde 1978.	Clausurado desde 1978. Acciones locales para su rehabilitación desde 2004.
Ferrovial (conectado con).	Hasta 1978: todo el país, por el sistema ferroviario nacional. Principalmente con las localidades del área rural del ramal Comodoro Py, Nueve de Julio, Pehuajó. 1993: con Buenos Aires y estaciones intermedias.	Hasta 1978: todo el país, por el sistema ferroviario nacional. Principalmente Lobería, Balcarce, Mechongué y Mar del Plata. De 1998 a 2000: con Buenos Aires y Quequén y Estaciones intermedias. En 1999 vía Mar del Plata.	Hasta 1978: todo el país, por el sistema ferroviario nacional. Principalmente conexión con San Agustín, Mar del Plata, Balcarce y Lobería. En 1999: con Buenos Aires y Quequén y Estaciones intermedias, vía Mar del Plata.	Hasta 1978: todo el país, por el sistema ferroviario nacional. Principalmente conexión con Lobería y Tres Arroyos.	Hasta 1978: todo el país, por el sistema ferroviario nacional. Principalmente conexión con La Plata y las localidades del área rural se conectaban a partir de este servicio ferroviario.
Automotor Colectivo. (estado del servicio y conectado con).	Desde 1993: tres servicios diarios hacia y desde cabecera de partido Nueve de Julio. Se suspende por lluvia o mal estado del camino.	Desde 1990 (con interrupciones): tres servicios de combi diarios hacia y desde cabecera de partido. Continuidad de alta irregularidad de prestación del servicio.	Desde 1985 (con variaciones): dos servicios diarios desde y hacia la cabecera de partido Miramar y Mar del Plata. En los años 1990 circuló un servicio diario a San Agustín que luego fue cancelado.	Desde 1985 aproximadamente: Tres servicios diarios desde Necochea, uno de ellos continúa hacia Mar del Plata	Desde 1990 aproximadamente: Dos servicios de combi diarios desde y hacia La Plata. Servicios Irregulares dos veces por día hacia y desde la cabecera de partido Magdalena.
Observaciones	Para todas las localidades, el paso de transporte masivo de pasajeros por ferrocarril a automotor colectivo, implicó un cambio en las conexiones factibles de realizar. Esto afectó principalmente a otras localidades vecinas más pequeñas, constituidas como «estaciones intermedias». Localidades que se cuentan actualmente con una población de entre 100 y 300 habitantes. Estas localidades perdieron casi en su totalidad las ofertas de transporte, mientras las localidades del área de estudio cambiaron su conexión con el resto del país, por una conexión local generalmente potenciada en las cabeceras de partido.				

Fuente: elaboración propia en base a entrevistas realizadas

La situación actual procreó un complejo mundo de responsabilidades delegadas, que luego impactaron en una prestación absolutamente irregular y compleja del transporte, tal como puede rescatarse de las entrevistas que siguen.

Para Lala de 27 años, empleada comercial en San Agustín, el transporte *“Ahora mejoró, o sea, está pasando un colectivo, pero era medio precario esto... Hasta hace como dos meses el hombre había puesto una combi que entran once o doce personas, y si por ahí justo a uno le tocaba por ejemplo los lunes a la mañana que va mucha gente a Balcarce, o a la tarde, el hombre si no tenía más lugar te dejaba. Entonces vos te quedabas en Balcarce y tenías que venir en remis después. Y yo no sé que pasa con el transporte acá en el pueblo, además de que no tenés nada para ir a Mechongué por ejemplo que hay banco y te ahorrarías mucho. Aparte los horarios que tiene a Balcarce, o sea si vos vas al hospital y eso, bárbaro, pero si va al banco te morís de infeliz toda la mañana hasta que esperas el que vuelve! A mi me llamaron por un trabajo en Balcarce y no pude ir por el tema del colectivo, o sea los horarios. No se puede ir a trabajar así, venir en colectivo hasta el cruce y después tomarte un remis hasta el pueblo... Todo eso imaginate!!!! Juega muy en contra de vivir acá y eso que estamos cerquita de Balcarce³¹”* (entrevista a Lala. (27 años). Empleada de comercio. 2007). Tres meses posteriores a la realización de la entrevista, Lala migró a la ciudad de Balcarce, para ampliar sus posibilidades de acceso laboral. En este sentido se coincide con Afonso, Díaz-Puente y Gallego, dado que “La decisión de no emigrar y quedarse en el medio rural no responde, por lo general, a una circunstancia concreta sino que es producto de un cúmulo de situaciones que confluyen en un individuo y que le llevan a intentar salirse de la «norma establecida», que es probar suerte en una ciudad” (2011:177).

En Mechongué, a partir de subsidios de la Provincia se construyó una terminal de ómnibus, sin embargo para la población local resulta absurdo ante la carencia de servicios de transporte público. Para la directora de la Escuela Primaria local, *«La terminal no se no tiene sentido porque no tenemos ómnibus. Que se yo, por ahí la idea de la terminal es muy buena pero tiene un problema: no hay servicios de ómnibus (se ríe). Es raro tener terminal pero no tener casi servicios de colectivo. Acá hay un Rápido del Sud³² a las 8.00 y a las 20.00, después está el Leonel³³ de Miramar a las 8.00, 13.00 y 18.30hs. Sino se tiene que mover la gente en remis. El colectivo que trae gente del secundario es privado de la escuela.*

³¹ San Agustín se encuentra a 27 kilómetros de Balcarce, cabecera de Partido y a 19 kilómetros de Mechongué.

³² Rápido del Sud era la empresa concesionaria del ramal de ómnibus entre Mar del Plata y Mechongué. A partir de 2005 la concesión fue tomada por la empresa El Rápido, pero la población sigue nombrándola como Rápido del Sud.

³³ Leonel es una empresa de colectivos que corría servicios entre Miramar y Mechongué. Los servicios son deficientes y la gente se quejaba de la prestación de los mismos en las entrevistas y talleres realizados.

Un remis de Mechongué a Miramar te sale \$60. A Mar del Plata \$ 80 !!! Es carísimo!!! Una barbaridad» (entrevista a Miriam. (59 años) Directora de escuela. 2007).

En Bavio, en la entrevista, Roberto indica que *“un estudiante para cursar una carrera en La Plata, o cualquier trabajador rural que requiera los servicios de un Centro de Salud de mayor complejidad en la ciudad de La Plata, necesita contar con \$ 40 para trasladarse desde Bavio y \$ 140 para trasladarse de Roberto Payró, que dista a tan solo 16 km por caminos de tierra desde Bavio, Los traslados deben ser cubiertos en remis o a dedo si no tiene medio de movilidad propio! Esto nos pone en una situación de aislamiento muy grave, peor aún pensando que estamos a 90 kilómetros del centro de Buenos Aires!”* (entrevista a Roberto Z. (2008). Director de escuela y militante social. 2008).

En Patricios el aislamiento a causa de la falta de acceso asfaltado a la localidad propició que a partir de 2003, se sucedieran protestas con entregas de panfletos a los automovilistas de la ruta asfaltada más cercana (Ruta Nacional 5 situada a 8 km por camino de tierra) donde se leía: *«Basta de Barro»* y *«Olvido No»* como consigna, al tiempo que alrededor de cien habitantes de Patricios fueron acercándose al lugar de la protesta, sumando a su vez a vecinos de otras localidades con el mismo problema de accesibilidad.(Figuras 14 y 15)

Figura 14. Protesta por el acceso asfaltado a Patricios



Fuente: registro propio. Julio de 2007

Figura 15. Protesta por el acceso asfaltado a Patricios

Fuente: registro propio. Julio de 2007

Leonor, una de las integrantes del grupo de Teatro Comunitario de Patricios y activista de la protesta por el acceso asfaltado considera que *«el acceso se pide desde principios de los años 70' cuando empezó a haber cada vez menos trenes. Después cuando el tren dejó de pasar ahí ya fue un problema gravísimo. Sobre todo porque cuando hay barro no entra el colectivo, no llegan las frutas ni verduras, no hay clases y no se puede salir por urgencias! Por eso pedimos por todos lados que construyan el asfalto. (entrevista a Leonor D. (50 años). Microempresaria. 2008).*

En La Dulce el acceso asfaltado y el ingreso de los servicios de ómnibus por pasajeros de larga distancia han impedido que se genere una situación de aislamiento territorial. Por otro lado, organizaciones de la localidad han logrado establecer servicios de salud (hospital local) y educativos (dos escuelas medias y un terciario) permanentes, así como dos Bancos (de la Nación y Provincia) que facilitan la dinámica social cotidiana y disminuyen la dependencia en traslados.

La situación de las localidades analizadas se observa heterogénea en cuanto a la provisión de los servicios de transporte y los modos que la población adopta para

movilizarse en la actualidad. No obstante es esa misma heterogeneidad en la organización del transporte en las pequeñas localidades lo que evidencia la ausencia de políticas integradoras de transporte para el interior provincial, cautivando a la población en el uso del automóvil particular.

En la actualidad, las políticas de reasunción de las responsabilidades de prestación de servicios ferroviarios por parte del Estado Nacional, a través de la creación de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) en 2008 (dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación) no han creado aún las condiciones necesarias para la provisión de servicios de pasajeros en localidades rurales. Paralelamente, no se han registrado reformas en función del transporte colectivo de pasajeros en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, a pesar de la gran cantidad de reclamos, movilizaciones sociales locales y la promulgación de la Ley provincial 13.251 en 2004 para promoción de pequeñas localidades. En síntesis, el desarme del sistema e infraestructura de transporte iniciado en los años 60' y profundizado en los años 70' y 90' aún no permiten visualizar un desenlace con soluciones a las problemáticas existentes.

Conclusiones

Resulta evidente que el cambio en los objetos tecnológicos que operan en el espacio geográfico generan impactos en la dinámica social. Este es un punto para nada novedoso, pero ha resultado interesante en el sentido del “cambio” de objetos viejos (como el transporte por ferrocarril) por el de objetos nuevos (como la introducción del automóvil) y su relación con el cambio en la estructura del objeto geográfico. El análisis puesto con enfoque en este proceso, permite visualizar el cambio a partir de la variable objeto, movilizándola en los cambios que estos ejecutan en el juego de las acciones sociales. Se observa que el ferrocarril -como viejo objeto y elemento componente del espacio derivado- aún es involucrado de modo permanente y activo en la memoria de los habitantes en las pequeñas localidades. Esto no ocurre con intensidad heterogénea en las localidades analizadas, variando también de acuerdo a la edad de los entrevistados. No obstante, el problema del transporte y la accesibilidad se visualiza como una situación que se experimenta a partir del retiro de los servicios ferroviarios. Este quiebre se manifiesta de modo diferencial entre localidades con mejor o peor accesibilidad y se relaciona específicamente con la intención de la población con vincularse con “la ciudad” o bien con los servicios que en ella se prestan (como bancos, universidades, comercios, hospitales, etc.) manteniendo la residencia permanente en una pequeña localidad.

La desafectación, cierre o clausura de servicios ferroviarios no fue un evento

sincrónico para el total provincial, por lo que se generaron desfases en las posibles articulaciones o colocación de alternativas de transporte. El proceso de “desarme ferroviario” aconteció de modo “discrecional”, dado que no hubo norma general que lo dictamine ni regularidades programadas para las cuales pudieran especularse o diseñarse políticas públicas de mitigación. Esto se evidencia en las normas que se aplicaron tanto en gobiernos inconstitucionales como constitucionales; así como en la incapacidad de respuesta que tuvo el Estado ante el evento propiciado. La cartografía elaborada, señala al respecto dos elementos: el retiro de servicios “discrecional” que se prestaba en localidades rurales con una preservación mínima en ciudades medias, y la magnitud del fenómeno que involucró en el proceso a casi la totalidad de la red de transporte ferroviario.

La masificación del automotor y del transporte colectivo de pasajeros (automotor) suplantó casi por completo y monopolizó las alternativas de transportarse en las localidades rurales de la provincia de Buenos Aires. El proceso de cambio desde la prestación ferroviaria hacia la automotor posee dos singularidades. Por un lado, el automóvil individual generó un aumento de los costos de traslados y su consecuente segregación para los habitantes que no poseen vehículo particular. Esta situación implica que, a pesar de ser el automotor particular un vehículo flexible para movilizarse, también es un objeto costoso. El incremento en el costo de los traslados se ve agravado en localidades sin acceso asfaltado (como Patricios) en donde la accesibilidad incluso para quienes disponen de vehículo propio, se ve interrumpida por condicionantes climáticos o estados irregulares de los caminos de tierra.

Respecto del transporte colectivo de pasajeros, se advierte un complejo entramado de concesiones y prestadores de servicios que no llegan a satisfacer las demandas de los pobladores en localidades con menor cantidad de pasajeros como San Agustín, o bien con mayor demanda de frecuencias, como Mechongué. En este sentido sería necesario aplicar articulaciones inter-municipales o provinciales para la prestación de servicios interurbanos que no pueden ser cubiertos solamente con oferta que establecen una o dos localidades de modo *sui géneris* y desarticulado.

Los cambios demográficos en las localidades muestran un comportamiento diferencial, pudiéndose establecer tres grupos: a) aquellos que experimentan procesos de despoblamiento desde la década de 1960; b) aquellos que presentan variaciones positivas y negativas en el análisis de periodos intercensales y; c) aquellas localidades con población en crecimiento. Sin embargo, no puede establecerse una relación directa entre la clausura ferroviaria y el éxodo poblacional; dado que este proceso excede a la cuestión del transporte, y va de la mano de la tendencia mundial del asentamiento de la población en

ciudades a partir de las crecientes comodidades, servicios y facilidades que se generaron en las urbes a partir la segunda mitad del siglo XX. No obstante, las localidades con situaciones con menores facilidades de accesibilidad colectiva: Patricios y San Agustín, son a su vez las que han experimentado procesos de despoblamiento más acentuados. Respecto a este tema, se recomienda profundizar en estudios posteriores las vinculaciones entre accesibilidad actual en localidades y dinámica demográfica; ya que los empleos urbanos, los servicios de salud y educativos de los que está dotada la ciudad, entre otros elementos; aún no han sido facilitados para el acceso de la población residente en pequeñas localidades, lo cual sumado a los problemas del aislamiento desmotivan la permanencia de la población.

Respecto de la pregunta planteada sobre cómo los sistemas de objetos (en este caso los medios de transporte) y acciones, normados por leyes y políticas públicas, insertas en un cambio técnico constante; afectan a la dinámica espacial y demográfica de un área determinada, se advierte que la respuesta se encuentra en la problemática de la accesibilidad y posibilidades de traslado analizadas en el periodo. En este sentido, la accesibilidad en términos de “posibilidad de traslado” y “movilidad territorial” puede constituirse como un elemento variable en la noción de “inclusión social”. Lo que se evidencia es que en estas pequeñas localidades rurales se constituyen espacios del aislamiento, donde las distancias no son sólo simples dilataciones físicas dentro de un territorio -que sería socialmente integrado- sino configuradores de reclusión, alejamiento, dificultades de acceso a servicios y objetos, exclusión, a partir de la inexistencia de facilitadores de transporte. De ahí entonces resalta que la cuestión de inclusión social y territorial resulten indisociables ante la imposibilidad de movilidad territorial. Esta cuestión, al no ser aplicable a la totalidad de las pequeñas localidades -atentos a sus particularidades-, complejiza la concepción de espacios del aislamiento, ya que éstos se presentan fragmentados espacialmente y desfasados en su eventualidad de acontecimientos.

La incorporación de esta concepción resultaría útil para incluir en futuras políticas públicas la noción de inclusión socio-territorial también en áreas rurales, propiciando la articulación de diferentes estamentos y organismos del Estado para facilitar la accesibilidad y el transporte.

El proceso de automotorización y desarme ferroviario evidencia entonces, una profundización del aislamiento y la exclusión socio-territorial en las áreas en donde no se han ejecutado las obras de infraestructura necesarias (como el asfalto del acceso a Patricios); y en aquellas en donde la regulación del transporte público colectivo posee ineficacias significativas (San Agustín, Mechongué y Bavio). Estas ineficacias dejan caer en

alternativas de transporte individuales y privadas (como el automotor particular) o alternativas semi públicas más costosas (como el uso de remises o taxis) para ejecutar los traslados de media distancia. Evidentemente esta situación obstaculiza una dinámica ágil de movilidad territorial, al tiempo reproduciendo un sistema de “localidades discapacitadas”, dadas las limitaciones en infraestructura o servicios que impiden la accesibilidad y transporte de la población.

Finalmente, el análisis evidencia la creación de lo que podrían denominarse “espacios en blanco”. Allí en donde ni el Estado ni el Mercado han podido satisfacer las demandas locales colectivas de accesibilidad y transporte. De este modo localidades enteras han quedado sujetas a una dinámica de accesibilidad y transporte sujeta a la voluntad y posibilidad individual, estableciendo en el mejor de los casos, relaciones de solidaridad entre vecinos para poder solucionar el complejo y relevante problema de trasladarse de un lugar a otro.

La noción de Estado como garantizador de servicios públicos, capaces de dar cobertura a la demanda pública de acuerdo al “interés público” parece quedar a la deriva en estas pequeñas localidades. Ni el Estado ni su delegación en el Mercado han podido brindar los servicios necesarios. La automotorización, leyes, decretos y reglamentaciones han dejado librado a la individualidad las posibilidades y existencias de traslados; profundizando aún más el aislamiento en estas localidades rurales en exclusión socio-territorial. Será tarea de la gestión gubernamental, la acción de articular e incentivar los mecanismos de conectividad y transporte colectivo para que esas pequeñas localidades no permanezcan en estos espacios a la deriva.

Citas bibliográficas

Afonso, A., Díaz-Puente, J. y Gallego, F. 2011. ¿Por qué se decide no emigrar? Un estudio de partida para el diseño de programas de desarrollo rural en la provincia de Cuenca. En Revista AGER N° 10. Abril 2011. 157 a 181.

Albaladejo, C. 2009. Médiations territoriales locales et développement rural. Vers de nouvelles compétences l'accompagnement de l'activité agricole. Les agricultures familiales dans les transformations territoriales en Argentine, au Brésil et en France. Université de Toulouse II Le Mirail, HDR Habilitation à Diriger des Recherches, Géographie et Aménagement, 304 p.

Asociación de Fábricas de Automotores Argentina. 2012. “Estadísticas generales del parque automotor”. Online en: <http://www.adefa.com.ar> (consulta en junio de 2012).

Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos. 2012. Departamento de prensa y documentación. Consulta en mayo de 2012.



Barsky, O. y Gelman, J. 2001. "Historia del agro argentino. Desde la Conquista hasta fines del siglo XX". Grijalbo-Mondadori. Buenos Aires. 460p.

Berdegú, J., Reardon, T., Escobar, G., y Echeverría, R. (2001). "Opciones para el desarrollo del empleo rural no agrícola en América Latina y el Caribe". Inter-American Development Bank, Sustainable Development Department. Disponible (online) en <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=823510> . 44p.

Boletín Oficial (B.O.) Poder Ejecutivo Nacional (P.E.N.). "Archivo digital de boletines oficiales de la República Argentina". Disponibles (online) en <http://www.boletinoficial.gov.ar/>

Calafell, J. 1988 "Los Servicios Públicos". En: Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana 1988-1989. Nº 19, 191 - 209.

Canal 7. 2011. Televisión Pública. Archivos digitales. En <http://www.youtube.com/user/TVPublicaArgentina> (online) (consulta Marzo de 2011).

Carricart, P. E. 2012. Cooperativas y territorios en la región pampeana de Argentina. Ed. La Colmena. 444p.

Cena, J. 2003. El Ferrocidio. Ed. La Rosa Blindada. 384p.

Damin, N. 2011. "El Obrero Ferroviario. Una lectura desde la óptica sindical sobre los años formativos del justicialismo". En VI Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani.

Damus, S. 1966 "La Planeación Ferroviaria en la Republica Argentina". Desarrollo Económico, Vol. 5, No. 20 (Ene. - Mar., 1966), 511-522.

Diez Tetamanti, J.M. 2005. "Ensayo sobre la significación simbólica de la rehabilitación del espacio estatal como reconstrucción del imaginario Nacional y herramienta de Progreso (el caso de los ferrocarriles) En Revista Margen. Nº 33. Otoño de 2004. (online en) <http://www.margen.org/suscri/margen33/tetaman.html> (Consulta en mayo de 2011).

Diez Tetamanti, J.M. 2012. Acciones locales y políticas públicas en pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires. Tesis Doctoral. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. 339p.

Escudé, C. y Cisneros, A. 2000 "Historia de las relaciones exteriores Argentinas" CARI. Buenos Aires. (On line) <http://www.ucema.edu.ar/ceieg/arg-rree/historia.htm>

Escuela Nº 9 de Mechongué. 2009. "Crear juntos un museo temporario". Inédito. Documentación brindada por la biblioteca de la escuela.

Ferrocarriles Argentinos. Itinerarios de Trenes. Temporadas 1961/71/80 y 1989. Ed. Talleres Gráficos del Ferrocarril General Belgrano. Buenos Aires. Series: 1961/71/80 y 1989. 769p.

FIEL. Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. 1998. Regulación de la competencia y de los servicios públicos. Ed. Fiel. Buenos Aires.

Gaignard R. 1989. La Pampa argentina. Ocupación - poblamiento - explotación, de la conquista a la crisis mundial (1550-1930). Buenos Aires, Solar, Dimensión Argentina, 512p.



Gaignard, R. 1979. La pampa argentina. L'occupation du sol et la mise en valeur. Thèse de doctorat d'État, Université Bordeaux. 1174 p.

Hayes, M.; Hayes, I; Dominguez, M; Arosteguy, A. y Diez Tetamanti, J.M. 2007. "Estación Patricios, Empalme de la resistencia" En: Revista Margen (online) www.margen.org N° 46. Buenos Aires.

INDEC. Instituto Nacional de Estadística y Censos. 1998. "El concepto de localidad: definición, estudio de casos, y fundamentos teóricos – metodológicos". Serie D N° 4.

Jauretche, A. 2008. "El medio pelo en la sociedad Argentina". Ed. Corregidor. Buenos Aires. 336p

Levene, R. 1940 "Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos (desde sus orígenes hasta 1916)". Archivo histórico de la Provincia de Buenos Aires. Tomo I. La Plata.

ONG Uniendo Pueblo. 2011. Sección de documentación. Online en <http://www.uniendopueblo.com.ar/documentos.aspx> (Consulta en mayo de 2011).

Poder Ejecutivo Nacional (P.E.N.). Decretos disponibles en archivo nacional de normativa INFOLEG. (online en) www.infoleg.gov.ar/

Poder Legislativo de la Nación Argentina. Leyes y Reglamentaciones disponibles en Infoleg. (online en) www.infoleg.gov.ar/

Quintar, A. y Gatto, F. 1987. "Despoblamiento rural y cambios reciente en los procesos de urbanización regional". Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Santos, M. 1978. O trabalho do geógrafo no terceiro mundo. 4ta ed. São Paulo. Hucitec. 112p.

----- 1986, Espacio y Método. Revista Geocrítica. Año XII. Número: 65 Universidad de Barcelona. Septiembre de 1986. (online en) <http://www.ub.edu/geocrit/geo65.htm> (Consulta en mayo de 2011)

----- 1994. Técnica, espaço e tempo. Globalização e Meio técnico científico informacional. Ed. Hucitec. Sao Paulo. 127p.

----- 1996. De la totalidad al lugar. Ed. Oikos-tau. Barcelona. 167p.

----- 1997. Espaço y método. Ed. Nobel, Sao Paulo. 88p.

----- 2000. La Naturaleza del Espacio. Ed. Ariel. Barcelona. 349p.

Scalabrini Ortíz, R. 1956. "El plan maestro contra el desarrollo argentino". En Revista Así Somos los Argentinos. N° 95. Agosto de 1956. Buenos Aires. 624p.

----- 1965. Los ferrocarriles deben ser argentinos. Peña Lillo Edit. Buenos Aires. 200p.

----- 1995. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Ed. Plus Ultra. Buenos



Aires. 398p.

Sili, M. 2000. Los espacios de la crisis rural. Geografía de una pampa olvidada. Ed. UNS. Bahía Blanca. 2000. 179p.

Silveira, M.L. 2005 «Continentes em Chamas» Ed. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro. 220p.

Sorre, M. 1947. Les fondements de la géographie humaine. (Vol. 3). Colin.

Souza, C. 2006. "Políticas Públicas: uma revisão da literatura". En Sociologias Nº 16. Junio – Diciembre. 2006, Porto Alegre. p. 20-45.

Trenes de Buenos Aires S. A. 2009. Diagrama de trenes 2009. TBA.

Trenes Especiales Argentinos. 2009. Diagrama de trenes 2009. Buenos Aires.

Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia. 2009 "Diagrama de trenes línea Roca 2009". En: http://www.ugofe.com.ar/general_roca/horarios/saladilloalvear-ida.jpg Consulta. Diciembre 2009.

Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial. 2009. "Diagrama de trenes de pasajeros" La Plata. 2009.

Vapñarsky, C.; Jimenez, C y Papa, A. 1998. "El concepto de localidad: definición, estudios de caso y fundamentos teóricos – metodológicos", Serie D Nº 4, INDEC. Buenos Aires. 208p.

Waddell, J. 2006 «Historia de Ferrocarril Midland», en Revista Todo Trenes, Año 7. Número 40, Buenos Aires, Abril 2006. 42 pp.

Whitehead, A. 1994. O Conceito de natureza. Sao Paulo: Martin Fontes. 61- 91 p. 200p.