

Progreso y desvanecimiento: el sistema ferroviario y los poblados rurales. Una lectura del cambio sociohistórico desde la comunicación

FRANCISCO DELFINO

*Recibido: 19/04/12
Aceptado: 04/09/12*

Francisco Delfino

Lic. en Comunicación Social con orientación en Comunicación Institucional. Miembro del grupo de investigación ECCO. Facultad de Ciencias Sociales - UNICEN. Representante del equipo argentino de la Red de Investigadores Latinoamericanos por la Democracia y la Paz. Docente talleres UPAMI.
Email: fdelfino.soc@gmail.com

Intersecciones en Comunicación 6:
Pag. 159-176





RESUMEN

Toda comunidad presenta un entramado con diversas vertientes que moldean y configuran distintas costumbres, marcando así su ritmo de vida. Ciertas etapas aparecen marcadas por quiebres históricos que llevan a un permanente desafío acerca de cómo y de qué manera afrontar el porvenir.

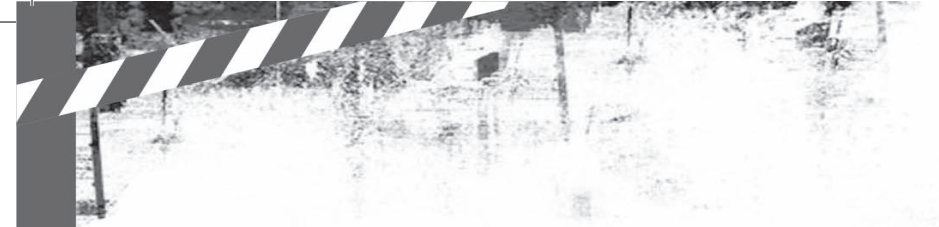
El artículo propone una mirada comunicacional en torno a la relación social, cultural y política entre un partido rural (San Cayetano) y el sistema ferroviario. Explorar los fundamentos y las consecuencias de la fundación y desaparición del ferrocarril permitirá dar cuenta de distintos fenómenos con un sostenido peso en la historia del pueblo. Allí pueden mencionarse las marcas del tiempo transcurrido, la transformación social y espacial del partido, la re-configuración comunicacional de la zona, etc.

Los espacios simbólicos del pueblo, poseedores de una fuerte identidad, se transforman en los lugares donde, implícita o explícitamente, se producen resistencias al olvido y a la indiferencia socio-política emanada por los cambios de época. Las concepciones muestran puntos a destacar en el que invariable e inevitablemente el tiempo es un nexo importante: la imagen de un próspero pasado, la incertidumbre del presente y el temor a lo que puede acarrear el futuro.

Palabras clave: Comunicación – Comunidad – Cultura – Tradición.

ABSTRACT

PROGRESS AND ABANDONED: THE RAIL SYSTEM AND RURAL VILLAGES. A READING OF THE SOCIOHISTORICAL CHANGE FROM THE COMMUNICATION. Community as a whole presents a framework with various aspects that mold and shape different customs, marking his pace of life. Certain stages are marked by



historic breakthroughs that lead to a permanent challenge about how and in what way face the future.

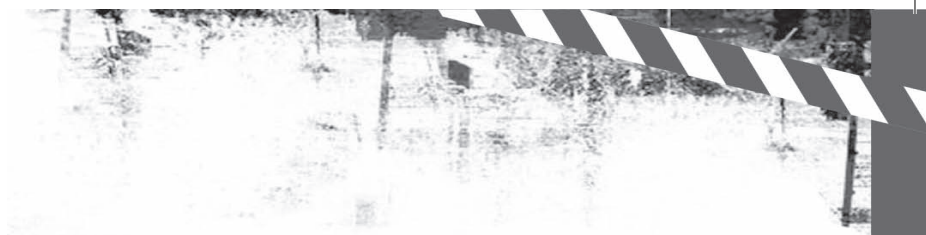
The article proposes a communicational look with its social, cultural and political relationship between a rural space (San Cayetano) and the rail system. Explore the grounds and consequences of the foundation and disappearance of the railway will make it possible to realize different phenomena with a sustained weight in the history of the town. There include the brands of the time which has elapsed, the social and spatial transformation of the region, the communicational re-configuration of the area, etc.

Symbolic spaces of the people, holders of a strong identity, are transformed into places where, implicitly or explicitly, produce resistance to oblivion and the socio-political indifference issued by the changes of time. Conceptions show points to highlight in which invariable and inevitably the time is an important link: the image of a happy past, the uncertainty of the present and fear of what may result in the future.

Keywords: Communication - Community - Culture - Tradition.

MARCO CONCEPTUAL

Al concebir aspectos vinculados a la esfera agro-ganadera, el trabajo cuenta con un enfoque que se sitúa en la **comunicación rural**. Esta es entendida, desde la comunicación social, como la disciplina que se encarga de estudiar las manifestaciones socioculturales complejas que pueden conformar un modo de vida con relevancia histórica y con relativa autonomía en las sociedades complejas contemporáneas. Por lo tanto, se investiga lo rural como una realidad objetiva. La idea dominante sobre esta disciplina es pensarla como una comunicación centrada en discursos sociales testimoniales, dándole el enfoque etnográfico una apertura más integradora de lo comunicacional (Cimadevilla 2004).

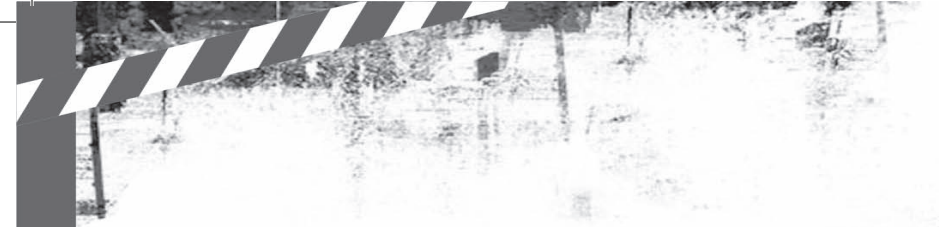


La noción de **cultura** está tomada desde la perspectiva de Raymond Williams, quien la reconoce como una creación intersubjetiva y colectiva de significados, valores, concepciones y modos de sentir y actuar. Se encuentra enmarcada en instituciones sociales concretas y está condicionada por circunstancias materiales determinadas. De esta forma y en relación a la investigación, la cultura aparece como un proceso social total en que los habitantes de San Cayetano definen y configuran sus vidas con respecto a un fenómeno particular, como lo es el caso del ferrocarril. Es importante destacar que el concepto de cultura está visto como una práctica comunicacional donde los sujetos enmarcan una relación, destacándose determinados aspectos vinculados a la valoración e importancia concedida (Williams 1980).

Otra categoría central, siguiendo la línea de Williams, es el concepto de **hegemonía**, que es donde se constituye todo un cuerpo de prácticas y expectativas en relación con la totalidad de la vida (sentidos, percepciones, etc.). Se puede apreciar un vivo sistema de significados y valores, que en la medida que son experimentados son confirmados.

La categoría de **tradición**, usualmente identificada como un segmento histórico relativamente inerte, como la supervivencia del pasado, en la práctica suele ser la expresión más evidente de las presiones y límites dominantes y hegemónicos (Williams 1980). Se retomará este concepto vinculándolo a la noción de hegemonía. Hay que agregar que no es sólo una tradición, sino una tradición selectiva, versión intencionalmente selectiva de un pasado configurativo y de un presente pre-configurado, que resulta operativo dentro del proceso de definición e identificación cultural y social. Constituye un aspecto de la organización social y cultural contemporánea del interés de dominación de una determinada clase, es una versión del pasado que se conecta con el presente y pretende ratificar (Williams 1980).

La investigación parte de revisar las intersecciones entre distintas prácticas culturales, ya sean institucionales, sociales o históricas. La



vida en San Cayetano, las prácticas que se comenzaban a imponer vinculadas al ferrocarril, las nuevas costumbres y las antiguas tradiciones, todo ello son construcciones de relaciones significativas entre procesos, prácticas y sujetos sociales. En *“La obra de arte en la época de la reproductibilidad técnica”*, Walter Benjamin articula las nociones de comunicación y cultura. La importancia de ello reside en los “modos de significación” propios de la esfera cultural (Benjamin 2003). Estos modos dan cuenta de la “experiencia”, esencial a la hora de entender el entramado socio-cultural predominante en San Cayetano.

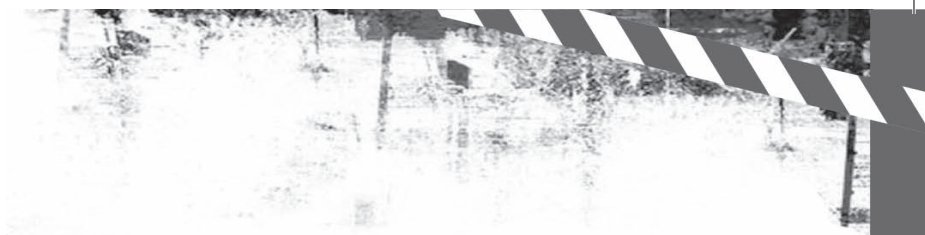
ASPECTOS METODOLÓGICOS

En relación a la propuesta metodológica empleada en la investigación, se requirió, en primer lugar, producir un relevamiento y descripción de la zona de San Cayetano. En segundo lugar, se buscaron datos del pasado en torno a San Cayetano por un lado, y a la implementación del ferrocarril a nivel nacional, por el otro. Para ello fueron necesarias fuentes primarias y secundarias, lo que supuso acciones de búsqueda en archivos públicos, privados y mediáticos, entrevistas a informantes claves, recolección y sistematización de la información relevada y construcción de matrices analíticas para su interpretación y vinculación conceptual y metodológica posterior.

En un tercer momento, como parte del recorte del objeto tras la producción del marco contextual más amplio, se focalizó en los eventos y prácticas socio-históricas y culturales del vínculo entre San Cayetano y el ferrocarril. Se exploró el surgimiento del pueblo, sus primeros años y la llegada del tren a la zona, hecho que marcaría un antes y después en el partido.

EL INICIO: CIVILIZACION-BARBARIE Y LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

A mediados del siglo XIX, tras la publicación de “Facundo o Civilización y Barbarie” de Domingo Sarmiento, los ideales argentinos

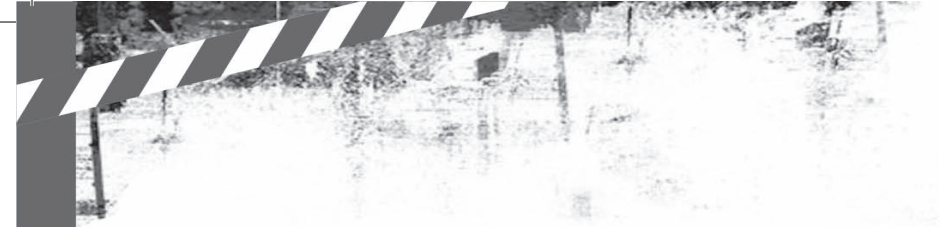


de la época se dividían, por un lado, en todo aquello que connotaba la civilización, es decir, lo urbano, el progreso, la modernidad, lo europeo, mientras que su opuesto, lo bárbaro, estaba personificado en lo estrictamente rural, nativo, lo americano, lo salvaje, etc.

Las tierras del Sur bonaerense se encontraron desde 1855 hasta aproximadamente 1879 en medio de un litigio, la resistencia de los habitantes originarios ante la avanzada encabezada por las tropas de “la Conquista del Desierto”. El ferrocarril, símbolo de lo moderno y del progreso, y la fundación de San Cayetano, reflejo de los inevitables cambios que se manifestaban con el advenimiento de población a los territorios “vacíos”, tendrían un principio común en aquellos ideales manifestados por Sarmiento en *“Facundo”*.

En 1865 se fundaba el partido de Necochea, empezando a poblarse tímidamente la zona, que contaba con la adversidad del clima y con un escenario poco propicio debido a los continuos combates. La tierra mostraba una gran fertilidad, lo que atrajo a algunos pobladores que se animaron a desafiar la precariedad de los medios para trabajar y explotar su potencialidad. Asimismo, las casas y establecimientos de comercio comenzaban a crecer, significando un avance para la época. En 1869 se retomaba la lucha contra el indio en la Frontera Sud. Para los propietarios de los campos, la invasión y perpetuación de los Pampas constituía un verdadero peligro. Luis Deferrari, un acaudalado propietario de tierras de la zona, sería uno de los primeros en construir un foso alrededor de su establecimiento. A esto, se sumaba la introducción en Argentina del uso del fusil Remington, un arma letal que fue diezmando a los dueños de la pampa.


La implementación del barco frigorífico, la demanda cada vez más intensa de carne y lana ovina por parte del mercado inglés, hacían que la extensión de la línea de frontera sea inmediata, hecho que condujo a Avellaneda y su ministro de guerra Adolfo Alsina a llevar adelante la Campaña del Desierto. El plan de Alsina fue levantar poblados y fortines, tender líneas telegráficas y cavar un gran foso (conocido como la “zanja de Alsina”) con el fin de evitar que los indios se llevaran el ganado. Antes de concretar del todo su proyecto,



Alsina murió en diciembre de 1877, siendo reemplazado por Julio Argentino Roca. Un año después, los indios llevarían a cabo su último malón en los campos del Sud de la Provincia. Allí una oleada de 500 lanzas llegó en marzo de 1878 hasta el Cristiano Muerto, retirándose definitivamente por la zona de la costa. Dicho enfrentamiento significó para el indio el fin del imperio, ya que se le aplicó la técnica del “contra-malón”, que lo terminó agotando en fuerzas y recursos. Con dichos episodios, se ponía fin a la lucha contra el indio en la zona que hoy ocupa el partido de San Cayetano.

LA INSTAURACIÓN DEL FERROCARRIL

Libre de los denominados “salvajes”, ya estaban las tierras con sus respectivos dueños, pero faltaba una suma de gente considerable para ir poblando el lugar y, por ende, contar con mano de obra, tanto para trabajar en los campos como para el sector comercial que comenzaba a ser importante. La implementación del ferrocarril fue un estímulo perfecto para poder atraer una gran cantidad de personas, crear empleos y sumar familias al lugar. Además de esto, se necesitaba un fuerte respaldo en cuanto a capitales. Con respecto a esto, “la provincia de Buenos Aires buscó construir su sistema ferroviario no sólo en base a la acción directa estatal, sino también mediante concesiones a empresas privadas” (López 2007: 24). El primero de los casos tiene como ejemplo al Ferrocarril Oeste (FCO), que eran líneas de corto recorrido; el segundo caso fue el Ferrocarril Gran Sud (FCS), que se extendió por buena parte de la provincia de Buenos Aires. Las empresas privadas, de origen británico, fueron de gran importancia para la fomentación del negocio ferroviario, siendo las primeras en obtener grandes ganancias. El ferrocarril comenzó a expandirse en la zona bonaerense a partir de mediados de la década de 1880, siendo ejemplo de ello los casos de Tres Arroyos (1886) y Necochea (1894). En dichos lugares, considerados una amplia zona desértica, se fueron asentando colonos y se instalaron los primeros



almacenes, panaderías y carnicerías (estos negocios generalmente a cargo de extranjeros llegados de la primera gran inmigración).

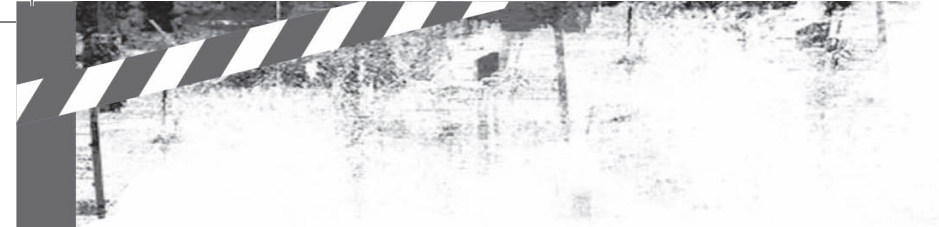
La compañía Ferrocarril Sud inició en 1905 los trabajos para el paso del ferrocarril en lo que hoy es San Cayetano. Pero antes se necesitaba notificar a Victorio de la Canal (poderoso hacendado de la zona, dueño de grandes estancias e hijo de Cayetano de la Canal, muerto en batalla en 1869) quien contaba con las tierras necesarias para el paso de la línea férrea y la estación. Su consentimiento y donación no se hicieron esperar, con el detalle de la imposición del nombre. Las hectáreas necesarias sólo se concedían si se bautizaba a la estación “San Cayetano”, en referencia a su padre. Sin proponérselo le estaba dando nombre a lo que sería el pueblo y posterior partido, que lo tendría como uno de sus referentes sociales.

Con gran premura en la labor de la construcción, dos años más tarde, en febrero de 1907, se inauguró finalmente la estación ferrocarril, con una distancia de 504 km. de Capital Federal. Conjuntamente fueron inauguradas las estaciones de Ochandio (nombre en cortesía a la sesión de terrenos de la familia del mismo nombre) y estación Cooper, llamada así en honor a uno de los miembros del directorio de Ferrocarril Sud, luego rebautizada como Deferrari.

La implementación del ferrocarril significó para San Cayetano la agilización de la comunicación interior, es decir, la circulación de instrumentos novedosos y de gran aprovechamiento para la época. Además del tren, el telégrafo y la organización del correo permitieron que cuanto mayor fuera esa circulación, mas se expandieran los focos habitacionales.

LA AUTONOMÍA

Desde 1916, fecha en la que el semanario “*El Pampa*” echara a luz la ambiciosa idea de un gobierno municipal propio, hasta su definitiva concreción en 1958, todos los sectores representativos levantaron y sostuvieron el emblema de la emancipación. Si bien



antes hubo movimientos por la autonomía comunal, recién en 1928 ingresó por primera vez en la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires un proyecto presentado por el Diputado Guillermo Meana, aprobado por la mayoría, pero que no tuvo el mismo éxito en el Senado. Sin embargo, la media sanción constituyó una sólida base para perseverar en el empeño, reiterándose similares proyectos en 1934, 1943, 1948 y 1957, hasta que se dio la favorable circunstancia de contar con un senador provincial oriundo de San Cayetano, Hernán Apezteguía, quien se comprometió durante su campaña política a luchar por la Autonomía Municipal si finalmente resultaba elegido.

En julio de 1958, el propio Apezteguía y Lucio Chervet, ambos senadores, presentaron en la Cámara Alta el proyecto para la creación del partido de San Cayetano. En agosto de dicho año, el proyecto obtuvo media sanción del Senado, pasando en consecuencia en revisión a la Honorable Cámara de Diputados. Más de dos meses pasaron para que la Cámara de Diputados se pronuncie a favor del proyecto, y por ende a la creación del partido de San Cayetano. El 24 de octubre de 1958 es tomado por todos los vecinos de la zona como una fecha histórica.

En plena madrugada la población comenzó a vibrar con un júbilo indescriptible. Luego de que el senador Apezteguía comunicara la noticia, los vecinos se fueron acercando a las calles del pueblo, donde todos se reunían en los festejos, formándose además grandes caravanas de vehículos que recorrían las calles con toques interminables de bocina.

Mientras tanto, por una red de altoparlantes, se informaba que el pueblo había logrado su tan ansiada autonomía. Fueron largas horas de celebración, que sirvieron para exteriorizar y manifestar el ansia tan contenida de emancipación, postergada a lo largo de 30 años. Por todo ello, el 24 de octubre de 1958 fue un día distinto a los demás. Los comercios permanecieron cerrados, las casas embanderadas y la gente, como no se tenía precedentes, seguía en las calles, continuando un festejo que parecía no tener fin.



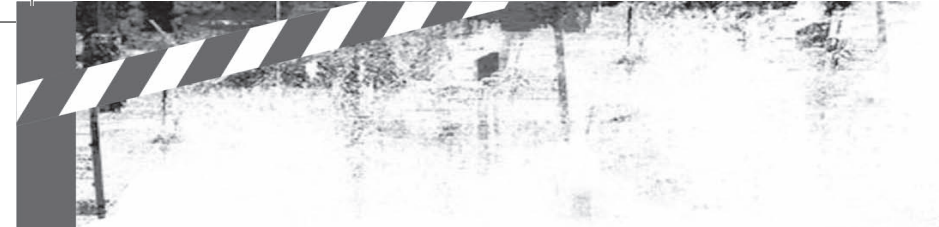
LA VIDA EN EL PUEBLO: COSTUMBRES Y TRADICIONES

Uno de las prácticas culturales sobresalientes fueron los bailes que se realizaban en distintas zonas rurales o en los poblados de la zona, contando con una concurrencia importante. Las fiestas que tenían lugar en el campo se realizaban en grandes galpones de reconocidas estancias, siendo organizadas por escuelas rurales de la zona. En cambio, los bailes que tenían lugar en Deferrari u Ochandio eran fiestas emprendidas por vecinos para recaudar fondos tanto para algún club como para una sociedad de fomento. En San Cayetano, los bailes se realizaban en el Club Sportivo San Cayetano y en el Club Ciclista. La importancia de estas fiestas radicaba en que se vivían como verdaderas comuniones, estableciéndose un vínculo entre las personas de un mismo ámbito y enmarcando una distancia entre el sector rural y el urbano.

El ferrocarril no fue sólo un símbolo del progreso, sino que también poseía otros significados y valores para aquellos que veían sus vidas influidas por este fenómeno. La costumbre de jugar en las estaciones o ver pasar el tren marca un alto grado de relevancia para los habitantes, atribuyéndole afectividad aún hoy a sus recuerdos sobre esa época vivida. La estación del ferrocarril fue otro de los puntos de encuentro, transformándose el lugar en un paseo típico y obligado para el pueblo.

COMIENZAN LAS DIFICULTADES

El pueblo, a pesar del entusiasmo por la emancipación alcanzada, seguía con su rutina. Es decir, giraba alrededor de lo acaecido en lo rural, que permitía que sus comercios se mantengan y que el ferrocarril continuara su andar transportando grandes cantidades de cargas. Todo era visto con optimismo y una lógica esperanza de crecimiento, pero a principios de la década del '60 comenzarían a

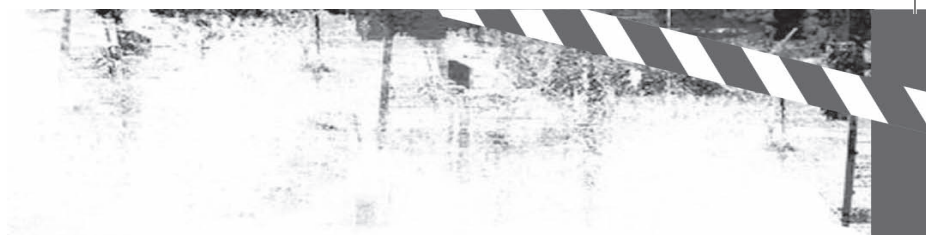


aparecer algunos indicios claramente negativos. El fin de los arrendamientos que empujaba a los chacareros a buscar nuevos rumbos, distintas crisis económicas y el levantamiento de algunos ramales tendrían como resultado invariable el inicio de un éxodo que con el transcurso del tiempo dejaría consecuencias irreparables para el partido. La migración contó con distintas formas y alcances, del campo a San Cayetano o de éste a una ciudad más grande y con mayores oportunidades, lo que implicaba un alejamiento total de la zona. El rasgo más sobresaliente de la población económicamente activa del sector agropecuario fue el hecho de que comenzó a perder individuos en números absolutos. En 1947 representaba el 26% de la población económicamente activa del país (1.622.128 personas), en 1960 ya había descendido al 18% y había perdido cerca de 300.000 personas (1.323.951) (Barsky y Gelman 2009).

Un primer factor que motivó la pérdida de habitantes fue la puesta en vigencia de la ley N° 17.253 sancionada en el año 1967, durante el gobierno de facto de Onganía, la cual produjo el vencimiento de todos los contratos de arrendamiento que se habían prorrogado desde 1942. Como consecuencia de esto, muchos arrendatarios se vieron obligados a entregar los campos donde trabajaban y vivían para emigrar hacia otras localidades con mejores perspectivas de desarrollo y crecimiento.

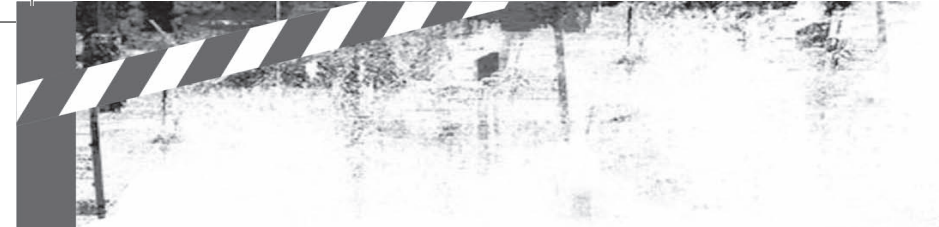
Otro hecho que provocó la migración poblacional fue que el crecimiento demográfico no estuvo acompañado con la creación de nuevas fuentes de trabajo. Ello fue consecuencia de la nula radicación de nuevas empresas, que no hallaban condiciones favorables para su establecimiento. Asimismo las empresas existentes tampoco lograban un crecimiento considerable ni mucho menos una expansión sostenida.

Un tercer factor fue que para capacitarse técnica o profesionalmente muchos jóvenes debían (y aún deben) emigrar para cursar estudios superiores. En algunos casos sus familiares sin trabajos estables o con retribuciones mínimas, partieron junto a ellos en busca de nuevas oportunidades.



Finalmente, llegamos a un factor concerniente a la suerte que comenzaba a tener el ferrocarril en el partido de San Cayetano. La década del '60 estuvo marcada por el levantamiento de ramales, hecho que dejaría profundas consecuencias con el tiempo. El primer ramal que se levantó fue el que unía a Deferrari con Orseno en 1961, más conocido como el “Ramal de la Costa”, uno de los primeros que cerró el Ferrocarril Roca (ex Sud) en la provincia. Posteriormente se cerró el ramal que hacía el trayecto Deferrari-Coronel Dorrego, provocando una merma en el accionar y en la cantidad de mano de obra requerida. En 1961 también fue clausurado el ramal ferroviario a Cristiano Muerto, que permitía un acceso seguro a diez poblados durante su recorrido, justificándose la decisión en circunstancias económicas. Esta medida llevó a que se torne necesaria la construcción de la Ruta N° 72, ya que se producía una regresión que privaba de una comunicación fluida al sector agro-ganadero. La situación del sistema ferroviario no era el ideal, por todo el país se comenzaban a levantar los ramales y la ola de despidos comenzaba a ser cada vez más grande.

Esa declinación en varios niveles que presentaba San Cayetano tuvo una relación directa con lo vivido por el sistema ferroviario, que ya no era símbolo de progreso y prosperidad sino un medio cada vez más difícil de solventar, donde las sucesivas crisis, tanto en los recursos como en las técnicas, no auguraban el éxito prometido. Desde la década del '50 la red ferroviaria se estaba contrayendo, deteriorando y comenzaba a producir déficit. La pérdida de peso del ferrocarril en el transporte de cargas y pasajeros se debió, en gran parte, a las medidas tomadas por el Estado y al impulso tomado por el transporte automotor. A partir de los '60 se habían pavimentado muchas rutas en la provincia de Buenos Aires, permitiendo el acceso a lugares donde era imposible llegar por tren. La pavimentación contó con una gran importancia ya que provocó una reestructuración territorial. El casco urbano había crecido y la edificación formaba una masa compacta dentro del centro de San Cayetano. En 1936 se pavimentaron algunas calles céntricas, finalizando recién en 1938. En 1965 se inició la pavimentación de la Ruta Provincial N° 75, que



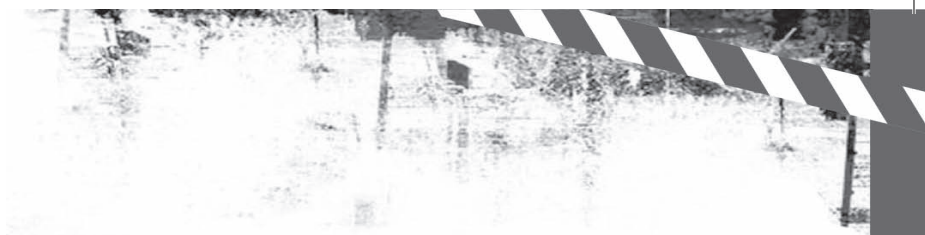
unía a San Cayetano con la Ruta Nacional N° 228 (a la altura de Energía). Esta necesaria vía de comunicación aceleró el proceso de transformación del partido. En 1970 se habilitaba el segundo tramo de la Ruta Provincial N° 75 entre San Cayetano y Adolfo Gonzales Chaves, que se enlazaba con el tramo ya existente San Cayetano-Energía. Esta obra facilitaba el vínculo con Capital Federal, ya que se unía a la Ruta Nacional N° 3. La construcción de estas diferentes redes viales permitió a los trabajadores rurales, en algunos casos, separar el lugar de residencia del lugar de trabajo.

EL FIN DE UNA ÉPOCA

El partido de San Cayetano, zona rural importante por la cantidad y calidad de tierras, comenzó a sufrir a partir de los años '90 una merma en la producción de sus campos, como así también un reajuste económico que implicaba una reducción del personal rural para ser reemplazados por nuevas herramientas tecnológicas.

La privatización del sistema fue el golpe final que terminó con la historia del tren en el partido de San Cayetano. Ese final anunciado, sospechado aunque no deseado por gran parte de la población, finalmente llegaba. Lo que se terminó fue una historia que tenía dos partes paralelas, San Cayetano y el ferrocarril. En los inicios del siglo XX el surgimiento de uno y el tibio nacimiento de otro, produjo un vínculo instantáneo. Relación afectiva, simbólica, cultural, que ahora dejaba un vacío. Los años '80, anteriores al levantamiento final de los ramales, mostraban ciertos vestigios para nada alentadores. Tanto Deferrari como Energía, ya habían padecido la disminución de su andar, provocando el levantamiento de sus ramales. Pero San Cayetano logró resistir a ese fenómeno de clausura, sólo un par de años. Aunque ya no era tan notorio su andar ni fluidez, el tren seguía su marcha, más lenta y penosa.

Sólo el correr del tiempo dio muestras de lo impensado, de las verdaderas dimensiones socio-culturales y espaciales que acarrió



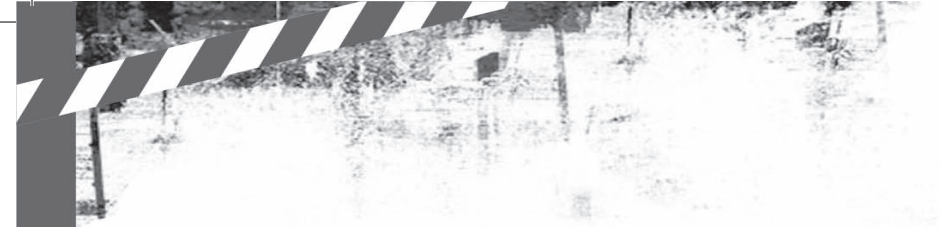
el levantamiento de ramales en el partido. La reubicación de aquellos que eran ahora desempleados o jubilados precipitadamente, el espacio urbano de Ochandío y Deferrari que se desmoronaba, y un éxodo forzado, donde los habitantes de los pequeños poblados del partido se veían con la necesidad de irse a la cabecera distrital u otras zonas más lejanas. San Cayetano, como cabecera del partido, tuvo en los recursos proporcionados por el transporte automotor una alternativa a la crisis propiciada por el levantamiento de ramales. No así Ochandío y Deferrari, quienes con el correr de los años, se transformarían en pueblos fantasmas.

CONCLUSIÓN

El escenario urbano de San Cayetano no ha variado a grandes rasgos con el correr de los años. La postal parece inquebrantable al paso del tiempo, a los grandes cambios, a las nuevas generaciones. El andar cansino de la gente, el centro del pueblo con casi los mismos pequeños negocios de siempre, la calma de sus calles. Todo ello parece ir contra el tiempo, como si hubiese temor a ese futuro que, como desconocido, parece temido.

Como refleja Hugo Ratier (2009) en su libro *“Poblados bonaerenses”* acerca del paisaje de este tipo de comunidades:

“...No hay más jefes de estación ni estafetas de correo. Con las vías se fueron las cuadrillas ferroviarias y el entorno de las estaciones muestra solo los fósiles de aquella época. Desaparecieron las farmacias, tiendas y mercaderías. Proliferan las taperas, los locales de comercio hoy convertidos en ruinas o depósitos, los grandes galpones del ferrocarril vacíos y en deterioro. Quedan algunos carteles enlozados recordando que allí se gestionaban seguros o se podía comprar, en la agencia y por suscripción, el diario del día de Buenos Aires. Surtidores vacíos, reliquias históricas, enmohecen en cascos de estancias tan abandonados como ellos mismos...” (2009: 108,109).




La situación actual de San Cayetano refleja un lugar donde las jóvenes generaciones no están presentes debido a esa necesidad, propia o impuestas por las propias familias, de buscar su futuro en un lugar más grande, con más posibilidades para crecer y desarrollarse académicamente y laboralmente. A pesar de ello, los que quedan en el pueblo siguen con sus ritmos de vida, asumiendo una implícita resistencia al olvido, al temor por un futuro incierto.

En Argentina existen alrededor de 600 pueblos de menos de 2.000 habitantes que están en riesgo de desaparecer, más de 124 que prácticamente no han crecido en la última década y 90 que ya no figuraron en el censo de 2001. Los poblados en riesgo albergan más de 269 mil habitantes y representan casi el 40% de los poblados rurales del país¹.

La Organización No Gubernamental de Promoción y Desarrollo RESPONDE, señala, entre las principales causas y características de los poblados en riesgo de desaparición, la finalización de la principal actividad económica que le dio vida a un pueblo; el cierre de estaciones de ferrocarril; el aislamiento ocasionado por el trazado de rutas pavimentadas alejadas de los antiguos caminos de tierra; la falta de inversión en mejoramiento de rutas existentes; la disminución de los montos de población de cada una de las comunidades involucradas; el debilitamiento de su infraestructura de servicios con motivo del achicamiento del pueblo; la falta de fuentes de trabajo.

Este reflejo de distintas problemáticas permite indicar que San Cayetano ha sufrido algunas de ellas, en distintas magnitudes y alcances, pero que llevaron a consecuencias irremediables. El cierre del ferrocarril impactó en aquellos pequeños poblados aledaños, que sin su principal motivo de existencia, hizo que comenzaran a desaparecer. Así los ramales y caminos de tierra tan transitados fueron sustituyéndose por la ruta que atravesaba San Cayetano. Asimismo, el pueblo fue cambiando su fisonomía con la llegada de aquellas personas que se veían en la obligación de abandonar los poblados semi-vacíos. Tras algunos años, al no contar con una fuente de trabajo independiente de lo rural, mucha gente emprendió el exilio a



ciudades con mayores posibilidades de subsistencia. Hoy el pueblo se mantiene invariable, subsiste en torno a lo agrícola-ganadero, su población no logra crecer en números y sus perspectivas a futuro parecen no existir. El enfoque comunicacional de esta cuestión histórica permitió comprender las articulaciones entre lo económico, lo político y lo cultural, como configuración de la vida cotidiana de los sujetos y que lleva a que perciban su experiencia al margen de los procesos de desarrollo del país.

Unidas entre sí, con pronunciadas influencias unos en otros, los distintos problemas aquí repasados son condiciones materiales que acechan contra aquellos poblados nacidos bajo el yugo de la Civilización, prósperos por la corriente migratoria que llenó de vida las tímidas tierras, alcanzando un crecimiento sostenido por el impulso comercial y agro-ganadero con el sistema ferroviario como testigo ejemplar de las dinámicas incesantes.

El presente de estos poblados ha cambiado, ya no hay un fuerte impulso económico, y los más jóvenes parecen huir con pronunciada calma. Ese símbolo de modernidad y desarrollo constituido por el ferrocarril es solo un recuerdo, quedando las personas que con el poder de su memoria todavía anhelan que su apreciado pueblo se mantenga en pie.

BIBLIOGRAFÍA

Barsky, O. y J. Gelman


2009 *"Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XX"*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana.

Benjamin, W.

2003 *"La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica"*. México, Editorial Itaca.

Cimadevilla, G. y E. Carniglia

2004 *"Comunicación, ruralidad y desarrollo. Mitos, paradigmas y dispositivos del cambio"*. Buenos Aires, Ediciones INTA.



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

Ratier, H.
2009 *"Poblados bonaerenses. Vida y milagros"*. Buenos Aires, Editorial La Colmena.

Williams, R.
1980 *"Marxismo y literatura"*. Barcelona, Ediciones Península, Homo Sociologicus.

NOTAS

1.- Ver artículo "Poblados en riesgo" en http://www.responde.org.ar/Espanol/los_pueblos/listado.htm