

XXIX Jornadas de Historia Económica

Título de la Mesa General: Mesa 15- Servicios, transporte y turismo

Nombre y Apellido del autor: Mg. María del Carmen Marietán

Pertenencia Institucional y dirección electrónica: Junta Municipal de Historia de Villa Dolores, provincia de Córdoba.

Título de la ponencia: *La extinción del ferrocarril en Villa Dolores (Córdoba) como efecto del desempeño de la línea prestataria y el fin del ciclo estatal en la materia (1976- 1993)*

**Autorizo la publicación de la ponencia en la página web de la Asociación
Argentina de Historia Económica**

Las reformas liberales y los remanentes desarrollistas característicos de los gobiernos militares implicaron un redimensionamiento y una reestructuración en el ferrocarril con miras a controlar el déficit fiscal. El único resultado fue una reducción de la actividad ferroviaria ya que, el Plan Nacional de Transporte (1978) deparó escasos logros económicos. El retorno a la democracia no fue más propicio; condujo a la ampliación de la Secretaría de Transportes y el Directorio de Empresas Públicas apenas empezó a delinear algunas soluciones (1987). Ante todo, la dependencia de las diferentes líneas al financiamiento fiscal, las hicieron blanco de cualquier política de ajuste, ya sea suspensión de estaciones o levantamiento de ramales, entre otras medidas.

El ramal La Toma (San Luis)- Villa Dolores (Córdoba) no fue una excepción, aun así, la línea del Ferrocarril General San Martín (en adelante FCGSM) continuó prestando sus servicios contra todo plan de reducción de gastos. Dadas estas peculiaridades nos proponemos identificar las razones por las cuales Villa Dolores contrajo la cantidad de carga trasladada a través del camino de hierro desde el año 1976. Como una paradoja, se deberá explicar la incidencia del prevaleciente tráfico de pasajeros en los resultados financieros del FCGSM y demostrar el desconcierto generado entre ciertos actores de la sociedad villadolorense, ante la pérdida de centralidad del riel.

El estudio comparativo de esta etapa ha sido precedido por Alberto Müller (2019) quién analizó las reformas regulatorias de Estados Unidos, a partir de 1980. En tanto, Ivanil Nunes (2019) contrastó el modelo nacional con el de Brasil. Centrándonos

a escala interna, Juan Manuel Diez Tetamandi (2013) se enfocó en los atenuantes encontrados frente a la disminución de prestaciones ferroviarias. Un estudio clave es el presentado por Juan Pablo Martínez (2016), desvelador de un ciclo de reformas comprendidas entre 1977 y 2006. En tanto, Lucas Daniel Iramain (2021) recortó los tiempos de racionalización y modernización de los trenes seguidos del deterioro causante de la privatización.

Teniendo en cuenta tales factores, la hipótesis de esta pesquisa parte de que, el anticipo del fin del ciclo estatal, en Villa Dolores, debió preverse ante las prestaciones programadas o a la demanda del FCGSM implementadas con anterioridad a 1990. Al mismo tiempo, la combinación con el ferroadmotor puso en evidencia la descendente rentabilidad de un ramal revitalizado con la demanda de pasajeros sólo en temporada estival. El recorte temporal comprende, en consecuencia, el inicio del Proceso de Reorganización Nacional (1976) hasta cuando Ferrocarriles Argentinos (en adelante FA), dispuso la supresión de los trenes de pasajeros interurbanos (1993).

Una vez más, periódicos y revistas, Memorias de diferentes Ministerios, Estadísticas, Proyectos, Decretos, Debates Legislativos y Planes estatales se constituyen en las fuentes primarias en la pretensión de enriquecer la historia de la República, cuando las decisiones políticas condicionaron la cotidianidad de una zona alejada de los centros de poder.

I-Razones por las cuales Villa Dolores contrajo la cantidad de carga trasladada a través del camino de hierro desde el año 1976

Desde el inicio de la presidencia de Jorge Rafael Videla, (1976), las tarifas ferroviarias se incrementaron en un diez por ciento y en agosto, otro cuarenta por ciento, con el fin de ordenar la situación económica de FA. Según palabras del nuevo directivo de la empresa, la reorganización se hacía imperativa; con urgencia se debía reconstituir su Directorio y fortalecer el área administrativa central. Las gerencias de líneas serían los entes ejecutores de la explotación y pretendían, además, la reducción de veintidós mil kilómetros de vías.

Aparentemente, en cuatro meses, la rediagramación dio resultados positivos. En el primer semestre de 1976, el índice de envíos fue de 37,7% en toda Argentina, un ocho por ciento más en relación a 1975¹. Se sumaron, esta vez, sal, minerales, petróleo y

¹ En *Democracia*, 31/07/1976: 1.

sus derivados². En el ínterin, Villa Dolores triplicó el área de siembra temprana de papa, aunque dada la sequía reinante, se declaró zona de emergencia agropecuaria. No obstante, unos treinta camiones diarios estaban dispuestos a transportar más de un millón de bolsas del tubérculo aludido, hacia los mercados de Capital Federal, Mendoza, San Juan, La Pampa, Bahía Blanca y ciudad de Córdoba. La comercialización estuvo a cargo de las firmas locales, las que estacionaban, hasta veinte camiones, en la plazoleta del FCGSM.

La racionalización ferroviaria golpeó la zona al clausurarse las estaciones de Conlara, Tilquicho y Los Cerrillos (1977) cuando desde esta última localidad a Conlara resultaba asiduo el traslado de una abultada cosecha de papa gracias a la explotación agrícola del campo fiscal ubicado en la localidad de Los Cerrillos. Las autoridades del FCGSM intuyeron que el solicitante de la revocación de clausura de tales estaciones, podría costear los gastos operativos, esta vez, como un desvío particular. Al ser consultado el demandante, no hubo respuesta o ésta no llegó a tiempo y el decreto de clausura (N°3.599), definitivamente, fue dictado el 30 de noviembre³.

Otros productores zonales recurrían al automotor con el fin de evitar pérdidas en sus envíos. El incremento tarifario del cincuenta por ciento era un justificativo más de la validez de su medida. Al parecer, la reactivación no terminaba de concretarse contra toda esperanza puesta en el ofrecimiento de más vagones o las rebajas especiales otorgadas al acopio de cereales. Paralelamente, al personal ocupado en la estación Villa Dolores la racionalización los alcanzó en niveles alarmantes. Se despidieron a cuatro maquinistas, siete guardas y veintiún oficinistas. Indemnización, jubilación o traslados quedaron como alternativas incuestionables⁴.

Así, no asombró el insistente rumor del levantamiento del ramal desde Villa Dolores a Villa Mercedes, en los primeros meses de 1978. Hasta los pobladores del lugar dudaban si era conveniente para la empresa utilizarlo sólo en los meses de verano. Tampoco fue una sorpresa el desmantelamiento de las vías desde Los Cerrillos hacia el oeste con el argumento de la desaparición de seiscientos mil kilos de dicho material; sí dio lugar a la detención de varias personas. La confirmación de la murmuración

² En Plan Nacional de Transporte, 1978: 10.

³ En Boletín Oficial de la República Argentina (en adelante B.O.), 05/12/ 1977: 4. Disponible en: <https://boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/7075148/19771205> Pretendió prestar preferente atención a la situación del personal involucrado y a los servicios sustitutivos de FA.

⁴ En *Democracia*, 31/12/1977: 1.

circulante adquirió visos de certeza cuando se difundió el limitado horario de los trenes hasta marzo de 1979.

Seguidamente, el Programa del Sector Transporte (1978) iba más lejos⁵. Hablaba de ahorros por reducción de personal para dar paso a una mayor inversión en bienes y servicios. Pretendía, asimismo, la complementación del ferrocarril con otros medios de transporte, la terciarización en el mantenimiento de los rieles y modificar la estructura tarifaria. Hasta preveía el progresivo recorte del tráfico, justificativo de la disminución del camino de hierro, el que alcanzó un total de veintiocho mil kilómetros hacia 1982. El gobierno militar continuó con la eliminación de cuatrocientas estaciones. En la oportunidad, Villa Dolores salió indemne⁶.

Esta tranquilidad duró poco. En el primer trimestre de 1979, el Administrador General del FCGSM, ingeniero Jorge Pozo, durante su visita a la ciudad, hizo público la nula rentabilidad de la zona dejando la decisión final a la Secretaría de Transporte. El réquiem para los trenes llegó por obra del camión y del asfalto de las rutas dejándolo en un segundo plano en la vida comercial, sostenían otros actores sociales memoriosos⁷.

Tampoco el estado de los caminos era la mejor opción al desplazamiento de la producción local. Se informó de ello al gobernador de la provincia, Adolfo Sigwald (1979- 1982), y al propio presidente Videla. La carencia de combustible entre el 9 al 15 de julio de 1979⁸ era otro agravante a tener en cuenta. En esta oportunidad, todo parecía conspirar contra la ciudad y la pretendida prosperidad reinante en otros puntos del país acusándose como responsable, además, al exceso de personal público a nivel nacional y su inacción. Para sorpresa de todos, en octubre de 1979, se cerró el Policlínico Ferroviario lo que fue interpretado como una muestra más de la indiferencia oficial.

De cualquier manera, los funcionarios del FCGSM intentaron, infructuosamente, gestionar el envío masivo de papa hacia los centros de consumo pues creían posible absorberlo con tarifas más reducidas que las del camión sin ninguna demora hasta Buenos Aires. En grandes titulares, la prensa también respondió recordando la función

⁵ Argentina. Plan Nacional de Transporte. Plan de Corto Plazo. Programa del Sector Transporte-1978, t. 2: 115- 122.

⁶ Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas. FA. Manual de Estaciones. 2ª ed. Código 354.027. Estación de Categoría Segunda. Habilitada para pasajeros, carga, hacienda y telégrafo.

⁷ F. L. Entrevista realizada el 22/08/2023 en Villa Dolores. Entrevistador: María del Carmen Marietán.

⁸ En *Democracia*, 25/07/1979: 2.

social y económica del ferrocarril⁹. En términos generales, el cargamento de FA sufrió, en 1980, una caída tanto en despachos como en unidades, -alrededor del quince por ciento-, debido a la contracción de la cosecha gruesa, de los envíos de papa y la retracción económica. El aumento de expendios de cemento, petróleo y azúcar no alcanzó a compensar las bajas experimentadas. *“Una de las medidas para fortalecer la oferta, [...], fue adoptar el abanico tarifario e intensificar el sistema de descuentos y bonificaciones”* (Plan Nacional de Transporte, 1980: 172). Si bien en 1981 aumentó la cosecha de maíz, la actividad industrial y la construcción, el panorama no se presentó mejor agravado por la competencia del autotransporte.

Para superar el malestar se apeló a la reducción tarifaria muy por debajo de los costos ferroviarios y del camión lo que dio lugar a un comportamiento positivo al principio (1982). *“No se pudo satisfacer mayor carga por falta de material rodante. Sin embargo, la situación financiera de la empresa [experimentó] un leve empeoramiento”* (Plan Nacional de Transporte, 1982- 1983: 183- 184). Ahora bien, en Argentina, la carga transportada por automotor se redujo al veintitrés por ciento en igual período y en 1983, no creció más del treinta por ciento.

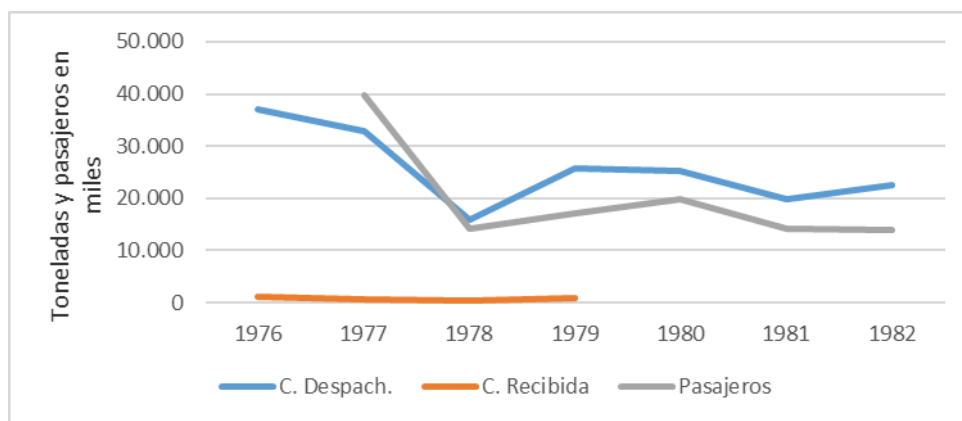
Por falta de vagones, quedaban en 1982, novecientas sesenta toneladas de ladrillo y feldespatos sin enviar. Con respecto a la papa, se necesitaba un rápido desplazamiento al especularse con el precio en diferentes plazas del país, por lo tanto, FA vio, en ese momento que, el riel no era el medio más apto para su comercialización. El nuevo estudio emprendido en esta década, hasta dejó asentado que los ladrillos se depositaban directamente en obra y los hacendados preferían los camiones jaulas.

En sí, el ramal en estudio continuó considerado como una línea de tráfico débil por lo que se había implementado un sistema de explotación simplificado ante la imposibilidad de obtener mayores beneficios, descontándose el mal estado de las vías y su inseguridad para la marcha de los convoyes. Hasta la rentabilidad no era suficiente para acrecentar los servicios, recuperar la infraestructura, remodelación y adquisición de nuevo material tractivo y remolcado¹⁰.

Gráfico 1- Movimiento de Cargas y Pasajeros en el ramal Villa Mercedes- Villa Dolores. Años 1976- 1982

⁹ En *Democracia*, 09/11/1979: 1.

¹⁰ Respuesta de FA a nota del gobernador de San Luis, Adolfo Rodríguez Saá, y al Intendente de Villa de Merlo, Ricardo Chávez. 12/01/1989. En Museo Nacional Ferroviario. Caja 32. Carpeta 2. Parte 1.



Fuente: Museo Ferroviario Nacional. Carpeta 32. Legajo 12. Arte. 214.

En consecuencia, el superávit entre 1978 y 1979 se redujo en 95, 13 % y con respecto a 1976, 54,32 %; razones más que suficientes para desestimarlos con la salvedad de que, después de 1982, no se hizo otro estudio profundo del rendimiento. Por el contrario, fue englobado en la totalidad del sistema sin la debida discriminación.

La industria del ladrillo villadolorense fue la más afectada por el estado de situación. La condición varió poco con el retorno de la democracia. Para 1984, durante la presidencia de Raúl Alfonsín (1983- 1989), los pedidos se ampliaron al intuir un régimen tarifario político (asequible: social y subsidiado) en el traslado de ladrillo, cuarzo, piedra caliza, papa, cebolla y cereales¹¹. Como contrapartida, las consignaciones se mantuvieron sujetas a la disponibilidad de vagones.

Al mismo tiempo, la provisión de locomotoras diésel eléctricas, en el país, alcanzó un crecimiento significativo, de acuerdo a los datos estadísticos, no así, los vagones y furgones de carga. En Argentina se abandonaron 1.894 unidades por su obsolescencia contra coches y furgones de pasajeros sin incorporarse nuevos modelos. En las unidades de carga, si se reemplazaron algunas, fue para ofrecer un servicio a granel y provistas por la industria local¹². La modernización de la década del '80, en definitiva, no alcanzó todos los resultados esperados.

De hecho, el Plan Madanes (1986- 1987) intentó una modernización ferroviaria imperiosa para recuperar un setenta por ciento de las locomotoras diésel cuya edad promedio giraban en torno a los veintisiete años. Sin dudas, ello generaba lógicos costos operativos y de mantenimiento¹³. En cambio, la reducción de personal prevista no fue

¹¹ En *Democracia*, 29/02/ 1984: 12.

¹² En Müller, 2018: 203- 209.

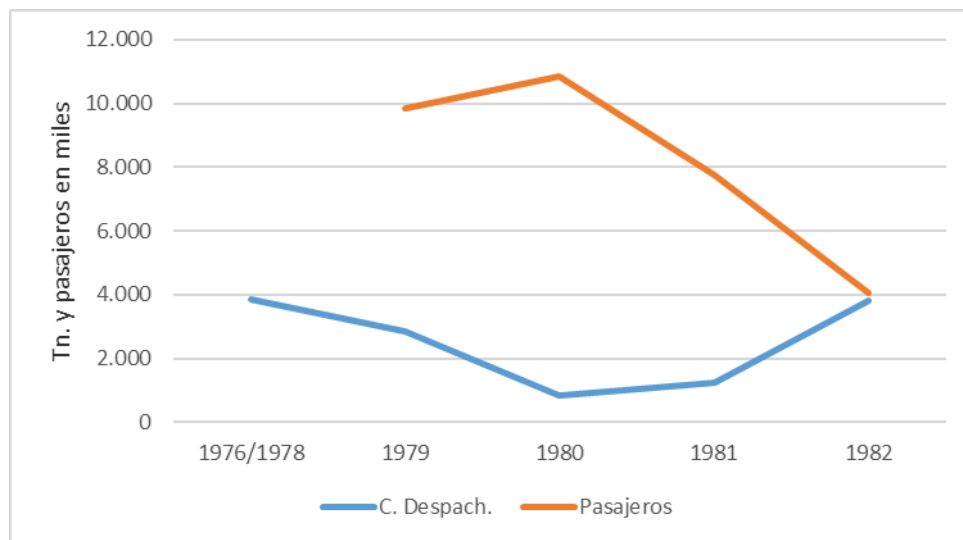
¹³ El Plan Madanes fue consultado en Martínez, 2016: 214- 215 y Müller, 2018: 227- 228.

pasada por alto desde los actores gremiales quienes no dudaron en compararlo con el Plan Larkin¹⁴. Como contrapartida, cuando “*La Unión Cívica Radical perdió las elecciones, [...] el Plan Madanes fue archivado*” (Martínez, 2016: 215).

En realidad, el año 1987 se presentó desalentador, “*el año de menor tráfico de toda la historia del ferrocarril estatal [salvo] por los productos minerales*” (Müller, 2018: 230) por tratarse de bienes de escasísima tasación. La evolución del tráfico total del FCGSM, en tanto, mostraba una ligera tendencia recuperativa sin alcanzar valores logrados al iniciarse la recuperación del gobierno democrático.

Traslasierra aportaba unos pocos vagones con carga, no más de cuatro, -un 0,13% del total transportado por la empresa-, cuando la había, sobre todo gracias a las dos cosechas anuales de papa en invierno y verano¹⁵. No faltó hacienda, leña, ladrillos, cuarzo, feldespatos y mercadería no específica, lo que dejaba un ingreso algo superior a los setenta y un millones de pesos entre los años 1975 a 1979 para caer, desde 1980 a 1981 y recuperarse parcialmente, después, tal lo demuestra el siguiente gráfico.¹⁶

Gráfico 2- Pasajeros y carga despachada desde Villa Dolores.
(Pasajeros en miles y carga en Tn). Años 1976- 1982



Fuente: Museo Nacional Ferroviario. Caja 32. Legajo 12. Arte. 214.

Como era de esperar, las mejoras se centraron en la ventajosa red troncal. A propósito, los paros de los empleados (1988) no permitían augurar mejoras en las

¹⁴ Sobre este Plan puede ser consultado Müller, 2018: 146- 148 y Waddell, 2016: 178- 181.

¹⁵ F. L. Entrevista realizada en Villa Dolores, el 22 de agosto de 2023. Entrevistador: María del Carmen Marietán. Cada vagón toleraba una carga de treinta toneladas. Müller, 2018: 44.

¹⁶ Museo Nacional Ferroviario. Caja 32. Legajo 12. Arte. 214.

prestaciones desde Villa Mercedes a Villa Dolores¹⁷. La crisis de los ferrocarriles era, a decir de la prensa capitalina, “*una bola de nieve*”. Según el Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Rodolfo Terragno, se estudiaba dividir FA en cinco empresas: carga, turismo, transporte urbano, inmobiliaria y servicios interurbanos. Desde el plano gremial, dicho proyecto de rehabilitación fue calificado como positivo al llevar una bocanada de aire fresco a las tensas relaciones del gobierno nacional con los empleados de Unión Ferroviaria.

Además, la añeja corrupción administrativa fue señalada como parte de la culpa con su larga cadena de irregularidades en la compra de bienes y servicios. Acusación no demostrada, aunque se adicionaba a los factores económicos planteados. Los villadolorenses, esta vez, percibieron la solución al descontrol inflacionario con presión tributaria y disminución del gasto público. También apuntaron al aliento de la producción, las inversiones y la participación del sector privado en todas las empresas del Estado.

Sopesando las distintas circunstancias, muchas veces puestas en dudas por los propios empleados del Oeste cordobés, el ex intendente justicialista de Mina Clavero (Córdoba), Domingo Coronel, se pronunció a favor de la privatización del riel (1989). Al mismo tiempo, paros progresivos se desataron en Argentina con visos violentos y se llegaron a paralizar algunos ramales¹⁸.

En realidad, FA ya no transportaba rollizos para la industria del tanino, vino a granel –se envasaba en origen-, las frágiles botellas -se trasladaban en camión-, petróleo, pescado, guano y ganado en pie¹⁹. No dependía de la eficiencia del ferrocarril sino de las modernas exigencias del mercado y los adelantos introducidos por la revolución verde. Incluso cambió, progresivamente, la concepción del Estado Empresario en tanto actor principal del desarrollo²⁰.

A partir del comienzo de la presidencia de Carlos Saúl Menem (1989- 1999), el clima del sector ferroviario se enardeció más cuando ingresó al Senado un proyecto de Reforma del Estado. Aquí se proponía entregar FA en concesión referida a transporte de pasajeros, cargas e infraestructura de servicios. La medida se tomaba, decía, ante la falta de recursos para mantener la infraestructura heredada: el sujeto del cambio sería el

¹⁷ La política gremial fue abordada por *La Voz del Interior*, desde el 6 al 20 de mayo de 1988.

¹⁸ En *La Voz del Interior*, 10/03/1989: 6.

¹⁹ En Sánchez, 2015: 38. La falta de potenciación de los centros organizadores de La Toma, Tilarao y Villa Mercedes es tratada por Capitanelli & Zamorano, 1972: 317- 318.

²⁰ En Castellani e Iramain, 2018: 239.

sector privado, algo juzgado impostergable como ya se ejecutara en Estados Unidos y España²¹.

Hasta dónde era justificable esta medida es posible determinar si se comparan las variables entre inflación, tarifas ferroviarias e índice de explotación manejados por una empresa que sufría un mayor estancamiento de cargas al final del ciclo estatal. En cuanto a las tarifas, éstas declinaron en 1982- 1983 al ritmo de la crisis monetaria. El escaso equilibrio anterior (1972- 1981) se deduce del límite expansivo camionero una vez concluido el boom vial del desarrollismo²². Cuando la densidad del tráfico decayó, creció la actividad del personal lo que empañó la relación entre tarifas y salarios²³. Esto debe tenerse en cuenta al indagar sobre coeficiente de explotación junto al aumento reiterado de los combustibles hasta su disminución del nueve por ciento entre 1985 y 1989.

Más allá de cualquier demostración, el 11 de marzo de 1990, a las 22.30, unas cuatro mil personas fueron a despedir el último tren de pasajeros que partió de la estación ferroviaria de Villa Dolores a sabiendas que, el proceso de privatización estaba en marcha²⁴. Ya otros países en América optaron por el tráfico de cargas aun viéndose reducido su volumen a la par de la decreciente injerencia del Estado Nacional²⁵. En el oeste cordobés y norte sanluiseño, específicamente, la concesión a Buenos Aires al Pacífico San Martín S. A. no vio mejoras en el carguero semanal y condicional asignado (1993)²⁶. Por tal motivo fue “abandonado” después, a decir de Alberto Bernades (2013: 113)

II-Otros medios de transporte desplazan al tren de pasajeros.

La Secretaría de Transporte y Obras Públicas (en adelante SETOP), una vez iniciado el Proceso de Reorganización Nacional, propuso la “*supresión de trenes de pasajeros de baja utilización*” (Martínez, 2016: 203). El Plan de Mediano Plazo (1971- 1975) previó “*dejar al ómnibus las relaciones transversales menos frecuentadas*”

²¹ En *La Voz del Interior*, 15/07/ 1989: 6.

²² En Müller, 2018: 220.

²³ En Müller, 2018: 220 y 236.

²⁴ Decreto 44/1990: suprime el servicio de pasajeros interurbanos en el convencimiento que el ferrocarril ya no podía competir con otras formas de transporte más modernas, sólo la carga fue priorizada. El Anexo I da por anulado el tren Sierras Grandes, línea FCGSM 567/568 entre Retiro y Villa Dolores. BO, 08/01/1990: 1-2. Disponible en: <https://boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/7114935/19900108>

²⁵ En CEPAL, 1990: 706; Müller, 2018: 250- 251 y Nunes, 2019: 275- 312.

²⁶ Decreto 41/1993. Publicado en BO, 13/01/1993: 3- 4. Disponible en www.boletinoficial.gob.ar/detalle-Aviso/primera/7132837/19930129 Todas las concesiones se examinan en Falco, 2012: 31.

(2016: 208). La Dirección Provincial de Turismo cordobesa, en cierto modo, justificaba la medida al informar que sólo un 8,2% de las personas ingresantes a su territorio, durante la época estival de 1976, lo hizo en tren. El ómnibus llevó la delantera frente al automóvil particular y, un porcentaje muy insignificante correspondió al avión. La insuficiencia misma del ferrocarril favorecía el empleo de opciones mejores añadido al aumento del boleto hacia fines de 1977, en un sesenta por ciento, dado el incremento del turismo. El costo del pasaje tuvo un nuevo aumento significativo al implementarse la prestación ferroautomotor entre Villa Dolores y Villa Mercedes, con la intención de agilizar el movimiento de cargas. Así, el 9 de marzo de 1979 circuló por última vez un coche de pasajeros entre las dos ciudades nombradas con trescientas sesenta personas a bordo. Incongruentemente, el estado de los caminos no era el apropiado para hacer frente a la intensificación del tránsito vehicular.

A partir del 19 de marzo comenzó el empleo de la combinación inaugurada. El servicio de pasajeros del tren “El Zonda”- entre Buenos Aires y San Juan- recibió en la estación de Villa Mercedes a quienes viajaban desde Villa Dolores por la empresa automotor COTA S. A.- Colta S. A. El beneficio radicaba en una circulación anual con un viaje semanal más; quedaban tres en total – martes, jueves y sábados. Así, el ramal no se levantaba sino que fue clausurado para el servicio de pasajeros en la época invernal sin dismantelar la circulación de vagones cargueros²⁷.

Con el tiempo, horas invertidas en viaje y el encarecimiento del pasaje, condujo a una lógica disminución de la demanda. No tardó en optarse por la empresa privada TAC (Transporte Automotor Cuyano) que unía, directamente, Villa Dolores con Buenos Aires y sólo se reanudaron los desplazamientos de viandantes por FCGSM, en verano, de lunes a viernes en pleno auge de las unidades particulares.

En tanto, los Estudios de Corto Plazo, en 1981, explicaban la reducción del transporte de pasajeros en la utilización de vuelos con un coste superior a los coches dormitorios. “*Con lo cual, se cree prudente no renovar dichos coches*” (1981: pp. 169-172). Quizás se fundamentaban en el pobre abastecimiento de repuestos, demasiados gastos operativos en las estaciones y la capacidad de mantenimiento del material rodante. En lo que hace al Oeste de Córdoba, los vuelos aéreos, desde hacía dos años, se

²⁷ En *Democracia*, 10/04/1979: 1. La misma empresa operaba entre Capital Federal y Bariloche. En Tucumán sucedía lo mismo con el Ferrocarril Mitre.

redujeron en un cincuenta por ciento por encontrarse los aviones en el límite de las horas de vuelo²⁸.

Todas las esperanzas se pusieron en el retorno a la vida democrática. A un año de iniciado el gobierno radical, el intendente municipal, Jorge Celli, cursó una nota a sus colegas del Ente Intercomunal N° 27 e instituciones y centros vecinales del medio en busca de apoyo para evitar la supresión de los trenes de pasajeros, al parecer inminente. Llegó a solicitar al presidente de FA, Jorge Zicas, viajes anuales, dos veces por semana. Lo contrario significaba suprimir hasta el servicio de encomiendas y correspondencia. En ese momento, Fuerzas Económicas pidió conservar el ramal en nombre del empresariado y reclamó rebajas a jubilados, estudiantes, funcionarios y personas de bajos recursos a fin de reactivar su uso cuando las preferencias se inclinaron, en la temporada turística 1983- 1984 y a nivel provincial, por el automóvil (57%), seguido por el ómnibus (treinta por ciento), trenes (trece por ciento) y aviones (0,4 %)²⁹.

A nivel parlamentario, el senador nacional, Oraldo N. Britos, presentó un proyecto para rehabilitar los viajes por el camino de hierro en forma permanente, suprimir los viajes en COTA S. A. y los trasbordos en el tren “Aconcagua” procedente de San Juan. Así, ese verano de 1984- 1985 la demanda de pasajes se recuperó en un 53% y hasta se restableció el servicio aéreo entre Villa Dolores y Córdoba. Lamentablemente, *a posteriori*, los pedidos villadolorenses se ignoraron al punto de reducirse más de la cuenta el turismo ferroviario. En las antípodas, las empresas Chevallier y TAC incrementaron sus viajes diarios en verano y hasta agregaron refuerzos con motivo de los Festejos de Fin de Año (1985). Ello contrariaba el auge experimentado en las líneas troncales dada la menor tarifa con respecto al ómnibus³⁰. En este panorama, los excursionistas hacia Traslasierra apenas llegaban al 8,9% del arribado a la provincia; un leve incremento si se compara esta cifra con las de 1976. De todos modos, la mayor atracción se centró en Mina Clavero.

La actividad ferroviaria en general, desde el oficialismo, trató de aminorarse y los trenes de pasajeros interurbanos en líneas secundarias, en los hechos, fueron suprimidos en su mayor parte. La línea del FCGSM marcó una tendencia a contraerse

²⁸ En *Democracia*, 07/11/ 1979: 1.

²⁹ En *Democracia*, 19/03/1983: 9.

³⁰ En Müller, 2018: 233.

con cierta mejoría entre 1986- 1987³¹. Incluso el tren denominado *Sierras Grandes* con destino al Oeste cordobés experimentó cierta transformación. Se le sumó una bandeja automovilera un día a la semana para uso de los pasajeros que la necesitaran (1982). Antes, (1977), por las razones mencionadas, se suprimió el coche dormitorio (Bernades, 2013: 112). De cualquier forma, esta política ambivalente en 1988 se enfrentaba con la preponderancia del automóvil en un 62% en la totalidad de la provincia de Córdoba.

Ante estas transformaciones, la Secretaría Ministerial de Planeamiento y Coordinación cordobesa diagramaba, a la vez, corredores de articulación regional y nacional en la pretensión de alcanzar a consolidar vinculaciones menores, pero vitales, en la medida que unieran los centros urbanos con distintas zonas de la provincia y el país. Villa Dolores se encontraba en el corredor interno de dirección longitudinal. “*Estos [integraban] extensas áreas rurales y sus núcleos urbanos de servicios*” (Ministerio de la Provincia de Córdoba, 1985: s. p.) El Camino de las Altas Cumbres, desde principios del siglo XX, fue la materialización de ese esquema.

Retornando a las decisiones institucionales villadolorenses, agregamos que, la Dirección de Turismo Municipal intentó llegar a un acuerdo con la Colonia Ferroviaria en el afán de hospedar a los paseantes procedentes de Capital Federal y ciudades del Interior. Entre otros proyectos figuraban alojamientos en casas de familias, la creación de fondas y las escuelas como generadoras de espectáculos públicos, algo muy por debajo de las ventajas ofrecidas desde Mina Clavero. Allí existía toda una infraestructura destinada a asistir al viajero, desde varias décadas atrás, gracias al apoyo del gobierno provincial.

El pésimo estado de las rutas, de todas maneras, desalentaba el arribo de pasajeros si se compara con los destinos del lado Este cordobés. Hasta el ómnibus se vio obligado a emplear unidades obsoletas y sin confort. Agréguese la suspensión de los vuelos entre Villa Dolores y Córdoba en 1988. No por eso faltó quien intentara reactivar el ramal junto a otros medios de transportes pensando en la capacidad industrial de la zona y la posibilidad de habilitar un gasoducto. Por entonces, la línea corría tres meses al año y con dos trenes diarios pero el tráfico; una vez más, seguía concentrándose en las líneas troncales³².

³¹ En Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación. Síntesis Años 1976- 1989.

³² En *Democracia*, 20/10/1988: 1.

Aun así, los transerranos valoraban el camino de hierro por su lugar señero en la zona pese al reducido movimiento y se negaban a perderlo. Seguidamente, la inauguración de los vuelos de LAPA (Líneas Aéreas Privadas Argentinas) alentó la recuperación zonal en materia de comunicaciones. Quienes debían movilizarse con frecuencia no deseaban desconectarse del resto del país mucho menos aceptaban el retroceso en la marcha de la evolución económica zonal. Paralelamente, Leónidas A. Rodríguez, un colaborador del periódico local, ponía en duda el tan mentado déficit del FCGSM dado el intenso trajín desde la estación³³.

Como respuesta, los empleados del ferrocarril instaron a la población a reclamar a las autoridades nacionales la conservación de su fuente de trabajo que contribuía, además, a la consolidación del desarrollo de todo el valle de Conlara (San Luis) y Traslasierra. Hasta llegaron a pedir la participación del gobernador y de los legisladores, tal lo hacía la provincia de San Luis dada la rentabilidad en el funcionamiento del ferrocarril³⁴. Tales términos dejan entrever la capacidad de gestión de los actores sanluiseños, el grado de involucramiento de las autoridades provinciales, el nivel de indiferencia del Oeste cordobés y un accionar muy cercenado de parte de los trabajadores ferroviarios locales al dirigirse tan sólo al periódico local y no, por nota, a los miembros del poder ejecutivo nacional.

Cuando el fluir de veraneantes no se detenía, pese al incremento del boleto, la situación se presentó más que oportuna para llevar a cabo medidas de fuerza dudándose, entonces, que a los gremios les interesara el bienestar general. Un medio regional criticaba la medida tomada entre las 12 y las 20 horas de un lunes porque el gobierno anunció que retrasaría el pago a los empleados ferroviarios (verano de 1989). Hasta recordó que el pago de haberes se podía hacer hasta el quinto día hábil del mes- se deducía- sin afectar a las personas con destino a lugares remotos³⁵. Indudablemente, los ánimos estaban exaltados y cualquier altercado encendía una hoguera.

Se debe recordar la merma de técnicos y personal especializado, el cierre de talleres y el mal aprovechamiento de los existentes, la reducción del material rodante, aunque se pretendió adquirir unidades nuevas mediante acuerdos comerciales con el bloque soviético; todo ello menoscababa la calidad del servicio y vapuleaba a los

³³ En *Democracia*, 29/12/1988: 4.

³⁴ En *Democracia*, 20/12/1988: 10.

³⁵ En *La Voz del Interior*, 03/02/ 1989: 6.

empleados de menor jerarquía, pues éstos eran los primeros en ser prescindidos³⁶. No es menos cierto que, el sector gremial llegó a solicitar la reapertura de los ramales clausurados en años anteriores³⁷.

En este contexto, durante la presidencia de Raúl Alfonsín, el proyecto conocido como Ferrocargo (1988) no podía tener una acogida positiva si preparaba la privatización parcial de FA desde el Directorio de Empresas Públicas. Aunque reservó la participación del veinte por ciento al personal, ellos deseaban mantener el *statu quo* frente a la debilidad del gobierno radical aumentada con la crisis inflacionaria. Por tal razón fue evaluada como un contrasentido. El Plan de los Gremios (1987- 1988) exigió, en contraste, un aumento de la inversión estatal, única forma, a su criterio, de revertir la larga situación de crisis en que cayó el riel³⁸.

Recién en ese proceso, desde Villa Dolores, Leónidas A. Rodríguez comenzó una campaña buscando la adhesión de las autoridades nacionales, provinciales, eclesiásticas y periodísticas. Las primeras respuestas las obtuvo del cardenal Raúl Primatesta (1965- 1998) y del gobernador de Córdoba, Eduardo Angeloz (1983- 1995), quienes dieron curso inmediato a su solicitud. La gerencia del FCGSM contestó que, “*no se tiene previsto levantar el ramal, ni suprimir los servicios*” (*Democracia*, 29/04/1989: 6).

En realidad, la crisis inflacionaria perjudicaba hasta al transporte automotor de pasajeros demostrado en la nula actividad en la terminal de ómnibus de Villa Dolores. Los kiosqueros y los propietarios de empresas de colectivos, además, eran afectados por el alquiler cobrado desde su Municipalidad con aumentos que giraban entre el 66 y 71%. De ahí que, se dispuso suspender las salidas menos solicitadas para paliar el endeudamiento. Se infiere que, la secuencia progresiva de aumentos tarifarios, una vez iniciada la presidencia de Carlos Saúl Menem, hacía muy difícil viajar. El tren se encarecía más por el traslado en ómnibus hasta Villa Mercedes.

Al personal ferroviario, por lo comentado, le llamó la atención que el coche pulman haya llegado completo el 13 de julio de 1989 cuando aún más el trasbordo en Villa Mercedes presentaba dificultades: unos cincuenta minutos de espera. Sin dudas, la

³⁶ En Iramain, 2021: 52.

³⁷ En *La Voz del Interior*, 08/08/1989: 7.

³⁸ En Martínez, 2016: 221- 223.

confianza puesta en la nueva gestión presidencial dejaba su impronta³⁹. En otro orden de ideas, sucedían hechos atentatorios a la propiedad del Estado sin llegarse a investigar la autoría o corregirse omisiones. En efecto, las alambradas perimetrales del riel, a la altura del kilómetro 203 entre Villa Dolores y Villa Mercedes, fueron cortadas en tres diferentes sectores; los añosos árboles, talados y la punta de riel permanecía muy descuidada. Los paros frecuentes de algún modo, dejaban secuelas o incrementaban el déficit. De lo contrario, tales falencias no pasarían desapercibidas. Otro malestar se agregó al conocerse la actitud del presidente de la Nación, saliente, al eludir el llamado a licitación para el arreglo de vagones. En la ocasión, acordó con dos empresas, directamente; una de ellas sin experiencia en el rubro ferroviario⁴⁰.

Dentro de este orden de ideas, el presidente Menem, en agosto de 1989, promulgó la ley 23.696 con la que el proyecto liberal comenzado en 1976 dio paso a la última etapa de desmantelamiento y privatización de los ferrocarriles⁴¹. Al año siguiente, el decreto 44/90 anuló 58 servicios de pasajeros interurbanos y en 1992, FA volvió a estar en manos privadas o de concesionarios. Hubo despidos masivos, retiros voluntarios y jubilaciones anticipadas. Las provincias, al no poder hacerse cargo de determinados tramos, cerraron ramales de reducido servicio. A las empresas del área metropolitana “se le trasladó una enorme masa de subsidios dando lugar a más pérdidas que antes, pero con sesenta mil trabajadores menos y una estructura concentrada al extremo en AMBA, con los años” (Cordero Pohludka, 2016: 20- 21). El material rodante sufrió deterioros y mermaron diecinueve mil kilómetros de vías.

En el otro extremo, la prensa cordobesa recordó “que el déficit financiero de los FA, entró desde 1987, en tendencia declinante [...] Por lo tanto no estaban dadas las condiciones [...] para privatizar indiscriminadamente” (*La Voz del Interior*, 07/12/1989: 10). El clima enrarecido no impidió la llegada de pasajeros a Villa Dolores en ferrocarril, a fines de 1989, dada la diferencia con el automotor, entre el trece por ciento o más, conforme la categoría elegida. Ya en febrero de 1990, el incremento del boleto ascendió al 64% lo que daba a entender dos intenciones antagónicas. Se intentaba compensar los gastos o se deseaba acorralar al cliente para justificar la ley 23.696.

³⁹ Sobre la resiliencia de este tráfico puede ser consultado Müller, 2018: 233.

⁴⁰ En *La Voz del Interior*, 20/09/ 1989: 7.

⁴¹ “¿De quiénes son las empresas?”- preguntaba el diputado radical Bernardo Salduna y se manifestaba partidario de la “asociación de esfuerzos públicos y privados”. En Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados Nacionales. Anexo “A”, 09/08/1989: 2.436.

Ante estas transformaciones, el tren expreso “Sierras Grandes” pasó a ser un número, 1575/1576. Salía de Retiro como un acoplado o apéndice de “El Cóndor”, o del número 575, rumbo a Mendoza. En Villa Mercedes se desenganchaba y, junto con vagones de carga, partía hacia Villa Dolores dos veces por semana. El único adelanto era que, al ser más veloz la máquina de “El Cóndor”, redujo en noventa minutos su trayecto. Aun así, el 14 de marzo de 1992 corrió por última vez sin la despedida apoteótica de 1990 ante la gran confusión reinante entre los usuarios⁴². Evidentemente, la empresa concesionaria- el grupo Pescarmona- no estaba decidida a asumir riesgos.

Un debate similar se vivió en España, Estado Unidos y Brasil, como ya se dijo. Entre tanto, los países de Europa Occidental llevaban a cabo “*durísimos reajustes [en materia ferroviaria] que se salvaron con una elevación general de la calidad de vida*” (*La Voz del Interior*; 08/01/1990: 6). Ahora bien, si consideramos el resto de América, la disminución del tráfico ferroviario de pasajeros fue notable en Cuba, Chile, Paraguay y Uruguay⁴³. Por otra parte, la longitud de la red de carreteras pavimentadas no superaban el veintiocho por ciento, los atributos eran menores en su adecuación a un tránsito acorde al parque automotor sobredimensionado⁴⁴. Una de las razones a considerarse al momento de analizar el incremento de los accidentes de tránsito⁴⁵.

III-Desconcierto generado entre ciertos actores de la sociedad villadolorense ante la pérdida de centralidad del riel

En primer lugar, comenzaremos analizando si el levantamiento del ramal fue causa de expulsión poblacional, tal como muchas veces se acusó al retiro del servicio ferroviario. Jorge Sánchez, en este aspecto tiene en cuenta las fuertes modificaciones en la estructura productiva de Argentina durante las décadas de 1930, 1960 y 1990⁴⁶. Lo inverso sería sostener un crecimiento poblacional al compás del repunte de los fletes y viandantes. Ahora bien, la reducción demográfica pudo haberse dado en la zona pampeana pero no, en todo el Oeste cordobés.

Basta analizar los Censos de Población, al inicio de cada década abordada en esta pesquisa, para tomar conciencia de una expulsión debida más a las condiciones económicas de cada lugar afectadas por su productividad, muchas veces azotadas por

⁴² En Bernades, 2013: 112- 113.

⁴³ En CEPAL, 1980: 703 y 706.

⁴⁴ En Falco, 2012: 88 y 90.

⁴⁵ En *La Voz del Interior*, 14/02/1990: 6.

⁴⁶ Este aspecto fue abordado por Sánchez, 2015: 7; Diez Tetamandi, 2013 y Müller, 2013.

las condiciones climáticas, las que llegaron a malograr cosechas enteras. Estas contingencias empujaron a las jóvenes generaciones, en especial, a buscar regiones apartadas, pero con circunstancias halagüeñas, como se verá más adelante.

Por el contrario, las zonas urbanas de los Departamentos San Alberto y San Javier se constituyeron, a lo largo del tiempo, en un foco de atracción dado las coyunturas laborales en el área comercial, oportunidades de estudio o distracción y acceso a los centros de salud más complejos. Opciones que permitían la radicación en barrios emergentes ubicados alrededor de los tradicionales o, directamente en el cercano ámbito rural. “*La distribución espacial [...] revela una alta concentración en la cabecera departamental [el 59,6% del total] aunque a un ritmo de crecimiento pausado*” (Censo Poblacional Año 1991: 12)⁴⁷. Hasta el mismo hombre de campo optó por la vida de la ciudad.

La tasa media anual de migración intercensal en los Departamentos Minas y Pocho fue algo mayor en el período 1947- 1960. La carta, sin firma, de un minero, dirigida al presidente de la Nación (1977) ayuda a comprender los motivos. En ella exponía las riquezas existentes en berilo, feldespato, cuarzo, mica, wolfran, chelita, mármol y cal explotadas en un cinco o diez por ciento por carecer de medios económicos. Faltaba buena demanda y buenos precios, créditos, “*controlar las firmas que explotan a los obreros*” y una institución encargada de vender para evitar cuatro o cinco entidades que los comercializaban a discreción, como sucedía con lo obtenido en el agro. Hacía este pedido porque los pequeños y medianos empresarios no podían dedicar tiempo a la comercialización sin que la producción disminuyera si se tenía en cuenta que los yacimientos estaban en lugares muy alejados⁴⁸.

Al año siguiente (1978), la situación no fue mejor en toda Traslasierra ante la falta de precios compensatorios en la papa, ajo y cebolla, principales producciones de la zona. Algunos agricultores proyectaban instalarse en Río Cuarto y Villa Mercedes para dedicarse a la producción de granos. En sí se estaba ante un cuello de botella al ser insuficiente y precarias las rutas de acceso hacia los grandes centros de consumo o de suministros por razones geográficas y ubicada algo distante de las rutas principales lo que atentaba, así, a la distribución misma de la cosecha. La recesión económica no

⁴⁷ Censo Nacional de población y Vivienda 1991. Informe Departamental San Javier. Recuperado: <https://www.biblioteca.indec.gob.ar>

⁴⁸ En *Democracia*, 29/04/1977: 15.

podía dejar de impactar en el ferrocarril; aunque la producción mejorara en 1981, no superó los records del año anterior, incluyendo la actividad industrial y la construcción⁴⁹.

En consecuencia, la expulsión poblacional en el Oeste cordobés, reiteramos, fue causa de otras variables no ferroviarias como el desempeño de la producción agraria tecnologizada, la disminución del empleo en el medio rural y la política tarifaria aplicada a los empresarios con pretensión de instalarse en un área determinada. Empíricamente, de acuerdo con lo antes demostrado, no puede decirse que “*el levantamiento del tren fue el responsable del despoblamiento de pequeñas localidades argentinas más allá que, ello haya sido cierto en algunos casos*”. [No se trata de una ley de comportamiento, sería una mirada distorsionada]. “*El declive del ferrocarril es parte de un proceso natural*” (Sánchez, 2015: p. 38- 43).

En otras palabras, de acuerdo con Alejandro Benedetti, “*el ferrocarril ha perdido total importancia como medio de ordenamiento territorial y de dinamización de la economía [tanto regional como local]*” (2016: 60- 83). En la nueva organización territorial primó la integración regional interestatal: Pampa, Norte, Mesopotamia, Cuyo y Patagonia. Se dejó atrás la organización dendrítica (ramificada) de acuerdo a las demandas agro- exportadoras “*y de conformación del mercado nacional*” (2016: 83).

En este plano, cabe apuntar que, el Oeste cordobés redujo la cantidad de hectáreas sembradas con cereales dando paso, sólo en San Alberto y San Javier, a viñedos, maíz de guinea, olivares y la incrementación del cultivo de la papa tomado como base el Censo Agropecuario de 1969⁵⁰. En la ganadería, la disminución se sintió, mínimamente, en la cría de bovinos, pero fue notable reducción del número de equinos, porcinos, caprinos y ovinos. El Departamento Pocho, esta vez, se dedicó más a la crianza de cabras y ovejas si se comparan los datos expuestos en el Censo Agropecuario de 1974⁵¹.

La contracara estaba dada en la disponibilidad de agua contándose con riego superficial, subterráneo y ambos, en algunas propiedades. Desde otra área, una contracción semejante se percibió en el número de establecimientos industriales, ciento

⁴⁹ En *Democracia*, 10/11/1978: 2.

⁵⁰ INDEC. Censo Agropecuario Año 1988. Cuadro 1, 12, 13, 14, 15, 18 y 20.
Recuperado: <https://biblioteca.indec.gob.ar>

⁵¹ INDEC. Censo Agropecuario. Año 1988. Cuadro 21 y 23. Recuperado:
<https://biblioteca.indec.gob.ar>

cincuenta y cinco menos teniendo en cuenta los declarados en el Censo Nacional Económico 1973/1974⁵². En términos generales, las retenciones a las exportaciones agropecuarias, el tipo de cambio, la declinación de los precios internacionales de cereales y oleaginosas, las limitaciones crediticias y los índices inflacionarios “generaron [en todo el país] un contexto caótico” (Barsky & Gelman: 2009, 429- 430).

Cabe apuntar que, Villa Dolores era una ciudad en permanente evolución al ser la cabecera del Departamento San Javier. Su tasa media anual de crecimiento de población osciló entre el 11, 43 y el 15, 13 por ciento; sintomáticamente, otras localidades menores superaron el ritmo de crecimiento del promedio departamental, por ejemplo Los Cerrillos (40, 85 por mil en 1991)⁵³.

En otro sentido, dos hechos significativos evitaron su total aislamiento. En primer lugar, la pavimentación progresiva del Camino de Las Altas Cumbres y la colonización del campo fiscal de Los Cerrillos a partir del comienzo de las adjudicaciones de once unidades destinadas a productores agropecuarios, sus hijos y profesionales de las Ciencias Agrarias⁵⁴. Durante la presidencia de Raúl Alfonsín, en Los Cerrillos se llegó a construir una cámara frigorífica en el establecimiento “Santa Virginia”. Tenía capacidad de almacenamiento para treinta y cuarenta mil bolsas de papa. Junto con el lavadero de zanahoria y los buenos rindes del maíz, paradójicamente, hablaban de la calidad de la tierra y su atracción de peones rurales golondrinas movilizados en transporte de propiedad del empresario productor.

De cualquier forma, la prensa, comerciantes y empleados públicos eran los actores sociales que, más temían quedar postergados si se levantaba el ramal; aspiraban a mantener los vínculos comerciales con Mendoza y Villa Mercedes. Razones más que suficientes para formar una Comisión Pro- Defensa del Ramal Ferroviario con el propósito de que Villa Dolores fuera un sector de crecimiento del Oeste de Córdoba⁵⁵. Con las prestaciones irregulares de los medios de comunicación y la falta de fuentes de trabajo mejor pagas, hacia 1985, la migración de la población más joven no era evitable.

⁵² INDEC. Censo Económico 1994. Cuadro 1, 4 y 10. Recuperado: <https://biblioteca.indec.gob.ar>

⁵³ INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991. Informe Departamental. San Javier, p. 12. Recuperado: <https://biblioteca.indec.gob.ar>

⁵⁴ En Decreto 4.913/1976 del gobierno de la provincia de Córdoba. Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería. Dirección de Colonización y Reordenamiento Agrario. Apertura 24 de enero de 1977 y clausura 24 de febrero de 1977.

⁵⁵ En *Democracia*, 09/031977: 2.

Si continuamos teniendo como punto de partida los dichos de Pablo Martorelli⁵⁶ en el diario *La Nación* que alude a la despoblación territorial, desocupación, des-economías regionales y reducción de inmuebles a partir del concesionamiento parcial de FA en 1989, llegamos al último aspecto por rebatir. Ya en 1978, la Municipalidad de La Toma (San Luis) solicitó a FA, terrenos ubicados en el cuadro de la estación con la finalidad de ocuparlos de forma inmediata⁵⁷. A continuación, Villa Dolores hizo lo mismo si se liberara el sector ocupado por Y.P.F.⁵⁸.

La apertura de un paso a nivel público entre avenidas San Martín y Deán Funes fue el único considerado inviable al afectar, directamente, el cuadro de la estación Villa Dolores.⁵⁹ Finalmente, en 1982, YPF se desprendió del espacio requerido con anterioridad, al vender el terreno perteneciente, en un principio, al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico⁶⁰. En 1986, la municipalidad de La Toma hizo un pedido semejante con el objeto de construir otro paso en la calle Chacabuco del cual no se tuvo respuesta⁶¹.

La condición de abandono de los predios ferroviarios motivó esta serie de petitorios en la pretensión de solucionar inconvenientes creados al ritmo de la aparición de nuevos barrios a lo largo del siglo XX. Particularmente, el intendente municipal villadolorense, Jorge Alberto Celli, (1985) obtuvo de las autoridades de FA, la firma de un convenio ad referendum del Concejo Deliberante, por la cual la empresa cedió en préstamo a la comuna, los terrenos ubicados sobre avenida Deán Funes con la intención de parqueizarlos⁶².

Por último, en cuanto a los bienes materiales del FCGSM cuya línea troncal finalizaba en Mendoza, su Inspector de Tráfico, Emiliano Moreyra, (1993), tenía orden de acopiar todos los objetos de fácil sustracción no usado por la empresa adquirente (el Grupo Pescarmona) en las estaciones. Un jubilado ferroviario, Luis Donoso, estimó que los legajos, material administrativo, la colección de la Revista del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y otros libros de valor, quizás fueron enviados al Archivo General de

⁵⁶ En *La Nación*, 16/08/ 2022. Recuperado: <https://www.lanacion.com.ar/economia/campo/urge>

⁵⁷ Archivo Ferroviario. Corporación de Empresas Nacionales. Expediente 351. Año 1978. GVDI 2.775.

⁵⁸ Archivo Ferroviario. Corporación de Empresas Nacionales. Expediente 801. Año 1981. C.E.C.I. (I). 3.274. Ref.: S.G. (EC) 723/400. Año 1979.

⁵⁹ Archivo Ferroviario. Corporación de Empresas Nacionales. Expediente 493. Año 1980. Referencia: GVOST. 2.503/3.

⁶⁰ Archivo Ferroviario. Corporación de Empresas Nacionales. Registro N° 60.349/82. Dictamen 33.338 del 4 de marzo de 1982.

⁶¹ Archivo Ferroviario. Corporación de Empresas Nacionales. Expediente 700. Año 1986.

⁶² En *Democracia*, 24/10/1985: 1.

la Nación⁶³. Esta manifestación deja una serie de dudas sobre el destino final dado a la totalidad del patrimonio estatal. Debe recordarse, asimismo, que la flamante empresa Buenos Aires al Pacífico. San Martín Sociedad Anónima al no hacer las inversiones previstas- como ya se dijo-, no mejoró los servicios y, a la larga, terminó vendiendo la concesión.

Palabras finales

Una vez iniciado el gobierno militar, éste estimó oportuno una reorganización que rediagramara los servicios prestados por FA como el único camino para mejorar la situación económica de la empresa. El reordenamiento fue positivo en Villa Dolores, hasta que se la declarase zona de emergencia agropecuaria. Una vez superada, los camiones de firmas locales trasladaron producciones perecederas en menor tiempo y en condiciones más seguras.

Inevitablemente, tres estaciones, Conlara, Tilquicho y Los Cerrillos, fueron clausuradas en 1977 porque nadie se hizo cargo de los costes operativos ni siquiera como un desvío particular. De igual modo, la amenaza se sintió en la punta de riel durante todo el Proceso de Reorganización Nacional (1976- 1983) pese a los intentos del gobierno nacional de llegar a un acuerdo con los cargadores. Acuerdo inviable pues, en la zona se tenía en cuenta que, el Programa del Sector Transporte (1978) preveía no sólo reducir el personal y modificar tarifas sino también, disminuir el camino de hierro ante la imposibilidad de competir con el transporte automotor más allá que, en 1982 y 1983, toda la logística de carga sufrió los embates del fracaso de la cosecha gruesa y la retracción económica.

Una vez en el cargo el presidente Raúl Alfonsín (1983- 1989), la modernización de las unidades despertó en el Oeste cordobés el deseo de disponer de un servicio de carga y de pasajeros durante todo el año y con tarifas sociales cuando, en realidad, la opción por camiones y ómnibus ya se imponía en toda la provincia de Córdoba. No más de cuatro vagones de carga despachada desde estación Villa Dolores y un significativo número de veraneantes arribados a ella, no se constituyeron en un importante aporte al FCGSM en notable declinación, muy similar a la crisis atravesada por el resto de las líneas nacionales.

⁶³ En *Los Andes*, 1º/08/1993: 1.

Fue en ese momento cuando comenzaron a soplar vientos de privatización en todo el país como única alternativa, al fracasar todos los intentos de revertir una etapa inevitable hacia nuevas formas de transportes. El Estado Empresario iba perdiendo su centralidad en medio de una hiperinflación descontrolada frente a la cual, a causa de la deuda externa, empañaba los mejores proyectos de reactivación. Hasta que, la Reforma del Estado (1989) fue asumida por el presidente Carlos Menem quien dio el golpe de gracia a FA poniendo así, fin a la era estatal.

Villa Dolores, impávida, fue a despedir el último tren de pasajeros consciente del fin de una etapa iniciada en 1905 cuando arribó el convoy perteneciente al Ferrocarril Andino. A igual que en cada rincón del país, las opiniones estaban divididas. Un grupo jamás aceptó la legitimidad del Decreto 44/90 y, en el lado opuesto, se ubicaron los que ya habían aceptado el ocaso del riel sustituyéndolo por el auto, camión, ómnibus o avión. En otras palabras, unos antes o después, consideraron los hechos como algo trágico sin tener en cuenta los signos de una nueva fase en el desplazamiento del hombre sobre su espacio con proporciones internacionales.

Varias décadas antes, el Oeste cordobés vio emigrar sus pobladores o concentrarse en el área urbana. También anhelaba la mejora de sus caminos para evitar el aislamiento y se hacía cargo de terrenos ferroviarios para facilitar la circulación del automotor y acondicionar los que se erguían como peligrosos baldíos. Era una forma de conservarlos, de la mejor manera, así, los pobladores asumían su pertenencia al patrimonio nacional, aunque unos pocos particulares hayan saqueado tramos de vías y estaciones en la creencia de que las propiedades del Estado pueden enajenarse a su arbitrio.

Fuentes

Archivo Intermedio Ferroviario. Corporación de Empresas Nacionales. Años 1978-1986.

Dirección Nacional de Planeamiento de Transporte. Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas. Subsecretaría de Transporte. Plan Nacional de Transporte. Año 1978.

Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Años 1976- 1989. Recuperado: www.mecon.gov.ar/información-economica-al-dia

Biblioteca del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda Año 1980.

Biblioteca del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Agropecuario Año 1988.

Biblioteca del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda. Año 1990.

Biblioteca del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Económico. Año 1994.

Boletín Oficial de la República Argentina Años 1976- 1990.

Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación. Años 1984- 1989.

Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Nación. Años 1984- 1989.

Fundación Museo Ferroviario. Manual de Estaciones 1980.

Biblioteca del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Perspectivas del Transporte de cargas por ferrocarril para 1983.

Gobierno de Córdoba. Secretaría General de Coordinación y Programación. Secretaría de Estado de Planeamiento. Dirección de Informática, Estadística y Censos. Boletín Estadístico. Año 1978.

Ministerio de la provincia de Córdoba. Secretaría Ministerial de Planeamiento y Coordinación. Subsecretaría de Planeamiento. Dirección de Planeamiento. Documento de Trabajo. 1985.

Ministerio de la Función Pública y de la Reforma Administrativa de la provincia de Córdoba. Secretaría de Estadística, Estudios y Proyectos. Dirección de Estudios y Proyectos. Informes Departamentales. Año 1986- 1987- 1988.

Periódicos

Democracia. Años 1976- 1992.

La Nación, 16 de agosto de 2022. Recuperado:

<https://www.lanacion.com.ar/economia/campor/urge>

La Voz del Interior. Años 1976- 1992.

Los Andes. Año 1992.

Bibliografía

Benedetti, Alejandro: “Argentina, ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998)”, *Revista Transporte y Territorio*, N° 15, Buenos Aires, 2016, pp. 68- 85.

Bernades, Alberto: *Los ferrocarriles en San Luis. Dos historias puntanas. El ramal Villa Mercedes- Villa Dolores, el ramal de las 225 curvas y los orígenes de la estación Justo Daract y la vía Beazley*, Buenos Aires, Ed. Dunken, 2013.

Capitanelli, G. Ricardo y Zamorano, Mariano: “Geografía regional de la provincia de San Luis”, *Boletín de Estudios Geográficos*, N°74- 77, Mendoza, 1972, pp. 317- 318. Recuperado: <https://bdigital.uncu.edu.ar>01-reducido>

Castellani, Ana Gabriela e Iramain, Lucas Daniel: “El deterioro del Estado empresario: transformaciones estructurales y desempeño de las empresas públicas argentinas (1976- 1983)”, *América Latina en la historia económica*, N°2, México, 2018, pp. 239- 271. Recuperado: <https://biblat.unam.mx>Inicio>Revista>

Cordero Pohludka, Leonardo Andrés: *Estructuración y funcionalidad de los ferrocarriles argentinos: una revisión histórico- económica del modelo neoconservador globalizador (1976- 2001)*. Buenos Aires, 2016. Recuperado: www.lacp06@hotmail.com

Diez Tetamandi, Juan Manuel: “Cambios en el sistema de transporte asociados al problema de exclusión socio- territorial en pequeñas localidades”, *Párrafos geográficos*, vol.12, N°1, Buenos Aires, 2013, pp. 6- 35. Recuperado: <https://ri.conicet.gov.ar>

Falco, Juan Carlos: “Historia del transporte. Infraestructura del transporte. 1810- 2010”, *Asociación Argentina de Carreteras. Área de Pensamiento estratégico*, FODECO, CABA, 2012. Recuperado: <https://www.camarco.org.ar>

Felder, Ruth: “La privatización y regulación de los ferrocarriles argentinos”, *Realidad económica*, N° 123, Buenos Aires, 2001, pp. 148- 165.

Recuperado: <https://memoria.fahce.unlp.edu.ar>

Ferreres; Orlando: “Argentina: Cien años en cifras”, *Revista Cultura Económica*, año 28, N° 79, Buenos Aires, 2010, pp. 67- 74.

Recuperado: <https://bibliotecadigital.uca.edu.ar>

Iramain, Lucas Daniel: “La antesala de las reformas estructurales: los ferrocarriles y la política económica (Argentina, 1976- 1989)”, *CUNAP, Cuadernos del INAP*, año II, N° 53, Buenos Aires, 2021, pp. 11- 55.

Martínez, Juan Pablo: “El ciclo de las reformas traumáticas (1977- 2006)” en Mario Justo López, Jorge E. Waddell y Juan Pablo Martínez (eds.), *Historia del ferrocarril en Argentina*, Buenos Aires, Lenguaje Claro, 2016, pp. 201- 271.

Müller, Alberto: “Racionalización en el ferrocarril estatal argentino: ¿Qué se logró?”, *Documento de Trabajo N° 33*, Buenos Aires, 2013, pp. 1- 19. Recuperado:

<http://www.econ.uba.ar/cespa>

_____ : *La cuestión ferroviaria en la Argentina*, Buenos Aires, Ed. Biblos, 2018.

Naciones Unidas. Comisión Económica para América Latina. Años 1980- 1990.

Núñez Miñana, Horacio y Porto, Alberto: “Inflación y tarifas públicas: Argentina, 1945- 1980”, *Desarrollo económico. Revista de Ciencias Sociales*, N° 84, Buenos Aires, 1982, pp. 469- 484.

Sánchez, Jorge: *Despoblamiento de pequeñas localidades argentinas. ¿Es responsable el tren?* Buenos Aires, Universidad Nacional de San Martín, 2015.