

## Capítulo 6. Observaciones en torno a las consecuencias demográficas del desmantelamiento del tren de pasajeros

Lic. Kaminker S.A<sup>108</sup>.

### Introducción

Este breve artículo busca poner en contexto y discutir las consecuencias demográficas sobre los poblados donde el servicio de tren de pasajeros interurbano ha dejado de pasar. En un libro dedicado a la identidad, memoria e historia de las comunidades ferroviarias,<sup>109</sup> cuestionarse por esto nos obliga a hacer preguntas sobre la naturaleza de la territorialidad del ferrocarril, su vinculación con el entramado productivo y su lugar en la estructura poblacional de la Argentina. En particular, el texto revisará, a través de información secundaria y la interpretación de algunos antecedentes bibliográficos de importancia, algunas imágenes o representaciones típicas ligadas al desmantelamiento de ramales ferroviarios y el levantamiento del tren de pasajeros, como ser la vinculación directa entre tendido del ferrocarril y poblamiento y la aparición de pueblos “fantasma”.

### Ferrocarril, población y territorio

*“El ferrocarril crea vidas y pueblos”* (Raúl Scalabrini Ortiz).

Como en muchos otros países, la instalación y extensión de las vías del ferrocarril fue uno de los elementos centrales del proceso de modernización y expansión del territorio nacional. Éstos permitieron el poblamiento de espacios de muy baja densidad, brindando una conectividad y circulación de bienes relativa al comercio interno e internacional,

108 CeNPat/CONICET kaminker@cenpat.edu.ar

109 Producto del trabajo realizado entre los años 2007 y 2009 en el marco de proyectos de investigación liderados por la Cátedra de Historia Social Argentina de FSOC-UBA sobre comunidades ferroviarias. Proyectos de Reconocimiento Institucional de FSOC-UBA: Identidad, narración y memoria: *Patricios pueblo ferroviario, un caso de estudio* (2007-2008) e *Imaginario, representaciones y prácticas sociales de las comunidades ferroviarias argentinas (1961-2008)* *El mito movilizador del regreso del tren* (2008-2009), dirigidos por Mg. Irene Marrone en el primer caso y Dr. Fortunato Mallimaci en el segundo.

## SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

pero también la posibilidad del movimiento de personas.

De esta manera, el ferrocarril acompañó la aparición y crecimiento de varias pequeñas y medianas ciudades, en especial en su período de mayor expansión entre 1880 y 1914, no casualmente los años en que Argentina consolidó su Estado nacional y su relación con el mercado internacional como exportador de materias primas agropecuarias (Schvarzer, 1999). En consecuencia, ese tendido tuvo un sentido direccional y una densidad significativa en la región pampeana dado que una porción importante de las vías iba de los espacios productivos a los principales puertos del país. La longitud de los ramales acompañó, en buena medida, la expansión de la frontera agropecuaria, en especial, hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial. Luego, en virtud de los albores de la industrialización liviana, creció en relación a la expansión del mercado interno, relacionando importantes centros urbanos del país y algunas economías regionales, hasta que sufrió su primer recorte hacia fines de la década de '50 durante la presidencia de Frondizi. En el año 1960, ya más del 70% de la población del país era urbana. Cabe señalar que buena parte del tendido primigenio de vías (y sus estaciones intermedias), no sólo conectaban grandes ciudades, sino que estaba en relación a la producción rural y a los pequeños poblados, incluso con ramales próximos entre sí donde había viejos caminos (Roccatagliata, 1998). En particular, el corredor central ferroviario de nuestro país respondía a esta estructura, mientras que la tendencia de la estructura poblacional en la Argentina se estaba convirtiendo, progresivamente, en urbana. Ya en el primer censo nacional del siglo XX, en 1914, más de la mitad de la población residía en poblados urbanos y ese guarismo iría creciendo hasta más del 90% en 2010 (ver cuadro 1).

De hecho, esta estructura de embudo hacia los puertos, en especial hacia Buenos Aires, y la conexión con los principales centros urbanos tradicionales como Rosario o Córdoba, generaba que la migración interna —hasta la década del '70— fuera predominantemente hacia estos lugares (Alonso, 1992). Ahora bien, para comprender mejor qué sucedió en términos poblacionales con el desmantelamiento del transporte interurbano de pasajeros operado entre 1955 y 1991, es necesario comenzar a desandar un camino que explicita el contexto de transformación de la estructura poblacional de la Argentina en el período y su relación con este proceso.

En 1955 la red tenía cerca de 44 mil kilómetros de extensión. Desde esa fecha, la re-

OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL  
DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

ducción de la escala y de los servicios de pasajeros interurbanos que la misma albergaba reconocen dos momentos. El primero fue en el contexto del desarrollo de una política de racionalización en el gobierno del Dr. Arturo Frondizi, de algún modo inspirado en el conocido “plan Larkin”, entre fines de la década de 1950 y principios de la siguiente. El segundo fue durante la última dictadura militar, sobre todo en el período que va de 1976 a 1979 (Müller, 2007). No nos adentraremos en detalles de lo que pasó en la década de 1990, o incluso durante el trunco gobierno de la Alianza. En definitiva, por aquellos años hubo desde la suspensión de servicios de pasajeros de diversos ramales —en los cuales se mantenía el tren de carga en algunos casos y en otros no— hasta el desmantelamiento de ramales completos, aunque esto sucedió en menor medida que durante la última dictadura militar (Roccatagliata, 1987).

**Cuadro I. Grado de urbanización de la Argentina (1895-2010)**

<b>Año Censal</b>	<b>Grado de urbanización (%) Total país</b>
1895	37,4
1914	52,7
1947	62,2
1960	72
1970	79
1980	83
1991	87,2
2001	89,44
2010	91,02

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INDEC. Análisis demográfico, Serie 15. Situación demográfica de la provincia de Chubut. Censos nacionales de población, hogares y viviendas 2001, 2010.

**Entre las imágenes de sentido común y las lecturas estadísticas**

*“Ha sido un lugar común mencionar el efecto negativo de este achicamiento sobre los centros poblacionales, en particular los de menor densidad, que parecen haberse convertido en pueblos ‘fantasma’. La pérdida de accesibilidad que implicó la cancelación del servicio ferroviario habría inviabilizado actividades productivas, ocasionando el deterioro del nivel de vida e incentivando el abandono de los núcleos poblados antes atendidos por el ferrocarril” (Müller, 2007: 597).*

Alberto Müller produjo el único texto académico que hace una lectura demográfica de las consecuencias del levantamiento del servicio ferroviario de transporte de pasajeros en pequeños poblados a nivel nacional.<sup>110</sup> Dice no abrir juicio sobre la política de achicamiento de los servicios ferroviarios, en especial la supresión del servicio del transporte de pasajeros, aunque afirma que parecería no haber sido efectiva en la transformación del sistema ferroviario, sino “haber contribuido a su creciente inviabilidad” (Müller, 2007: 598). El autor se propone comprobar qué sucedió con la población en una muestra de más de 700 localidades de menos de 10 mil habitantes donde originalmente llegaba el servicio. Si bien el período a estudiar, según el mismo autor señala, sería desde 1960, revisa qué sucedió a partir de 1970 por problemas en la metodología de medición en el censo de 1970. La medición de este censo transformaba varias localidades, cambiando de nombre unas y haciendo desaparecer otras, que terminaban contenidas en localidades aledañas (Vapñarsky, 1979). Müller genera una ecuación en la cual mide la relación entre empleo, accesibilidad y población. Para criticar el mito de los pueblos “fantasma”, comprueba que en las dos décadas o períodos intercensales, que pasan entre 1970 y 1991, “la disponibilidad del servicio ferroviario habría tenido una incidencia modesta sobre la trayectoria demográfica de las localidades analizadas” (Müller, 2007: 609) y cierra la discusión al sostener que “una mayor desagregación teórica poco reportaría a la interpre-

---

<sup>110</sup> Sobre las consecuencias regionales del levantamiento de los servicios ferroviarios, ver Golovanevsky (2012) para el caso de Jujuy.

## OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

tación de los datos empíricos” (Müller, 2007: 604). Pero está claro que son esos mismos datos los que precisan de diversas variables para entender en forma precisa la relación entre población y ferrocarril por aquellos años. Entre estas podemos señalar desde una periodización más adecuada, la transformación de los sistemas de transporte en el país, los cambios operados en la producción agropecuaria y el proceso de urbanización, entre otros. De la misma manera, Golovanevsky (2012) sugiere, por esta misma razón, una aproximación correlacional (y no causal) para entender la relación entre las etapas del sistema ferroviario y la estructura poblacional.

Ahora bien, a través de una ardua construcción estadística, Müller busca simplificar un proceso de transformación mayor, a través de una vinculación unidireccional entre accesibilidad, empleo y población, cuando una reflexión sobre este proceso nos obliga a una contextualización y visión multicausal. Sólo así podremos comprender mejor qué lugar tiene aquel mito vuelto hoy sentido común sobre la existencia de pueblos “fantasma”.

Este proceso mayor ha sido la nueva configuración de la estructura poblacional de la Argentina. Luego de la consolidación y crecimiento de las grandes urbes en la primeras décadas del siglo XX, comenzó un proceso de contraurbanización (Leveau, 2009) o doble desconcentración poblacional ligada al tamaño y ubicación de las localidades (Lindenboim y Kennedy, 2004). Como mostramos anteriormente, el país ha tendido a ser cada vez más urbano. Sin embargo, en el proceso ha cambiado no sólo el peso de la población rural,<sup>111</sup> sino de las ciudades pequeñas e intermedias.

En primer lugar, es importante tener en cuenta que la población rural en nuestro país generalmente vivía en el mismo predio donde trabajaba, pero que la cantidad de población económicamente activa dedicada a actividades agropecuarias fue cayendo con el paso de los años. No fue la falta de conectividad lo que transformó esto, sino que la tecnificación del agro implicó que, a medida que avanzó en el período la frontera agrícola, se necesitó, sin embargo, menos mano de obra y más concentración de servicios en los centros urbanos cercanos. Esta situación generó un proceso —que, de hecho, ya venía dándose con anterioridad— de migración interna conocido como “éxodo rural” (Vapñarsky, 1995).

---

<sup>111</sup> En la Argentina, se considera población urbana toda localidad de 2.000 habitantes o más.

## SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

En segundo lugar, el cambio de modalidad de transporte de tren al automotor obligó a un cambio de patrón de residencia en el agro: “el propietario de un predio agropecuario, o el arrendatario y hasta el peón, se vieron inducidos así a cambiar su residencia desde el predio donde cada uno trabaja hasta alguna aglomeración cercana” (Vapñarsky, 1995: 242). Esto implicó que la población que residía en localidades aisladas, o en los mismos campos, disminuyó en mayor medida que la población económicamente activa que trabajaba y vivía de las actividades agropecuarias.

En tercer lugar, de 1955 en adelante, se dieron varios procesos de reestructuración del entramado industrial, con efectos sobre la demanda de trabajadores y los movimientos poblacionales en el país (Basualdo, 2006). Las políticas desarrollistas llevadas adelante por gobiernos democráticos y dictatoriales hasta 1976 fueron motores de estas transformaciones. Sin embargo, el carácter recesivo de los cambios estructurales operados en el entramado productivo durante la última dictadura militar (Schorr, 2007) no modificaron el sentido del proceso a nivel demográfico. En cambio, las políticas de promoción industrial y regional redirigieron flujos poblacionales a pueblos y ciudades pequeñas e intermedias del país donde históricamente había baja densidad poblacional.

En cuarto lugar, el crecimiento del turismo y las representaciones sobre determinados espacios geográficos del país jugaron un rol importante en este reacomodamiento. El peso de las migraciones internas sobre la mayoría de las ciudades de crecimiento significativo en las últimas décadas supera en mucho la migración internacional, pero también la supuesta demanda laboral vinculada a economías regionales o, más bien, extrapampeanas.

En quinto lugar, la lógica misma de la migración interna e internacional fue una de las deudoras del crecimiento demográfico de muchas ciudades intermedias, dado que la migración se suele dar en edades productivas y reproductivas, con obvia incidencia en la cantidad de nacimientos en estos lugares.

En definitiva, hubo otros factores centrales para comprender estas transformaciones demográficas y territoriales de la Argentina, varias de ellas ligadas a la demanda de mano de obra, aunque otras no del todo. Es claro que, como sostiene Müller, “otros factores tienen mayor peso en la evolución demográfica que la prestación del servicio ferroviario” (2007: 608). Esto es, sin dudas, una realidad no sólo para las pequeñas localidades de

## OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

menos de 10 mil habitantes que son objeto de análisis para el autor, sino también para el resto del país.

Pero revisemos algunos detalles del estudio de Müller que dificultan la comprensión de la pregunta que él mismo se hace. En la descripción metodológica, fundamenta la falta de datos sobre algunos poblados, sin explicitar cuáles o qué sucedió con ellos, al decir que no hay datos para todos los censos analizados. A su vez, sostiene que para que no haya problemas en los promedios, elimina de la muestra los casos extremos. Por último, si bien sugiere que el estudio debería contener entre 1960 y 1991, por ser este el período de mayor declive del servicio ferroviario de transporte de pasajeros, por el cambio de delimitación de poblaciones urbanas en el censo de 1970 termina limitando el estudio al período 1970-1991, aun cuando el mismo autor reconoce que los trabajos de Lindenboim (1997) y Vapñarsky (1979) corrigen esta limitación metodológica para la comparación y análisis demográfico del censo de 1960 con los posteriores.

Es decir que, por un lado, no contextualiza el imaginario que intenta desandar en la explicación. Esto resulta particularmente grave, dado que la temporalidad es una variable central para comprender qué estaba sucediendo en la transformación de la estructura poblacional argentina. Asimismo, al no incluir casos extremos o poblaciones sin continuidad nos deja en penumbras sobre qué sucedió con ellas, si desaparecieron y se convirtieron en pueblos “fanstasma”, o bien, si fueron absorbidas por otras localidades.

Por otra parte, no parece del todo adecuado dar respuestas unívocas, para comprender qué pasó con estos pueblos a través de la vinculación directa que realiza entre empleo y accesibilidad. No todas las actividades de estos lugares estaban vinculadas al servicio del tren de pasajeros de la misma manera, por lo que su levantamiento no necesariamente provocó el abandono inmediato de un poblado, aunque sin dudas haya producido un impacto. El lugar del pequeño artesano o el pequeño comerciante que vivía de la posibilidad que le otorgaba el tren de pasajeros o del movimiento generado por los propios ferroviarios es un extremo. Muy distinto es qué consecuencias se pueden haber generado en grandes establecimiento productivos o lo que sucedió en aquellos lugares donde se levantó también el servicio de cargas. Habría que desnaturalizar esta relación y segmentarla para poder estudiar en detalle qué sucedió con aquellas actividades que estaban vinculadas con los distintos servicios o, peor aún, en aquellos lugares que eran

## SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

cabeceras de ramal con talleres ferroviarios. De hecho, muchos pueblos vieron concentrar su población o sus actividades en localidades aledañas, que también estaban cerca del tren o vía pavimentada. En este libro, encontraremos algunas respuestas a través del análisis de un caso como Patricios, en la Provincia de Buenos Aires, el cual no desapareció, pero pasó de haber tenido más de 4 mil habitantes, en el apogeo de la extensión del ferrocarril, a menos de mil al año 2001, con ocupaciones completamente diferentes.<sup>112</sup>

Con estos problemas planteados, el hecho de que Müller afirme que no había una correlación estadística significativa, en aquellos lugares donde había acceso pavimentado, entre decrecimiento poblacional e interrupción del servicio de tren de pasajeros, sólo nos deja más preguntas. Claro que correlación no es causalidad, principio sencillo, pero central y caro en la estadística aplicada a las ciencias sociales. Pero, al pensar en la temporalidad y progresividad de los fenómenos demográficos, y tener en cuenta los períodos en cuestión, nos encontramos nuevamente con la pregunta sin contestar en términos reales. O, más bien, podríamos afirmar que su propio estudio parecería dar sustento fáctico a la idea misma de la aparición de pueblos “fantasma” fruto del levantamiento del servicio de transporte de pasajeros interurbanos cuando sostiene que “el impacto mayor de la interrupción de los servicios ferroviarios parece concentrarse en los centros sin acceso pavimentado” (2007: 608).

### **Impacto demográfico sobre la población**

*“Sin duda hay pueblos ‘fantasma’. Sin embargo, ellos no son necesariamente producto de la clausura de ramales; y el retiro del ferrocarril no generó per se pueblos ‘fantasma’” (Müller, 2007: 609).*

Para ser más justos con Müller, quien realizó el único esfuerzo cuantitativo sobre el impacto demográfico que produjo el levantamiento del servicio de transporte de pasajeros en pequeñas localidades de la Argentina, el problema central del texto no es

---

<sup>112</sup> Y con un alto porcentaje de ferroviarios retirados, testimonios que encontrarán en los diversos capítulos de este libro.

## OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

su construcción estadística, sino sus conclusiones. Los datos producidos en su estudio establecen que “el impacto mayor de la interrupción de los servicios ferroviarios parece concentrarse en los centros sin acceso pavimentado (o con acceso tardío); ellos totalizan 59 casos (menos del 8% del total)” (Müller, 2007: 608). Sin olvidar que esta fue tan solo una muestra, aunque importante, y que quedaron fuera del estudio varios casos y dos períodos intercensales de interés para una investigación de estas características, podemos arriesgar que las consecuencias poblacionales del levantamiento del servicio de tren de pasajeros han sido importantes en más de 60 localidades, número importante y más que suficiente para levantar imágenes, mitos, pero también sostener realidades. Esto no quiere decir que esos pueblos hayan desaparecido, pero sí que los problemas de accesibilidad les han hecho perder población, pero sobre todo vitalidad, circulación y futuro.<sup>113</sup>

En aquellos lugares donde la red vial pavimentada llegó, pudo haber operado como compensador. Müller sostiene que este efecto fue tardío porque la red vial “supera en extensión a la red ferroviaria máxima recién en la década del ‘80 (...). De hecho, varios ramales ferroviarios de trocha angosta clausurados en la provincia de Buenos Aires (que totalizan unos 2000 km) no cuentan a la fecha con red vial pavimentada alternativa” (Müller, 2007: 597). Los espacios geográficos del país donde creció la red vial no fueron, necesariamente, los mismos donde se habían levantado vías. Además, muchos de los espacios abandonados por el ferrocarril se encontraban cercanos a otras redes, fueran estas viales o ferroviarias, por lo que todas sus actividades económicas no sufrieron necesariamente el levantamiento, porque no dependían meramente de esa conectividad. Debemos recordar cuál era la estructura concentrada que habían adquirido las redes del ferrocarril en Argentina. En cambio, sin duda, las actividades (y pueblos) que dependían enteramente del ferrocarril sufrieron. No todas implicaron pérdida de población para pequeñas localidades, sino estaciones abandonadas en pequeñas y grandes ciudades, talleres cerrados, pero sobre todo circuitos de sociabilidad, comunidades ferroviarias severamente golpeadas.

El sistema de transporte de personas en el país sufrió transformaciones, idas y vueltas relativas al ferrocarril, a la infraestructura vial y a la conectividad aérea. Sin embargo, con el pasar de los años mejoró sustancialmente su conectividad sobre zonas extensas del

---

113 Para comprender estas consecuencias ver el capítulo 4.

## SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

país, donde no siempre llegaba el ferrocarril, y, en consecuencia “se ha visto de este modo favorecida y hasta inducida la multiplicación de lugares de destino de migrantes internos” (Vapñarsky, 1995: 240).

La otra cuestión importante a la que no otorga centralidad Müller es el espacio geográfico de los poblados. Tal vez esto podría haber ayudado a explicaciones diferenciales de acuerdo a cada territorio. De hecho, Lindemboin y Kennedy (2004) explican cómo las pequeñas y medianas localidades urbanas más dinámicas entre 1960 y 2001, es decir las que sufrieron mayor crecimiento poblacional en el período de interés, fueron las establecidas fuera de la Región Pampeana, lo que nos permite apostar que el impacto de la falta de conectividad vial y el desmantelamiento del tren de pasajeros estuvo mayoritariamente concentrado en poblados de esta región. Pero más significativo aún, la supresión de servicios en la región fue más importante a inicios de la década de 1960 que en todo el período anterior y, salvando los primeros años del golpe de 1976, también que el período posterior. Para ilustrar esta afirmación, al final del gobierno de Frondizi, en 1962, se habían perdido 50 mil puestos de trabajo en los ferrocarriles sobre un total de 200 mil en 1960 (Waddell, 2007:206). Del mismo modo, en el pueblo de Patricios, ubicado en el centro de la provincia de Buenos Aires (Partido de 9 de Julio), jubilados ferroviarios recuerdan la drástica disminución de equipos de trabajo, de servicios y de ramales en esa decisiva década:

*“¡Imaginate! nosotros nomás éramos 48 equipos [de maquinistas y fogoneros]”* (Fernando).

*“Del 61 al 68, estuvimos (...) acá [en Patricios] y después vinieron los traslados (...) un solo ramal trabajaba, el que iba de acá a Victorino la Plaza, el otro ramal no trabajaba”* (Fernando).

Sin perder de vista estos elementos, vale advertir que otros factores ajenos a la pérdida del servicio de tren de pasajeros también fueron importantes, como el cambio de tecnología para el trabajo rural o las pobres prestaciones en salud y educación en algunas de estas localidades. Por su parte, Golovanevsky muestra cómo el propio trazado original

## OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

del ferrocarril en Jujuy tuvo efectos demográficos diferenciales dado que, al haber quebrado “la organización territorial colonial vigente hasta entonces” (2012: 47), permitió el crecimiento por encima de la media de aquellos pueblos cercanos al ferrocarril, la creación de nuevos poblados, pero también el despoblamiento de algunos otrora importantes para las vías de comunicación y circulación previas. A su vez, la puesta en relación a nivel regional puede advertirnos cómo el levantamiento del ferrocarril puede haber operado sin haber significado pérdida de población, pero sí restando dinamismo al crecimiento en términos relativos a otros pueblos o ciudades de una región, en especial en aquellos lugares donde había actividades caras a este proceso como los propios talleres ferroviarios (Golovanevsky, 2012).

Compartimos con Müller que “el sentido común indica que la pérdida de accesibilidad, ocasionada por la supresión del servicio ferroviario, debe producir un impacto negativo; pero no podemos aseverar que ésta haya sido decisiva en forma generalizada” (Müller, 2007: 609). Claro que el impacto negativo no puede leerse solo en términos demográficos. De hecho, no todas las formas de “mensurar este impacto” son demográficas. Lo cuantitativo puede llevar a perder de vista que los impactos no han sido solo inviabilizar o abandonar ciertas actividades productivas, sino sus consecuencias sobre mundos de vida. El principal impacto fue la transformación de la vida cotidiana, la conectividad y la historia de varias de estas pequeñas comunidades. Es verdad que no desaparecieron todas. Pero sufrieron transformaciones vitales para comprender las experiencias, posibilidades y futuros de comunidades que eran atravesadas por el transporte de pasajeros, y, sobre todo, aquellas donde funcionaban centros neurálgicos de la vida ferroviaria, sean talleres, estaciones, tornavías, señalizaciones.

La experiencia volcada a este libro muestra cómo los efectos del desmantelamiento de las vías han sido especialmente perjudiciales en estos pueblos, que no todos por ello se tornaron en “fantasmas”, pero sí que aquellos lugares particularmente ferroviarios en su identidad popular fueron golpeados, obligando al abandono de espacios, a generaciones que se separan y cuya comunicación y accesibilidad se dificulta. La apuesta grupal de estos proyectos ha sido comprender colectivamente y compartir esas historias.

### Bibliografía

---

- Alonso, L.** (1992). *Privatización del transporte y modelos sociales futuros*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Basualdo, E.** (2006). *Estudios de historia económica argentina. Desde mediados del Siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Golovanevsky, L.** (2012). "Ferrocarriles y población: una mirada comparativa en Jujuy (1891-1948-1993)". En *Revista Estudios del ISHiR*, Vol. 2, N°2, Unidad Ejecutora en Red ISHiR- CONICET. Argentina.
- Leveau, C.** (2009). "¿Contraurbanización en Argentina? Una aproximación a varias escalas con bases de datos censales del período 1991-2001". En *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, N° 69. UNAM.
- Lindenboim, J.** (1997). "La población urbana argentina, 1960– 1991. Revisión metodológica y resultados estadísticos". En *Cuadernos del Ceped* N° 1, Centro de Estudios de Población, Empleo y Desarrollo (CEPED), IIE – FCE – UBA. Buenos Aires.
- Lindenboim, J. y D. Kennedy** (2004). "Dinámica urbana argentina. 1960 - 2001. Reconstrucción y análisis de la información necesaria". En *Documentos de Trabajo* N° 3, CEPED– IIE – FCE – UBA. Buenos Aires.
- Müller, A.** (2007). "De Trenes y Pueblos 'Fantasma': Acerca del Impacto de la Reducción del Servicio Ferroviario en la Argentina". En *Desarrollo Económico*, Vol. 46, N° 184, enero.-marzo, Instituto de Desarrollo Económico y Social. Buenos Aires.
- Roccatagliata, J.** (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina: Un enfoque geográfico*. Buenos Aires: Eudeba.
- Roccatagliata, J.** (1998). *Ferrocarriles ante el siglo XXI*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- Schorr, M.** (2007). "La industria argentina entre 1976 y 1989. Cambios estructurales regresivos en una etapa de profundo replanteo del modelo de acumulación local". En *Papeles de Trabajo*, N° 1, Vol. Instituto de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de General San Martín. Buenos Aires.
- Schvarzer, J.** (1999). "Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI". *Documento de Trabajo* N° 2, Centro de Estudios Económicos

OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL  
DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

de la Empresa y el Desarrollo. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

**Vapñarsky, C.** (1979). *La población urbana argentina en 1970 y 1960. Revisión crítica de la información censal oficial*. Centro de Estudios Urbanos y Regionales. Buenos Aires.

**Vapñarsky, C.** (1995). "Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano desde 1950". En *Desarrollo Económico*, Vol. 35, N° 138, julio-septiembre, Instituto de Desarrollo Económico y Social. Buenos Aires.

**Waddell, J.** (2007). *De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976*. En

**López, M. y Waddell, J.** (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.