

REDES Y LUGARES: RACIONALIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO Y DESAPARICIÓN DE POBLADOS RURALES EN ARGENTINA¹

Sebastián GÓMEZ LENDE²

Resumen

Seleccionando actores y lugares, las redes se tornan, en la actualidad, cada vez más desiguales, fragmentando al espacio entre hombres rápidos y hombres lentos. En nuestro país, la enajenación del sistema ferroviario estatal ha inaugurado una fase de racionalización del servicio caracterizada por la concentración y la segmentación de los flujos de carga, la crisis del transporte interurbano de pasajeros y la clausura de ramales y estaciones; paralelamente, existen más de seis centenares de poblados rurales en vías de desaparición, buena parte de los cuales corresponde a una generación de lugares nacida de una expansión pretérita del ferrocarril. Integrando las distintas causas y procesos derivados que precipitaron esa extinción, este trabajo analiza la incidencia del desmantelamiento y la refuncionalización de la red ferroviaria respecto del vaciamiento de las pequeñas localidades rurales.

Palabras clave: Sistema ferroviario. Poblados rurales. Verticalidades. Horizontalidades.

Palavras-chave: Sistema de ferrovias. Povoados rurais. Verticalidades. Horizontalidades.

Abstract

Networks and places: railroad system's rationalization and rural towns disappearance in Argentina

Choosing to actors and places, the networks become, at the present time, more and more unequal, segmenting to the space between quick men and slow men. In our country, the privatization of the state railroad system has inaugurated a durable phase of rationalization of the service characterized by the concentration and the fragmentation of the load movements, the crisis of the intercity transport of passengers and the closing of numerous branches and stations; parallelly, more than six hundreds of rural towns are about to disappear, good part of which it corresponds to a places generation born from a railroad's expansion developed in the past. Integrating and articulating to the different causes and derived processes that have precipitated the mentioned extinction, this paper analyzes the incidence of the dismantlement and the restructuring of the rail network regarding the small rural villages emptying.

Key words: Railroad system. Rural towns. Uprightness. Horizontalities.

¹ El autor agradece al Dr. Alejandro Benedetti, quien le proporcionó valiosos aportes bibliográficos y estadísticos para el estudio del sistema ferroviario argentino.

² Profesor y Licenciado en Geografía. Becario CONICET. UNCPBA, Tandil (CP 7.000), Provincia de Buenos Aires, Argentina. E-mail: gomezlen@fch.unicen.edu.ar

INTRODUCCIÓN

En este trabajo, pretendemos demostrar que la reestructuración del sistema ferroviario nacional ha sido responsable por la desaparición de generaciones enteras de poblados rurales. Dado que el proceso de modernización no es responsable apenas por el enriquecimiento y la multiplicación de vectores dinámicos en las áreas luminosas, sino también por la reproducción de espacios irracionales caracterizados por una producción obsoleta y una circulación ausente, ese movimiento desigual y combinado implica tanto la eclosión de nuevas camadas de lugares como la completa aniquilación de camadas de recortes territoriales derivados. Luego de ensayar una breve explicación respecto de los fundamentos teórico-conceptuales de nuestra investigación, abordaremos el proceso de racionalización del sistema ferroviario argentino, enfatizando las transformaciones estructurales suscitadas a partir de su enajenación. Seguidamente, analizaremos la decadencia y la desaparición de innumerables poblados rurales que, nacidos de una expansión ferroviaria pretérita y detenidos en el tiempo, han sido despojados de sus condiciones de existencia por las lógicas del período contemporáneo. Eso nos permitirá explicar la paradoja de un sistema de objetos que, gobernado por acciones excluyentes, condena al ostracismo y al letargo a aquellos lugares por cuya génesis fue responsable.

ESPACIO GEOGRÁFICO Y REDES, VERTICALIDADES Y HORIZONTALIDADES, GEOGRAFÍAS LUMINOSAS Y LETÁRGICAS

Concebimos al espacio geográfico como un conjunto indisoluble, solidario y contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, mediados por las normas (SANTOS, 1996a). Integrando a la configuración territorial y a la dinámica social en un todo, el espacio alberga a las distintas modernidades, es decir, a las fases históricas del proceso de incorporación de los datos centrales de una época. Constituyendo cristalizaciones actuales de acciones pretéritas, los objetos permiten escrutar cómo las racionalidades del presente inciden sobre las formas legadas por el pasado; la construcción de la configuración territorial engendra una densidad técnica, constituida por los diversos grados de artificio del espacio (SANTOS, 1996a). Otorgándoles una función, un sentido y un valor, las acciones son significantes de los objetos; forjando el grado de exterioridad del territorio, ellas diseñan una densidad informacional que, privilegiando a sectores, actores y lugares, condena a otros a la quietud y al ostracismo. Las normas, finalmente, constituyen condensaciones socio-políticas de la acción, moldes para el presente y parámetros para el futuro que, así, participan de la construcción del territorio (SILVEIRA, 2000). Como son singulares, más también globales, los lugares se convierten en escenarios y en protagonistas de una tensión o contradicción entre verticalidades y horizontalidades.

Dado que la circulación comanda la reproducción de la división del trabajo, el orden de las verticalidades se expresa a partir de un conjunto de redes, desiguales en su morfología, densidad, funcionamiento, dinamismo y regulación. Concretando la globalización del capital y sirviendo apenas a los intereses hegemónicos, esos sistemas articulan a puntos discontinuos adecuados para el ejercicio de las acciones modernas y regidos por una misma racionalidad económica; superpuesto al espacio total, ese espacio de flujos liga a todas las formas y a todos los procesos (SANTOS, 2000). Oponiéndose a las áreas más densamente cubiertas, los intersticios y vacíos deliberadamente dejados por las redes revelan las nuevas fracturas y segmentaciones del territorio; como resultado, el orden de las horizontalidades construye un espacio contiguo de producción, donde funcionan, al mismo tiempo, varios relojes (SILVEIRA, 1999; SANTOS, 2000). Constituyendo rasgos

propios de modernidades pretéritas, esas horizontalidades representan a usos del territorio que, desdeñados por las lógicas globales, aseguran, empero, la cohesión del conjunto mediante la reproducción de solidaridades orgánicas.

Coexistiendo en cada lugar, vectores verticales y vectores horizontales son responsables por la reproducción de un cotidiano que, en el territorio actual, se presenta bajo tres formas: un acontecer jerárquico, un acontecer complementario y un acontecer homólogo. Haciendo tabla rasa del pasado, el acontecer jerárquico se expresa como un mandar externo y una racionalización de las actividades que permiten la irrupción, en el territorio, del orden global; mientras que el acontecer complementario no contempla apenas a las relaciones tejidas entre la ciudad y el campo, sino también a las relaciones interurbanas, en los espacios de la producción se verifica un acontecer homólogo, definido por la similitud y la complementariedad de las actividades (SANTOS, 1996a; 1996b; SILVEIRA, 1999). Son las horizontalidades, basadas en la vecindad y la organicidad de los espacios de la copresencia.

Como resultado, los conceptos de geografía luminosa y geografía opaca o letárgica establecen una diferenciación fundada en la desigual fidelidad de los lugares al orden global. Sometidos a una lógica extravertida, las áreas luminosas -donde se realiza un trabajo universal y un trabajo local funcional a las exigencias del mundo- despuntan como espacios de la racionalidad, dinamizados por una producción y una circulación innecesarias, destinadas a la exportación (SILVEIRA, 1999). Más en otros lugares la modernidad actual permanece misteriosa, pues de ella se conoce más su nombre que su existencia; son espacios irracionales, que testimonian la otra cara de la modernización: una producción obsoleta, una circulación ausente, despojada de fluidez, y un tejido económico y social vaciado. Esa convivencia cristaliza y refuerza un desarrollo desigual y combinado cuyo corolario no es otro -explica Santos (1993)- que una fragmentación del espacio entre hombres rápidos y hombres lentos.

EL ORDEN DE LAS VERTICALIDADES: LA RACIONALIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

Durante el denominado 'modelo agroexportador' (1870-1930), el sistema ferroviario argentino nació más como una red destinada a permitir los flujos del comercio exterior y satisfacer los intereses de la potencia hegemónica de turno (Inglaterra) que como un modo interno de comunicación; en menos de treinta años (1887-1914), la extensión de las vías férreas se quintuplicó, pasando de 6.700 km a 35.500 km. Engendrando nuevas áreas productivas e intensificando la vida de relaciones de los lugares, la red ferroviaria modificó los ritmos de la actividad agropecuaria y comercial: entre 1885 y 1930, la superficie cultivada adyacente a ese sistema pasó de 686.000 has a más de 8.000.000 has (SILVEIRA, 1999). En el sur de Córdoba y Santa Fe, el ferrocarril cubrió vastas zonas hasta entonces despobladas, convirtiendo a las estaciones de embarque de cereales y ganado en embriones de nuevos centros urbanos. Cristalizando la hegemonía de la pampa húmeda (Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, norte de La Pampa), el sistema ferroviario impuso su propia división territorial del trabajo, caracterizada por una geometría dispuesta en abanico, de cuño dendrítico, y, también, por una regulación de esa red concretada mediante la imposición de la llamada 'tarifa diferencial'.

Merced a la nacionalización y estatización del servicio, el sistema ferroviario se transformó, hacia mediados de la década de 1940, en un medio de circulación interna, compartimentado en seis líneas principales (Mitre, Roca, San Martín, Sarmiento, Urquiza y Belgrano) y coordinado por la empresa pública Ferrocarriles Argentinos (FFAA). La consecuente reducción del costo de los fletes de carga y, sobre todo, de pasajeros, permitió

a las corrientes migratorias irradiadas desde el norte y centro del país para subsidiar el proceso de acumulación industrial en el Gran Buenos Aires e impulsar el surgimiento del turismo en ciudades de la pampa húmeda. Como resultado, el ferrocarril se convirtió - escribe Amiel (2002)- en un mecanismo indirecto de redistribución social y territorial del ingreso.

No obstante, hacia mediados del Siglo XX ese sistema comenzó a experimentar un lento e implacable proceso de deterioro y obsolescencia³; entre 1940 y 1962, por ejemplo, la carga trasladada retrocedió un 46,7%, obligando a la clausura de 2.500 km de ramales. Con el ocaso del modelo de industrialización sustitutiva de importaciones, la crisis del ferrocarril estatal se tornó estructural: entre 1965 y 1990, el movimiento de pasajeros mermó un 30% y el tráfico de mercancías se redujo a menos de la mitad, lo cual ocasionó la supresión de casi 6.000 km de vías (BLANCO, 1999; SCHVARZER, 1999; BENEDETTI, 2000). Generando el despoblamiento de numerosas localidades de Mendoza, el Ferrocarril Trasandino fue desactivado en 1984, en tanto que la línea Belgrano sumió al noroeste en un letargo determinado por el incompleto desmantelamiento de ramales secundarios y paradas intermedias.

Impulsada por el Banco Mundial y la entronización del sistema de poder neoliberal, la enajenación de Ferrocarriles Argentinos se produjo durante la primera mitad de la última década del Siglo XX. Imponiendo un nuevo esquema económico y territorial de explotación, el tráfico de cargas fue separado del transporte de pasajeros, en tanto que la circulación metropolitana fue diferenciada del servicio interurbano de larga distancia. Cayendo en manos de firmas globales -Chase Manhattan Bank, Banco Bilbao Vizcaya, Iowa Interstate Railroad, Union Pacific, Montana Rail Link, América Latina Logística- y grupos económicos nacionales -Techint, Macri, Roggio, Fortabath, Pescarmona, Decavial, Aceitera General Deheza, Acindar, Petroquímica Comodoro Rivadavia-, el tráfico ferroviario de cargas fue utilizado para expandir la supremacía de esos actores hegemónicos, ora imprimiendo fluidez a sus propias producciones, ora permitiéndoles lucrar con la explotación de los segmentos más rentables de la red⁴ a cambio del simple pago al erario público de un alquiler y un canon mensual. No obstante, el retroceso del sistema ferroviario respecto del transporte de mercancías, lejos de mermar, se intensificó: hacia finales del Siglo XX, el ferrocarril explicaba apenas el 7,0% de la circulación terrestre, en tanto que su participación relativa en el valor agregado de la carga (3,8%) y del comercio exterior (0,6%) era -explican (CRISTINI, MOYA; BERMUDEZ, 2002)- prácticamente exigua.

Como el proceso de creación de fluidez es selectivo y no igualitario, una circulación ferroviaria de cargas cada vez más escasa convierte a las áreas agrícolas modernizadas, las principales aglomeraciones industriales y los grandes complejos portuarios de exportación en espacios de la racionalidad dotados de una mayor densidad de movimientos. Despojando a los lugares menos valorizados del dinamismo propio de otras épocas, esa centralización económico-territorial se refuerza: si a mediados de la pasada década las líneas Mitre -que entrelaza a los centros agroindustriales bonaerenses, santafesinos, cordobeses, tucumanos y santiagueños⁵ - y Roca -que une a la Capital Federal con el centro-sudeste bonaerense y el norte patagónico- explicaban el 45,2%, once años después daban cuenta del 60,3%; paralelamente, la participación de la línea Belgrano -que liga a Cuyo y la pampa húmeda con Jujuy, Salta, La Rioja, Catamarca, Formosa y Chaco- se desplomó en menos de dos

³ En 1952, el sistema ferroviario había alcanzado una extensión de 43.958 km, esto es, su máximo histórico.

⁴ Todas las líneas ferroviarias fueron enajenadas durante el bienio 1993-1994, exceptuando a la llamada 'Belgrano Cargas', que recién en 2006 cayó en manos de grupos económicos nacionales (Roggio, Macri), operadores ferroviarios chinos y el sindicato de camioneros.

⁵ Esos ramales de la línea Mitre concentran aproximadamente el 75,0% de la circulación de cereales, el 93,2% del tráfico de aceites y el 80,8% del transporte de subproductos oleaginosos.

décadas (1986-2005), pasando del 20,0% al 3,3%. Son las verticalidades del acontecer jerárquico, imponiendo una racionalización y una concentración de los movimientos ferroviarios.

Consolidando la supremacía propia de un flujo globalizado, la nueva lógica hegemónica del espacio prescinde de las antiguas ciudades-base, separadas por cortas distancias (SILVEIRA, 1999). No es extraño, pues, que menos del 25% de las estaciones ferroviarias despache y reciba más del 90% de las cargas, que el 44,9% de la circulación de cereales se concentre en el denominado 'corredor Rosario-Bahía Blanca' o que el 60,0% de los movimientos comerciales se desarrolle en los segmentos Mendoza-Capital Federal, Olavarría-Capital Federal, Rosario-Villa María-General Deheza, Rosario-Capital Federal y Bahía Blanca-General Pico. Como resultado, la extensión efectivamente utilizada del sistema ferroviario retrocedió 15.646 km (49,2%) en poco más de un decenio (1990-2001). Desde mediados de la última década del Siglo XX, las concesionarias del servicio de carga explotan intensivamente entre 5.000 km y 7.500 km de vías, esto es, apenas la quinta parte del sistema ferroviario argentino (BLANCO, 1999; SCHVARZER, 1999; AMIEL, 2002). Es la racionalización del territorio, impuesta por las redes domésticas y comandada por los intereses hegemónicos (Figura 2).

Enriqueciendo la vida de relaciones de los lugares a partir de una exterioridad cada vez mayor, basada en la acumulación de densidades informacionales, el ferrocarril procrea una división del trabajo más espesa y profusa, que incrementa el caudal de los flujos desarrollados entre las áreas dotadas de densidades técnicas más elevadas; paralelamente, la circulación se torna cada vez más escasa en aquellos vacíos e intersticios del territorio deliberadamente abandonados por el capital. En 1993, los ramales no concesionados todavía representaban el 24,0% del transporte de mercancías; no obstante, su actividad comercial desapareció por completo durante el siguiente quinquenio. Son las geografías opacas del sistema ferroviario, espacios irracionales, áreas letárgicas que, vastas y numerosas, constituyen el resultado de una fragmentación impuesta por ritmos desiguales de modernización.



Figura 1 - República Argentina, según división política (provincias)

Fuente: elaboración personal.

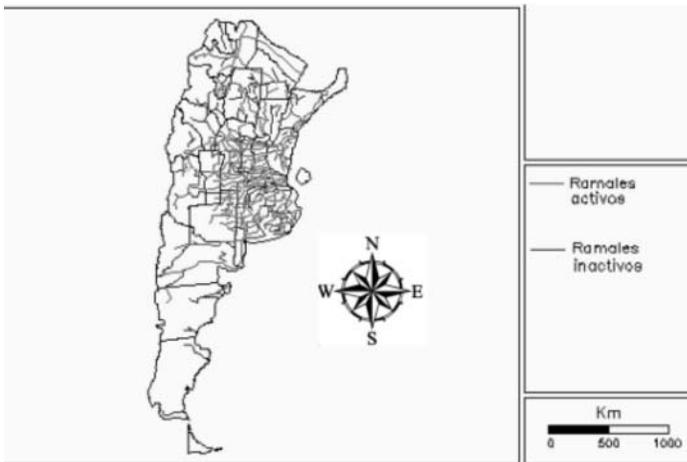


Figura 2 - Sistema ferroviario, según actividad de los ramales. Argentina (1980-1998)

Fuente: elaboración personal sobre la base de Benedetti (2000).

De acuerdo con Benedetti (2000), el número general de estaciones ferroviarias en funcionamiento registrado en 1998 disminuyó un 38,0% respecto de 1980 (Tabla 1), permitiendo verificar un implacable y sistemático vaciamiento de las funciones urbanas y locales de las paradas intermedias adyacentes a la red ferroviaria. Esa racionalización corrobora la hipótesis de un esquema de circulación cada vez más directo y concentrado: Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe, que otrora explicaban el 59,1% de las paradas de carga de la red, pasaron a representar el 66,7%. A casi todas las provincias les fue arrebatada más de la cuarta parte de las estaciones, en tanto que apenas seis distritos -Córdoba, Tucumán, Entre Ríos, Río Negro, Buenos Aires y Santa Fe- daban cuenta del 80,1% del retroceso general del sistema; paralelamente, Chubut, Río Negro, Catamarca, Santiago del Estero, Jujuy y Salta fueron despojadas de no menos del 75% de sus centros de recepción y despacho de mercancías.

Más allá de los guarismos provinciales, se verifica la constitución fragmentada de un mapa de áreas opacas que, manifestándose como espacios de la horizontalidad, son excluidas por las racionalidades hegemónicas propias del acontecer jerárquico. Como resultado, el sur y centro catamarqueño, la puna jujeña, casi toda Formosa y La Rioja, el sudeste salteño, buena parte de Chaco, numerosos parajes rurales puntanos (San Luis), el centro y sur mendocino, algunos ramales sanjuaninos y buena parte de la Patagonia y la pampa húmeda (centro y sur cordobés, interior bonaerense, etc) se convierten en manchas letárgicas, tornadas relativamente obsoletas por la reorganización de los flujos ferroviarios de carga. No obstante, esa racionalización del territorio determina que, contradictoriamente, algunos centros comerciales que hasta entonces se hallaban inactivos fueran incorporados a la red; citamos, entre otros, a las capitales entrerriana y tucumana, al norte pampeano y a otros puntos del interior de Córdoba, Santa Fe, Formosa, Santiago del Estero y Buenos Aires, tornados valiosos por una expansión oleaginosa comandada por el irrefrenable avance de la soja transgénica. Eso no hace más que reproducir el juego dialéctico de creación de racionalidad e irracionalidad en los lugares.

Tabla 1 - Sistema de estaciones ferroviarias, según categoría y participación % por jurisdicción. Argentina (1980-1998)

Jurisdicciones	% E (1980)	% E (1998)	Var. % 1980-1998	% EC (1980)	% EC (1998)	Var. % 1980-1998	% EP (1980)	% EP (1998)	Var. % 1980-1998
Buenos Aires	36,6	44,6	-24,6	34,3	37,3	-40,1	43,9	72,9	-33,2
Capital Federal	2,7	3,7	-14,3	1,3	1,5	-37,5	4,2	11,1	+7,5
Córdoba	10,0	12,2	-24,0	11,1	14,3	-29,3	2,0	3,4	-31,6
La Pampa	3,4	4,2	-23,9	3,9	5,2	-25,4	2,0	0,8	-84,2
Santa Fe	12,3	11,9	-40,1	13,7	15,1	-39,3	6,2	0,5	-96,7
Catamarca	0,4	0,1	-88,9	0,5	0,1	-88,9	0,2	0,0	-100,0
Chaco	1,8	1,5	-50,0	2,0	0,9	-75,7	3,1	3,6	-53,3
Formosa	0,9	0,5	-66,7	0,9	0,6	-64,7	1,7	0,0	-100,0
Jujuy	1,9	0,7	-76,9	2,0	0,9	-75,0	3,7	0,0	-100,0
La Rioja	0,4	0,1	-87,5	0,4	0,1	-87,5	0,0	0,0	0,0
Salta	4,8	2,6	-67,0	4,9	3,2	-64,4	5,9	0,8	-94,7
Santiago del Estero	2,9	2,6	-43,3	3,0	3,4	-38,2	3,5	1,0	-88,2
Tucumán	2,7	0,8	-82,5	0,9	0,6	-64,7	1,2	0,3	-91,7
Corrientes	2,4	1,4	-64,0	2,1	1,8	-52,6	4,4	0,0	-100,0
Entre Ríos	5,2	2,0	-75,9	4,3	2,6	-67,1	8,1	0,0	-100,0
Misiones	0,3	0,4	-28,6	0,4	0,5	-28,6	0,3	0,0	-100,0
Mendoza	4,0	3,6	-43,4	4,3	4,6	-41,3	2,7	0,0	-100,0
San Juan	1,8	1,5	-50,0	2,0	1,9	-48,6	0,1	0,0	-100,0
San Luis	2,3	3,4	-6,4	2,6	4,3	-6,4	1,8	0,0	-100,0
Neuquén	0,4	0,4	-37,5	0,3	0,0	-100,0	0,8	0,0	-100,0
Chubut	0,2	0,2	-40,0	0,4	0,5	-28,6	0,4	0,8	-25,0
Río Negro	2,6	1,7	-59,3	2,8	0,3	-94,2	3,7	4,9	-47,2
Total del país	100,0	100,0	-38,0	100,0	100,0	-45,0	100,0	100,0	-59,8

Fuente: Benedetti (2000).

Referencias: E: número total de estaciones ferroviarias; EC: número de estaciones ferroviarias de carga; EP: número de estaciones ferroviarias de pasajeros.

Condiciones de explotación similares a las del tráfico de cargas fueron también establecidas en el caso de los trenes metropolitanos (Gran Buenos Aires⁶), cuyos concesionarios (Toronto Transit Comisión & Consult, BARTS, JARTS, Burlington Northern Railroad, Morrison Knudsen, Roggio, Cometrans, SKS, etc) desarrollan una prestación monopólica caracterizada por el otorgamiento de generosos subsidios estatales⁷. Considerado como un remanente residual de la red, el servicio interurbano de pasajeros, finalmente, fue transferido a los respectivos Estados provinciales, los cuales fueron obligados a solventar sus costos de explotación o, caso contrario, disponer la clausura de los ramales menos rentables, la disminución de las frecuencias o, incluso, el cese definitivo de la actividad.

⁶ El servicio ferroviario metropolitano explota una enorme demanda cautiva, compuesta por desplazamientos diarios pendulares de fuerza de trabajo entre la Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

⁷ Nunca antes había existido en el mundo una licitación internacional para un sistema suburbano de pasajeros con usufructo de subsidio estatal. Como resultado, los concesionarios de los trenes metropolitanos acumularon, sólo en concepto de recursos públicos, 2.200 millones de dólares entre 1995 y 2005. No es inútil recordar que las pérdidas anuales de la gestión estatal jamás superaron los 270 millones de dólares, explotando una red de 35.000 km con una dotación de fuerza de trabajo 10,6 veces mayor a la actual (FELDER, 1998).

Como resultado, las áreas letárgicas del sistema son representadas, sobre todo, por aquellos ramales cuya explotación -ineficaz para las necesidades de la economía globalizada- no interesa a los capitales hegemónicos; la compra, por parte de los Estados provinciales, de esos segmentos, parece buscar la supervivencia de algunos parajes rurales bucólicos, propios de una división territorial del trabajo pretérita, donde el cotidiano continúa recreándose mucho más lentamente (SILVEIRA, 1999). El orden de las horizontalidades es concretado, entonces, a partir de una métrica burocrática comandada por los sistemas de acciones públicas. No siendo hegemónica, sino más bien lenta y decadente, esa circulación se resiste a perecer, permitiendo la reproducción del trabajo colectivo en el espacio contiguo.

Esa geografía opaca es fragmentada, entonces, en un mosaico de ramales recíprocamente aislados, administrados por empresas estatales que desarrollan anárquicamente el transporte regular de pasajeros, la prestación de servicios turísticos o la combinación de ambas alternativas. Firms provinciales como FERROBAIRES -que conecta al interior bonaerense con la Capital Federal-, SEFECHA -que une al sur chaqueño con la capital provincial-, TUFESA-El Tucumano -que, con paradas intermedias en Buenos Aires, Santa Fe y Santiago del Estero, entrelazaba a Tucumán con la Capital Federal- y SEFEPA⁸ -que conecta a la capital rionegrina con el sur provincial- son vívidos ejemplos de ese acontecer homólogo y complementario; paralelamente, otros segmentos abandonados de la red -Tren de las Nubes (Salta), 'La Trochita' (Chubut), Tren Mediterráneo de las Sierras (Córdoba)- son refuncionalizados para satisfacer las exigencias propias del turismo internacional.

No obstante, y pese a que esa lógica compensadora es responsable por la reproducción los territorios de la horizontalidad, también se metamorfosea en un vehículo indirecto del proceso de racionalización del territorio, resultante de la imposición, por parte de los actores hegemónicos, de limitaciones estructurales a la rentabilidad del transporte público de pasajeros. Véase el caso de los concesionarios de carga que, con el beneplácito del Estado nacional, usufructúan un derecho de circulación (peaje), cobrado a las restantes empresas ferroviarias que prestan servicios en los ramales destinados al tráfico de mercancías⁹. Eso corrobora la hipótesis de una autora como Silveira (1999), quien explica que el modelo hegemónico de modernización imprime velocidades diversas a los hombres, pues reserva el uso de las redes a aquellos que pueden pagar, obligando a conexiones dispendiosas en tiempo y dinero.

Esa regulación externa a los lugares no sólo subsidia los costos del tráfico comercial¹⁰, sino que, conduciendo a una sensible disminución de las frecuencias del servicio público, diseña un auténtico callejón sin salida para las compañías ferroviarias provinciales, puesto que el peaje debe ser repartido entre una cantidad cada vez menor de trenes; paralelamente, como los agentes hegemónicos son responsables por la manutención de los ramales concesionados, ellos se convierten en causantes de una circulación interurbana escasa y letárgica: la obsolescencia de las vías permite a los trenes desplazarse a velocidades que oscilan entre 20 km/h y 40 km/h, esto es, condiciones similares a las verificadas hacia finales del Siglo XIX y un 80% inferiores a las registradas en 1989 (BLANCO, 1999; SCHVARZER, 1999; VESCHI; SILVA; NIEVA, 2001). Eso, junto a los múltiples conflictos suscitados por la combinación de horarios entre los trenes de carga y de pasajeros, desalienta la continuidad del transporte interurbano.

⁸ FERROBAIRES (Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario de la Provincia de Buenos Aires); SEFECHA (Servicio Ferroviario Chaqueño); TUFESA (Tucumán Ferroviario Sociedad Anónima); SEFEPA (Servicio Ferroviario Patagónico).

⁹ Los valores de peaje establecidos multiplicaban por diez los derechos de circulación ferroviaria vigentes en Estados Unidos o Europa.

¹⁰ La empresa concesionaria de la línea Mitre, por ejemplo, estableció por un lapso de 15 años un valor de peaje que triplica el canon que esa firma debe pagarle al Estado nacional.

Ese imparable proceso de racionalización de la circulación, reducción de las frecuencias y deterioro de la calidad del transporte conduce a la desertión de los pasajeros, cuyo número se contrajo un 18,5% en menos de una década (1997-2005)¹¹; dado que el servicio de larga distancia apenas representa el 0,04% de la circulación ferroviaria de personas, los movimientos camineros de pasajeros acaban por incrementarse, repartidos entre los oligopolios del transporte automotor. No es extraño, pues, que algunos ramales y servicios sean suprimidos, como ocurrió en Córdoba¹² y, sobre todo, en Tucumán; los onerosos peajes cobrados por las concesionarias de carga a las compañías ferroviarias provinciales y la sensible reducción (88,7%) del caudal de personas -registrada durante el último cuatrienio de la pasada centuria- le asestaron el póstumo golpe de gracia a TUFESA-El Tucumano, determinando el cese de sus operaciones (Tabla 2). Entre las postrimerías del Siglo XX y mediados de esta década, SEFECHA experimentó una importante disminución (48,8%) del movimiento de pasajeros, en tanto que el volumen trasladado por FERROBAIRES mermó un 28,2% en menos de un decenio (1997-2005).

Tabla 2 - Servicios ferroviarios de pasajeros, según provincias (indicadores seleccionados). Argentina (1997-2005).

Provincia (servicio)	Pasajeros (1997)	Pasajeros (2000)	Pasajeros (2005)	% (1997)	% (2000)	% (2005)	Var. % (1997-2005)
Buenos Aires (FERROBAIRES)	2.529.884	1.868.449	1.816.790	95,6	76,0	84,2	-28,2
Río Negro (SEFEPA)	60.681	80.348	118.032	2,3	3,3	5,5	+94,5%
Chubut (La Trochita)	7.313	13.732	26.790	0,3	0,6	1,2	+266,3
Santa Fe (TBA)	7.142	83.642	36.781	0,3	3,4	1,7	+415,0
Chaco (SEFECHA)	0	310.560	160.277	0,0	12,6	7,4	-----
Tucumán (TUFESA-El Tucumano)	17.403	16.621	0	0,7	0,7	0,0	-100,0
Córdoba (Tren Mediterráneo de las Sierras)	24.806	64.345	0	0,9	2,6	0,0	-100,0
Salta (Tren de las Nubes)	0	19.610	0	0,0	12,6	7,4	0,0
Total	2.647.229	24.57.307	2.158.670	100,0	100,0	100,00	-18,5

Fuente: elaboración personal sobre la base de ARGENTINA (2001; 2006).

Completamente orientados a satisfacer las demandas de racionalidad propias de un turismo vernáculo y, sobre todo, internacional, el Tren a las Nubes y el Tren Mediterráneo de las Sierras muestran, en cambio, una actividad intermitente, sujeta a vaivenes extraños a los cotidianos regionales. Como no hacen más que estructurarse al servicio de tiempos y regulaciones externas, esos lugares acaban por tornarse alienados. Lo mismo ocurre con el servicio ferroviario de pasajeros en Río Negro y Chubut; no vinculando apenas a las pequeñas poblaciones del norte patagónico, sino también explotando turísticamente esos ramales, los segmentos Viedma-San Antonio Oeste-Bariloche (94,5%) y El Maitén (266,5%) experimentaron, entre 1997 y 2005, un ostensible crecimiento, resultante de un acontecer local cuya reproducción horizontal se torna permeable, empero, a la penetración de vectores exógenos.

De acuerdo con ese esquema, las firmas públicas provinciales son obligadas a operar conforme a los mismos criterios que las empresas privadas, sustituyendo a la función social otrora típica del ferrocarril por la supremacía de la rentabilidad como parámetro

¹¹ Entre 1984 y 2005, esa merma fue del 81,6%.

¹² Córdoba y Tucumán fueron las provincias más afectados por los costos exigidos por el peaje. En el caso de Córdoba, la empresa concesionaria del servicio de carga en la línea Mitre fijó un derecho de circulación de 4,32 dólares / tren / km, cifra que representa casi el 80% del costo operativo total necesario de dos frecuencias diarias entre Córdoba y Capital Federal (BLANCO, 1999).

rector; como corolario, se consolida un esquema centripeto de modernización económica y territorial que, evitando a las áreas menos equipadas y pobladas, desarrolla una explotación más intensiva de los segmentos dinámicos, paralela respecto de una sistemática clausura de aquellos ramales y tramos de menor jerarquía. No explicando apenas el rápido desmantelamiento de algunos servicios interurbanos, esa mercantilización de las métricas burocráticas también conduce a una reducción del número de estaciones habilitadas para el transporte de pasajeros; entre 1980 y 1998, su dotación se contrajo a menos de la mitad (40,2%) (BENEDETTI, 2000). Obedeciendo a los embates propios de un acontecer jerárquico despótico e implacable, las otras formas del cotidiano son, pues, incompletamente arrasadas por esa lógica fragmentaria y excluyente.

Como resultado estructural de esa racionalización, el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia se convirtió en un privilegio de las áreas modernizadas, cuyas densidades informacionales ganaron espesura; véase, por ejemplo, el caso de Capital Federal y Buenos Aires, cuya participación en el sistema se incrementó sensiblemente, pasando del 48,1% al 84,0%. Sistemático e implacable, el proceso de clausura de ramales y desmantelamiento de numerosos nodos del sistema ferroviario fue generalizado en buena parte del interior del país, determinando el absoluto cese de los flujos interurbanos en Neuquén, Catamarca, Jujuy, Misiones, Salta, Mendoza, San Juan y San Luis (Figura 3).

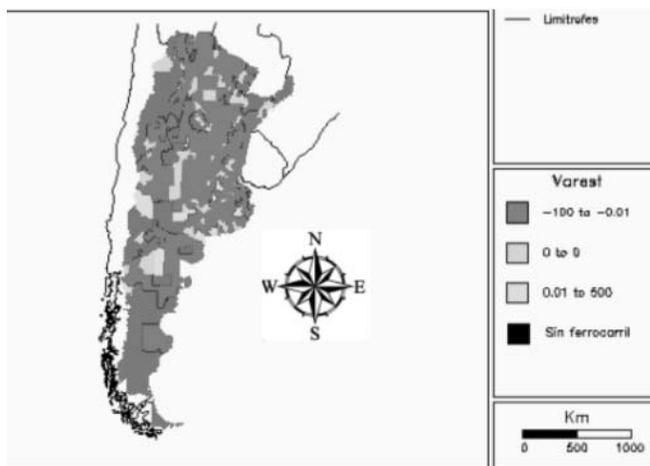


Figura 3 - Variación relativa del número de estaciones ferroviarias, según departamentos. Argentina (1980-1998)

Fuente: elaboración personal sobre la base de Benedetti (2000).

Ese proceso paralelo de modernización y exclusión se desarrolló también en las áreas luminosas del país, dotadas de mayores densidades demográficas y técnicas; el interior bonaerense, por ejemplo, fue despojado del 33,2% de las paradas intermedias de la red. No obstante, la reestructuración de FERROBAIRES permitió la resurrección de un reducido número de estaciones que, desde los años ochenta, se hallaban inactivas, instaurando una fragmentación obediente a un movimiento desigual y combinado; paralelamente, Chubut, Córdoba y Río Negro perdieron entre la cuarta parte y la mitad del número de puntos habilitados para el transporte de pasajeros de larga distancia, al tiempo que otras jurisdicciones -Chaco, La Pampa, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes- padecieron un retroceso aún más brutal e implacable. Como consecuencia, incluso aquellos nodos ferroviarios que habían sido restituidos en su

funcionamiento hacia las postrimerías del Siglo XX volvieron a perecer; en efecto, la resurrección de algunos ramales secundarios fue truncada por las estrategias de acumulación de los concesionarios del transporte de carga, que exigieron, una vez más, el desembolso de un oneroso peaje para permitir la circulación de los trenes provinciales de pasajeros.

Segmentando a ese sistema, verticalidades y horizontalidades se entrelazan en la constitución del mapa ferroviario contemporáneo. La circulación doméstica de mercancías y el comercio internacional de cargas revelan a un mosaico de puntos y áreas luminosas - campos agrícolas, urbes jerarquizadas, puertos de exportación-; lo mismo ocurre, aunque mucho más aisladamente, en aquellos lugares dinamizados estacionalmente por una circulación globalizada asociada al turismo. Eso no impide, empero, que otros segmentos de la red, ajenos a la búsqueda imperiosa de fluidez, se encuentren completamente ociosos o apenas satisfagan la reproducción de las manchas opacas del territorio; es el caso del transporte interurbano de pasajeros, cuyo progresivo desmantelamiento condena a los lugares menos dinámicos al estancamiento y a la decadencia. Exceptuando al centro-sudeste chaqueño y, sobre todo, al interior bonaerense, la exclusión resultante no es amortiguada por la acción compensadora de una métrica burocrática, constituyendo, pues, un mapa de flujos que poco a poco se desvanece.

EL ORDEN DE LAS HORIZONTALIDADES: GENERACIONES DE LUGARES Y DESAPARICIÓN DE POBLADOS RURALES

Dado que las funciones son siempre portadoras de una racionalidad, empirizan la lógica dominante de cada período histórico mediante el alumbramiento y la configuración de las formas y los contenidos del espacio. Como resultado, los recortes territoriales derivados se tornan representativos de uno o más rasgos de cada modelo hegemónico de modernización. Son las denominadas 'generaciones de lugares', camadas geográficas que testimonian la incompleta implantación de los objetos, las acciones y las regulaciones características de una época. No limitándose apenas a la génesis de nuevos recortes articulados por una edad y una función similar, ese proceso concreta una reorganización de lo preexistente, moldeándolo y adecuándolo. No obstante, los lugares desarrollan, en mayor o menor medida, una inercia, una lentitud en la metamorfosis de sus condiciones de existencia, pretendiendo reproducir el todo tal como era en la fase precedente. En el caso del sistema urbano argentino, una autora como Silveira (1999) identifica a los poblados coloniales, a las ciudades-puerto y a las aglomeraciones del interior cuya génesis se remonta a la expansión agrícola y ferroviaria del modelo agroexportador, a los polos energéticos y turísticos implantados y desarrollados durante las distintas fases del proceso de industrialización doméstica y, finalmente, a las ciudades de la agricultura científizada, la hidroelectricidad y el petróleo, propias de períodos más recientes.

No obstante, esa modernización se desarrolla, con frecuencia, a costa de la propia historia local, en desmedro de su longevidad; el territorio es constantemente reutilizado por lógicas que, procurando apagar los vestigios del pasado, pretenden rescribirlo con las letras del presente. No es inútil recordar, entonces, que la modernidad no implica sólo la incorporación de las variables-clave de una época por parte de las áreas luminosas, sino también el vaciamiento funcional y demográfico del tejido económico y social de los lugares letárgicos, expresados como ciudades obsoletas y pequeños poblados rurales. Cristalizados en el tiempo, asolados por los embates del acontecer jerárquico e inmersos en la decadencia, esos territorios de la horizontalidad padecen limitaciones estructurales en cuanto a la reproducción de una división territorial del trabajo pretérita. Constituyendo una negación de las modernas familias de lugares, esa geografía opaca se diluye conforme se difunde una lógica fragmentaria y excluyente que, debilitando la reproducción del acontecer

complementario y homólogo, no procura una re-significación del pasado, sino su extinción. Como corolario, la riqueza empírica y metodológica del concepto no hace referencia apenas a la eclosión de nuevas generaciones de ciudades, sino también a la aniquilación de camadas enteras de formas-contenido del espacio.

Mucho se ha escrito acerca del magnético poder de las metrópolis y las grandes ciudades respecto de la atracción de contingentes migratorios provenientes del interior del país; no existen, empero, estudios consistentes sobre las primeras fases del proceso, esto es, las migraciones desarrolladas desde las pequeñas localidades rurales hacia las urbes próximas. Como resultado de los cambios estructurales verificados en los patrones migratorios de la población argentina -otrora dinamizados por movimientos inter-provinciales y ahora fundados con mayor ahínco en los flujos intra-provinciales-, esas localidades -a menudo 'invisibles' para los intereses hegemónicos, la métrica burocrática del Estado e, incluso, el propio imaginario colectivo urbano- contribuyen a la expansión del sistema metropolitano nacional y regional, colaborando, sobre todo, con el crecimiento demográfico de ciudades medias y locales.

No obstante, la reproducción de esa relación de expoliación en las pequeñas localidades rurales determina que, con frecuencia, los lugares que rinden tributo a las jerarquías urbanas superiores perezcan irremediamente. Detenidos en el tiempo, innumerables poblados rurales encarnan a generaciones obsoletas de localidades que poco a poco desaparecen y cuyo cotidiano, basado en las solidaridades orgánicas de la vecindad territorial y el trabajo colectivo, se disgrega rápidamente frente al incontestable poder irradiado desde las urbes. Son espacios habitados por 'hombres lentos', ajenos al frenesí de la modernidad contemporánea, gobernados por una crono-dinámica horizontal.

Habiendo comenzado durante la segunda mitad de los años sesenta, el proceso de decadencia y desaparición de localidades rurales¹³ se expandió durante la década de 1980, cuando se verificó la existencia de más de cuatro centenares (430) de localidades en crisis. Durante el último período intercensal (1991-2001), ya sumaban más de medio millar (602) los poblados que se habían transformados en meros parajes habitados por algunos cientos de personas; paralelamente, el 20% de las localidades relevadas durante la década anterior había desaparecido sin dejar rastro, dejando, por tanto, de figurar en los registros censales. En conjunto, los pueblos extinguidos y aquellos que, en la actualidad, se encuentran a punto de correr la misma suerte, representan aproximadamente el 40% (698) de las localidades rurales de todo el país; en el segundo caso, albergan a 268.920 habitantes, esto es, aproximadamente el 0,74% de la población argentina¹⁴. Envejecidos y obsoletos, esos lugares son implacable y sistemáticamente extinguidos por las nuevas lógicas del proceso de urbanización.

En aquellos lugares donde la división del trabajo es más densa y espesa, ese proceso de exterminio se encuentra, vaya paradoja, más plenamente difundido. Véase, por ejemplo, que las principales provincias de la pampa húmeda -Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba- explican más de la mitad (59,2%) de los poblados rurales en crisis. Esa lógica se empirizó en casi todos los departamentos cordobeses y santafesinos, exceptuando, en el caso bonaerense, apenas a su conurbación, la capital provincial, determinados centros turísticos, algunas grandes aglomeraciones urbanas y a poco más de una veintena de distritos. Son, entonces, las localidades rurales de las áreas modernizadas las más afectadas por esa suerte de implacable y sistemática extinción; un caso paradigmático es el de Santa Fe, donde apenas tres departamentos dan cuenta del 10,0% de los pueblos en situación de crisis estructural, explicando, asimismo, el 46,9% provincial. Como la geografía urbana

¹³ De acuerdo a la metodología de nuestras fuentes (ARGENTINA, 2003; RESPONDE, 2007), se entiende por localidades rurales a aquellas cuya población es inferior a los 2.000 habitantes.

¹⁴ Según el último censo nacional, realizado en 2001, la población argentina sumaba unos 36.223.947 habitantes.

está continuamente rehaciéndose, esa desaparición puede revelar, empero, un letargo puntual, un desprendimiento, por parte de los puntos y las manchas luminosas del territorio, de aquellos contenidos del espacio que, legados por el pasado, ya no resultan funcionales a las exigencias de racionalidad del período contemporáneo. No obstante, en otros rincones del país ese proceso determina la constitución de una geografía más opaca, cuyo letargo es fiel a una división territorial del trabajo propia de otros tiempos: eso explica que el noroeste concentre nada menos que el 22,1% de los poblados en riesgo de todo el país (Tabla 3; Figura 4).

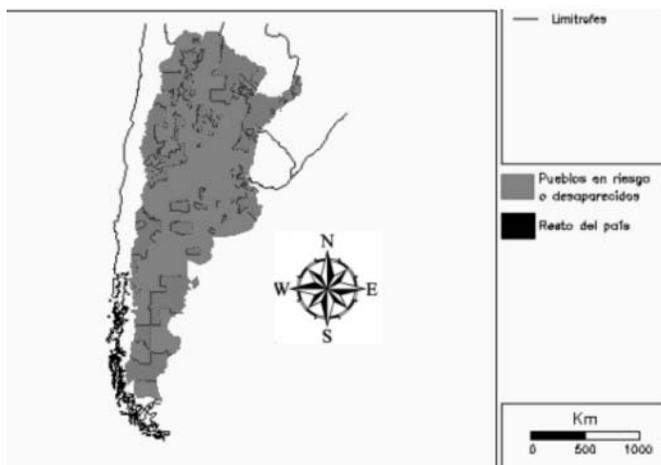


Figura 4 - Poblados rurales desaparecidos y / o en crisis, según departamentos. Argentina, 2001

Fuente: elaboración personal sobre la base de Responde (2007).

No obstante, para que ese vaciamiento demográfico ocurra, debe ser anticipado por un vaciamiento funcional. De acuerdo con la literatura especializada, una multiplicidad de factores se conjura para condenar a esos lugares a un letargo cada vez más pronunciado la cual puede ser sintetizada en las siguientes variables: a) la mecanización y la cientificación del trabajo agropecuario; b) la constante urbanización¹⁵, concentrada en las grandes ciudades; c) el desplazamiento, la decadencia o la finalización de las actividades más dinámicas de antaño y; d) la reorganización de los flujos de transporte caminero y, sobre todo, ferroviario. Tornando inviable la reproducción de un acontecer enraizado en el pasado, esos procesos le arrebatan a las localidades rurales sus fundamentos más antiguos, remotos y arraigados de existencia; eso desencadena un éxodo demográfico que, concretado mediante sucesivas oleadas emigratorias, es absorbido por distintos segmentos del sistema metropolitano y de la red regional de ciudades. Más ¿cuál es la incidencia directa que la racionalización del ferrocarril posee en la desaparición de los poblados rurales y en la eclosión de las variables y los procesos derivados? Ése es el interrogante que, a continuación, procuraremos elucidar.

¹⁵ De acuerdo al último censo nacional de población, el nivel de urbanización de nuestro país superaba el 90%.

Tabla 3 - Pueblos extinguidos y en vías de desaparecer, según provincias (en %), y relación % entre desaparición de localidades rurales y racionalización del sistema ferroviario. Argentina (1991-2001)

Provincia	% pueblos desaparecidos y en riesgo de extinción (1991-2001)	Reduc. nro. ee. ff.	Sin var. nro. ee. ff.	Increm. nro. ee. ff.	Sin ee. ff.	Total
Buenos Aires	26,9	64,4	20,2	13,3	2,13	100,0
Catamarca	4,9	23,5	0,0	0,0	76,5	100,0
Córdoba	9,5	53,0	24,2	1,5	21,2	100,0
Corrientes	0,4	100,0	0,0	0,00	0,0	100,0
Chaco	1,2	25,0	25,0	0,00	50,0	100,0
Chubut	1,3	22,2	0,0	0,00	77,8	100,0
Entre Ríos	2,7	83,3	0,0	0,00	16,7	100,0
Formosa	0,3	50,0	0,0	0,00	50,0	100,0
Jujuy	3,9	66,7	7,4	0,00	25,9	100,0
La Pampa	2,3	43,6	18,8	18,8	18,8	100,0
La Rioja	2,2	26,7	0,0	0,0	73,3	100,0
Mendoza	1,7	83,3	8,3	8,3	0,0	100,0
Misiones	2,6	0,0	5,6	0,0	94,4	100,0
Neuquén	0,6	25,0	0,0	0,0	75,0	100,0
Río Negro	3,0	71,4	9,5	9,5	9,5	100,0
Salta	3,4	79,2	4,2	0,0	16,7	100,0
San Juan	1,4	50,0	40,0	0,0	10,0	100,0
San Luis	2,2	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
Santa Cruz	0,9	16,7	0,0	0,0	83,3	100,0
Santa Fe	19,8	97,1	0,7	0,0	2,2	100,0
Santiago del Estero	8,60	65,0	18,3	0,0	16,7	100,0
Tucumán	0,4	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Total nacional	100,0	63,3	14,0	4,6	18,1	100,0

Fuente: elaboración personal sobre la base de Benedetti (2000) y Responde (2007).

Referencias: Reducción nro. ee. ff: % de poblados rurales en crisis que sufrieron una reducción en el número de estaciones ferroviarias entre 1980 y 1998;

Sin var. nro. ee. ff: % de poblados rurales en crisis que no sufrieron variación alguna en el número de estaciones ferroviarias entre 1980 y

1998; Increm. nro. ee. ff: % de poblados rurales en crisis que experimentaron un incremento en el número de estaciones ferroviarias entre

1980 y 1998; Sin ee. ff: % de poblados rurales en crisis que nunca fueron contaron con la cobertura del sistema ferroviario argentino.

REORGANIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA Y VACIAMIENTO FUNCIONAL - DEMOGRÁFICO DE LOS LUGARES: UNA SÍNTESIS

Genealógicamente, muchas de las localidades rurales cuya supervivencia se encuentra hoy día comprometida guardan una similitud cronológica y funcional, perteneciendo a una camada de lugares nacida de la expansión agropecuaria y ferroviaria propia del modelo agroexportador y, en menor grado, a una familia de recortes territoriales derivados de la implantación, durante el apogeo de la industrialización sustitutiva de importaciones, de

actividades mineras, petroleras y manufactureras. En la actualidad, esos poblados albergan a los relictos supervivientes de un medio rural que, repeliendo a la modernidad urbana, constituye la negación de un campo apartado de las formas de vida tradicionales e invadido por la cultura y los servicios típicos de las ciudades. Como corolario, la expansión de las aglomeraciones intermedias y, en particular, de la red urbana regional y local, es alimentada, sobre todo, por el vaciamiento -funcional primero, demográfico después- de pequeñas localidades que, detenidas en el tiempo y, por consiguiente, articuladas a dinámicas rurales pretéritas, son sometidas a una implacable racionalización que los convierte en auténticos páramos o paisajes de desolación.

Constituyendo epicentros de una urbanización concentrada y, sobre todo, aglomerada, las denominadas 'ciudades del campo' se convierten en un lugar de residencia permanente para numerosos trabajadores rurales que han sido despojados de sus medios de subsistencia por la modernización de las tareas agropecuarias; paralelamente, un mercado indiferente a las posibilidades de los lugares, una concentración demográfica en distritos capitalinos y una escasez de fermentos urbanos en el resto del territorio acaban creando una división del trabajo regional menos densa, que ilustra la discontinuidad y la rareza del poblamiento (SILVEIRA, 1999). Eso explica que, a menudo, las ciudades-cabecera absorban más de la mitad de los guarismos provinciales. Como resultado, la población de buena parte de las localidades rurales amenazadas de San Luis, Santiago del Estero y Misiones es engullida por el magnético influjo de las capitales y los nodos secundarios de la red urbana, en tanto que los poblados riojanos, sanjuaninos, catamarqueños y puntanos son eclipsados por la atracción ejercida por los regímenes de promoción industrial. Eso revela una relación hasta entonces oculta entre esa sangría demográfica y la expansión de las ciudades que comandan los espacios regionales de producción.

Si bien no existen estudios empíricos rigurosos y consistentes dedicados a constatar y analizar esa relación, la suspensión del servicio ferroviario ha sido la variable más recurrentemente sindicada por la literatura académica como responsable o determinante del ocaso de los poblados rurales en nuestro país. Después de todo, entre 1980 y 1998 más de medio millar de localidades fue despojado del transporte interurbano de pasajeros (560) y del tráfico de cargas (687), implicando una contracción situada en el orden del 78% y del 42%, respectivamente; en idéntico lapso, más de cinco millones de habitantes dejaron de contar con el servicio de larga distancia: en efecto, la proporción de población que no contaba con servicio ferroviario regular se duplicó, pasando del 20% al 41% (Benedetti, 2001). Como resultado, el desmantelamiento de buena parte de la red ferroviaria no constituye apenas una pista heurística para interpretar el vaciamiento de los poblados rurales, sino que también integra y sintetiza, en un mismo esquema explicativo, a las distintas causas que han precipitado esa extinción.

Un rápido análisis empírico permite observar que la racionalización del sistema ferroviario argentino constituiría, en principio, un factor hegemónico o, cuando menos, central, en el proceso de despoblamiento de las pequeñas localidades rurales: el 63,3% de los poblados desaparecidos y / o actualmente en crisis corresponde, en el plano nacional, a departamentos que padecieron una sensible reducción del número de estaciones habilitadas para el transporte de cargas y pasajeros (Tabla 3). Como corolario, no menos de la mitad de las localidades amenazadas de algunas provincias del norte argentino -Formosa (50,0%), Santiago del Estero (65,0%), Jujuy (66,7%), Salta (79,2%), Tucumán (100,0%), Corrientes (100,0%)-, de la Patagonia septentrional -Río Negro (71,4%)-, de los oasis cuyanos -San Juan (50,0%), Mendoza (83,3%)- y, particularmente, de la pampa húmeda -Córdoba (53,0%), Buenos Aires (64,4%), Entre Ríos (83,3%), Santa Fe (97,1%)- muestra una relación más o menos nítida entre sus diezmos parajes rurales y la pérdida de fluidez de la circulación ferroviaria.

Mientras que la reestructuración de las líneas Roca y Urquiza explica los casos de Río Negro y del nordeste, respectivamente, la situación de Mendoza constituye un resultado tardío de la desactivación del Ferrocarril Trasandino; paralelamente, la decadencia propia de los ramales del Ferrocarril Belgrano es responsable, en parte, por el letargo de las localidades rurales del noroeste argentino. Nacidos a partir de la llegada, en períodos pretéritos, del sistema ferroviario, los pequeños poblados de la pampa húmeda son diezmados por un proceso más generalizado de racionalización de esa red. En el caso específico de aquellas jurisdicciones -San Luis, San Juan, Chaco, Córdoba- en las cuales una importante proporción de parajes amenazados se sitúa en departamentos que no experimentaron variación alguna respecto de su dotación general de estaciones ferroviarias, la sustitución del transporte de pasajeros por un flujo de cargas y la ostensible disminución de las frecuencias del servicio explicaría -al menos parcialmente- la crisis estructural desatada en las localidades rurales.

Es útil recordar que, en el período histórico contemporáneo, la circulación comanda a la producción, convirtiéndose, así, en una reguladora de los ritmos de reproducción de la división territorial del trabajo; de ahí que, so pretexto de rendir tributo y pleitesía al sacro paradigma de la eficiencia, una legitimación ideológica basada en la supuesta escasez de movimientos de carga, la pretendida magra rentabilidad de esos ramales o la presunta ausencia de demanda efectiva no constituya otra cosa que una falacia y una alienación deliberadamente introducida por el discurso hegemónico. Decretando la obsolescencia del ferrocarril, esa lógica globalizada contribuye a desalentar la producción local, extinguiendo a los vectores dinámicos heredados de otros tiempos y aniquilando, por consiguiente, a las fuentes laborales de mayor importancia -cuantitativa y cualitativa- relativa.

Constituyendo una antigua generación de lugares cuya génesis fue un proceso derivado de la expansión, en pleno modelo agroexportador, de la circulación ferroviaria, numerosos poblados enfrentan ahora un sistemático e implacable proceso de desmantelamiento de estaciones, clausura de ramales y desaparición de los movimientos de carga; eso precipitó el acelerado desmoronamiento de aquellas actividades dinámicas que, en el curso de una modernidad pretérita y ya superada, habían sido fundamentales para permitir la reproducción de la vida de relaciones de esas localidades. Legadas por el pasado y limitadas al espacio contiguo, la inercia característica de una agricultura, una ganadería y un comercio de base local fue brutalmente interrumpida desde el exterior por las racionalidades hegemónicas. Dado que su prosperidad agropecuaria había sido tradicionalmente dependiente del tránsito y las frecuencias de los trenes, innumerables parajes desaparecieron sin dejar rastro, en tanto que otros lugares apenas sobreviven ante las embestidas de un acontecer jerárquico que procura su extinción; en otras palabras, el mismo sistema de objetos que antaño hizo de esos poblados centros comerciales dinámicos, de cuño regional, es el mismo que, gobernado por acciones obedientes a una racionalidad fragmentaria y excluyente, los condena, en la actualidad, al ostracismo y a la extinción.

No obstante, si bien la racionalización del sistema ferroviario explica indirectamente la expansión del desempleo local a partir del ocaso de actividades que, dependientes del tránsito regular de trenes, son sumidas en la decadencia o relegadas por una circulación cada vez más escasa, ese proceso también deviene responsable directo de una exclusión social cuyo corolario es el vaciamiento funcional y demográfico de los lugares. La plantilla laboral del sector ferroviario, por ejemplo, se contrajo, en promedio, un 79,6% desde la desaparición de FFAA, registrándose una situación aún más extrema en los casos de las líneas Roca (81,3%), San Martín (86,1%) y Mitre (86,4%); buena parte de la fuerza de trabajo que fue expulsada, sobre todo, por los concesionarios de carga, se desempeñaba en numerosas estaciones que, en la actualidad, se encuentran inactivas. Como corolario, no es apenas la tecnificación y la cientificación de la agricultura o la finalización de las actividades tradicionales la que explica el incremento del desempleo en los pequeños poblados rurales, sino también la reestructuración de los movimientos de la red ferroviaria que,

arrebatándoles a los lugares las funciones propias de las paradas intermedias, despoja a sus habitantes de sus medios de subsistencia, obligándolos a emigrar.

Despuntando como vehículos portadores de una lógica, las redes concretan esa racionalización del territorio; el cierre de ramales y estaciones ferroviarias, la selectividad geométrica y funcional del transporte de cargas y pasajeros, la conformación de grandes corredores internacionalizados y la construcción de rutas pavimentadas alejadas de los tradicionales caminos de tierra son vectores responsables por la extinción de numerosos poblados. No siendo suplida o, cuando menos, compensada por otro medio de transporte, la muerte del ferrocarril representa, generalmente, el fin de esas localidades, pues sus habitantes quedan prácticamente incomunicados; eso no conduce sólo al aislamiento del lugar y al inexorable debilitamiento de su cotidiano homólogo, sino que torna prácticamente inviable la vida de relaciones de un espacio banal más amplio, que conecta, mediante la racionalidad propia de un acontecer complementario, a parajes rurales, pequeñas urbes, ciudades medias y capitales provinciales para permitir la subsistencia de los trabajadores agrícolas temporarios.

Construyendo una solidaridad orgánica que permite la reproducción del trabajo colectivo en el territorio contiguo, aquellos segmentos del sistema ferroviario destinados al transporte interurbano de pasajeros devienen vectores propios de una articulación horizontal desarrollada entre los calendarios agrícolas regionales y la movilidad estacional de los cosecheros o trabajadores 'golondrina'. Diseñando sus propios circuitos espaciales de reproducción, esos agentes hegemónicos establecen un esquema de rotación espacio-temporal de sus actividades laborales, organizadas en derredor de las épocas de la zafra algodonera (Chaco, Santiago del Estero) y azucarera (Tucumán, Salta, Jujuy) y los períodos de cosecha de la fruticultura patagónica, del tabaco salteño y jujeño, del ajo y la cebolla (Mendoza, San Juan) o la papa en el sudeste bonaerense, el centro cordobés y el sur tucumano; insuficiente por sí mismo para garantizar la subsistencia de los cosecheros, ese trabajo rural es complementado, no obstante, mediante el ejercicio de otras tareas remuneradas en el espacio urbano.

La empresa provincial TUFESA-El Tucumano fue, durante algunos años, vital para la continuidad de las migraciones temporarias de los cosecheros; una función similar es desempeñada por SEFECHA -que hace posible el traslado de trabajadores agrícolas chaqueños, correntinos, santafesinos, santiagueños y tucumanos hacia plantaciones forestales y fincas algodoneras- y, también, por FERROBAIRES, que permite la reproducción de un flujo turístico originado en las áreas metropolitanas y el desplazamiento de la fuerza de trabajo estacional. Constituyendo una regulación externa a los lugares, la racionalización y, en algunos casos, la desaparición de esa circulación impone, pues, limitaciones estructurales a la reproducción de las condiciones de existencia de la fuerza de trabajo extra-regional. Como resultado, el ferrocarril, que otrora constituía un medio de dinamización de las economías locales en el norte patagónico, el interior bonaerense y los principales centros agrícolas cuyanos y del noroeste, torna más dificultosa la coincidencia de los calendarios agrícolas y laborales, comprometiendo, así, la realización del acontecer homólogo y complementario.

Despojadas de las típicas funciones comerciales y de servicios de antaño, las localidades rurales se van diluyendo paulatina e inexorablemente, reorientando la demanda de su cada vez más escasa población estable hacia los centros urbanos lindantes más importantes; eso explica que la organización interna de esos espacios letárgicos se halle cada vez más comandada por las llamadas ciudades 'regionales'. Con la disminución del grado de exterioridad de los lugares, sobreviene la obsolescencia y la pérdida de espesura de las densidades técnicas locales; la ausencia de una acción compensadora estatal destinada a mitigar las profundas carencias estructurales en cuanto a dotación de infraestructura y prestación de servicios públicos (salud, educación) y la impotencia del comercio local respecto de la absorción de nueva fuerza laboral atentan contra la reproducción de las condiciones de existencia de sus habitantes, empujándolos a emigrar masiva y compulsivamente. Como

resultado, esa racionalización del espacio impide o torna menos fluidos a los desplazamientos estacionales, más permite la reproducción exacerbada de la otra cara del acontecer complementario: la expulsión definitiva de los habitantes de los parajes rurales, pasando a engrosar sus ya abultados cinturones urbanos de pobreza y miseria.

Queda, asimismo, pendiente explicar las razones de la extinción de esos pequeños poblados en aquellas áreas donde el número de estaciones de carga y pasajeros se incrementó -el nordeste pampeano, los valles cordobeses- y en aquellos rincones del país que nunca fueron cubiertos por la selectiva geometría territorial del ferrocarril -el interior de Santa Cruz, Chubut, Catamarca y Neuquén, buena parte de Misiones, el norte y sur de Formosa, el noroeste de Chaco-; la obsolescencia de industrias tradicionales o primitivas cuya presencia en lugar obedecía a antiguos factores técnicos de localización, el imperio de una agricultura moderna caracterizada por la concentración de tierras, la expulsión de los campesinos e indígenas por los desmontes y la deslocalización de la demanda de los productores agropecuarios hacia las ciudades medias, la consecuente migración de los trabajadores rurales y la desaparición -una vez agotados los yacimientos- de poblados mineros y petroleros constituyen, en conjunto, factores que merecen, tal vez, un análisis más profundo y exhaustivo.

Como quiera que sea, lugares nacidos en épocas pretéritas, gobernados por una división del trabajo propia de otros tiempos y tornados relativamente letárgicos u opacos para las lógicas actuales, son diezmados en nuestra contemporaneidad, sucumbiendo ante una implacable racionalización económica y territorial. Dado que su génesis corresponde a escalas y jerarquías superiores, ese proceso es, pues, externamente comandado; internamente, el círculo vicioso de deterioro y decadencia de las localidades rurales no puede, por tanto, ser revertido a nivel local. Obediente a un movimiento desigual y combinado, el proceso de modernización no es responsable apenas por el enriquecimiento y la multiplicación de vectores dinámicos en las áreas luminosas, sino también por el vaciamiento funcional y demográfico de otros recortes derivados; caracterizados por una producción obsoleta y una circulación ausente, esos espacios irracionales son habitados por hombres lentos, no sólo ajenos a la modernidad actual, sino también despojados de aquellas condiciones de existencia que les permitirían perpetuar las inercias y los dinamismos de un pasado remoto, del cual quedan cada vez menos relictos.

CONCLUSIONES

Dado que los objetos permiten escrutar cómo las acciones del presente inciden sobre configuraciones territoriales heredadas, las funciones y racionalidades que albergan son, en cada época, distintas. Concebidas como sistemas reticulares de producción y circulación, las redes son portadoras de una racionalidad, 'escogiendo' a los actores y los lugares que se benefician con su geometría y explotación; dado que el Estado ha renunciado explícitamente a su gestión, el trazado, el funcionamiento y la regulación de esos sistemas reticulares se tornan, en la actualidad, mucho más desiguales que en el pasado: el resultado es una fragmentación del espacio entre hombres rápidos y hombres lentos. Constituyendo la otra cara de la racionalización del sistema de ferroviario, opuesta a la densidad y la productividad características de las redes hegemónicas, el transporte interurbano de pasajeros desempeña una función que, fundada en el pasado, privilegia la cohesión y la contigüidad; esa perpetuación de flujos marginales y actividades legadas por divisiones territoriales del trabajo pretéritas permite una reproducción horizontal del acontecer regional propio de una geografía cada vez menos visible para las métricas burocráticas y mercantiles. Desarrollada en el espacio contiguo, una circulación propia de otros tiempos, cristalizada

en el pasado, deja, pues, de ser rentable, tornándose letárgica o simplemente desapareciendo para engendrar nuevos intersticios y vacíos reticulares.

En este trabajo, ha quedado demostrado que, si bien no explica ese proceso en su total magnitud, la reestructuración del sistema ferroviario es responsable por la desaparición de generaciones enteras de poblados rurales; como la refuncionalización de las redes torna inviable la reproducción del acontecer homólogo y complementario, se produce un vaciamiento de su tejido económico y social que hace tabla rasa de la historia del territorio para rescribirlo con las letras del presente. Despojada de fluidez, una circulación de cargas y pasajeros cada vez más escasa o ausente erosiona el grado de exterioridad de los lugares, generando una acelerada obsolescencia de las densidades técnicas preexistentes y determinando, por consiguiente, un paulatino languidecimiento de una vida de relaciones enraizada en el pasado; eso no hace sino fomentar el desplazamiento masivo de los habitantes de esos parajes hacia las ciudades para engrosar sus ya abultados cinturones periféricos de pobreza, exclusión y miseria.

Causado por el desmantelamiento de estaciones y la clausura de ramales, ese éxodo demográfico contrasta, vaya paradoja, con la permeabilidad de nuestro país respecto de la implantación de los llamados 'trenes de pasajeros de alta velocidad'. No obstante, esa lógica, pretendidamente fundada en la recuperación de ese modo de circulación como factor de desarrollo y progreso, refuerza un esquema centrípeto de modernización que, racionalizando los flujos, los concentra en las zonas luminosas del territorio¹⁶; paralelamente, el ferrocarril continúa siendo, en el resto del país, un obsoleto legado del pasado, que aguarda pacientemente a que otras demandas de racionalidad exijan su resurrección.

REFERENCIAS

ARGENTINA. **Compendio estadístico 2000 del sector transporte**. Buenos Aires: Secretaría de Transporte, 2001.

ARGENTINA. **Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001**. Buenos Aires: INDEC, 2003.

ARGENTINA. **INDEC informa**. Buenos Aires: INDEC, n. 7, 2006.

AMIEL, Silvia. **Consecuencias económicas y sociales surgidas a partir del proceso de privatizaciones ferroviarias en la Argentina**. Buenos Aires: UBA, 2002.

BENEDETTI, Alejandro. **Reestructuración del transporte ferroviario en Argentina: efectos sociales y territoriales**. Buenos Aires: UBA, 2000.

BENEDETTI, Alejandro. Redimensionamiento del sistema ferroviario y reorganización territorial en Argentina (1957, 1980 y 1998). In: III ENCUENTRO INTERNACIONAL HUMBOLDT, Salta, 15 al 19 de octubre de 2001, **Anais...**, Salta: ,2001.

BLANCO, Jorge. **El proceso de concesión del ferrocarril de cargas en la Argentina**. Buenos Aires: mimeografiado, 1999.

CRISTINI, María; MOYA, Ramiro; BERMÚDEZ, Gabriel. **Infraestructura y costos de logística en Argentina**. Buenos Aires: FIEL, 2002.

¹⁶ Existe un proyecto orientado a la construcción de un sistema ferroviario de pasajeros de alta velocidad que unirá a Mar del Plata (interior bonaerense), la Capital Federal, el sur santafesino (Rosario y Santa Fe) y la ciudad de Córdoba.

RESPONDE. **Pueblos en riesgo, por región, provincia y departamento.** Buenos Aires: Recuperación Social de Poblados Nacionales que Desaparecen, 2007.

SANTOS, Milton. Les espaces de la globalisation. **Cahiers du GEMDEV.** París: v. 20, 161-172, 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço.** Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996a.

SANTOS, Milton. **De la totalidad al lugar.** Barcelona: Oikos-Tau, 1996b.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização.** Do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2000.

SCHVARZER, Jorge. **Los ferrocarriles de carga en la Argentina.** Problemas y desafíos en las vísperas del Siglo XXI. Buenos Aires: UBA, 1999.

SILVEIRA, María Laura. **Um país, uma região. Fim de século e modernidades na Argentina.** São Paulo: USP, 1999.

SILVEIRA, María Laura. O espaço da globalização: usos diversos, comando único. In: SANTOS, Milton (Comp.). **Cidadania e globalização.** Bauru: Saraiva, 2000.

VESCHI, Elido; SILVA, José Adrián Ramón; NIEVA, Ramón. Resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la Argentina. **Realidad Económica.** Buenos Aires: n. 177, 2001.

Recebido em agosto de 2008

Aceito em outubro de 2008