

UNIVERSIDAD NACIONAL DE AVELLANEDA
ESPECIALIZACIÓN EN ESTRUCTURA ECONÓMICA ARGENTINA

Alumno: Lic. José María Ligarribay Fisichella

Director: Dr. Nicolás Dvoskin

ÍNDICE

CAPÍTULO I: Introducción y marco teórico

- 1.1 Introducción
- 1.2 Justificación
- 1.3 Contextualización espacio-temporal del caso seleccionado
- 1.4 Intencionalidad del estudio
- 1.5 Planteo del tema
- 1.6 Preguntas preliminares
- 1.7 Descripción del caso seleccionado
- 1.8 Hipótesis
- 1.9 Objetivo general
 - 1.9.1 Objetivos específicos
- 1.10 Marco teórico y metodológico
 - 1.10.1 Desarrollo desigual y claves estructurales de la CEPAL: heterogeneidad estructural y marginalidad territorial
 - 1.10.2 Contexto nacional: neoliberalismo, valorización financiera y achicamiento del Estado
 - 1.10.3 Contexto regional y metodología: comparación de modelos productivos, fuentes estadísticas (INDEC) y entrevistas a actores locales

CAPÍTULO II: De la integración periférica al declive del modelo agroexportador

- 2.1 El modelo agroexportador en el contexto argentino
- 2.2 El arribo del ferrocarril a Villa Dolores: integración periférica y modernidad limitada
- 2.3 Características del modelo agroexportador regional
- 2.4 Límites del modelo agroexportador y transición hacia un nuevo patrón de desarrollo
 - 2.4.1 Dinámicas productivas y estructura económica regional (1895–1914)
 - 2.4.2 La red ferroviaria y la jerarquía territorial del corredor
 - 2.4.3 Integración ampliada: ramales frustrados y racionalidad agroexportadora
 - 2.4.4 El ferrocarril como promotor de cultivos, inmigración y nuevas actividades
- 2.5 Cierre del capítulo

CAPÍTULO III: Del modelo agroexportador al desarrollo industrial desigual: el período ISI en el corredor Villa Mercedes – Villa Dolores (1930–1976)

- 3.1 Los límites estructurales del modelo agroexportador y el punto de inflexión de 1930
 - 3.1.1 La crisis del '29 y el agotamiento del patrón primario-exportador
 - 3.1.2 Condiciones nacionales para el surgimiento del ISI
- 3.2 El Estado de bienestar y las mejoras diferenciales en las condiciones de vida
- 3.3 Proyectos provinciales y trayectorias regionales divergentes durante el ISI

- 3.3.1 San Luis y la construcción de una estrategia provincial de industrialización (1960–1976)
- 3.3.2 Córdoba: desarrollo industrial selectivo y concentración en el corredor mediterráneo
- 3.3.3 Persistencia del perfil primario-productivo en el oeste cordobés durante el ISI (1930–1960)
- 3.4 Emergencia de un perfil industrial en la provincia de San Luis durante la década de 1970
 - 3.4.1 Estructura industrial previa y condiciones de partida
 - 3.4.2 Estructura sectorial: diversificación formal y concentración efectiva
 - 3.4.3 Distribución territorial de la industria: departamentos y núcleos urbanos
 - 3.4.4 El Decreto 893/74 como punto de inflexión en la escala del empleo industrial
- 3.5 Estructura sociodemográfica y diferenciación productiva territorial (1947–1970)
 - 3.5.1 El punto de partida estructural: el Censo de 1947
 - 3.5.2 Urbanización y persistencia de la ruralidad en el oeste cordobés
 - 3.5.3 Polarización territorial en San Luis: urbanización concentrada y ruralidad persistente
 - 3.5.4 Centros urbanos, ferrocarril y cambio de modelo territorial
 - 3.5.5 Dimensión social y reproducción de desigualdades
- 3.6 Cierre del Capítulo III

CAPÍTULO IV: Desarticulación productiva, reconfiguración territorial y profundización de la heterogeneidad estructural en el corredor Villa Mercedes – Villa Dolores (1976–2001)

- 4.1 El quiebre del patrón ISI y el nuevo régimen de acumulación (1976–1983)
- 4.2 Reestructuración productiva y trayectorias divergentes provinciales: San Luis vs. oeste de Córdoba
- 4.3 El ferrocarril como variable residual: deterioro, racionalización y pérdida de centralidad (1976–1990)
- 4.4 Reconfiguración productiva local y persistencia estructural en Villa Dolores y su zona de influencia (1988–2002)
 - 4.4.1 Estructura productiva general: expansión sin transformación
 - 4.4.2 Cereales para grano: expansión extensiva y baja complejidad
 - 4.4.3 Cultivos industriales: presencia empírica y marginalidad estructural
 - 4.4.4 Consolidación del cultivo de papa y límites estructurales al desarrollo productivo local
 - 4.4.5 Expansión del turismo y reconfiguración funcional del territorio en San Alberto y San Javier
- 4.5 Cierre del Capítulo IV

CAPÍTULO V: Trayectorias regionales divergentes y heterogeneidad estructural (San Luis y oeste de Córdoba)

- 5.1 La industrialización en la provincia de San Luis: dictadura, transición democrática y consolidación

- 5.2 El turismo como estrategia de diversificación productiva: el caso de Villa de Merlo
- 5.3 Análisis comparativo socioeconómico regional
 - 5.3.1 Dinámica demográfica (1980–2001)
 - 5.3.2 Educación básica: alfabetización (1991)
 - 5.3.3 Mercado de trabajo y estructura ocupacional (1991)
 - 5.3.4 Condiciones de vida: Necesidades Básicas Insatisfechas (2001)
 - 5.3.5 Síntesis comparativa
- 5.4 El cierre del ferrocarril en Villa Dolores como proceso estructural (1976–1992)
 - 5.4.1 Inflación, tarifas y deterioro operativo del sistema ferroviario (1976–1989)
 - 5.4.2 Contracción del tráfico y pérdida de centralidad del ramal Villa Mercedes–Villa Dolores
 - 5.4.3 Clausura de estaciones, transporte automotor y cambios productivos
 - 5.4.4 Un proceso compartido a escala regional
- 5.5 Cierre del Capítulo V

CAPÍTULO VI: Conclusiones

- 6.1 Fragilidad estructural y vulnerabilidad cíclica de Villa Dolores
- 6.2 El ferrocarril como articulador histórico y su cierre como acelerador del estancamiento
- 6.3 Modernización incompleta e integración periférica
- 6.4 Restricción estructural al desarrollo: ausencia de industrialización y lectura desde Diamand
- 6.5 Reorientación territorial: ruptura del vínculo con Cuyo y dependencia de Córdoba capital
- 6.6 Contraste con San Luis: promoción industrial, reinversión territorial y resiliencia regional
- 6.7 Pérdida de jerarquía urbana de Villa Dolores dentro de la provincia de Córdoba
- 6.8 Intentos recientes de reconversión local y límites estructurales
- 6.9 Brecha intraprovincial y desigualdad territorial en Córdoba
- 6.10 Implicancias para el presente: planificación, diversificación productiva e infraestructura

BIBLIOGRAFÍA

ANEXO

- A.1 Entrevistas
 - A.1.1 Gloria Pereyra (2026)
 - A.1.2 Jorge (2026)

Desconexión periférica: efectos socioeconómicos del cierre del ramal Villa Mercedes - Villa Dolores

Capítulo I

1.1 Introducción

Con la llegada del ferrocarril a Villa Dolores (Córdoba, departamento San Javier) a comienzos del siglo XX la región comenzó a transitar una integración a los circuitos comerciales nacionales, proceso que produjo la transición de pueblo a ciudad en apenas una década (Barrionuevo Imposti, 1945). Pero no se debe perder de vista que esto fue mediante una inclusión periférica de la zona en el mercado del modelo agroexportador. Si bien el tren produjo cierto ambiente de modernidad y dinamismo, no logró equiparar con las principales regiones productoras de la pampa húmeda ni garantizar una base productiva para un desarrollo sólido (Marietán, 2018).

Bajo esta premisa, autores como Pinto (1970) advirtieron que este tipo de procesos reforzaban la heterogeneidad estructural, al producir polos modernizados en convivencia con amplias áreas relegadas. En el caso de Traslasierra (denominación usada para el área de los departamentos San Javier, San Alberto, Pocho y Minas de la provincia de Córdoba), esta situación sirve de explicación sobre la importancia estratégica del ferrocarril y la fragilidad del modelo de desarrollo local, basada en una inserción periférica al esquema exportador. La especialización de la producción primaria y la dependencia de los ciclos internacionales definieron la posición periférica de América Latina, y con esto, la traducción de la vulnerabilidad de las economías regionales.

El cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes (San Luis) – Villa Dolores (Córdoba), ocurrido en la década de 1990, representó el desenlace de un proceso de debilitamiento que se había iniciado con la crisis del modelo agroexportador. Esto fue parte del programa nacional de privatizaciones del sistema ferroviario llevado adelante bajo el gobierno de Carlos Menem, bajo la noción de considerar deficitarios a numerosos ramales de baja rentabilidad a corto plazo.

El impacto terminó por sellar aquello que la región se resistía a aceptar como una realidad: El ciclo de prosperidad asociado al viejo modelo agroexportador, y, posteriormente, al de industrialización sustitutiva, había quedado atrás. Aunque vale mencionar que, la región nunca logró adaptarse plenamente al agotamiento de aquel esquema, sino que lo continuó añorando como horizonte de desarrollo. Con el advenimiento del neoliberalismo y la crisis del modelo de sustitución de importaciones, ciertas premisas del orden agroexportado, como la liberalización económica y la apertura comercial, reaparecieron bajo nuevos discursos modernizadores.

No era posible sostener indefinidamente el espejismo de un modelo ya perimido. Esto no fue un hecho aislado en la región, sino que se inscribió en el marco de las reformas estructurales aplicadas en América Latina durante aquella época, caracterizadas por la

apertura comercial, la liberalización financiera y la reducción del rol del Estado (Zicari, 2020).

El impacto de estas medidas no fue homogéneo a lo largo del ramal. Mientras algunas localidades lograron adaptarse e incluso obtener beneficios a través de procesos de diversificación productiva, como el caso de Villa de Merlo (San Luis), que impulsó el turismo y la industria, o el de Villa Mercedes (San Luis), favorecida por las políticas industriales promovidas por la provincia desde la década de 1970, Villa Dolores quedó rezagada, con crecientes dificultades para sostener su dinamismo económico y poblacional. Este contraste ilustra dos aspectos: por un lado, cómo la ausencia de un plan de desarrollo territorial integrado profundizó la heterogeneidad regional; y por otro, cómo se evidenció que la industria posee una mayor capacidad de resiliencia en contextos de crisis, además de ser una fuente neta de generación de empleo (Diamand, 1973; Zicari, 2020).

Los efectos socioeconómicos del cierre del ramal fueron múltiples. En el plano laboral, significó la pérdida de empleos directos e indirectos vinculados con la operación ferroviaria, la logística y los servicios conexos; en el plano productivo, generó una creciente dependencia del transporte automotor, lo que representó una limitación para competir en mercados más lejanos. Esta dificultad impactó especialmente en cultivos y producciones regionales de menor competitividad en los precios, como la leña, que durante décadas fue la principal *commoditie* de la zona, que habían encontrado en el ferrocarril una vía para insertarse en circuitos comerciales más amplios, de modo que sin esa infraestructura la rentabilidad de estas actividades se redujo drásticamente y, en algunos casos, se tornó imposible de sostener. En el plano social, el aislamiento potenció los procesos migratorios hacia ciudades con mayores oportunidades, afectando la estructura demográfica local y, en situaciones extremas, provocando la desaparición de poblados enteros.

Es necesario advertir que varias localidades de la región ya venían experimentando dificultades desde la crisis del modelo agroexportador, con una base productiva frágil y cada vez más limitada. El cierre del ferrocarril no hizo más que profundizar esta situación, significando en algunos casos el final de aquellas economías locales que no habían logrado diversificar su matriz productiva o que dependían casi exclusivamente del ferrocarril y del comercio de materias primas tradicionales de escaso valor agregado, como la leña. En contraste, aquellas localidades que lograron diversificarse o insertarse en nuevas actividades (principalmente la industria o el turismo) mostraron una mayor capacidad de resiliencia en contextos de crisis, acompañada luego por expansiones en el sector servicios y un crecimiento demográfico sostenido. Todo ello consolidó diferencias muy marcadas en el desarrollo regional, que todavía persisten e incluso en algunos casos se han profundizado.

En este esquema, el presente trabajo tiene como finalidad analizar los efectos socioeconómicos del cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes – Villa Dolores y la falta de diversificación productiva, articulando el análisis con una perspectiva económica heterodoxa y realizando comparaciones regionales sobre las estrategias seguidas. La hipótesis central sostiene que el cierre del ramal terminó por reforzar la condición periférica de Villa Dolores y, sumado a la ausencia de políticas públicas orientadas a la productividad, condujo a que la ciudad y sus zonas aledañas ingresaran en una trayectoria de estancamiento. En contraste, otras localidades, principalmente en

la provincia de San Luis, se favorecieron por estrategias provinciales de diversificación productiva e industrialización, que permitieron sostener niveles más altos de crecimiento y resiliencia frente a episodios de crisis.

1.2 Justificación

El estudio del cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes – Villa Dolores implica un análisis del pasado para comprender la configuración socioeconómica actual.

En primer lugar, permite observar cómo las decisiones de política económica tomadas a nivel nacional generan efectos territoriales desiguales, promoviendo procesos de crecimiento en algunas regiones y de estancamiento en otras. En segundo lugar, el caso constituye un ejemplo de cómo la falta de diversificación productiva incrementa la vulnerabilidad de las economías regionales, mientras que la presencia de un Estado con políticas orientadas a la producción se traduce en mayor resiliencia, acompañada por la ampliación de servicios y el crecimiento demográfico.

En este marco, el análisis propone un diálogo con los aportes de la economía heterodoxa latinoamericana. Conceptos como la heterogeneidad estructural (Pinto, 1970) y la noción de estructura productiva desequilibrada (Diamand, 1973) encuentran un correlato empírico en el caso de Villa Dolores, de gran valor para comprender las limitaciones del desarrollo frente a la ausencia de políticas públicas estratégicas.

La pertinencia del estudio adquiere relevancia a partir de un vacío académico concreto. Tanto en la Universidad Nacional de Córdoba (UNC) como en la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC) existen escasos trabajos dedicados a la temática socioeconómica de la región de Traslasierra, y menos aún si se adopta un enfoque económico heterodoxo. La ausencia de casas de altos estudios orientadas a la investigación en la zona ha contribuido a profundizar esta situación, limitando la producción de diagnósticos académicos que den cuenta de las problemáticas locales y comparen la evolución de Villa Dolores con la de localidades vecinas. En este marco, el presente trabajo busca aportar una mirada novedosa en los estudios universitarios sobre el oeste de Córdoba, introduciendo una perspectiva heterodoxa en materia económica que todavía tiene poca presencia en los análisis regionales.

Otro punto a considerar es que la región de Villa Dolores estuvo históricamente vinculada a Cuyo, no solo por la dinámica comercial y social, sino también por su localización geográfica, dado que el departamento San Javier es limítrofe con esa región. Con la desaparición del ferrocarril, este vínculo se debilitó considerablemente y se dejó de pensar en términos de comparación e intercambio entre ambos espacios. No obstante, pese al contraste entre Córdoba y San Luis, las lecciones que surgen de sus procesos son de gran importancia para analizar distintos modelos de desarrollo regional. En lo referido a Traslasierra, prácticamente no existen estudios que elaboren un diagnóstico socioeconómico comparativo con la vecina provincia de San Luis, a pesar de que esta última llevó adelante, desde la década de 1970, una política activa de promoción industrial que transformó radicalmente ciudades como Villa Mercedes y Villa de Merlo.

Finalmente, la relevancia del caso conserva plena vigencia: los problemas de integración territorial, desigualdad regional, migración interna y fragilidad de las

economías locales continúan siendo desafíos centrales en la Argentina contemporánea. El estudio de las trayectorias de Villa Dolores, Villa de Merlo y Villa Mercedes posibilita aportar elementos para el debate en torno al rol del Estado en la planificación del desarrollo, la necesidad de impulsar políticas industriales regionales y la importancia de fortalecer la infraestructura como condición para una integración más equitativa del territorio nacional.

1.3 Contextualización espacio-temporal del caso seleccionado

Para lograr una comprensión más acabada del ramal Villa Mercedes – Villa Dolores resulta necesario situarlo dentro de un recorrido histórico más amplio, que contemple las distintas etapas de la estructura económica argentina y regional.

En primer término, resulta crucial considerar que la región de Traslasierra mantuvo, desde sus orígenes, una vinculación más estrecha con las provincias de San Luis y la región de Cuyo que con su propia capital provincial. Este fenómeno se explica por la presencia del macizo de las Sierras Grandes, una barrera natural de más de 2000 m s. n. m. que impuso un aislamiento geográfico relativo respecto de la ciudad de Córdoba. Hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX, la comunicación con el centro administrativo provincial dependía de huellas de herradura y caminos de extrema precariedad, como el antiguo "Camino de los Puentes Colgantes", lo que consolidó una identidad y una dinámica comercial volcada hacia el oeste (La Voz del Interior, 2018).

En segundo lugar, el arribo del ferrocarril en 1905 implicó la incorporación de Villa Dolores y su zona de influencia al modelo agroexportador, aunque en un rol periférico. El tren permitió conectar a Villa Dolores con los mercados nacionales, otorgando cierta modernidad a una región que hasta ese entonces se encontraba relativamente aislada. Sin embargo, esta integración no equiparó a la zona con las áreas más dinámicas de la pampa húmeda, dado que las producciones locales, fundamentalmente leña y pequeños cultivos, presentaban menor competitividad en precios y dependían fuertemente de la infraestructura ferroviaria para conservar su rentabilidad (Marietán, 2018). La crisis del modelo agroexportador en las décadas posteriores profundizó estas limitaciones, evidenciando la fragilidad de economías regionales con baja diversificación productiva y técnica, y demostrando que el ferrocarril había constituido más un mecanismo de inclusión periférica que un verdadero motor para el desarrollo industrial local.

Un tercer momento se da a partir de la década de 1970 se produjeron transformaciones significativas con la sanción, en 1973, de la Ley Nacional de Promoción Industrial en la provincia de San Luis, cuyo antecedente inmediato se remonta a fines de 1968 con el cuerpo normativo provincial denominado *Régimen de Promoción Industrial de San Luis*. Esta política estatal, orientada a promover inversiones y fomentar la instalación de plantas fabriles, impulsó un proceso de diversificación productiva que benefició especialmente a localidades como Villa Mercedes y, en menor medida, a Villa de Merlo. Los efectos de estas políticas no solo se manifestaron en la estructura económica, sino también en la dinámica demográfica, ya que ambas ciudades comenzaron a experimentar un acelerado crecimiento poblacional.

La expansión productiva en San Luis también se tradujo en la instalación de casas de altos estudios y centros de formación técnica, con el objetivo de garantizar mano de obra calificada para las ramas industriales que se desarrollaban en Villa Mercedes y,

posteriormente, para el sector turístico en Villa de Merlo. Este proceso conformó un círculo virtuoso en el que la diversificación productiva, la atracción de población y el desarrollo educativo se retroalimentaron mutuamente, constituyendo una muestra de la resiliencia de estas localidades frente a los ciclos de crisis que atravesó el país.

El cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes – Villa Dolores en la década de 1990, en el marco de las reformas estructurales impulsadas durante el gobierno de Menem, constituyó un punto de inflexión. Mientras Villa Mercedes consolidaba su perfil industrial y Villa de Merlo avanzaba en torno al turismo y a una industria de baja escala como motores de crecimiento, Villa Dolores y su zona de influencia comenzaban a transitar un proceso de estancamiento cada vez más severo. Pese a los esfuerzos realizados en la primera década de los años 2000 por contar con una universidad propia que permitiera formar profesionales y por proyectar un parque industrial destinado a generar puestos de trabajo, ninguna de estas iniciativas logró concretarse, lo que limitó las posibilidades de alcanzar un despegue similar al que ya evidenciaban las ciudades puntanas. De este modo, Villa Dolores y su área de influencia en la provincia de Córdoba quedaron atrapadas en una estructura productiva de escasa diversificación, bajo valor agregado y fuerte dependencia del transporte automotor, lo que las volvió más vulnerables frente a las transformaciones nacionales.

El contraste entre estos dos modelos pone en evidencia que un Estado presente y con políticas industriales activas se traduce en crecimiento demográfico, mayor resiliencia frente a las crisis y ampliación de los servicios urbanos, mientras que su ausencia condena a otras regiones a una condición periférica y a una vulnerabilidad creciente. La historia comparada entre Villa Dolores, Villa de Merlo y Villa Mercedes resulta ilustrativa del modo en que las políticas públicas, en especial las industriales y educativas, pueden determinar, en un plazo relativamente breve, etapas de desarrollo divergentes incluso en localidades vecinas.

1.4 Intencionalidad del estudio

La intencionalidad del presente trabajo es brindar un aporte a la comprensión de las desigualdades territoriales en la provincia de Córdoba y de los modelos de desarrollo en las provincias de Córdoba y San Luis, a través del análisis de los efectos socioeconómicos del ramal ferroviario Villa Mercedes – Villa Dolores y de la falta de diversificación y tecnificación productiva en la región del oeste cordobés. Este análisis se sustenta en la premisa de que los procesos de integración o marginación territorial no son fenómenos naturales o inevitables, sino que dependen de decisiones de índole política, modelos económicos y marcos institucionales que, en determinados momentos históricos, favorecen a algunas regiones y condenan a la postergación a otras.

El estudio no se limita a realizar una reconstrucción histórica de un caso puntual, sino que tiene como finalidad implícita servir de insumo con múltiples alcances. En primer lugar, busca ofrecer a la academia un aporte concreto que contribuya a la producción de trabajos enmarcados en la tradición de la economía heterodoxa y el pensamiento latinoamericano, corrientes todavía poco exploradas en los análisis regionales de Córdoba y que resultan fundamentales para comprender fenómenos como la heterogeneidad estructural, la inserción periférica y la desigualdad territorial. De este modo, se pretende abrir un campo de discusión que dialogue con la producción

existente, pero que también formule nuevas preguntas e invite a otros investigadores a profundizar en la temática desde enfoques críticos.

En segundo lugar, el trabajo busca tener una utilidad para los Estados provinciales y municipales, al constituirse en un insumo que permita repensar las políticas de desarrollo regional desde una perspectiva alternativa. La comparación entre Villa Dolores, Villa de Merlo y Villa Mercedes demuestra que la presencia de un Estado con políticas industriales y educativas activas se correlaciona con una mayor resiliencia frente a las crisis, crecimiento demográfico y ampliación de servicios; mientras que su ausencia refuerza la condición periférica y limita las oportunidades de desarrollo. Bajo estas premisas, resulta fundamental orientar el diseño de políticas públicas que fortalezcan la diversificación productiva y la tecnificación, promuevan la radicación de industrias, impulsen infraestructura estratégica para la producción (energía, gas y transporte) y contribuyan a reducir las brechas territoriales existentes en el país.

En última instancia, la intencionalidad del trabajo es convertirse en un instrumento de debate y de discusión social, económica y política. El caso del ramal Villa Mercedes – Villa Dolores no remite únicamente a un episodio histórico, sino que también interpela a las comunidades locales y a la dirigencia política acerca de qué tipo de región se quiere y se requiere construir en el futuro. De lo que se trata es de aportar evidencia empírica y marcos conceptuales que fomenten el debate colectivo sobre alternativas de desarrollo más inclusivas, equitativas y sostenibles, en las que la infraestructura, la educación y la política industrial ocupen un rol central con un Estado presente.

En síntesis, la aspiración del trabajo es servir de puente entre la investigación académica, el diagnóstico para la formulación de políticas públicas y la discusión social. De allí que su intencionalidad sea triple: enriquecer el campo académico con una mirada heterodoxa, brindar a los Estados provinciales y municipales herramientas útiles, y alimentar el debate sobre el futuro de la región, utilizando un caso concreto para poner de relieve las tensiones y oportunidades que emergen cuando se analizan las desigualdades territoriales en clave estructuralista.

1.5 Planteo del tema

El presente trabajo aborda como eje central las consecuencias socioeconómicas del cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes (San Luis) – Villa Dolores (Córdoba) durante la década de 1990, en el marco de las reformas estructurales del período neoliberal en Argentina. Este ramal, perteneciente al Ferrocarril General San Martín, había sido un eje de integración para Traslasierra desde comienzos del siglo XX. Su llegada en 1905 significó la incorporación de Villa Dolores a los circuitos comerciales nacionales y su transformación de pueblo a ciudad en apenas una década (Barrionuevo Imposti, 1945; Marietán, 2018).

Aunque dicha integración fue parcial y periférica, las producciones locales abastecían principalmente el mercado interno. Entre ellas, la leña fue durante varias décadas el principal producto regional, utilizada como fuente de energía para la tracción a vapor y destinada casi exclusivamente a abastecer a la red ferroviaria. Su importancia comenzó a decaer con la incorporación progresiva de la tracción diésel en la línea del Ferrocarril General San Martín alrededor de la década de 1960, lo que redujo la demanda de combustibles vegetales. Con menor volumen de producción se registraban otros cultivos

y bienes, como trigo, maíz y harina, junto con productos pecuarios, como cueros y lanas, que complementaban una estructura económica de base primaria y escasa diversificación.

La crisis del modelo agroexportador de mediados del siglo XX evidenció esta fragilidad y, posteriormente, la reestructuración neoliberal de los años noventa profundizó las vulnerabilidades. En este marco, la clausura del ramal Villa Mercedes – Villa Dolores terminó por sellar la suerte de un modelo que había llegado a su fin varias décadas atrás y que Villa Dolores se negaba a abandonar, evidenciando la dificultad de la región para reconvertirse hacia esquemas productivos más diversificados y sostenibles.

El problema central radica en comprender los impactos socioeconómicos de la desconexión ferroviaria, atendiendo a cuatro dimensiones: el empleo, la migración, la estructura productiva y la articulación territorial. El caso de Villa Dolores resulta paradigmático, ya que muestra cómo la pérdida de conectividad puede desencadenar procesos de estancamiento prolongado en localidades con baja diversificación productiva. Al mismo tiempo, el contraste con Villa Mercedes y Villa de Merlo, que lograron insertarse en dinámicas de industrialización y turismo, permite analizar por qué algunas ciudades pudieron adaptarse y otras no. Este contraste evidencia la existencia de dos modelos en juego: por un lado, una provincia que apostó a la industria, y por otro, una región que optó por continuar con un modelo agrícola-comercial, como pasó en Villa Dolores.



Figura 1: máxima extensión del ramal ferroviario Villa Mercedes - Villa Dolores

Peticiones.ar. (s.f.). *Por la vuelta del tren a Villa Dolores (Córdoba) y por la reactivación del corredor bioceánico Villa Mercedes – San Luis – Chosmes – La Paz (Mendoza) y del ramal Villa Mercedes a Villa Dolores [Petición en línea]*. Recuperado el 7 de octubre de 2025, de https://www.peticiones.ar/por_la_vuelta_del_tren_a_villa_dolores_cordoba_y_por_la_reactivacion_del_corredor_bioceanico_villa_mercedes_-_san_luis_-_chosmes_-_la_paz_mendoza_y_del_ramal_villa_mercedes_a_villa_dolores

1.6 Preguntas preliminares

El tema tiene su origen en una serie de interrogantes que sirven de guía:

- ¿Qué rol cumplió históricamente el ramal Villa Mercedes – Villa Dolores en la integración económica y social de Traslasierra?
- ¿Qué transformaciones productivas, laborales y demográficas se produjeron tras su cierre en la década de 1990?
- ¿Por qué localidades vecinas como Villa Mercedes y Villa de Merlo lograron diversificarse y sostener procesos de crecimiento mientras Villa Dolores entró en una trayectoria de estancamiento?

- ¿Qué enseñanzas ofrece este caso para repensar el desarrollo regional en Argentina en clave heterodoxa y estructuralista, frente a las visiones ortodoxas dominantes en los noventa?

Estas preguntas no solo apuntan a reconstruir un proceso histórico, sino a problematizar la relación entre políticas nacionales y efectos territoriales desiguales,

1.7 Descripción del caso seleccionado

El caso seleccionado es el ramal ferroviario Villa Mercedes – Villa Dolores, cerrado durante la década de 1990 como parte del programa de privatizaciones ferroviarias del menemismo. Su análisis se centra en tres localidades claves y sus áreas de influencia:

- Villa Dolores (Córdoba): con un modelo productivo de base agrocomercial, caracterizado por una escasa diversificación y una fuerte dependencia del ferrocarril hasta la década de 1980. Tras la clausura del ramal, se aceleró un proceso que ya se venía gestando desde la crisis del modelo agroexportador, expresado en la pérdida de empleos, la migración y el estancamiento económico.
- Villa Mercedes (San Luis): favorecida desde la década de 1970 por la Ley de Promoción Industrial, consolidó un polo industrial diversificado que atrajo población y promovió la instalación de casas de altos estudios para formar mano de obra calificada.
- Villa de Merlo (San Luis): pese a que el ferrocarril no pasaba por la localidad, desarrolló un modelo económico basado en el turismo y en una industria de baja escala pero diversificada, acompañado por inversión pública y privada que permitió dinamizar la economía y sostener un acelerado crecimiento poblacional.

El análisis comparativo entre estas ciudades busca mostrar cómo distintos modelos de desarrollo (agrocomercial, industrial y turístico-industrial) respondieron de manera diferencial al impacto de las crisis cíclicas que atraviesa nuestro país.

1.8 Hipótesis

El cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes - Villa Dolores en la década de 1990 amplió la desconexión territorial de la región, produciendo efectos negativos en el empleo, la migración y la estructura productiva local. En este marco, aquellas localidades que contaron con políticas de promoción industrial y una presencia activa del Estado, como Villa Mercedes (San Luis), lograron una mejor reconfiguración de su matriz productiva e impulsaron procesos de crecimiento poblacional. De manera similar, Villa de Merlo (San Luis), con una fuerte inversión en el sector turístico, y con una pequeña, pero diversificada industria logró tener una matriz expansiva. En contraste, la zona de Villa Dolores (Córdoba), donde se continuó con un modelo marcadamente agrocomercial sin diversificación productiva ni inversión pública significativa, experimentó un estancamiento socioeconómico sostenido.

1.9 Objetivo general

Analizar los efectos socioeconómicos del cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes – Villa Dolores en la década de 1990, considerando sus impactos sobre el empleo, la

migración, la estructura productiva y la articulación territorial, en comparación con las trayectorias de Villa Mercedes y Villa de Merlo.

1.9.1 Objetivos específicos

1. Reconstruir el rol económico, social y territorial del ramal ferroviario antes de su cierre, a partir de fuentes estadísticas, históricas y testimoniales.
2. Identificar los cambios en la estructura productiva y el empleo en Villa Dolores y su área de influencia tras la clausura del servicio ferroviario.
3. Analizar los efectos migratorios y demográficos vinculados tanto a la pérdida de conectividad ferroviaria como a la falta de políticas de diversificación productiva, mediante censos y entrevistas a actores locales.
4. Comparar las trayectorias de Villa Dolores con las de Villa Mercedes y Villa de Merlo, a fin de explicar las diferencias en resiliencia, diversificación y desarrollo regional

1.10 Marco teórico

1.10. 1 Desarrollo desigual y claves estructurales de la CEPAL para su estudio

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) trabajó en un cuerpo teórico de análisis sobre las dificultades del desarrollo en la región no como un problema de atraso o ausencia de modernidad, sino como consecuencia de una inserción subordinada y dependiente de la economía mundial. Es en la década de los 60 que este enfoque se complejiza, ya que incorpora el análisis de las desigualdades estructurales internas, con una mirada sobre entre sectores y territorios.

Un concepto de vital importancia en la renovación estructuralista es el de heterogeneidad estructural, cuyo desarrollo se vincula a Aníbal Pinto, que parte de la base que las economías latinoamericanas muestran una coexistencia de sectores de alta productiva con amplios sectores de baja productividad, lo que produce desigualdad, baja movilidad social y una demanda interna que no alcanza para sostener un desarrollo industrial autónomo.

En tal sentido Pinto (1970) expresa:

Como bien lo planteó Jorge Ahumada, ella reside en la disociación entre una estructura productiva ‘simple’, asentada en las actividades primarias de exportación y la estructura diversificada de la demanda y el gasto, determinada por el nivel y, sobre todo, la concentración del ingreso. (p. 95)

Este concepto también fue trabajado por autores como Armando Di Filippo y Santiago Jadue (1976) donde partieron de la comprensión que la heterogeneidad estructural no se circunscribe únicamente como un fenómeno sectorial, sino que también es una estructura multidimensional, cuyos efectos se vislumbran en ámbitos como lo productivo, lo social y lo territorial.

De acuerdo con su punto de vista, la coexistencia de sectores dinámicos y estancados limitan las posibilidades de desarrollo nacional, esto sirve para explicar los motivos que hay atrás de que ciertos territorios suelen quedar marginados, al no tener condiciones

estructurales como infraestructura, inversión y presencia estatal, que le permitan integrarse a los sectores económicos más dinámicos.

En los términos de los autores:

La heterogeneidad estructural puede ser entendida en sentido amplio como una cristalización de formas productivas, relaciones sociales y mecanismos de dominación correspondientes a diferentes fases y modalidades del desarrollo periférico pero coexistentes en el tiempo e interdependientes en su dinámica dentro de sociedades nacionales políticamente unificadas (Armando Di Filippo y Santiago Jadue, 1976, p. 167).

Bajo este enfoque, el cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes - Villa Dolores puede comprenderse en clave de un proceso de aumento en la fragmentación territorial. Durante el modelo agroexportador, el ferrocarril funcionó como un sostén central de la inserción agrocomercial de Villa Dolores, dándole modernidad e integración al mercado nacional. Con la caída de ese modelo, la estructura comenzó a mostrarse más débil aunque todavía resistente, hasta que el cierre del ramal en los años noventa terminó por sellar la suerte de una época que Villa Dolores se negaba a abandonar, a diferencia de Villa Mercedes y Villa de Merlo, que habían iniciado procesos de diversificación productiva.

1.10.2 Contexto nacional: el neoliberalismo y el territorio

Las transformaciones estructurales en Argentina en la década de 1990, con énfasis en las privatizaciones, la apertura comercial y la redefinición del rol del Estado, marcaron un cambio en el patrón de acumulación, que impactó en la economía nacional y se trasladó a los territorios. Es en este marco que se da el cierre del ramal Villa Mercedes - Villa Dolores, lo cual responde a una lógica macroestructural que subordinó la planificación territorial a criterios basados en la eficiencia económica y financiera de corto plazo.

Marcelo Diamand (1973) había advertido décadas atrás sobre los peligros de los modelos basados en la competitividad externa del agro y la apertura comercial sin un plan adecuado.

En clave histórica Julian Zicari (2020) estudia los ciclos económicos desde una mirada crítica. La tesis del autor parte de que en el periodo neoliberal de la década de 1990 se siguió un modelo de valorización financiera, que afectó en forma diferencial a los territorios y sectores económicos. Si bien Zicari marca que se dio un proceso de desindustrialización, en este trabajo se ve que la industria tiene más capacidad de resistencia a los modelos excluyentes, tesis similar a la de Zicari cuando analiza las diferentes crisis en nuestro país. En tal sentido, se debe agregar que además del impacto en la industria, el modelo abandonó territorios a su suerte, en lo que fue un modelo fragmentado y excluyente.

Zicari (2020) justamente menciona como una de las características del neoliberalismo el achicamiento del aparato estatal:

“Con la irrupción del neoliberalismo en el país la certeza central fue pensar que ‘achicar el Estado es agrandar la nación’, por ello comenzó un claro

proceso de desregulación, privatización de empresas públicas, apertura económica, quita de los controles (...)” (p. 144).

1.10.3 Contexto regional y metodología del caso presentado

El análisis del impacto del cierre del ramal Villa Mercedes - Villa Dolores tendrá en cuenta las particularidades de las economías regionales mediante la comparativa de tres localidades vinculadas al trazado: Villa Dolores, Villa de Merlo y Villa Mercedes. Si bien, no serán las únicas localidades que se abordarán, se realizará un mayor énfasis sobre ellas. Esto en razón de que son por población, ubicación e influencia las principales del ramal. Si bien el lector podrá advertir que la estación del ramal pasaba por Santa Rosa del Conlara (San Luis), y no por la Villa de Merlo que está a 15 kilómetros, pero por la diversificación productiva, y a los efectos del presente trabajo, se tomará como ejemplo a esta última ciudad.

De este modo se identificarán tres modelos productivos diferenciados tras el cierre del ferrocarril.

- a) Un modelo agrocomercial tradicional, representado por Villa Dolores y su área de influencia, con un fuerte componente de producciones de escasa diversificación y baja complejidad. Sumado a una débil articulación con sectores industriales.
- b) Un modelo industrial promovido desde la década de 1970 en Villa Mercedes, con mano de obra cada vez más tecnificada y diversificada.
- c) Un modelo que supo articular las inversiones públicas y privadas de cara a fomentar el turismo, representado por la Villa de Merlo. Además de contar con un polo industrial, en menor escala que el de Villa Mercedes, pero con un desarrollo continuo. Sumado a aportes para tecnificar la mano de obra industrial y para el sector turístico.

Para analizar estos puntos se usará una combinación de fuentes estadísticas, históricas y cualitativas.

Para el estudio de las trayectorias poblacionales, económicas y productivas, se usarán como fuentes principales de los datos: Censos nacionales agropecuarios y Censos Nacionales de población INDEC.

Por último, se incorporan entrevistas a actores locales claves, con el objetivo de reconstruir las percepciones y memorias sobre el impacto del cierre del ramal, y complementar la información estadística y documental desde una perspectiva situada. Asimismo, se organizará una conferencia de historia con referentes locales, como instancia colectiva de intercambio y validación, que permitirá enriquecer la interpretación con aportes de especialistas y memorias de la comunidad.

Capítulo II

De la integración periférica al declive del modelo agroexportador

2.1 El modelo agroexportador en el contexto argentino

La historia económica argentina, desde fines del siglo XIX hasta comienzos del XX, tuvo como eje un modelo de acumulación basado en la exportación de productos primarios. Desde la denominada Organización Nacional, representada por las

presidencias fundacionales, el país se integró al mercado mundial como proveedor de bienes agrícolas y ganaderos, consolidando un modelo agroexportador que sentó las bases de la estructura económica y social argentina hasta la crisis de 1930 (Zícari, 2020).

Este modelo se sustentó en una estructura productiva desequilibrada, dado que el crecimiento dependía de la disponibilidad de divisas generadas por el sector agropecuario. Tal como explica Marcelo Diamand (1973), desde sus orígenes la economía argentina debió enfrentar el problema de la restricción externa, entendida como la limitación estructural que condiciona la capacidad de importar bienes de capital e insumos industriales en función del nivel de exportaciones agropecuarias. Este fenómeno generó ciclos de expansión y crisis que respondían más a las fluctuaciones de los precios internacionales que a la propia dinámica interna de la producción.

Este desequilibrio estructural condujo a una forma de crecimiento dependiente del comercio exterior y, con ello, a las fluctuaciones propias de los mercados internacionales. Zícari (2020) identifica al menos seis períodos de crisis dentro del modelo agroexportador. Bajo este esquema, la concentración de la tierra en pocas manos y la ausencia de una reforma agraria consolidaron un patrón latifundista y excluyente, en el cual la oligarquía terrateniente controló los principales medios de producción y orientó la acción del Estado. En este sentido, Zícari (2020) sostiene que: *“El MAE no ofreció la posibilidad de construir un proyecto de desarrollo centrado en el avance tecnológico ni en la industria, sino uno que terminó estructurando al país en un capitalismo débil y subordinado”* (donde MAE refiere al Modelo Agroexportador).

En términos de Guillermo O'Donnell (1977), *“Como el resto de América Latina, el capitalismo argentino se expandió al ritmo y con las características impuestas fundamentalmente por la incorporación, como exportadora de productos primarios, de algunas de sus regiones”* (p. 525). Esta estructura provocó una economía dual, en la que la región pampeana mostró un desarrollo mucho más dinámico, mientras que amplias zonas del país permanecieron marginadas o integradas de manera subordinada.

La formación del Estado nacional se desarrolló en estrecha relación con este proceso. Su rol principal fue garantizar las condiciones necesarias para la acumulación agroexportadora, consolidando la propiedad privada, asegurando el orden social y financiando la infraestructura destinada a conectar las zonas productivas con los puertos. Como señala O'Donnell (1977), el Estado argentino desplazó las autonomías regionales, subordinando a las provincias del interior a un poder central alineado con los intereses de la burguesía pampeana: *“(…) el Estado nacional arrasó (…) las autonomías regionales de las oligarquías de las regiones no directamente vinculadas al mercado mundial”* (p. 529).

La expansión de los ferrocarriles bajo el auspicio del capital británico constituyó el ejemplo más claro de este proceso. El trazado, diseñado para conectar los puertos de Buenos Aires y Rosario con las zonas cerealícolas, configuró un espacio económico desigual, en el cual se consolidó un centro pampeano exportador y un interior dependiente.

El tipo de integración descrito no debe entenderse como un fracaso accidental, sino como una forma específica de integración dependiente dentro del capitalismo global.

Fajardo (2025) muestra que el pensamiento latinoamericano de posguerra tiene su génesis en la necesidad de explicar las razones por las cuales los países de la periferia, pese a su crecimiento exportador, no lograban alcanzar niveles sostenibles de desarrollo. En este sentido, América Latina no sólo comerciaba con el mundo, sino que también reproducía en su interior una suerte de equivalente jerárquico entre centro y periferia, característico del sistema internacional. En palabras de la autora, al referirse particularmente a la CEPAL:

“Uno de los principios fundamentales de su proyecto era que la situación de América Latina en la periferia de la economía mundial, como proveedora de productos primarios y materias primas, a cambio de bienes manufacturados procedentes de los centros industriales del mundo, constituía un obstáculo para el desarrollo económico” (Fajardo, 2025, p. 15).

En el mismo sentido, Celso Furtado (1964) sostiene que la expansión agroexportadora dio origen a una estructura dual: por un lado, una economía moderna orientada a la exportación; y por otro, una economía tradicional destinada al consumo interno. Según el autor, incluso cuando un país alcanzaba la categoría de subdesarrollado lograba, a lo sumo, consolidar una industria incipiente. Esta dualidad, lejos de resolverse con el tiempo, se convirtió en el núcleo del subdesarrollo latinoamericano. Furtado señalaba que las economías periféricas crecían sin realizar transformaciones profundas en su estructura interna, reproduciendo la dependencia a través de la importación de bienes industriales y la especialización en la producción de materias primas.

En palabras del autor:

“En las estructuras subdesarrolladas más completas – donde ya existe un núcleo industrial ligado al mercado industrial – pueden surgir reacciones acumulativas, tendientes a provocar transformaciones estructurales en el sistema. El factor dinámico básico sigue siendo la demanda externa; la diferencia reside que la acción de la misma resulta internamente modificada” (Furtado, 1964, p. 174).

La historia económica argentina entre 1880 y 1930 evidencia con claridad esta lógica. Las divisas generadas por el sector agropecuario se destinaron, en gran medida, a la importación de bienes de consumo y a la adquisición de artículos de lujo, relegando la inversión productiva. El país careció de una estrategia sostenida de industrialización, y las políticas públicas se orientaron principalmente a preservar la renta terrateniente y la inserción internacional del modelo agroexportador.

Julián Zicari (2020) plantea que esta estructura de acumulación, basada en la valorización de la tierra y la dependencia de los flujos externos, fue escasamente federal en términos económicos y generó profundos desequilibrios políticos y territoriales. Desde una mirada histórica, el autor muestra cómo el Estado argentino desempeñó un rol de mediador de los intereses de clase concentrados en el agro y en el sistema financiero, relegando el desarrollo de las economías regionales y del mercado interno.

De esta forma, el modelo agroexportador argentino sentó las bases de un patrón de crecimiento caracterizado por la especialización productiva, la concentración de la riqueza y la exclusión territorial. El interior, cuanto más se alejaba del sector pampeano, quedó atrapado en una lógica de dependencia que condicionó su desarrollo futuro. Fue

precisamente en este entramado donde el ferrocarril se convirtió en el símbolo material de la integración subordinada: un instrumento que trajo modernidad, pero también dependencia; progreso, aunque con escasa diversificación. Zicari (2020) documenta que, para 1930, Argentina contaba con 38.120 kilómetros de vías férreas, lo que equivalía al 30,7 % del total de América Latina, resultado de un proceso de expansión sostenido iniciado en la década de 1860.

2.2 El arribo del ferrocarril a Villa Dolores: integración periférica y modernidad limitada

Con la llegada del ferrocarril a Villa Dolores, en el año 1905, se marcó un punto de inflexión en la historia del oeste de Córdoba. Hasta ese momento, la región mantenía un relativo aislamiento económico y geográfico respecto de los principales centros productivos y comerciales del país. Si bien la ciudad de Córdoba se encuentra a poco más de 200 kilómetros, en aquel entonces el cruce por las sierras resultaba un proceso complejo, debido a la precariedad de los caminos de montaña, estrechos, sinuosos y con condiciones climáticas variables, que dificultaban la comunicación.

La expansión del Ferrocarril Andino, que unió La Toma (San Luis) y posteriormente Villa Mercedes con Villa Dolores, fue interpretada por las élites locales como un signo de progreso y modernidad, capaz de integrar definitivamente a la región en los circuitos nacionales de intercambio comercial.

En el plano simbólico, el ferrocarril representó el progreso, la conexión con el resto del país y la posibilidad de incorporarse al circuito productivo nacional.

En el plano económico, permitió abaratar los costos de transporte, estimular el comercio de bienes primarios, como la leña, el carbón vegetal, los cereales y la ganadería menor, y favorecer la llegada de productos manufacturados provenientes del litoral y de Buenos Aires (Marietán, 2018).

En este sentido, Barrionuevo Imposti (1945) sostiene en su Historia de Villa Dolores:

“(…) la llegada del ferrocarril marca el comienzo de una época. Por otra parte, al darle a Villa Dolores una categoría más elevada, la colocó definitivamente por sobre su hermana, la vieja San Pedro, que empezó a decaer. Estas circunstancias produjeron un éxodo de lo más caracterizado del comercio y la población de sampedrinos hacia Villa Dolores (…)” (p. 127).

Como destaca Barrionuevo Imposti, la llegada del ferrocarril significó el primer gran movimiento comercial y poblacional de la región, impulsando el despegue de Villa Dolores frente a su “rival”, la vecina localidad de San Pedro. El nuevo trazado ferroviario permitió que Villa Dolores absorbiera las principales actividades comerciales que hasta entonces concentraba San Pedro, provocando incluso la migración de parte de su población. Cabe señalar que ambas localidades se encuentran separadas por el río de los Sauces: San Pedro pertenece al departamento San Alberto, mientras que Villa Dolores forma parte del departamento San Javier.

En este punto resulta pertinente retomar la advertencia de Celso Furtado (1964), quien señala que el desarrollo de las economías periféricas tiende a adoptar una forma dependiente y selectiva. La presencia de infraestructura moderna, por sí sola, no

constituye una garantía de transformación de la base productiva. En el caso de Villa Dolores, el ferrocarril no implicó un proceso de industrialización ni un salto tecnológico, sino la consolidación del perfil agrocomercial preexistente. La ciudad se integró al mercado nacional, aunque desde una posición subordinada, sin alteraciones sustantivas en la estructura primaria de su economía.

En la misma línea, podemos retomar a Fajardo (2025), quien en sus estudios sobre el surgimiento del pensamiento de la CEPAL sostiene que América Latina experimentó una modernización desigual, en la que los territorios periféricos incorporaban los instrumentos del progreso, como la infraestructura, el transporte y la energía, pero sin acceder a los beneficios de la acumulación interna. La historia de Villa Dolores puede ilustrar esta idea: el ferrocarril trajo conectividad, pero no autonomía; fue una integración comercial sin transformación estructural.

Siguiendo a Fajardo (2025), resulta relevante la crítica que la autora recupera de Cardoso, quien propuso avanzar hacia un análisis de la dependencia desde lo interno, argumentando que no todo debía centrarse en las relaciones de los países con el exterior, sin considerar sus problemáticas estructurales internas.

En palabras de la autora:

“Se impone, por tanto, considerar la ‘situación de dependencia’ en el análisis de las condiciones de desarrollo en América Latina, pues el modo de integración de las economías nacionales al mercado internacional supone también formas definidas y distintivas de interrelación de los grupos sociales de cada país entre sí y con los grupos externos” (Cardoso, como se cita en Fajardo, 2025, p. 207).

Esta lectura deja comprender que, en Villa Dolores, la dependencia no se manifestó solamente en relación con el mercado internacional, sino dentro de la estructura económica nacional.

En este sentido, el ferrocarril en Villa Dolores, lejos de revertir la dependencia, selló la subordinación de la región ante los centros de acumulación del litoral. Este proceso se explica mediante la categoría de metrópoli-satélite de Andre Gunder Frank (1967), quien postula que estas relaciones no son solo internacionales, sino que penetran la estructura interna de los países. Así, la región se incorporó a una cadena de transferencia de excedentes donde Villa Dolores funcionó como un satélite que orientaba sus flujos hacia fuera del territorio, limitando estructuralmente sus posibilidades de diversificación productiva.

De este modo, una capital nacional o colonial, que es satélite de la metrópoli mundial, se convierte en una metrópoli colonial y después nacional en relación con los sectores de producción y la población del interior. Esto establece una cadena de constelaciones de metrópolis y satélites que relaciona todas las partes del sistema, desde el centro en Europa o Estados Unidos hasta los puntos más lejanos de los países latinoamericanos.

Una cita textual que ilustra esta idea es:

Y así, esas relaciones metrópoli - satélites no están limitadas por el nivel imperial o internacional sino penetran y estructuran la propia vida económica, política y social de los países y las colonias latinoamericanos. Así como la

capital nacional y colonial con su sector de exportación se convierte en satélite de la metrópoli ibérica, y más tarde de otras, del sistema económico mundial, este satélite inmediatamente se convierte en una metrópoli colonial y después nacional en relación con los sectores de producción y la población del interior. (Gunder Frank, 1967, p. 162)

Esto marcó las desigualdades territoriales que con el tiempo se acentuarían con la consolidación del modelo agroexportador y la posterior crisis del sistema de industrialización sustitutiva.

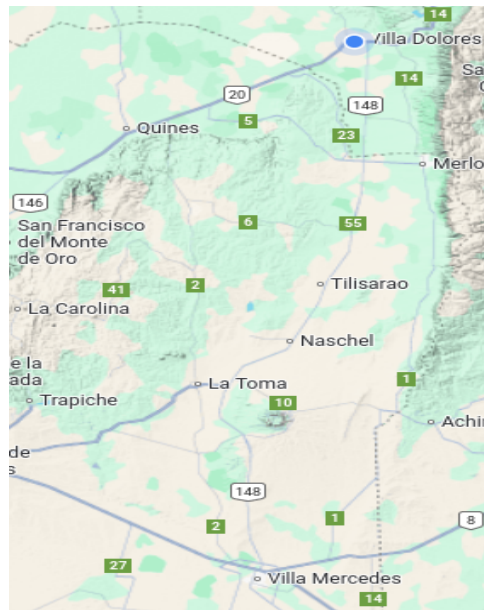


Figura 2: Mapa del corredor Villa Mercedes – Villa Dolores

Fuente: Elaboración propia sobre Google (s.f.), *Mapa de Villa Dolores, Córdoba – San Luis [Mapa]. Google Maps*. Recuperado el 12 de octubre de 2025, de <https://www.google.com/maps>

En tal sentido, Aníbal Pinto (1970) sostuvo que la heterogeneidad estructural se reproduce tanto entre países como entre regiones dentro de un mismo territorio. Lo describía de la siguiente manera:

“(…) la capacidad de irradiación o arrastre del ‘sector moderno’ ha resultado, para decirlo discretamente, mucho menor que la esperada. De este modo, más que un progreso hacia la ‘homogeneización’ de la estructura global, se perfila un ahondamiento de la heterogeneidad de la misma” (Pinto, 1970, p. 89).

En el caso de Villa Dolores y su zona de influencia, el ferrocarril introdujo nuevos flujos de mercancías y cierta modernidad urbana, pero convivió con un entorno rural de baja productividad, caracterizado por la extracción forestal, la ganadería menor y los cultivos de subsistencia. Las diferencias de productividad y de acceso a los mercados

comenzaron a generar las primeras brechas entre la ciudad y su periferia, anticipando la dualidad que caracterizaría a la economía regional en el futuro.

El trazado ferroviario que alcanzó Villa Dolores, como punto final de un ramal secundario, formaba parte de un corredor más amplio que tenía a Villa Mercedes (San Luis) como nodo central. Hacia fines del siglo XIX, esta ciudad ya se encontraba consolidada como uno de los principales nudos ferroviarios del interior del país, al converger en ella varios ramales, entre ellos, el Ferrocarril San Martín, el Ferrocarril del Sud y el propio Ferrocarril Andino. Esta ubicación le otorgó ventajas logísticas y comerciales que la convirtieron en un centro de almacenamiento, manufactura y transporte de productos agrícolas hacia los principales puertos del país.

En contraste, Villa de Merlo quedó ubicada a unos quince kilómetros de Santa Rosa del Conlara, localidad por donde pasaba el ferrocarril. Si bien la obtención de una vía férrea fue motivo de disputa entre distintas poblaciones, finalmente fue Santa Rosa la que logró adjudicársela. De manera similar, en el caso del corredor Villa Dolores – San Pedro, la línea terminó favoreciendo a esta última, dejando a Villa de Merlo fuera de la conexión directa con el tren. Su inserción en el modelo agroexportador fue, por tanto, más débil, y su economía se mantuvo esencialmente agrícola y artesanal durante las primeras décadas del siglo XX. Paradójicamente, esta ausencia inicial de conexión ferroviaria podría considerarse uno de los factores que, tiempo después, impulsaron la diversificación de su base económica a través del turismo y los servicios, justamente cuando el modelo agroexportador comenzaba a declinar.

En el caso de Villa Dolores, la situación fue diferente. A diferencia de Merlo, la conexión ferroviaria impulsó un importante crecimiento urbano y demográfico: entre 1906 y 1947 la población pasó de 5.825 a 13.853 habitantes, según los censos nacionales. De este modo, Villa Dolores llegó a ubicarse entre las diez ciudades más grandes de la provincia de Córdoba, superando incluso a localidades que hoy poseen mayor envergadura poblacional y económica, como Alta Gracia o Río Tercero (INDEC, 1947).

Si bien este incremento fue significativo para la región, Villa Mercedes continuó manteniendo una población superior a la de Villa Dolores durante todo el período analizado, aunque el crecimiento relativo de esta última fue más acelerado (INDEC, 1947; Ministerio de Hacienda y Obras Públicas de San Luis, 2006).

La diferencia estructural entre ambas ciudades se explica, al menos en parte, por la mayor densidad de ramales ferroviarios en la ciudad puntana y, posteriormente, por la presencia de una economía más diversificada, fortalecida por las leyes provinciales de promoción industrial sancionadas a fines de la década de 1960 y, luego, por la política nacional de promoción implementada a comienzos de los años setenta.

Tabla 1. Evolución de la población en localidades seleccionadas (1914–1947)

Localidad	Provincia	1895	1914	1947	Crecimiento (%)	Fuente
Villa Dolores	Córdoba	1.000	5.825	13.835	+1284%	Censos Nacional

						es
Villa Mercedes	San Luis	5.541	18.256	25.912	+368	Censos Nacionales
Villa de Merlo	San Luis	235	—	727	209%	Censos Nacionales
Santa Rosa del Conlara	San Luis	868	—	3.564	311%	Censos Nacionales

Como se aprecia en la Tabla 1, al considerar el período completo 1895 – 1947, la población de Villa Dolores experimentó un crecimiento extraordinario del 1284%, mientras que Villa Mercedes registró un aumento significativo del 368%, manteniéndose como la ciudad más dinámica del corredor en términos absolutos. En el mismo año censal (1947), Santa Rosa del Conlara contaba con 3.564 habitantes, mientras que Villa de Merlo registraba apenas 727, lo que evidencia el carácter todavía rural, disperso y con baja densidad demográfica de ambas localidades. No obstante, el paso del tiempo invertiría esta relación, mientras Santa Rosa conservaría un perfil marcadamente agrícola, Merlo lograría transformarse en una de las localidades de mayor crecimiento poblacional y diversificación económica de la región, impulsada por el turismo y los servicios en las décadas posteriores.

Tomando los planteos de Zicari (2020), la estructura de acumulación argentina, basada en la valorización agraria y la dependencia de los flujos externos, generó desigualdades territoriales persistentes. En este contexto, la posición geográfica y la infraestructura de conectividad fueron factores determinantes del grado de desarrollo local. Villa Mercedes logró integrarse a los circuitos de acumulación nacional como un nodo estratégico, mientras que Villa Dolores se incorporó sólo como terminal de línea, y Merlo permaneció en un relativo aislamiento.

Si seguimos una mirada estructuralista, el ferrocarril puede entenderse como una tecnología de integración desigual: vinculó territorios distantes, pero jerarquizó los espacios en función de su rentabilidad dentro del modelo agroexportador. En el caso del oeste de Córdoba, esta lógica produjo una modernización sin un desarrollo total.

Villa Dolores se incorporó al sistema nacional, pero nunca logró romper su dependencia del comercio primario ni conformar una base productiva diversificada que permitiera un desarrollo autónomo y sostenido.

En síntesis, el arribo del ferrocarril a Villa Dolores representó tanto una promesa de progreso como el inicio de una integración subordinada. El tren trajo modernidad y movilidad, pero a la vez consolidó una posición periférica de la región dentro del modelo agroexportador argentino. Al mismo tiempo, sentó las bases de las trayectorias divergentes, lo que décadas más tarde, terminaron distinguiendo a Villa Mercedes, Villa de Merlo y Villa Dolores dentro del entramado territorial del corredor Córdoba – San Luis.

2.3 Características del modelo agroexportador regional

La expansión del ferrocarril a comienzos del siglo XX marcó el punto de partida para la inserción del oeste cordobés en el modelo agroexportador argentino. El ramal Villa Mercedes–Villa Dolores funcionó como articulador del movimiento de mercancías, en menor medida, de personas y capitales, integrando la producción regional a los mercados nacionales. Sin embargo, esta integración se produjo en condiciones desiguales, reproduciendo la lógica centro–periferia que caracterizaba a la estructura económica del país.

Siguiendo a Barrionuevo Imposti (1945), las primeras décadas del siglo XX constituyeron un período de notable crecimiento comercial para Villa Dolores, cuya producción se orientaba principalmente a la exportación de leña, carbón vegetal, cereales y cueros. Los trenes partían hacia Villa Mercedes con cargamentos de productos forestales y agrícolas, consolidando a Villa Dolores como un núcleo regional de acopio y distribución.

De este período conviene destacar lo que expone Barrionuevo Imposti (1945): *“Sobre fruticultura se realizaron importantes experimentaciones desde 1922 (...). En 1926 se realizó en Villa Dolores la primera Conferencia Nacional de Fruticultores”* (p. 170).

Luego el autor se refiere al cultivo de la vid y a la incipiente industria vitivinícola local:

Al expresar las halagüeñas conclusiones obtenidas, el doctor Storni decía en su informe: “San Javier reúne las condiciones favorables de suelo y clima para el cultivo lucrativo de la vid. Producirá vinos de calidad. Pocos años después las plantaciones vitícolas se habían multiplicado; sobresaliendo entre ellas la Viña de los Pozos, que en 1931 rindió su primera cosecha. Dicho viñedo, instalado por los señores Osuna y Laje, integra el Establecimiento Vitivinícola *Sierras de Córdoba*, donde se producen los afamados vinos *Champaquí*, *Achalay*, *San Javier* y *Quebrada de los Pozos*” (p. 171).

Como puede observarse, el autor describe un establecimiento vitivinícola de la región cuyos productos alcanzaron cierto prestigio nacional, reflejo de una pequeña industria local que posteriormente desaparecería durante la década de 1990. Este antecedente resulta relevante para comprender los límites de la industrialización regional y su carácter discontinuo.

En este sentido, Zicari (2020) señala que, si bien el sector industrial no tuvo un peso comparable al agropecuario, existieron ciertos núcleos fabriles o agroindustriales que lograron crecer, aunque sin una alta tecnificación ni un impulso industrialista sostenido:

(...) es difícil sostener que el MAE, término empleado por el autor para referirse al modelo agroexportador argentino, haya tenido un sesgo decididamente antiindustrialista. Aunque tampoco parece correcto apuntar en la dirección contraria, pues dicho modelo tampoco hizo a la Argentina un país industrial, sino que volvió su economía fuertemente dependiente del sector primario (Zicari, 2020, p. 40).

2.4 Límites del modelo agroexportador y transición hacia un nuevo patrón de desarrollo

Para tener una mirada más abarcativa respecto al impacto del ramal Villa Mercedes – Villa Dolores durante las primeras décadas del siglo XX se requiere mirar no solo contexto nacional y regional, sino también los indicadores productivos y demográficos y territoriales que posibilitan evaluar cómo se integraron, y con qué límites, las localidades del ramal bajo el modelo agroexportador argentino. La evidencia recolectada muestra que la región atravesó un proceso de crecimiento extensivo, basado en el aumento del volumen físico producido y transportado, pero sin grandes transformaciones tecnológicas sustantivas ni diversificación productiva.

2.4.1 Dinámicas productivas y estructura económica regional (1895–1914)

Los datos censales y registros ferroviarios posibilitan reconstruir la evolución de la agricultura, la ganadería y el comercio regional durante la primera etapa del ramal Villa Mercedes–Villa Dolores. Las comparaciones entre los censos agropecuarios de 1895 y 1914, junto con las cifras de toneladas despachadas entre 1907 y 1914, permiten observar cómo la infraestructura ferroviaria modificó la geografía económica interna sin alterar necesariamente la base tecnológica o productiva de la región. En este sentido, se sostiene que el ferrocarril integró el territorio al mercado nacional, pero sin desencadenar procesos de industrialización o una transformación estructural profunda.

Tabla 2. Superficie cultivada en San Javier (1895–1914) (hectáreas)

Categoría	San Javier 1895	San Javier 1914	Variación % San Javier
Producción agrícola	397	10.002	+2.420%
Otros cultivos	159	311	+95,6%

Fuente: Marietán, 2018.

San Javier atravesó una expansión extraordinaria impulsada por el ferrocarril: su superficie agrícola creció más del 2.400%, pasando de 397 hectáreas en 1895 a 10.002 en 1914. Este crecimiento es evidencia del papel del tren como imán productivo que, en términos de Celso Furtado (1964), constituye un crecimiento inducido por la demanda externa; es decir, una expansión basada en la facilidad para colocar productos en mercados amplios, pero sin una transformación profunda de la estructura productiva local.

Tabla 3. Evolución del cultivo de maíz en el departamento San Alberto (1895–1914) (hectáreas)

Categoría	San Alberto 1895	San Alberto 1914	Variación % (1895-1914)	Densidad del cultivo en 1908 (%)	Densidad del cultivo en 1914 (%)
Cultivo de Maíz	3.145	2.626	-16,5%	56,8 %	88,89 %

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Moreyra (2021, pp. 58-59).

Nota: La densidad indica que, para 1914, casi el 89% de toda la superficie cultivada en San Alberto era maíz, confirmando su rol como cultivo de refugio tras el abandono de otros cereales comerciales.

Lo revelador es la variación en la densidad: mientras en 1908 el maíz convivía con diversas siembras ocupando el 56,8 % del área, para 1914 pasó a constituir el 88,89 % de toda la superficie agrícola de San Alberto. Este aumento drástico, en un contexto de caída general, confirma la especialización del departamento en una economía de subsistencia. Al desaparecer los cultivos comerciales exportables, el maíz quedó como el único refugio productivo predominante.

En tal sentido, Moreyra (2021) sostiene que la actividad agrícola en el resto de la región se limitaba a la pequeña chacra doméstica. Con la instalación de la estación principal en Villa Dolores, San Alberto perdió su antigua función articuladora y pasó a ocupar una posición periférica, volcándose a una estrategia de reproducción simple y a la "pastoralización" de su economía como respuesta al aislamiento (Moreyra, 2021).

Tabla 4. Existencias ganaderas en San Alberto y San Javier (1895–1914) (cabezas)

Categoría	San Alberto 1895	San Javier 1895	San Alberto 1914	San Javier 1914
Vacunos	61.590	24.000	41.349	22.455
Caballares	21.685	11.785	112.642	14.595
Porcinos	2.491	2.475	4.543	4.034
Caprinos	50.976	24.469	44.301	10.441
Ovinos	96.893	10.456	96.013	24.548

Fuente: Marietán, 2018.

Para 1914, la relación ganadera entre ambos territorios cambió de manera notoria, reflejando el impacto desigual de la infraestructura ferroviaria. Mientras que en 1895

San Alberto duplicaba o triplicaba a San Javier en casi todas las categorías, veinte años después muestra un descenso marcado en vacunos (de 61.590 a 41.349) y caprinos. Este declive sugiere una dificultad para sostener la capacidad de carga del territorio ante el desplazamiento de la centralidad económica hacia Villa Dolores.

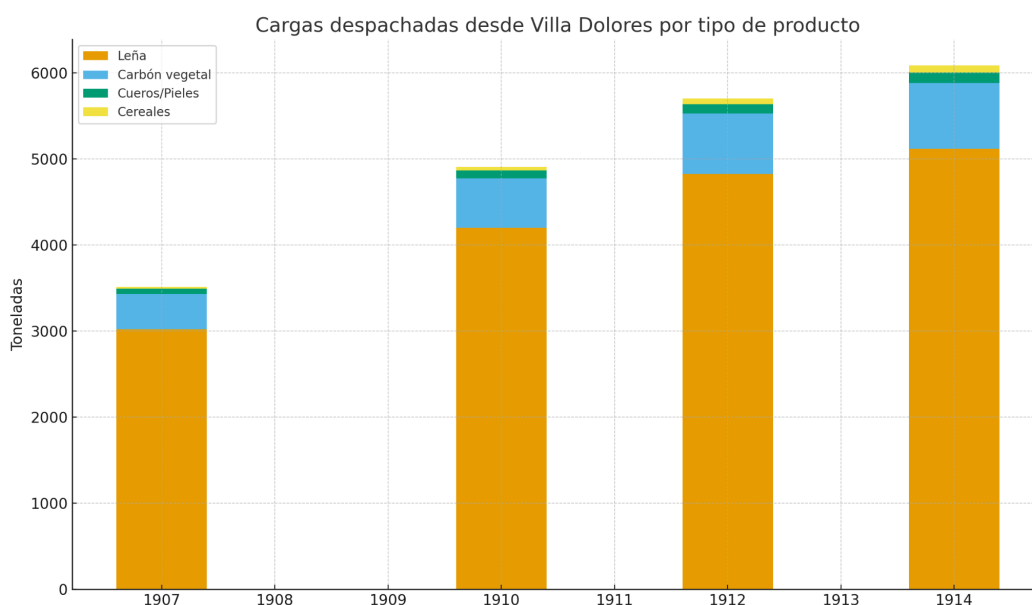
Por el contrario, San Javier logró conservar niveles más estables, evidenciando un equilibrio mayor entre sus actividades agropecuarias y la nueva articulación comercial. Sin embargo, el dato más disruptivo es la categoría de equinos en San Alberto, que saltó de 21.685 a 112.642 animales. Este crecimiento exponencial de ganado caballar, sumado a la persistencia de casi 100.000 ovinos, confirma el repliegue del departamento hacia una ganadería extensiva y de bajo rendimiento, utilizada más como reserva de valor o medio de transporte en zonas aisladas que como una actividad orientada al mercado nacional.

Este escenario de fragmentación regional ilustra lo que Aníbal Pinto (1970) define como la concentración desigual del progreso técnico:

“(...) grandes segmentos de la población, de la estructura productiva y del 'espacio económico', han quedado absoluta o sustancialmente marginados del avance registrado en el 'polo moderno'. En otras palabras, ha habido una triple concentración de los 'frutos del progreso técnico': al nivel social, al de 'estratos' económicos y al regional" (p. 88).

Bajo esta lógica, la región configuró un territorio dual: mientras San Alberto quedó atrapado en una estructura ganadera voluminosa pero poco articulada, San Javier reorganizó su matriz en torno al mercado ferroviario, consolidando un proceso de crecimiento sin desarrollo estructural.

Figura 3. Cargas despachadas desde Villa Dolores por tipo de producto (1907–1914) (toneladas)



Fuente: Marietán, 2018.

La evolución de las cargas despachadas desde Villa Dolores entre 1907 y 1914 refleja la consolidación de una estructura productiva primario-extractiva. Como se observa en la Figura 3, los despachos de leña crecieron un 69% y los de carbón vegetal un 86%, constituyendo el núcleo duro del comercio ferroviario regional. Este crecimiento no respondió a una modernización tecnológica, sino a un proceso de extracción extensiva del bosque nativo para abastecer la demanda urbana y el funcionamiento del propio ferrocarril.

Esta dinámica forestal fue el complemento necesario de la estructura agraria analizada previamente. Mientras la agricultura se mantenía frágil y la ganadería era predominantemente extensiva (como se vio en las Tablas 3 y 4), la extracción de leña y carbón emergió como la actividad más rentable debido a la abundancia del recurso y a los bajos costos de producción. En este sentido, la centralidad de los productos forestales reforzó el carácter primario de la economía regional, al ser una actividad compatible con las prácticas ganaderas de baja capitalización.

Por último, si bien el despacho de cereales muestra una variación porcentual elevada (361%), sus valores absolutos confirman que la región no logró consolidarse como un centro cerealero competitivo frente a la zona pampeana. El incremento observado responde más a la reorganización logística generada por la terminal ferroviaria que a una transformación estructural de la producción agrícola local.

2.4.2 La red ferroviaria y la jerarquía territorial del corredor

La jerarquía territorial del corredor ferroviario Villa Mercedes–Villa Dolores se forjó desde fines del siglo XIX, en un entramado donde los intereses que servían al modelo agroexportador determinó aquellas localidades se transformarían en nodos estratégicos y cuáles quedarían subordinadas. Dentro de esta estructura, Villa Mercedes cumplió un rol central, su condición de punto de convergencia de numerosos ramales (el Ferrocarril Andino, el Ferrocarril San Martín y el Ferrocarril del Sud) la convirtió en uno de los centros ferroviarios más relevantes del interior del país. Esta densa red no sólo facilitó

el transporte de productos agrícolas de la región cuyana y pampeana hacia los puertos del litoral, sino que también hizo que Villa Mercedes sea un espacio de almacenamiento, manufactura y circulación de mercancías, con un dinamismo económico mayor que el oeste cordobés.

El trazado ferroviario que alcanzó Villa Dolores en 1905 se integró al sistema como punta de riel. La ciudad quedó conectada únicamente como extremo de un ramal secundario, sin disponer de salidas alternativas ni cruces transversales hacia el norte o hacia otros sectores de Córdoba. Esta situación limitó de manera estructural su desarrollo, dado a que la inserción en la red dependía totalmente de la conexión con Villa Mercedes. Villa Dolores se integró al nodo sino como terminal dependiente.

2.4.3 Integración ampliada: los ramales frustrados y la racionalidad agroexportadora

Un elemento clave para comprender la posición periférica de Villa Dolores radica en las múltiples iniciativas locales para ampliar la conectividad del valle que nunca se concretaron. Proyectos de ramales hacia el norte cordobés, La Rioja o San Luis fueron reclamos persistentes de autoridades y pobladores durante más de tres décadas; sin embargo, todos estos planes quedaron truchos (Marietán, 2018).

Esta frustración no respondió a una falta de voluntad local, sino a la racionalidad del modelo agroexportador, que privilegiaba trazados con tráfico abundante hacia los puertos pampeanos en detrimento de las necesidades regionales. Como señalan los informes técnicos de la época:

“Debe tenerse en cuenta que, la construcción del ferrocarril demanda una enorme suma de capitales dificultando llevar el riel a regiones donde no se preveía abundante tráfico que asegurara ingresos para justificar la inversión” (Marietán, 2018, p. 28).

Esta lógica de rentabilidad queda en evidencia al observar la evolución del tendido ferroviario, donde los trazados convergen sistemáticamente hacia el sector portuario, configurando una estructura en abanico que priorizó la exportación sobre la integración territorial.

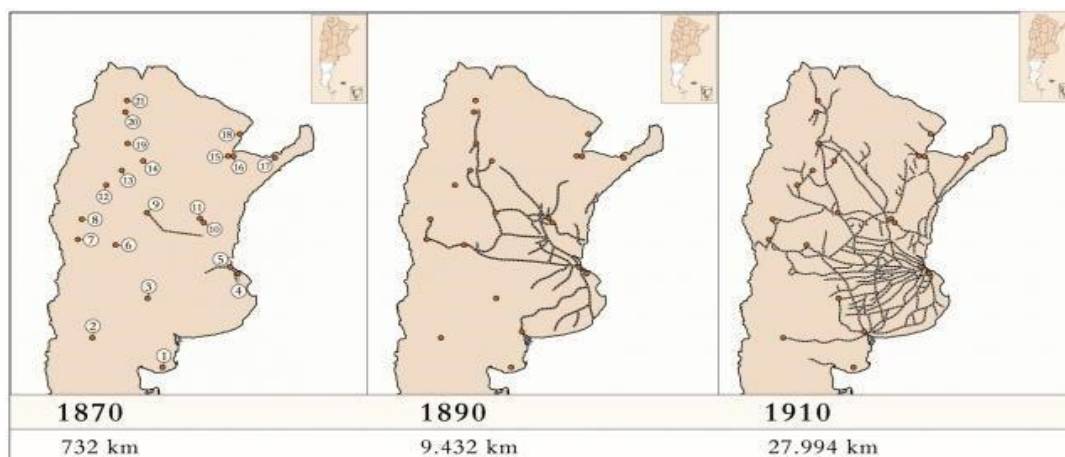


Figura 4: Evolución del tendido ferroviario en la Argentina (1870 a 1910)

Fuente: Adaptado de *Evolución del tendido ferroviario en la Argentina (1870 a 1910)* [Mapa], por T. J. Arruda de Oliveira, (s.f.),

En definitiva, el caso de Villa Dolores ilustra una selectividad espacial, mientras el modelo puso en marcha corredores de alta rentabilidad, relegó los ramales secundarios con potencial para fortalecer economías locales. Lo que predominó fue una tensión estructural donde las aspiraciones de diversificación productiva de la periferia chocaron con un sistema diseñado exclusivamente para reforzar el flujo de productos primarios al mercado mundial.

2.4.4 El ferrocarril como promotor de cultivos, inmigración y nuevas actividades

La llegada del ferrocarril reorganizó el movimiento comercial del oeste cordobés y actuó como un agente de promoción económica y social, dinamizando actividades productivas y provocando transformaciones profundas en la vida cotidiana.

Marietán (2018) cita informes técnicos donde se describe que los agrónomos del Pacífico promovieron algodón, almendros, olivos y frutales serranos, aprovechando el microclima de Traslasierra. Estos especialistas también alentaron el surgimiento de los pomares serranos y destacaron la calidad del suelo de San Alberto y San Javier. Este fomento productivo no respondía únicamente a objetivos agronómicos: según Ryan (1932), citado por Marietán, la empresa buscaba “*crearse nuevas y más sólidas fuentes de tráfico, ligándose así a la prosperidad de los pobladores de sus zonas*” (p. 21).

Por lo tanto el ferrocarril actuó como un agente de modernización selectiva, ya que promovió cultivos, atrajo población y fortaleció la economía forestal. Pero estas transformaciones no modificaron la estructura productiva de fondo ni rompieron la dependencia del modelo primario de carácter extractivo.

2.5 Cierre del capítulo

El recorrido histórico desarrollado a lo largo de este capítulo permite comprender que la integración de Villa Dolores al modelo agroexportador no fue un proceso de desarrollo integral, sino una modernización selectiva y subordinada. Si bien el arribo del ferrocarril rompió el aislamiento geográfico y dinamizó el comercio, lo hizo bajo una lógica que reforzó la condición periférica de la región.

La evidencia analizada a través de las dinámicas productivas y demográficas demuestra que la infraestructura, por sí sola, no garantiza una transformación estructural. Mientras que nodos estratégicos como Villa Mercedes lograron diversificar su matriz, el valle de Traslasierra quedó consolidado como una “punta de riel” dependiente. Esta estructura favoreció un crecimiento basado en la extracción de recursos primarios y cultivos de subsistencia, pero fue incapaz de generar una base industrial sólida o un desarrollo territorial equilibrado.

En última instancia, la experiencia de Villa Dolores entre 1880 y 1930 ilustra la tensión estructural entre los deseos de progreso local y la racionalidad de un sistema nacional orientado al exterior. Esta integración incompleta dejó como herencia una profunda heterogeneidad territorial y una vulnerabilidad económica que marcarían el ritmo de la región en las décadas siguientes.

Este diagnóstico es fundamental para comprender el período que se abordará a continuación. La crisis del orden agroexportador y la posterior transición hacia el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) abrirán un nuevo escenario donde las ventajas y limitaciones heredadas de la era del ferrocarril se pondrán a prueba bajo una nueva lógica de intervención estatal y desarrollo nacional.

Capítulo III

Del modelo agroexportador al desarrollo industrial desigual: el período ISI en el corredor Villa Mercedes – Villa Dolores (1930–1976)

3.1 Los límites estructurales del modelo agroexportador y el punto de inflexión de 1930

El tránsito de la Argentina hacia un modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), iniciado en la década de 1930 y consolidado entre 1945 y mediados de la década de 1970, reconfiguró profundamente el papel del ferrocarril dentro de la economía nacional. De ser el esqueleto logístico del modelo agroexportador, el ferrocarril pasó a constituirse en una herramienta estratégica para la integración del mercado interno, la reducción de costos de transporte y la articulación espacial de una economía que buscaba diversificar su estructura productiva.

Es importante destacar que, especialmente durante los gobiernos peronistas y la consolidación del Estado de bienestar, se verificó una mayor presencia estatal que se tradujo en mejoras efectivas de las condiciones de vida tales como la ampliación de derechos laborales, inversión en obra pública, expansión de los servicios de salud y educación, y fortalecimiento de empresas públicas como Ferrocarriles Argentinos. En localidades como Villa Dolores y Villa Mercedes, esto se manifestó en una mejora del acceso a servicios sanitarios, educativos y administrativos respecto de la etapa agroexportadora.

Sin embargo, tal como advierten Prebisch (1949) y Furtado (1964), la expansión del mercado interno y la intervención estatal no garantizan por sí mismas una homogeneización de las capacidades productivas.

Por otro lado, Diamand (1973) subraya que la industria adquiere un papel estratégico en economías como la argentina, en tanto sector clave para superar la restricción externa y sostener el crecimiento del mercado interno.

El oeste cordobés sirve como un caso ilustrativo de estos límites. Aun cuando el Estado nacional incrementó su presencia en infraestructura y servicios públicos, especialmente a partir de la estatización de los ferrocarriles en 1948, la región no logró traducir la integración ferroviaria y las políticas de bienestar en un proceso sostenido y equilibrado de desarrollo. El ferrocarril continuó operando como un vector de modernización selectiva, ya que fortaleció a los nodos urbanos con mayor densidad institucional, como Villa Dolores y Villa Mercedes, mientras consolidó la posición periférica de los departamentos menos integrados.

Este fenómeno confirma la tesis de Aníbal Pinto (1970) de que la modernización en contextos de heterogeneidad no corrige las desigualdades, sino que tiende a intensificarse, en tanto expande las dimensiones dinámicas del sistema sin elevar proporcionalmente las capacidades del conjunto. Al respecto, el autor sostiene:

Grandes segmentos de la población, de la estructura productiva y del 'espacio económico', han quedado absoluta o sustancialmente marginados del avance registrado en el 'polo moderno'. En otras palabras, ha habido una triple concentración de los 'frutos del progreso técnico': al nivel social, al de 'estratos' económicos y al regional (Pinto, 1970, p. 88).

En el caso que nos ocupa, la industria y la acción estatal mejoraron ciertos indicadores sociales y económicos durante el período ISI, pero lo hicieron de manera territorialmente desigual, reforzando la brecha entre los centros dinámicos y las periferias internas del oeste cordobés. A esta desigualdad estructural se añadió una dimensión política que resulta importante para entender los procesos diferenciados en la región. Mientras la provincia de San Luis adoptó una estrategia de fortalecimiento industrial, Córdoba desplegó un modelo dual que concentró sus políticas de desarrollo industrial en el corredor mediterráneo, dejando por fuera al oeste y norte provincial.

De este modo, la orientación productiva no dependió únicamente de condiciones estructurales heredadas, sino también de decisiones políticas concretas. Las figuras dirigentes del oeste cordobés, intendentes, legisladores, referentes de la élite agraria, fueron más proclives en sostener una estrategia de continuidad con el modelo agropecuario tradicional, apostando a la preservación de un orden económico basado en actividades primarias de baja productividad y escasa articulación con el proceso industrial nacional. Esta opción política contrastó con la dinámica puntana, donde la coalición gobernante impulsó activamente la diversificación productiva y el fortalecimiento de la infraestructura urbana e industrial.

Las diferencias entre Villa Mercedes, Villa Dolores y los departamentos rurales del oeste cordobés no fueron únicamente resultado de las tensiones inherentes a la asimetrías estructurales latinoamericanas; también se dio en proyectos provinciales diferenciados y estrategias locales diversas, que moldearon el modo en que cada territorio se integró (o quedó excluido) del proceso nacional de industrialización.

Estos elementos, la interacción entre estructura productiva, política provincial y decisiones de las élites locales, serán objeto de análisis en profundidad en el transcurso de este capítulo, a fin de comprender por qué el oeste cordobés no logró articular un sendero de desarrollo industrial comparable al de San Luis, y el modo en que esta trayectoria condicionó su evolución socioeconómica posterior.

3.1.1. La crisis del '29 y el agotamiento del patrón primario-exportador

La crisis de 1929 se trató de un punto de inflexión en la historia económica argentina y reveló de forma contundente los límites estructurales del modelo primario-exportador que había dominado la acumulación desde fines del siglo XIX. La caída de los precios internacionales de los productos agropecuarios, junto con la contracción del comercio mundial, provocó un colapso de la disponibilidad de divisas y expuso la profunda dependencia externa que caracterizaba a la economía nacional. Como plantea Zicari

(2020), el modelo agroexportador argentino era dinámico pero frágil, ya que su crecimiento se encontraba subordinado a las fluctuaciones del mercado global y a la valorización de la tierra. En tal sentido el autor expresa que:

(...) los que habían sido los pilares del MAE no recobraron su mismo ritmo como antes: las corrientes migratorias, de capitales y comerciales crecieron más lento a nivel internacional, y los países centrales profundizaron su proteccionismo, sentando peligrosas señales que poco fueron escuchadas localmente (Zicari, 2020, p. 64).

Los análisis de O'Donnell (1977) permiten entender las cuestiones políticas del patrón de acumulación. El Estado argentino se había configurado como garante del orden agroexportador, mediando a favor de los intereses de la élite terrateniente y organizando la estructura institucional del país para preservar el esquema productivo.

En este marco, la reflexión de Raúl Prebisch (1949) resulta pertinente para este capítulo. El autor sostuvo que la condición periférica de América Latina era estructural, no coyuntural, argumentando que la especialización en materias primas y la dependencia tecnológica constituían obstáculos inherentes al desarrollo económico. Prebisch (1949) cuestiona el esquema clásico de la división internacional del trabajo, indicando que este se basa en una premisa que se encuentra contradicha por los hechos, dado que el fruto del progreso técnico se concentra en los centros industriales. En este sentido, afirma:

La falla de esta premisa consiste en atribuir carácter general a lo que de suyo es muy circunscrito. Si por colectividad sólo se entiende el conjunto de los grandes países industriales, es bien cierto que el fruto del progreso técnico se distribuye gradualmente entre todos los grupos y clases sociales. Pero si el concepto de colectividad también se extiende a la periferia de la economía mundial, aquella generalización lleva en sí un grave error (Prebisch, 1949, p. 6).

Este análisis puede indicar que la "integración exitosa al mercado mundial" de Argentina (basada en el esquema tradicional de la división internacional del trabajo) se apoyó sobre esta falla, es decir, sobre un sistema que dificultaba retener los beneficios de la productividad y exigía una constante transferencia de valor hacia el centro. Por lo tanto, cuando llegó un *shock* externo (como la crisis del 29'), el país, al carecer de esa base industrial propia, demostró su vulnerabilidad inherente y estructural.

3.1.2. Condiciones nacionales para el surgimiento del ISI

Con el agotamiento del patrón primario-exportador luego de la crisis de 1929 se comenzaron a dar las condiciones estructurales, políticas e institucionales que hicieron factible el pase hacia un modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI). Este cambio no fue un proceso voluntarista ni una mera decisión estatal, sino la respuesta a un conjunto de restricciones internas y externas que imposibilitaron la continuidad del esquema agroexportador como base del crecimiento nacional. Desde la perspectiva estructuralista, el ISI emergió como la consecuencia lógica de las contradicciones acumuladas por la economía argentina durante las décadas previas. Vale remarcar que, durante el período de la Década Infame, en lo ideológico no se abandonaba el ideal agroexportador. Se esperaba que, una vez normalizada la situación,

se podría volver al anterior esquema; es decir, el cambio de rumbo era visto como algo transitorio.

En primer término, la crisis mostró la vulnerabilidad del país frente a los ciclos internacionales y la imposibilidad de sostener el nivel de actividad sin contar con una estructura industrial propia. La caída de las exportaciones y el colapso de las importaciones obligaron al país a producir internamente bienes que antes eran adquiridos en el exterior. Como destaca Zicari (2020), esta situación produjo un fenómeno inédito en la economía argentina: la sustitución forzada de importaciones, que sentó las bases para el desarrollo de industrias livianas orientadas al mercado interno. En los términos del autor:

Tras la crisis de 1929 el comercio internacional se derrumbó y los distintos países, especialmente las potencias centrales, respondieron con estrategias defensivas: cerraron sus economías, se lanzaron a feroces guerras devaluatorias, subieron aranceles, buscaron limitar los intercambios para proteger sus divisas, y con todo ello, el sistema multilateral de pagos colapsó. (Zicari, 2020, p. 75)

En segundo lugar, el diagnóstico elaborado posteriormente por Raúl Prebisch (1949) posibilitó comprender de manera sistemática los fundamentos del nuevo modelo. Esto fue partiendo de la base de que las economías latinoamericanas debían romper la dependencia estructural del sector externo y avanzar hacia la industrialización como único camino para diversificar su estructura productiva y mejorar su inserción internacional. La formulación teórica del deterioro de los términos del intercambio y de la relación centro-periferia proporcionó una justificación conceptual para políticas de promoción industrial y de intervención estatal activa.

En este sentido es interesante ver cómo analizaba Prebisch la situación:

De ahí el significado fundamental de la industrialización de los países nuevos. No es ella un fin en sí misma, sino el único medio de que disponen éstos para ir captando una parte del fruto del progreso técnico y elevando progresivamente el nivel de vida de las masas (1949, p. 6).

En esta misma línea, Celso Furtado (1964) sostenía que la transformación de las economías periféricas requería un proceso de acumulación orientado a expandir la demanda interna, condición necesaria para sostener la producción industrial. Sin un mercado doméstico fuerte, ninguna economía dependiente podía superar la lógica del subdesarrollo.

Un tercer elemento a tener en cuenta fue el cambio en el rol del Estado. Tal como analiza O'Donnell (1977), que considera cómo durante este periodo se produjo un reordenamiento del bloque de poder, desplazando parcialmente la hegemonía de la élite terrateniente y dando lugar a formas más intervencionistas de organización estatal. La nacionalización del Banco Central, la creación de Juntas Reguladoras, las políticas de control cambiario y los primeros incentivos a la industria marcaron el inicio de un Estado que dejaba de ser un mero garante del orden agroexportador para convertirse en un actor económico central.

La irrupción del peronismo profundizó y masificó este proceso. Entre 1946 y 1955, el Estado llevó adelante una política abierta de fomento industrial, inversión en

infraestructura, ampliación de derechos sociales y fortalecimiento del mercado interno. La Ley de Estatización de Ferrocarriles (1948) simbolizó esta proceso, ya que el tren dejaba de ser un instrumento al servicio del comercio exterior y pasaba a integrarse a una estrategia de cohesión territorial e integración del mercado nacional.

El análisis de Marcelo Diamand (1973) otorga una explicación sobre por qué la industria debía ocupar un lugar estratégico en la economía argentina. Para el autor, el país se encontraba atrapado en una “estructura productiva desequilibrada”, donde convivían un sector industrial dependiente de divisas y un sector agropecuario generador de divisas, lo que ocasionaba tensiones recurrentes sobre la balanza de pagos.

Este proceso estuvo marcado por la convergencia de una serie de factores que resultaron determinantes, tales como una crisis estructural del modelo agroexportador, un cambio sustancial en la relación entre el Estado y el mercado, y la consolidación de un mercado interno urbano.

Sin embargo, estas transformaciones no se desplegaron de manera homogénea en el territorio. Por el contrario, como se analizará en las próximas secciones, el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) brindó un conjunto de oportunidades que fueron aprovechadas de manera desigual por las distintas provincias y regiones. Mientras San Luis supo articular estas condiciones en un proceso de diversificación productiva a escala provincial, la industrialización cordobesa se concentró territorialmente en el corredor mediterráneo, dejando al oeste y norte de la provincia al margen de dicho proceso y con un perfil económico más cercano al esquema agropecuario tradicional.

3.2 El Estado de bienestar y las mejoras diferenciales en las condiciones de vida

La consolidación del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) estuvo acompañada por una transformación profunda en el rol del Estado argentino, que dejó de limitarse a garantizar el orden agroexportador para asumir funciones activas en la regulación económica, la redistribución del ingreso y la provisión de bienes públicos. Este cambio dio espacio para la conformación de un incipiente Estado de bienestar, particularmente visible durante los gobiernos peronistas, cuyo impacto se tradujo en mejoras sustantivas de las condiciones de vida de amplios sectores de la población urbana. En este sentido los autores Torres y Patoriza (2002) destacan que:

Con la redistribución de los ingresos y la expansión de los consumos, al prosperidad de los años del peronismo – solo quebrada en los momentos difíciles de la mitad del periodo – fluyó a lo largo de la pirámide social urbana como nunca antes en el pasado (p. 283)

Entre las políticas más destacadas se encuentran la ampliación de los derechos laborales, la institucionalización de la negociación colectiva, el aumento del salario real y la expansión del empleo formal, elementos que colaboraron para fortalecer el mercado interno y sostener el proceso industrializante. Por su parte, el Estado impulsó una intensa política de inversión en obra pública, orientada tanto a la infraestructura productiva (energía, transporte, comunicaciones) como a la infraestructura social, en particular los sistemas de salud, educación y vivienda. La estatización de los

ferrocarriles en 1948 constituyó uno de los hitos más significativos de este proceso, al integrar el transporte ferroviario a una estrategia nacional de desarrollo.

No obstante, los efectos del Estado de bienestar no se distribuyeron de manera homogénea en el territorio. Tal como expresa Furtado (1964), la expansión de las políticas sociales tiende a concentrarse en los espacios donde existen mayores niveles de actividad económica y densidad institucional, reproduciendo las desigualdades estructurales heredadas. En Argentina, esto se mostró con una diferenciación entre las regiones industrializadas y los territorios periféricos.

En el corredor Villa Mercedes–Villa Dolores, los avances del Estado de bienestar fueron perceptibles, pero en algunos casos desiguales. En Villa Mercedes, ciudad que ya era un polo ferroviario, la expansión del empleo formal y la presencia de organismos estatales facilitaron el acceso a servicios de salud, educación y asistencia social.

En el caso de Villa Dolores ocurrió algo similar, se mejoró la educación, la salud y la presencia del Estado nacional. Sin embargo, esto no fue homogéneo en todo el oeste cordobés, ya que dependía muchas veces de cómo los gobiernos locales aprovechaban la integración al modelo, una estrategia que San Luis comenzó a implementar hacia fines de la década del 60.

En Villa Dolores, si bien se registraron mejoras respecto del período agroexportador, estas transformaciones no alcanzaron la magnitud observada en los centros industriales. La ciudad continuó desempeñando un rol fundamentalmente comercial y administrativo, con una estructura productiva de baja diversificación que limitó la expansión del empleo formal y, por consiguiente, la plena incorporación de su población a los beneficios del Estado de bienestar.

En el corredor analizado, las políticas sociales del ISI no lograron homogeneizar las condiciones de vida. Mientras Villa Mercedes y, en menor medida, Villa Dolores, accedieron a servicios y empleo formal, las áreas rurales circundantes mantuvieron déficits estructurales. Esta fragmentación socioespacial refleja la limitada capacidad de irradiación del crecimiento industrial, ahondando la en los análisis de Pinto (1970).

3.3. Proyectos provinciales y trayectorias regionales divergentes durante el ISI

Si bien el proceso de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) se formó a partir de una serie de decisiones y transformaciones que tenían alcance nacional, su impacto concreto fue desigual en el territorio. La forma en que cada provincia interpretó, implementó y complementó las políticas industriales y de bienestar generó caminos socioeconómicos divergentes.

En este sentido, el análisis del nivel provincial resulta clave para entender la forma en que el ISI fue apropiado de manera selectiva y territorialmente concentrada. Las provincias no actuaron como meros receptores pasivos de las políticas nacionales, ya que en varios casos desempeñaron un rol activo en la orientación del desarrollo, ya sea mediante estrategias deliberadas de promoción industrial o, por el contrario, a través de decisiones que reforzaron la continuidad de perfiles productivos tradicionales.

El contraste entre San Luis y Córdoba es un claro ejemplo. Mientras la provincia de San Luis logró articular, a partir de fines de la década de 1960, una estrategia provincial orientada a la industrialización, Córdoba desplegó un modelo de desarrollo selectivo, concentrado en el corredor mediterráneo, dejando al margen amplias regiones del oeste y norte provincial.

3.3.1. San Luis y la construcción de una estrategia provincial de industrialización (1960–1976)

A diferencia de otras provincias del interior que atravesaron el período de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) sin desplegar una política productiva propia, la provincia de San Luis logró articular, desde la década de 1960, una estrategia provincial orientada a la promoción industrial. Esta orientación se expresó tempranamente en la sanción de un régimen provincial de promoción industrial, la Ley Provincial N.º 3286, que estableció incentivos fiscales, criterios de priorización productiva y un rol activo del Estado provincial en la radicación y desarrollo de actividades manufactureras. Este proceso se apoyó en un entramado normativo, institucional y político que facultó a la provincia para capitalizar, en una etapa posterior, las oportunidades del ISI en su fase tardía.

Hasta mediados del siglo XX, San Luis mantuvo una estructura económica de base agraria y escasa diversificación, con una inserción subordinada en la economía nacional. Esta inercia comenzó a quebrarse a fines de la década de 1960, cuando el Estado provincial asumió activamente la planificación del desarrollo, no solo como reacción a los regímenes nacionales, sino a partir de iniciativas propias orientadas a revertir el carácter expulsivo de su estructura productiva.

El punto de partida de estas políticas buscaba revertir un escenario de profundo estancamiento regional: la situación de San Luis, previa a la promoción industrial de alcance nacional, fue caracterizada como la de una provincia de economía insuficientemente desarrollada, con estructuras de empleo expulsoras de población (Morina, 1989, p. 228).

Siguiendo a Morina (1989), la promoción industrial en San Luis puede entenderse como un sistema de políticas públicas deliberadas, orientadas a modificar la estructura productiva provincial y reducir la dependencia histórica de las actividades primarias. En este sentido, los antecedentes normativos provinciales resultan relevantes para comprender que la articulación con los regímenes nacionales de la década de 1970 no constituyó el origen del proceso, sino un factor que permitió ampliar su escala y acelerar dinámicas previamente ensayadas.

En este marco, la sanción de la Ley Nacional 20.560 (1973), su Decreto Reglamentario 893/74 y la posterior Ley 21.608 constituyeron instrumentos centrales para la radicación de establecimientos industriales en San Luis. Estas normas otorgaban beneficios fiscales, exenciones impositivas y facilidades crediticias a las empresas que se localizaran en provincias consideradas de menor desarrollo relativo, categoría en la que San Luis fue incluida. Morina (1989)

subraya que la provincia supo aprovechar este marco legal, complementándolo con políticas propias de provisión de infraestructura, acceso a tierras, simplificación administrativa y apoyo institucional a los emprendimientos promovidos.

Este fenómeno puede interpretarse como una apropiación territorialmente diferenciada del ISI. En este sentido, Diamand (1973) señala que la industria requiere condiciones específicas para desarrollarse, tales como infraestructura, transporte, energía, mano de obra y un entorno institucional favorable. San Luis avanzó en la consolidación de estas condiciones a escala provincial, capitalizando ventajas preexistentes, como la centralidad ferroviaria de Villa Mercedes, para transformarlas en activos estratégicos de localización industrial.

La ciudad de Villa Mercedes, que durante el modelo agroexportador se había consolidado como nodo ferroviario clave del interior del país, logró reconvertir esa centralidad logística en una plataforma para el desarrollo industrial. La existencia de infraestructura ferroviaria, disponibilidad de suelo urbano, servicios básicos y mayor densidad institucional facilitó la radicación de industrias manufactureras orientadas al mercado interno, reforzando su rol como polo urbano-industrial y consolidando un proceso de crecimiento demográfico y expansión de los servicios.

No obstante, como advierte el propio Morina (1989), la promoción industrial puntana no estuvo exenta de limitaciones. Las industrias promovidas tendieron a localizarse en los principales centros urbanos, reproduciendo al interior de la provincia dinámicas de concentración territorial.

Los aportes de Di Filippo y Santiago Jadue (1976) resultan importantes para interpretar los alcances y límites del proceso. Los autores sostienen que, en economías periféricas, la industrialización no elimina la heterogeneidad estructural, sino que tiende a reorganizarla espacialmente, combinando sectores modernos de alta productividad con segmentos rezagados de baja capacidad de absorción de empleo. En el caso puntano, la promoción industrial permitió reducir la dependencia exclusiva de las actividades primarias y fortalecer un núcleo urbano-industrial en torno a Villa Mercedes.

En este sentido, Di Filippo y Santiago Jadue (1976) señalan que la articulación de criterios sectoriales y regionales para el análisis de las actividades económicas permite identificar la organización de la división social y técnica del trabajo a escala subnacional. Desde esta perspectiva, la diferenciación de los niveles de productividad entre regiones pone de manifiesto la existencia de centros industrializados, generalmente localizados en áreas metropolitanas, y de periferias internas, configurando patrones de desarrollo regional desigual característicos de las economías latinoamericanas. Estas regiones centrales tienden a industrializarse tempranamente y a concentrar mayores niveles de diversificación productiva, urbanización y desarrollo de capacidades educativas, mientras que las regiones periféricas no diversificadas reproducen estructuras productivas más simples y rasgos asociados al subdesarrollo.

La trayectoria de Villa Mercedes ejemplifica esta dinámica de diferenciación regional. La ciudad logró consolidarse como un centro urbano-industrial, concentrando inversión y modernización tecnológica, mientras que el resto del territorio circundante, incluida su

histórica vinculación con el oeste cordobés, permaneció en una posición de periferia interna dentro de la estructura regional.

Esta tipología resulta clave para comprender la ruptura de la simetría histórica en el corredor Villa Mercedes–Villa Dolores. Mientras Villa Mercedes comenzó a adquirir atributos propios de una región central, como la diversificación productiva, la urbanización acelerada y una mayor complejidad técnica, como resultado del impulso de la promoción industrial, el oeste cordobés permaneció anclado en características estructurales propias de una región periférica. En consecuencia, la política industrial no sólo modernizó un nodo específico, sino que contribuyó a la conformación de una estructura de desarrollo dual, en la que la modernización de uno de los extremos del corredor convivió con el estancamiento relativo del otro.

3.3.2. Córdoba: desarrollo industrial selectivo y concentración en el corredor mediterráneo

Durante el período de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), la provincia de Córdoba experimentó un proceso de expansión industrial significativo, aunque territorialmente concentrado y estructuralmente desequilibrado. Lejos de constituir una estrategia provincial de industrialización integral, el desarrollo manufacturero se organizó de manera selectiva, privilegiando el eje central y oriental de la provincia, en particular el denominado corredor mediterráneo, y relegando a un segundo plano a vastas regiones del oeste y norte cordobés.

El estudio de Fernando Ferrero (1964) sobre la localización industrial en la provincia de Córdoba aporta evidencia empírica para dimensionar esta dinámica. Analizando la instalación de establecimientos industriales entre 1946 y comienzos de la década de 1960, el autor demuestra que aproximadamente el 80 % de las nuevas localizaciones fabriles se concentraron en una franja de alrededor de 30 kilómetros a cada lado de la Ruta Nacional N° 9, incluyendo la ciudad de Córdoba y centros urbanos como Villa María, Marcos Juárez, Bell Ville, Río Segundo y Jesús María (Ferrero, 1964).

La estructura industrial cordobesa durante el ISI no solo fue concentrada espacialmente, sino también sectorialmente sesgada. Ferrero (1964) muestra que las ramas con mayor dinamismo correspondieron a la metalurgia, los vehículos y maquinarias, los alimentos y bebidas, y en menor medida los productos químicos. Estas actividades se localizaron preferentemente en zonas con disponibilidad de energía eléctrica, acceso a rutas pavimentadas, cercanía a mercados de consumo y presencia de mano de obra calificada, factores que tendieron a coincidir en el eje central de la provincia.

Un aspecto relevante del trabajo de Ferrero es la identificación de los motivos de localización industrial. Entre los factores más frecuentes se mencionan la residencia de los directores o fundadores de las empresas, la disponibilidad de energía eléctrica, la proximidad a los mercados y las vías de acceso carreteras (Ferrero, 1964). Esto refuerza la idea de que el proceso industrial cordobés respondió más a decisiones empresariales ancladas en espacios ya consolidados que a una política pública deliberada de desconcentración territorial.

Si bien Córdoba se benefició del impulso industrial nacional del período ISI, no tuvo una política sistemática orientada a integrar a las regiones periféricas al proceso de

industrialización. La ausencia de incentivos diferenciados, infraestructura productiva específica o instrumentos de promoción industrial orientados al oeste y norte provincial consolidó un patrón de desarrollo dual: un núcleo industrial dinámico en el corredor mediterráneo y amplias zonas interiores con estructuras productivas primarias o de baja complejidad.

En este marco, el oeste cordobés, y particularmente el corredor Villa Dolores, quedó estructuralmente excluido del núcleo industrial provincial. A diferencia de lo ocurrido en San Luis, donde a partir de la década de 1960 se diseñaron políticas explícitas de promoción industrial orientadas a modificar la geografía productiva provincial, Córdoba optó por reforzar su inserción industrial allí donde ya había ventajas acumuladas.

3.3.3 Persistencia del perfil primario-productivo en el oeste cordobés durante el período de industrialización por sustitución de importaciones (1930–1960)

El proceso de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), iniciado en la Argentina a partir de 1930, no significó una transformación homogénea de la estructura productiva en todo el territorio nacional. En este marco, el análisis de los censos agropecuarios permite analizar la persistencia de un perfil primario-productivo extensivo en el oeste de la provincia de Córdoba, en los departamentos de San Alberto y San Javier, aun durante décadas caracterizadas por un fuerte impulso industrial a escala nacional.

Los datos correspondientes a los censos de 1937 y 1947, así como al Empadronamiento Nacional Agropecuario y Censo Ganadero de 1974, constituyen una base empírica relevante para analizar la evolución, y las continuidades, de la estructura productiva regional.

a) Uso del suelo y estructura de cultivos: expansión sin cambio estructural (1937)

La información del Censo Agropecuario de 1937 muestra una estructura agrícola dominada por cultivos extensivos, con una distribución relativamente similar entre ambos departamentos.

Tabla 5. Superficie cultivada por tipo de cultivo (San Alberto y San Javier, 1937)

Variable	San Alberto (ha)	San Javier (ha)
Total cultivado (sementeras)	12.338	11.411
Trigo	300	600
Maíz	8.000	6.900
Otros cultivos	4.038	3.911

Fuente: Censo Agropecuario 1937.

El predominio del maíz, que concentra la mayor parte de la superficie cultivada, revela una orientación productiva de carácter extensivo y de bajo valor agregado. El trigo presenta una participación marginal, mientras que la categoría “otros cultivos”, aunque relevante en términos de superficie, no permite inferir procesos de diversificación productiva frente a una ausencia en la transformación industrial o especialización comercial.

b) Infraestructura y localización productiva: acceso desigual al ferrocarril (1937)

La localización de las explotaciones agropecuarias en relación a la infraestructura ferroviaria aporta elementos centrales para visualizar las limitaciones estructurales del desarrollo regional.

Tabla 6. Distancia de las explotaciones agropecuarias a estaciones ferroviarias (1937)

Departamento	Explotaciones a menos de 5 km	Explotaciones a más de 50 km
San Alberto	10	1.106
San Javier	117	15

Fuente: Censo Agropecuario 1937.

Los datos evidencian una desconexión territorial en San Alberto, donde la mayoría de las explotaciones se encontraba a una distancia considerable de las estaciones ferroviarias. En San Javier, si bien la proximidad al ferrocarril era mayor, esta condición no se tradujo en una transformación sustantiva del perfil productivo, lo que sugiere que la infraestructura de transporte, aunque necesaria, no fue suficiente para inducir procesos de diversificación o industrialización local.

c) Continuidades y leves cambios en la estructura agrícola (1947)

Diez años después, el Censo Agropecuario de 1947 muestra una expansión moderada de la superficie cultivada, sin alteraciones significativas en la composición de los cultivos.

Tabla 7. Superficie cultivada por tipo de cultivo (San Alberto y San Javier, 1947)

Variable	San Alberto (ha)	San Javier (ha)
Total cultivado (sementeras)	14.856	13.204
Trigo	150	420
Maíz	9.240	7.450
Otros cultivos	5.466	5.334

Fuente: Censo Agropecuario 1947

El crecimiento de la superficie cultivada no se acompaña de una modificación del perfil productivo. El maíz continúa siendo el cultivo dominante, mientras que el trigo reduce su participación relativa. Este patrón refuerza la idea de una expansión cuantitativa sin transformación estructural, característica de una inserción periférica en el proceso de industrialización nacional.

d) Producciones no hegemónicas: olivicultura y tabaco como actividades marginales

El Censo de 1947 registra la existencia de producciones no tradicionales, particularmente en el departamento de San Javier, aunque en escalas reducidas.

Tabla 8. Detalle de la olivicultura en San Javier (1947)

Variable	Dato
Plantas en producción	194
Plantas de asiento	74
Superficie intercalada	2,4 ha

Fuente: Censo Agropecuario 1947.

El cultivo de tabaco comienza a aparecer en ambos departamentos, aunque con superficies limitadas y rendimientos heterogéneos.

Tabla 9. Producción de tabaco en la provincia de Córdoba (San Alberto y San Javier, 1947)

Departamento	Explotaciones	Área plantada (ha)	Área cosechada (ha)	Rendimiento (kg/ha)	Producción (tn)
San Alberto	11	55	1	200	6
San Javier	21	21	136	158	4.6

Fuente: Censo Agropecuario 1947.

Estas producciones, si bien introducen cierta diversidad productiva, no alcanzan la escala ni la estabilidad necesarias para modificar la estructura económica regional. La

posterior desaparición del cultivo de tabaco hacia fines del siglo XX confirma la fragilidad de estas experiencias en ausencia de políticas de desarrollo sostenidas y encadenamientos productivos locales.

Tabla 10. Uso de la tierra y explotaciones agropecuarias (1974)

Departamento	Explotaciones	Superficie total (ha)	Agricultura y apta no utilizada (ha)
San Alberto	1.341	262.657	22.179
San Javier	1.296	111.782	15.205

Fuente: Empadronamiento Nacional Agropecuario y Censo Ganadero 1974.

La estructura ganadera (vacuna, ovina, caprina, porcina y caballar) refuerza esta lectura, evidenciando una lógica extensiva y orientada a la reproducción simple, sin integración significativa con actividades de transformación industrial.

f) Síntesis del apartado

La integración de los datos censales permite afirmar que, durante el período de industrialización por sustitución de importaciones, el oeste cordobés mantuvo un perfil productivo primario, extensivo y poco integrado. La expansión de la superficie cultivada, la presencia de producciones no hegemónicas y la infraestructura ferroviaria disponible no lograron modificar sustancialmente la estructura económica regional, que permaneció caracterizada por actividades de bajo valor agregado y alta vulnerabilidad estructural.

3.4 Emergencia de un perfil industrial en la provincia de San Luis durante la década de 1970: evidencia estadística de la promoción industrial

Mientras el oeste cordobés mantuvo, durante las décadas centrales del siglo XX, un perfil productivo mayormente primario y extensivo, la provincia de San Luis comenzó a experimentar, a partir de fines de la década de 1960, una modificación en su estructura económica asociada a la implementación de políticas de promoción industrial. Este proceso se apoyó en antecedentes normativos provinciales previos, en particular en la Ley Provincial N.º 3286, que había instituido un régimen de promoción para la radicación y desarrollo de industrias, estableciendo categorías prioritarias, incentivos fiscales y un rol activo del Estado provincial en la provisión de infraestructura y condiciones de localización (arts. 1, 3 y 5). La transformación resultante no derivó en una industrialización homogénea del territorio provincial, sino que se caracterizó por una fuerte concentración espacial, sectorial y organizativa.

El régimen de promoción industrial establecido mediante el Decreto 893/74 buscó atraer inversiones manufactureras a través de incentivos fiscales y financieros, con el objetivo explícito de diversificar la estructura productiva y generar empleo industrial. En este sentido, dicho decreto fue como un factor de cambio de escala y aceleración de dinámicas previamente ensayadas a nivel provincial, sobre una estructura productiva

que presentaba rasgos expulsivos de población, lo que se tradujo en una fuerte emigración neta en el período 1947–1970. En términos relativos, hacia 1973 San Luis explicaba apenas el 0,2 % de los asalariados industriales del país (Morina, 1989).

3.4.1 Estructura industrial previa y condiciones de partida

Los datos relevados por Morina (1989) permiten caracterizar la estructura industrial sanluisense de comienzos de la década de 1970 como reducida y de baja densidad productiva. El personal ocupado en la industria ascendía a 4.680 personas, mientras que el grado de asalarización alcanzaba el 69 %, indicador que refleja una estructura laboral todavía parcialmente vinculada a formas productivas de baja complejidad organizativa.

En términos de organización productiva, la provincia contaba con 888 establecimientos industriales, con un tamaño medio de apenas 5,3 ocupados por establecimiento. Este rasgo resulta particularmente relevante, ya que evidencia una industrialización incipiente, basada mayormente en unidades pequeñas o semiartesanales, con escasa capacidad para generar economías de escala o encadenamientos productivos significativos.

3.4.2 Estructura sectorial: diversificación formal y concentración efectiva

Hacia 1974, la industria sanluisense registraba 73 ramas de actividad, lo que podría sugerir, en una primera lectura, un cierto grado de diversificación sectorial. Sin embargo, un análisis más detenido muestra una concentración del valor de producción en un número reducido de sectores.

El sector de Alimentos se constituía como claramente dominante, concentrando el 31,6 % de los establecimientos industriales y el 65,1 % del valor de producción industrial provincial (Morina, 1989). Esta divergencia entre participación en el número de establecimientos y peso en el valor producido sugiere la coexistencia de múltiples unidades de pequeña escala con un núcleo acotado de plantas de mayor tamaño y productividad.

Incluso antes de la plena implementación del régimen de promoción industrial, la industria sanluisense presentaba una estructura desequilibrada, con sectores capaces de concentrar valor y otros de carácter complementario o marginal.

3.4.3 Distribución territorial de la industria: departamentos y núcleos urbanos

Para interpretar la información estadística a nivel departamental, es necesario realizar una aclaración territorial. El departamento Junín comprende principalmente las localidades de Villa de Merlo y Santa Rosa del Conlara, mientras que el departamento General Pedernera tiene como principal centro urbano e industrial a la ciudad de Villa Mercedes. En este sentido, los datos departamentales reflejan dinámicas económicas fuertemente concentradas en dichos núcleos urbanos.

Los indicadores comparativos de 1964 y 1974 muestran que el proceso industrial en San Luis se encontraba ya territorialmente concentrado antes de la aplicación plena del régimen de promoción.

Tabla 11. Distribución departamental de la actividad industrial en San Luis (1964–1974)

Indicador	Departamento	1964	1974	Evolución / Observación
Establecimientos	Junín (Villa de Merlo – Santa Rosa)	37 (4,8 %)	61 (6,9 %)	Aumento en cantidad y leve mejora relativa
	General Pedernera (Villa Mercedes)	306 (39,9 %)	341 (38,4 %)	Mantiene primacía provincial
Personal ocupado	Junín (Villa de Merlo – Santa Rosa)	90 (2,1 %)	134 (2,9 %)	Crecimiento moderado desde base baja
	General Pedernera (Villa Mercedes)	2.187 (50,4 %)	1.796 (38,4 %)	Descenso previo al impacto del Decreto 893/74
Valor de producción	Junín (Villa de Merlo – Santa Rosa)	0,9 %	1,1 %	Participación marginal
	General Pedernera (Villa Mercedes)	68,2 %	65,6 %	Concentra casi dos tercios del producto industrial

Fuente: Morina (1989).

Mientras el departamento Junín exhibe un crecimiento relativo en el número de establecimientos, dicho aumento no se traduce en una participación significativa en el valor de producción, lo que sugiere la existencia de unidades de pequeña escala y baja productividad. Por el otro lado, el departamento General Pedernera, articulado en torno a la ciudad de Villa Mercedes, concentra de manera sostenida la mayor parte del empleo y del producto industrial provincial, configurándose como un núcleo central del proceso de industrialización sanluisense.

3.4.4 El Decreto 893/74 como punto de inflexión en la escala del empleo industrial

El régimen de promoción industrial establecido por el Decreto 893/74 introdujo un cambio cualitativo en la escala del empleo industrial comprometido. Los proyectos aprobados bajo este marco legal preveían la creación de 4.113 puestos de trabajo, una

cifra que prácticamente igualaba la totalidad del empleo industrial existente en la provincia en 1974.

La puesta en marcha efectiva de estos proyectos mostró, sin embargo, una concentración territorial extrema. De los emprendimientos que alcanzaron la aprobación definitiva y la puesta en funcionamiento inicial, casi el 80 % de los puestos de trabajo industriales comprometidos se localizaron en la ciudad de Villa Mercedes, sumando 2.206 empleos.

Tabla 12. Empleo industrial comprometido por el régimen de promoción industrial (Decreto 893/74)

Localización	Puestos de trabajo comprometidos	Participación
Villa Mercedes	2.206	~80 %
Resto de la provincia de San Luis	591	~20 %
Total provincia de San Luis	2.797	100 %

Fuente: Morina (1989). Proyectos con puesta en marcha total.

No obstante, aun reconociendo el carácter selectivo y territorialmente concentrado del proceso, resulta importante señalar que la promoción industrial en la provincia de San Luis contribuyó a romper una estructura económica históricamente expulsiva de población, al introducir empleo industrial asalariado. Incluso de manera minoritaria en términos espaciales, la industria promovida operó como un factor de retención poblacional y diversificación productiva, modificando parcialmente la inserción económica de la provincia en el contexto regional.

Este efecto contrasta con la trayectoria observada en el oeste y norte de la provincia de Córdoba, donde la ausencia de procesos industriales reforzó la persistencia de estructuras productivas primarias y limitó la capacidad de generar empleo no vinculado al sector agrícola. En el caso de Villa Dolores y su área de influencia, la falta de una política de promoción industrial efectiva derivó en un estancamiento relativo frente a la dinámica industrial de San Luis, profundizando las asimetrías regionales en términos de oportunidades productivas y laborales.

3.5 Estructura sociodemográfica y diferenciación productiva territorial (1947–1970)

Este apartado intenta articular el debate sobre el ISI, el Estado de bienestar y los proyectos provinciales divergentes con evidencia sociodemográfica. El objetivo no es reconstruir exhaustivamente la evolución demográfica, sino utilizar los Censos Nacionales (1947, 1960 y 1970) como soporte para comprender que las políticas y estrategias productivas analizadas en las secciones precedentes operaron sobre

territorios con capacidades de absorción de empleo, urbanización y retención poblacional distintas.

En el corredor Villa Mercedes–Villa Dolores, el período 1930–1976 se caracteriza por una transición nacional hacia la industrialización, pero con resultados territorialmente desiguales. Por un lado, el oeste cordobés (San Alberto y San Javier) mantiene durante el ISI un perfil mayormente primario-productivo, con expansión cuantitativa sin transformación estructural, tal como se observa en los censos agropecuarios (1937, 1947 y 1974) y en la persistencia de una matriz extensiva de baja articulación local. Por otro lado, San Luis construye desde fines de la década de 1960 una estrategia provincial orientada a la industrialización, que se potencia en los años setenta con instrumentos nacionales de promoción, concentrando la localización de la industria y del empleo en torno a Villa Mercedes y el departamento General Pedernera.

3.5.1 El punto de partida estructural: el Censo de 1947

El Censo de 1947 constituye el relevamiento más completo del período en términos de desagregación territorial y social, ya que permite observar simultáneamente urbanización, alfabetización y situación ocupacional.

Tabla 13: Población total y centros urbanos principales (1947)

Departamento	Provincia	Población total	Centro urbano principal	Población urbana
San Alberto	Córdoba	20.160	—	—
San Javier	Córdoba	32.135	Villa Dolores	13.835
General Pedernera	San Luis	49.436	Villa Mercedes	25.912
Junín	San Luis	12.796	Santa Rosa	3.564

Fuente: Elaboración propia en base al *Censo Nacional 1947*.

San Alberto presenta una ruralidad prácticamente total, sin centros urbanos de peso. San Javier, si bien cuenta con Villa Dolores como centro urbano relevante, concentra allí apenas algo más de un tercio de su población, evidenciando una urbanización incompleta y desequilibrada.

En contraste, General Pedernera se distingue por la centralidad de Villa Mercedes, consolidada como nodo ferroviario y productivo, mientras que Junín combina baja densidad urbana con una fuerte dispersión rural, configurando un territorio periférico incluso dentro de la propia provincia de San Luis.

3.5.2 Urbanización y persistencia de la ruralidad en el oeste cordobés

Tabla 14: Distribución urbano–rural (Córdoba, 1970)

Departamento	Población urbana	Población rural	% urbana	% rural
San Alberto	2.636	17.693	13 %	87 %
San Javier	19.010	13.786	58 %	42 %

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1970.

Entre 1947 y 1970, San Alberto no logra modificar su estructura territorial: la ruralidad se mantiene como rasgo dominante, reflejando una muy baja capacidad de transformación estructural. El crecimiento demográfico observado no se traduce en urbanización ni en diversificación productiva, lo que refuerza su carácter de territorio estructuralmente rezagado.

San Javier, por su parte, consolida el crecimiento urbano de Villa Dolores, pero este proceso no altera sustantivamente la matriz socioeconómica departamental. La ciudad funciona como centro regional, pero sin generar encadenamientos productivos capaces de dinamizar el conjunto del territorio. Este patrón puede caracterizarse como un proceso de urbanización sin industrialización, central para el argumento del trabajo.

3.5.3 Polarización territorial en San Luis: urbanización concentrada y ruralidad persistente

Tabla 15: Distribución urbano–rural (San Luis, 1970)

Departamento	Total Urbana	Total Rural	% Urbana	%Rural
Junín	2.609	7.364	26,16 %	73,84%
Gral Pedernera	46.010	8.432	84,51 %	15, 49%

Fuente: Elaboración propia en base al Censo Nacional 1970

En San Luis, la comparación revela una polarización territorial profunda.

General Pedernera consolida una estructura urbana mayoritaria, concentrada en Villa Mercedes, lo que le otorga una mayor capacidad de absorción de empleo y población, incluso en contextos de reestructuración industrial.

Junín, en cambio, mantiene una estructura predominantemente rural, con una urbanización débil y fragmentada. La población urbana se concentra en Santa Rosa, localidad ferroviaria que pierde población entre 1960 y 1970, anticipando el impacto diferencial de las políticas de racionalización sobre los centros secundarios.

3.5.4 Centros urbanos, ferrocarril y cambio de modelo territorial

Tabla: 16: Evolución de la población en centros urbanos seleccionados (1947–1970)

Localidad	Departamento	1947	1960	1970
------------------	---------------------	-------------	-------------	-------------

Villa Dolores	San Javier (Cba.)	13.835	16.730	19.010
Villa Mercedes	Gral. Pedernera (SL)	25.912	35.449	40.052
Santa Rosa	Junín (SL)	3.564	2.880	2.609
Justo Daract	Gral. Pedernera (SL)	—	5.812	5.958
Quines	Ayacucho (SL)	—	3.319	2.583
Villa de Merlo	Junín (SL)	—	785	1.169

Fuente: Elaboración propia en base a los Censos Nacionales 1947, 1960 y 1970

Las localidades ferroviarias secundarias (Santa Rosa, Quines, Justo Daract) muestran estancamiento o retracción demográfica, incluso antes del cierre definitivo del sistema ferroviario. En contraste, Villa de Merlo, sin inserción ferroviaria, registra un crecimiento acelerado, anticipando un cambio de modelo territorial, basado en servicios y turismo.

3.5.5 Dimensión social y reproducción de desigualdades (1947)

Tabla 17: Analfabetismo – población de 14 años y más (1947)

Departamento	Total %	Urbano %	Rural %
San Alberto (Cba.)	20,1	—	20,1
San Javier (Cba.)	13,4	9,7	16,7
General Pedernera (SL)	15,2	10,9	22,5

Junín (SL)	17,0	14,6	17,9
------------	------	------	------

Fuente: Elaboración propia en base al Censo Nacional 1947

Los mayores niveles de analfabetismo en áreas rurales refuerzan la idea de condiciones estructurales de reproducción social desfavorables, particularmente en San Alberto y Junín. Incluso en territorios urbanizados, persisten brechas significativas, lo que evidencia que la urbanización no elimina las desigualdades, sino que muchas veces las reorganizá territorialmente.

3.6 Cierre del Capítulo III

El Capítulo III permite reconstruir una secuencia de la historia económica nacional: la crisis de 1930 abre el pasaje al ISI; el Estado incrementa su intervención y expande derechos y servicios; sin embargo, el proceso se despliega sobre una economía estructuralmente heterogénea, lo que lleva a una modernización selectiva y territorialmente concentrada. Sobre este punto es que, las provincias no actúan como receptores pasivos: San Luis construye una estrategia de industrialización, mientras Córdoba consolida un patrón de desarrollo industrial selectivo que deja al oeste cordobés en una trayectoria predominantemente agropecuaria.

En Traslasierra (San Alberto–San Javier), los censos agropecuarios y los datos sociodemográficos convergen en un diagnóstico, durante el período industrializante nacional, se verifica expansión sin cambio estructural. El uso del suelo y la estructura de cultivos (maíz dominante, diversificaciones marginales como olivo/tabaco sin escala ni estabilidad), junto con la persistencia de la ruralidad en San Alberto y una urbanización en San Javier concentrada en Villa Dolores, muestran que el territorio no logra articular un proceso sostenido de diversificación productiva. Es decir que, se trata de una periferia interna cuya integración al mercado interno y al Estado de bienestar mejora condiciones de vida, pero no transforma la matriz productiva.

Esta condición de periferia se vio agravada por un aislamiento geográfico estructural que signó todo este período. La presencia del macizo de las Sierras Grandes, con alturas superiores a los 2000 m s. n. m., funcionó como una barrera física que históricamente divorció a Traslasierra de la dinámica productiva del centro mediterráneo de Córdoba. Durante el apogeo del modelo agroexportador y las primeras etapas de la industrialización, la comunicación con la capital provincial dependía de huellas de herradura y del precario "Camino de los Puentes Colgantes" (La Voz del Interior, 2018). Esta dificultad orográfica consolidó una orientación económica y social volcada hacia el oeste (Cuyo), ya que el ferrocarril garantizaba un flujo fluido y seguro de la región.

En San Luis, la trayectoria es distinta. A partir de fines de los 60, y en especial en los 70, la provincia se apropia de instrumentos nacionales y los complementa con políticas provinciales. La evidencia estadística presentada muestra que la promoción industrial funciona como punto de inflexión en la escala del empleo industrial, aunque bajo una concentración territorial, donde Villa Mercedes concentra la mayor parte del empleo comprometido.

A partir de esto, es posible afirmar la tesis comparativa del capítulo:

- Villa Dolores y el departamento San Javier muestran una trayectoria de estancamiento relativo en términos de transformación productiva: urbanización y mejoras sociales, pero sin un salto hacia un perfil industrial capaz de multiplicar empleo asalariado y encadenamientos.
- Villa Mercedes y el departamento General Pedernera comienzan a transitar una trayectoria de diversificación y dinamismo relativo, apoyada en una estrategia provincial de industrialización y, en los 70, reforzada por la promoción industrial.

Este contraste es especialmente relevante si se incorpora la perspectiva de Diamand (1973). En su diagnóstico sobre la estructura productiva desequilibrada, la industria no es solo un sector más: es el componente que permite sostener el mercado interno, enfrentar restricciones externas y, para el argumento territorial, crear capacidades de acumulación y empleo más complejas. En ese sentido se puede concluir para este capítulo lo siguiente:

1. la industria promovida en San Luis incrementa el empleo asalariado formal, evita las migraciones a otras provincias y diversifica ocupaciones,
2. genera servicios asociados y densidad urbana,
3. ofrece mayor resiliencia territorial frente a shocks que afectan al sector primario (precio, clima, ciclos), porque amplía la base económica.

En cambio, donde predomina un perfil agropecuario extensivo y de bajo valor agregado (como en amplias zonas del oeste cordobés), la capacidad de absorber población y sostener empleos formales es más limitada, lo que tiende a traducirse en estancamiento relativo, dependencia de funciones administrativas/comerciales y mayor vulnerabilidad.

Capítulo IV

Desarticulación productiva, reconfiguración territorial y profundización de la heterogeneidad estructural en el corredor Villa Mercedes – Villa Dolores (1976–2001)

4.1 El quiebre del patrón ISI y el nuevo régimen de acumulación (1976–1983)

El golpe de Estado de 1976 interrumpió abruptamente el patrón de desarrollo basado en la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI). Este cambio de paradigma instauró un nuevo régimen de acumulación caracterizado por la apertura externa, la valorización financiera y el retroceso del Estado como articulador productivo. En

términos de Zicari (2020), el dogma de *"achicar el Estado para agrandar la Nación"* dio paso a un proceso de desregulación y privatización donde el mercado pasó a ser, bajo la óptica liberal clásica, el único asignador eficiente de recursos.

Este giro no fue una simple respuesta a las tensiones del modelo previo, como los desequilibrios externos y la pronunciada fragmentación industrial, sino una transformación regresiva del aparato productivo. Si bien el patrón ISI había surgido para mitigar la condición periférica y la escasa apropiación del progreso técnico (Prebisch, 1949), el régimen militar optó por exacerbar estas asimetrías. Al desarticular la protección selectiva, se abandonó el objetivo de diversificación productiva en favor de actividades con ventajas comparativas naturales.

Tomando la noción de estructura productiva desequilibrada (Diamand, 1973), el nuevo modelo favoreció a la producción primaria en detrimento de la industria orientada al mercado interno. La apertura comercial operó como un mecanismo de selección regresiva, las actividades industriales con menor productividad o localizadas en regiones periféricas, como el oeste cordobés, fueron las primeras en sufrir el deterioro de sus condiciones de reproducción.

El eje ordenador pasó de la producción de bienes a la valorización financiera. Este proceso debilitó los encadenamientos productivos construidos durante la etapa ISI y concentró el ingreso en un número reducido de grupos económicos. Simultáneamente, la retracción del Estado implicó la pérdida de instrumentos para amortiguar disparidades espaciales; infraestructuras clave, como el sistema ferroviario, comenzaron a ser evaluadas bajo criterios de rentabilidad de corto plazo.

4.2 Reestructuración productiva y trayectorias divergentes provinciales: San Luis vs. oeste de Córdoba

El quiebre del patrón ISI no impactó de manera homogénea en el territorio. La capacidad de adaptación de cada región estuvo condicionada por su dotación estructural previa y por las políticas provinciales implementadas. En términos de Aníbal Pinto (1970), la heterogeneidad estructural se manifestó aquí en su dimensión regional, profundizando la brecha entre espacios con distintos niveles de productividad y absorción técnica.

En San Luis, el proceso de industrialización ensayado en las décadas previas actuó como un amortiguador. La existencia de un entramado manufacturero incipiente, pero ya articulado con el empleo asalariado y el mercado interno, permitió a la provincia enfrentar la apertura económica de 1976 con una base productiva más diversificada. Esta acumulación de capacidades industriales previas fue el soporte sobre el cual se sostendrían las políticas de promoción posteriores.

Por el contrario, el oeste de Córdoba (San Alberto y San Javier) arribó a 1976 sin haber consolidado un perfil industrial. Su estructura económica permanecía anclada en actividades agropecuarias de baja productividad y escasa articulación local. Al carecer de una base manufacturera que proteger o reconvertir, la región no sufrió una "desindustrialización" propiamente dicha, sino la cristalización de su rezago.

La liberalización comercial y la retracción estatal forzaron una selección territorial, mientras San Luis pudo reorientarse hacia una mayor dependencia de regímenes de promoción, el corredor de Villa Dolores quedó subordinado a un rol residual. El oeste cordobés no fue simplemente afectado por el cambio de régimen, sino que resultó estructuralmente excluido de la nueva lógica de acumulación, consolidando su posición como periferia interna incapaz de generar excedentes o transformaciones endógenas.

4.3 El ferrocarril como variable residual: deterioro, racionalización y pérdida de centralidad (1976–1990)

El sistema ferroviario argentino experimentó un proceso de desmantelamiento estructural que respondió a una dirección política deliberada y plenamente coherente con el nuevo régimen de acumulación. Bajo la lógica de la valorización financiera, el Estado abandonó la concepción del tren como una infraestructura estratégica para la cohesión del territorio y comenzó a evaluarlo a través de métricas de rentabilidad inmediata. Como explica Pagano (2017), esta transformación de paradigma priorizó los beneficios económicos de corto plazo sobre las externalidades sociales y regionales, lo cual derivó en una racionalización drástica que afectó la totalidad de la red nacional entre 1976 y 1980.

La ejecución de este plan implicó el cierre de más de quinientas estaciones y una reducción masiva de la planta de trabajadores, consolidándose como uno de los factores centrales del éxodo rural y del despoblamiento de pequeñas localidades del interior argentino. En estos territorios, el ferrocarril cumplía funciones que trascendían el transporte de cargas; garantizaba el acceso a servicios básicos, fomentaba el empleo indirecto y sostenía la conectividad social. Su desaparición significó, por tanto, un quiebre profundo en las condiciones de reproducción territorial, especialmente en aquellas zonas que no lograron integrarse a los nuevos corredores viales diseñados bajo la lógica del transporte automotor (Pagano, 2017).

En el corredor objeto de estudio, esta política de retiro estatal encontró su manifestación más crítica en la Estación Los Cerrillos, situada en el departamento San Javier. Esta terminal había facilitado durante décadas la salida de leña y productos del monte hacia mercados regionales, pero el Decreto Nacional 3599/1977 dispuso la clausura del ramal en virtud de una redefinición de las prioridades de inversión pública.

Simultáneamente, la expansión de cultivos intensivos como la papa en el oeste cordobés comenzó a requerir modalidades logísticas más flexibles y rápidas, lo cual favoreció la hegemonía del camión. Esta sustitución modal ocurrió en un contexto de desinversión ferroviaria deliberada que restó competitividad al tren, convirtiéndolo en un medio marginado por decisiones políticas que priorizaron otros modos de transporte (Pagano, 2017). En una escala microterritorial, el caso de Tilquicho en la provincia de Córdoba permite profundizar esta lectura sobre la fragilidad de los parajes frente al cambio de modelo. El agotamiento de los recursos forestales ya había iniciado un proceso de retracción que la desaparición definitiva del tren terminó de sellar en la década de 1990. Como describe Brondo (2015), la estación Tilquicho cesó sus operaciones en un momento donde la figura del Estado como regulador mínimo garantizó la comunicación interzonal por vías terrestres, aunque esta transición profundizó la desigualdad regional

al privar a las localidades periféricas de una infraestructura que era, en esencia, el sostén de su vida social y productiva.

4.4 Reconfiguración productiva local y persistencia estructural en Villa Dolores y su zona de influencia (1988–2002)

El presente apartado analiza la evolución de la estructura productiva de los departamentos San Alberto y San Javier, con eje en Villa Dolores y su zona de influencia, a partir de los datos del Censo Nacional Agropecuario de 1988 y 2002.

Desde lo metodológico, el análisis trabaja en explotaciones agropecuarias con límites definidos y primera ocupación, priorizando una lectura estructural antes que inventarial.

4.4.1 Estructura productiva general: expansión sin transformación

La Tabla 18 presenta la superficie implantada por grandes grupos de cultivos en los departamentos San Alberto y San Javier para los años 1988 y 2002.

Tabla 18. Superficie implantada por grupo de cultivos (estructura productiva general – EAP's¹)

Departamento	Año	Total	Cereales p/grano	Industriales	Forrajeras anuales	Forrajeras perennes
San Alberto	1988	14.447,8	3.778,3	26,9	9.075,8	1.722,0
San Alberto	2002	15.471,1	4.333,1	40,0	3.769,8	1.874,2
San Javier	1988	16.214,1	1.644,6	151,9	9.259,9	2.479,7
San Javier	2002	31.316,1	5.499,0	231,0	7.294,1	8.511,6

Fuente: elaboración propia en base a los Censos nacionales agropecuarios 1998 y 2002.

Aun cuando la superficie total implantada aumenta de forma significativa en San Javier, no se verifica un cambio en la jerarquía de usos del suelo. Las forrajeras continúan ocupando un lugar central, lo que indica la persistencia de un perfil ganadero extensivo, ya identificado en el Capítulo III para el período 1930–1976.

El crecimiento de los cultivos industriales es cuantitativo y no altera su carácter marginal. No se observa una transición hacia actividades con mayor capacidad de transformación productiva ni de generación de empleo.

4.4.2 Cereales para grano: expansión extensiva y baja complejidad

¹ La Explotación Agropecuaria (EAP) es la unidad de organización de la producción relevada por el Censo Nacional Agropecuario, bajo una dirección única que asume la gestión y el riesgo productivo, pudiendo integrar una o más parcelas.

La Tabla 19 desagrega la composición interna de los cereales para grano, permitiendo evaluar si el crecimiento observado responde a procesos de diversificación o intensificación productiva.

Tabla 19. Cereales para grano – composición interna (detalle productivo - EAP's)

Departamento	Año	Total cereales	Maíz	Trigo	Sorgo granífero	Otros
San Alberto	1988	3.778,3	2.000,1	14,0	1.835,5	-
San Alberto	2002	3.706,1	2.948,1	718,0	40,0	-
San Javier	1988	1.644,5	1.547,8	–	–	Avena (mínima)
San Javier	2002	5.499,0	4.266,1	1.180,0	43,0	Avena / centeno (residual)

Fuente: Elaboración propia en base a los Censos Nacionales Agropecuarios 1988 y 2002.

En ambos departamentos, el maíz se mantiene como en su extensión, mientras que el trigo reaparece en 2002 con mayor peso relativo, especialmente en San Javier. No obstante, esta recomposición cerealera no se traduce en procesos de agroindustrialización ni en encadenamientos productivos locales. La expansión observada es de carácter extensivo, basada en el aumento de superficie y no en un salto tecnológico o productivo.

4.4.3 Cultivos industriales: presencia empírica y marginalidad estructural

La Tabla 20 sintetiza la evolución de los cultivos industriales, con énfasis en la vid.

Tabla 20. Cultivos industriales (vid) (registro empírico e interpretación estructural en EAP's)

Departamento	Año	Total industriales	Vid	Interpretación
---------------------	------------	---------------------------	------------	-----------------------

San Alberto	1988	26,9	-	Residual
San Alberto	2002	40,0	-	Residual
San Javier	1988	151,9	145,9	Actividad aislada
San Javier	2002	231,0	218,0	Escasa relevancia estructural

Fuente: Elaboración propia en base a los Censos Nacionales Agropecuarios 1988 y 2002.

La debilidad estructural de la actividad vitivinícola en el departamento San Javier se ve reforzada por la trayectoria histórica de la Bodega y Viñedos Sierras de Córdoba, ubicada en la ciudad de Villa Dolores. Esta unidad productiva, fue fundada a comienzos del siglo XX. Llegó a emplear cerca de 200 trabajadores y a producir vinos que alcanzaron cierta inserción regional. Sin embargo, lejos de consolidarse como núcleo dinamizador de una cadena vitivinícola regional, la bodega atravesó un prolongado proceso de vaciamiento que culminó con su cierre definitivo el 15 de mayo de 1995, dejando sin empleo a sus últimos 40 trabajadores (La Voz del Interior, 2002).

El cierre de la bodega no respondió a una crisis coyuntural del sector, sino que se inscribe en las transformaciones estructurales asociadas al ciclo de reformas neoliberales de la década de 1990, caracterizado por la desregulación, la apertura comercial y la retracción del Estado en la promoción de economías regionales.

4.4.4 Consolidación del cultivo de papa y límites estructurales al desarrollo productivo local

La consolidación del cultivo de papa en Villa Dolores y su zona de influencia debe ser interpretada como parte de una reconfiguración productiva de alcance provincial y nacional que se intensifica a partir de la década de 1980. Lejos de constituir un proceso endógeno de diversificación productiva, la expansión de este cultivo en Córdoba se explica, en buena medida, por el desplazamiento territorial de la producción desde otras zonas históricamente productoras, en especial la provincia de Buenos Aires.

El informe del Instituto de Estudios Económicos sobre la Realidad Argentina y Latinoamericana (IERAL), escrito por Garzón y Young, señala de manera explícita que la reconfiguración espacial del cultivo de papa se produce a partir de los años ochenta,

cuando se verifica una caída relativa de la producción bonaerense y una expansión significativa en provincias del interior. En este sentido, el estudio afirma que:

A fines de los '80, una caída de precios de la papa en fresco, en paralelo a un aumento de precios de cereales y oleaginosas, contrajo drásticamente la superficie plantada en el sudeste de la provincia de Buenos Aires, primer productor en ese entonces. Córdoba aprovechó el espacio vacante y aumentó la superficie plantada hasta llegar a casi 50 mil hectáreas en la campaña 94/95.” (Garzón y Young, 2016, p. 34).

Este desplazamiento territorial resulta clave para comprender la dinámica productiva del oeste cordobés. La expansión de la papa en Villa Dolores y su zona de influencia no responde a una estrategia local de desarrollo ni a políticas específicas de promoción, sino a la búsqueda de nuevas áreas productivas por parte de actores económicos que reorganizan su localización frente a cambios en costos, condiciones agroecológicas y mercados.

Los datos del Censo Nacional Agropecuario confirman que esta expansión se produce en un contexto de aumento general de la superficie implantada, sin modificación sustantiva de la estructura productiva. En el departamento San Javier, la superficie total implantada pasa de 16.214,1 hectáreas en 1988 a 31.316,1 hectáreas en 2002, mientras que en San Alberto el incremento es más moderado, de 14.447,8 a 15.471,1 hectáreas en el mismo período (INDEC, 1988; INDEC, 2002). Sin embargo, este crecimiento no se traduce en una incorporación de actividades de mayor complejidad productiva.

El documento del IERAL menciona que la papa producida en Córdoba tiene como destino fundamentalmente el mercado interno de papa en fresco. Dado que la oferta de papa de Córdoba es mucho mayor que el consumo local (se estima que el excedente de producción sobre el consumo local puede superar las 400 mil toneladas), la provincia envía un volumen significativo de su producción para ser consumida en otras provincias y un flujo pequeño hacia otros países (Garzón y Young, 2016).

Esta orientación al mercado fuera de la provincia es reforzada por el hecho de que Córdoba no tiene industrias de procesamiento de papa, a diferencia de Buenos Aires. La ausencia del eslabón industrial es señalada como una debilidad de la cadena de la papa en Córdoba, ya que su existencia sería necesaria para estabilizar la oferta, impulsar la profesionalización de los productores y fomentar la investigación (Garzón y Young, 2016).

Además, la comercialización de la papa cordobesa se realiza en fresco, siendo este canal casi único debido a la distancia de las zonas productivas a las plantas fabriles y a la falta de variedades industriales adaptables al clima de la provincia. Por lo tanto, uno de los ejes propuestos por el estudio para potenciar el sector es generar mejores condiciones para que aparezca una demanda industrial (radicación de plantas en la provincia) (Garzón y Young, 2016).

El estudio subraya que, dado que la papa fresca es un producto voluminoso y de bajo precio, la logística de traslado incide significativamente en su valor. Esto, sumado a la necesidad de condiciones de conservación, como el uso de cámaras frigoríficas para el almacenamiento, limita los intercambios, especialmente a nivel internacional, ya que el

comercio de papa fresca es relativamente reducido y la mayoría de los países se autoabastecen (Garzón y Young, 2016).

La dificultad y el alto costo logístico del transporte de papa fresca se evidencia en la comparación de su valor FOB por tonelada (US\$ 271,72 en 2015) con el costo de un flete refrigerado a destinos lejanos, lo que hace que estas operaciones sean "excepcionales o inexistentes" (Garzón y Young, 2016).

El estudio remarca el rol central de la infraestructura de conservación, mencionando que la mejor manera de almacenar la papa es en cámaras frigoríficas, lo que es particularmente importante para la cosecha semi-temprana de Córdoba debido a las altas temperaturas. Si bien la actividad de la papa es intensiva y es una fuente principal de trabajo en zonas como Villa Dolores, el estudio revela presiones para automatizar la cosecha y reducir el uso intensivo de mano de obra. La inversión en el cultivo ya es elevada, y los productores enfrentan desafíos de inversión como la falta de infraestructura eléctrica en algunas zonas que impide la instalación de cámaras de frío y la falta de crédito para pequeños productores. La actividad tiene un bajo impacto en el empleo, ya que la automatización sustituye la mano de obra en un escenario de frecuentes reclamos por las condiciones laborales (Garzón y Young, 2016).

De este modo, la expansión del cultivo de papa en Villa Dolores y su zona de influencia reproduce un patrón de crecimiento productivo sin desarrollo estructural, caracterizado por el aumento de hectáreas implantadas, pero con escasa generación de empleo, débiles encadenamientos y fuerte dependencia de decisiones productivas externas al territorio.

Tal como advierte Pinto (1970), la relocalización de actividades primarias hacia regiones periféricas no implica necesariamente desarrollo, sino que puede reforzar inserciones subordinadas cuando no se acompaña de procesos de transformación productiva local. En el caso del oeste cordobés, la papa se consolida como cultivo principal en el marco de un desplazamiento productivo nacional, sin modificar las bases estructurales del territorio.

4.4.5 Expansión del turismo y reconfiguración funcional del territorio en San Alberto y San Javier

A partir de la segunda mitad del siglo XX, y con mayor intensidad desde las décadas de 1970 y 1980, el turismo comenzó a consolidarse como una de las principales actividades económicas del oeste cordobés, particularmente en los departamentos San Alberto y San Javier. Este proceso no puede comprenderse como una simple diversificación productiva espontánea, sino como parte de una reconfiguración funcional del territorio asociada a la crisis del patrón agropecuario tradicional, al deterioro del sistema ferroviario y a la progresiva pérdida de centralidad de actividades productivas generadoras de empleo estable.

Tal como señala Maffini (2022), el turismo en Traslasierra no constituye un atributo natural del territorio, sino el resultado de un proceso histórico de funcionalización turística, en el cual determinados recursos fueron progresivamente valorizados y reorganizados para su consumo turístico. En este sentido, el autor subraya que:

Desde esta perspectiva, la condición turística del territorio no es un rasgo preexistente sino una función socialmente asignada, producto de acciones llevadas a cabo

deliberadamente o no, en el plano de la materialidad pero también en el de lo simbólico, ejecutadas por tramas sociales diversas que lo funcionalizan con fines turísticos (Maffini, 2022, p. 4).

En el caso de San Alberto, el desarrollo turístico se concentró históricamente en localidades como Mina Clavero, Villa Cura Brochero y Nono, donde la combinación de ríos permanentes, infraestructura temprana y accesibilidad permitió la consolidación de un turismo de masas vinculado al descanso estival (Maffini, 2022).

Por el contrario, San Javier ocupó durante décadas una posición secundaria dentro del esquema turístico regional. Su perfil se estructuró más bien como área de turismo complementario, asociada al paisaje rural, la tranquilidad, las residencias secundarias y el disfrute contemplativo, sin alcanzar niveles significativos de concentración de servicios ni empleo permanente. Según Maffini (2022), estas localidades se consolidaron como destinos de descanso estival y de baja densidad turística, en muchos casos subordinadas a los centros turísticos mayores.

Este patrón turístico presenta rasgos problemáticos. En primer lugar, el turismo no reemplazó al ferrocarril ni a las actividades productivas tradicionales como eje articulador del territorio, sino que operó como una actividad estacional, fragmentada y fuertemente dependiente de la demanda externa. En palabras del autor:

No obstante, estas localidades (situadas sobre todo en el sector meridional de la región) fueron definiéndose en general como destinos de importancia secundaria, como sitios de paseo o como lugares de descanso estival en segundas residencias (Maffini, 2022, p. 16).

En segundo lugar, el turismo se expandió en un contexto de desarticulación logística y productiva, marcado por la pérdida del tren como infraestructura estructurante. A diferencia del ferrocarril, que había permitido la integración regional, el transporte de cargas y la reproducción de poblados enteros, el turismo no generó encadenamientos productivos significativos ni una base económica diversificada en San Javier y San Alberto.

Durante las décadas de 1980 y 1990, este proceso se profundizó con el avance del modelo neoliberal y la fragmentación del territorio turístico. Maffini (2022) destaca que, lejos de consolidarse un modelo homogéneo de desarrollo, Traslasierra ingresó en una etapa de heterogeneidad y segmentación, donde convivieron formas tradicionales de turismo de masas con modalidades emergentes, turismo verde, rural, de naturaleza, sin que ello implicara una mejora estructural en las condiciones socioeconómicas de las localidades más periféricas.

En San Javier, esta dinámica se expresó en la valorización turística del paisaje rural, de la arquitectura tradicional y de ciertas producciones locales (vid, olivo), más como insumos simbólicos del consumo turístico que como actividades productivas capaces de dinamizar el empleo o generar valor agregado sostenido. El turismo operó así como una actividad funcional al consumo externo, sin revertir la condición subordinada del territorio ni compensar la pérdida de centralidad del sistema ferroviario y de las economías regionales históricas.

El desarrollo turístico en San Alberto y San Javier debe interpretarse como parte de una reconfiguración territorial defensiva, más asociada a la adaptación a la crisis de los modelos productivos previos que a un proceso genuino de transformación estructural. Lejos de constituirse en un nuevo motor de desarrollo regional, el turismo reprodujo las desigualdades territoriales preexistentes, consolidando un patrón de crecimiento fragmentado, estacional y socialmente limitado.

4.5 Cierre del Capítulo IV

El período comprendido entre 1976 y 2001 configuró una etapa de ruptura estructural para el corredor Villa Mercedes–Villa Dolores, en la que la reorientación del régimen de acumulación hacia la valorización financiera, la apertura comercial y la retracción del Estado desarticuló los mecanismos que habían sostenido, aunque de manera desigual, la integración productiva y territorial durante la etapa ISI.

Mientras San Luis logró reconfigurar parcialmente su perfil productivo a partir de políticas específicas de promoción industrial, el oeste de Córdoba, y en particular Traslasierra, consolidó una inserción subordinada basada en actividades primarias y funciones económicas de baja complejidad, sin encadenamientos significativos ni capacidad de transformación endógena. La pérdida del ferrocarril como infraestructura articuladora, la expansión de cultivos sin industrialización local y el avance del turismo como actividad funcional al consumo externo no lograron revertir esta condición, sino que reforzaron un patrón de crecimiento fragmentado y territorialmente desigual.

Este proceso de desmantelamiento ferroviario coincidió con una transición crítica en la infraestructura vial de la región. Si bien hacia finales de la década de 1980 se logró completar la pavimentación total del Camino de las Altas Cumbres (Ruta Provincial 34), permitiendo por primera vez una conexión íntegra por asfalto con la capital provincial, esta alternativa no logró compensar de inmediato la pérdida del tren. Durante la década de 1990, el transporte automotor debió absorber toda la demanda logística en un contexto donde la ruta aún presentaba limitaciones funcionales, obligando a desvíos e ingresos por zonas urbanas saturadas que dilataban los tiempos de traslado y encarecían los costos de transporte para la producción regional (La Voz del Interior, 2018).

De este modo, el cierre definitivo del ramal en 1992 encontró a Villa Dolores en una situación de vulnerabilidad estructural, el cordón umbilical histórico hacia el oeste (Cuyo) había desaparecido, y la nueva articulación hacia el este (Córdoba) operaba sobre una red vial que, aunque ya asfaltada, todavía carecía de los tramos de acceso directo y la fluidez necesaria para integrar competitivamente al territorio. Esta desarticulación logística, que recién encontraría una resolución definitiva con la finalización de los tramos de acceso directo en 2019, explica por qué la desaparición del tren no fue solo un cambio de modo de transporte, sino un factor que profundizó las asimetrías y el aislamiento relativo de la periferia cordobesa frente al dinamismo de la vecina provincia de San Luis.

En este sentido, el capítulo muestra que la desarticulación productiva y la reconfiguración territorial observadas no constituyen fenómenos coyunturales, sino procesos de larga duración que sentaron las bases del estancamiento relativo de Villa Dolores y su zona de influencia. Este marco resulta central para comprender las

dinámicas socioeconómicas que se consolidan en el período posterior, así como las limitaciones estructurales que condicionan las posibilidades de desarrollo regional en las décadas siguientes.

Capítulo V

Trayectorias regionales divergentes y heterogeneidad estructural: industrialización, agricultura y dinámica demográfica en San Luis y el oeste de Córdoba

Análisis comparativo socioeconómico regional

Oeste de Córdoba (San Alberto – San Javier) y San Luis (Junín – General Pedernera)

El presente capítulo tiene por objetivo estudiar comparativamente las trayectorias socioeconómicas del oeste de la provincia de Córdoba y de la provincia de San Luis, incorporando de manera explícita los efectos territoriales diferenciados de tres procesos clave: la industrialización promovida por el Estado provincial en San Luis, la consolidación del turismo como estrategia de diversificación productiva en la ciudad de Villa de Merlo, y el cierre del ramal ferroviario que articulaba a Villa Dolores con el sistema ferroviario nacional. Estos procesos, desarrollados en un mismo período histórico general, operaron de manera divergente sobre territorios con estructuras sociales y demográficas inicialmente comparables.

La comparación se apoya en información censal homogénea proveniente de los Censos Nacionales de Población y Vivienda de 1980, 1991 y 2001, así como en el Censo de Población, Hogares y Viviendas de 2001 para las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). A partir de estos datos se analizan dinámicas demográficas, educativas, laborales y sociales, con el propósito de identificar regularidades y contrastes que permitan explicar por qué territorios con niveles similares de alfabetización, baja desocupación y condiciones de vida comparables presentan estructuras de desarrollo divergentes.

En este sentido, el análisis no busca establecer jerarquías simplistas entre territorios “exitosos” o “rezagados”, sino reconstruir cómo la presencia o ausencia de políticas públicas estructurales y de infraestructuras estratégicas condicionó las capacidades locales de reorganización productiva y urbana. Mientras que en San Luis la promoción industrial y, en el caso de Merlo, el desarrollo turístico, actuaron como vectores de atracción poblacional, generación de empleo y reconfiguración territorial, en el oeste de la provincia de Córdoba el cierre del ferrocarril en Villa Dolores supuso la pérdida de un nodo logístico fundamental, sin que fuera reemplazado por una estrategia productiva provincial de similar alcance.

De este modo, el contraste regional permite situar el caso de Villa Dolores no como un territorio pasivo o carente de capacidades sociales, sino como un espacio afectado por decisiones estructurales que limitaron sus posibilidades de articulación productiva y de inserción regional. El análisis comparativo se inscribe así en la perspectiva de la fragmentación estructural, poniendo de relieve que las desigualdades territoriales no se explican por déficits sociales básicos, sino por la combinación histórica de

infraestructura, políticas públicas y estrategias de desarrollo adoptadas en cada provincia.

5.1. La industrialización en la provincia de San Luis: dictadura, transición democrática y consolidación

El rasgo distintivo del proceso industrial en San Luis reside en su continuidad, adaptación y profundización del proceso, sustentadas en una intervención activa y sostenida del Estado provincial, orientada a corregir asimetrías estructurales históricas y a crear condiciones generales para la producción industrial.

Previo a este proceso, la estructura productiva sanluiseña se caracterizaba por una baja diversificación, una marcada polarización por escala y una fuerte dependencia de actividades primarias. Como señala Morina (1989), hacia mediados de la década de 1970 la industria manufacturera provincial presentaba una estructura muy poco diversificada y con estratos de ocupación altamente polarizados, con escasa capacidad de absorción de mano de obra y una economía provincial de perfil históricamente expulsivo. En este contexto, la industrialización no respondió a un proceso endógeno espontáneo, sino a una estrategia estatal deliberada, orientada a revertir el atraso relativo y modificar la inserción productiva de la provincia en una economía nacional estructuralmente heterogénea.

Durante los primeros años de radicación industrial, particularmente entre 1983 y 1987, período de mayor puesta en marcha de establecimientos fabriles, los inversores enfrentaron severas limitaciones estructurales. Según describe Cerioni (2000), estas adversidades incluían un deficiente suministro de energía eléctrica y escasa potencia instalada, la inexistencia de gas natural, la insuficiencia de servicios de telecomunicaciones, la reducida extensión de rutas asfaltadas, la ausencia de personal técnico y mano de obra calificada, la limitada disponibilidad de agua para consumo industrial y el escaso desarrollo de los servicios, en especial el transporte y el sistema financiero. Estas condiciones evidencian que la industrialización sanluiseña no se apoyó en ventajas preexistentes, sino que exigió una fuerte acción correctiva del Estado provincial.

Estas limitaciones definieron un campo de intervención privilegiado para el Estado provincial, que impulsó políticas orientadas a la provisión de infraestructura, servicios y capacidades institucionales. Hacia fines de la década de 1990, el panorama provincial era sustancialmente distinto al de mediados de los años ochenta. Entre las transformaciones más relevantes se destacan la incorporación de la provincia al Sistema Interconectado Nacional mediante la subestación transformadora de 500 kV de Luján, la expansión y modernización de las redes de distribución eléctrica, la disponibilidad de gas natural a partir del Gasoducto Centro-Oeste y sus ramales provinciales, y la provisión de este insumo a los parques industriales (Cerioni, 2000).

Estas intervenciones se complementaron con una política habitacional de gran escala que acompañó la expansión del empleo industrial: hacia el año 2000 se habían adjudicado y entregado más de 38.000 viviendas en toda la provincia, atendiendo las necesidades habitacionales de los trabajadores y sus familias vinculados a la radicación de industrias. También, se registraron avances significativos en comunicaciones, transporte, aprovechamiento de recursos hídricos, desarrollo de servicios,

infraestructura educativa y sanitaria, y en la creación de la Aduana de San Luis, generando cambios cualitativos y cuantitativos relevantes para la toma de decisiones de inversión, inexistentes en etapas previas. En el plano ambiental y tecnológico, la puesta en marcha en 1993 del Centro Regional de Estudios Avanzados Ciencia y Tecnología (CREACyT) reforzó las capacidades provinciales en materia de control ambiental, tratamiento de efluentes y transferencia tecnológica hacia los sectores productivos (Cerioni, 2000).

No obstante, el proceso de industrialización sanluisense no fue lineal ni estuvo exento de tensiones y discontinuidades. Durante la dictadura, numerosas empresas cerraron o funcionaron bajo lógicas transitorias y frágiles, en un contexto nacional signado por la apertura financiera, la contracción del mercado interno y la subordinación de la industria a estrategias de valorización financiera. De manera similar, en la década de 1990 la apertura comercial, la apreciación cambiaria y la desregulación afectaron negativamente a amplios sectores de la industria nacional, provocando cierres, reconversiones productivas y cambios en las formas de organización del trabajo también en la provincia de San Luis.

Sin embargo, a diferencia de lo ocurrido en el oeste de la provincia de Córdoba, el entramado industrial sanluisense mostró una mayor capacidad de adaptación y persistencia frente a estos contextos adversos. Mientras en Traslasierra, particularmente en los departamentos de San Alberto y San Javier, la ausencia de una base manufacturera previa derivó en la consolidación de un perfil productivo primario y comercial, en la provincia de San Luis la existencia de un núcleo industrial urbano permitió sostener empleo asalariado, servicios asociados y una mayor densidad económica, atenuando los efectos regresivos del nuevo régimen de acumulación.

Esta dinámica puede interpretarse como un proceso de resiliencia industrial territorial, en el cual la industria no solo logró sobrevivir a ciclos macroeconómicos desfavorables, sino que continuó desempeñando un rol central en la organización del territorio y en la generación de empleo, apoyada en la infraestructura, los servicios y las capacidades institucionales construidas por el Estado provincial.

Los resultados de este proceso se reflejan con claridad en el mercado de trabajo. De las aproximadamente 600 empresas industriales radicadas en la provincia, se generaron más de 20.000 puestos de trabajo directos. Según la medición correspondiente a octubre de 1998, en las ciudades de San Luis y Villa Mercedes la industria manufacturera ocupaba 21.600 personas sobre un total de 77.900 ocupados, lo que representaba el 27,7 % del empleo total (Cerioni, 2000).

La industrialización operó como un vector de reorganización espacial, concentrando establecimientos, infraestructura y empleo en determinados núcleos urbanos, especialmente San Luis y Villa Mercedes, y reforzando la jerarquía urbana provincial. Este recorrido contrasta marcadamente con el oeste de la provincia de Córdoba, donde la ausencia de una intervención estatal provincial de similar intensidad y continuidad, sumada a la persistencia de una matriz productiva predominantemente primaria, limitó la capacidad de reorganización territorial y profundizó el estancamiento relativo.

Tabla 21. Localización de los establecimientos industriales promocionados y ocupación generada en la provincia de San Luis (1985)

Localidad	Establecimientos (N°)	Establecimientos (%)	Ocupación (N°)	Ocupación (%)
San Luis	68	56,2	1.852	55,7
Villa Mercedes	22	18,2	905	27,2
Justo Daract	13	10,7	222	6,7
Merlo	6	5,0	145	4,4
Otras localidades	12	9,9	201	6,0
Total	121	100,0	3.325	100,0

Fuente: elaboración propia sobre la base de Morina, J. O. (1989), con datos de la Dirección Provincial de Desarrollo Industrial y tabulados inéditos del C.N.E. (1985).

Este patrón de localización confirma que la promoción industrial en la provincia de San Luis no derivó en una dispersión homogénea de la actividad, sino en una concentración territorial selectiva, articulada en torno a los principales nodos urbanos. Tal como se observa en la Tabla 21, las ciudades de San Luis y Villa Mercedes concentraban conjuntamente el 74,4 % de los establecimientos industriales promocionados y el 82,9 % del empleo generado, consolidándose como los principales polos industriales provinciales. En particular, Villa Mercedes presenta una relación establecimientos–empleo superior al promedio provincial, lo que sugiere la radicación de plantas de mayor escala relativa y una especialización productiva más intensiva en trabajo industrial.

5.2. El turismo como estrategia de diversificación productiva: el caso de Villa de Merlo

El desarrollo turístico de la ciudad de Villa de Merlo es parte de una trayectoria productiva diferenciada dentro de la provincia de San Luis y una estrategia de diversificación económica que se consolidó con especial intensidad a partir de la década de 1990. A diferencia de experiencias turísticas de carácter espontáneo o de enclave, el caso merlino se estructuró como un sistema turístico territorial, cuya expansión estuvo asociada tanto a las condiciones naturales del entorno como a la intervención estatal y a la articulación de actores locales.

Tal como señala Bruni (2010), la actividad turística se transformó en la principal fuente de riqueza local, al punto de requerir políticas públicas específicas orientadas a su regulación y sostenibilidad: *“Para lograr el desarrollo sustentable de la Villa de Merlo y una calidad de vida para sus habitantes y un disfrute de los visitantes, es indispensable una pronta intervención del Estado para regular la principal actividad productiva, el turismo”* (Bruni, 2010, p. 11).

El turismo en Villa de Merlo puede interpretarse como un vector de diversificación productiva, que permitió ampliar la base económica provincial más allá de la industria

manufacturera analizada en el apartado anterior. Esta diversificación no implicó la sustitución de la industria, sino su complementariedad, apoyándose en las condiciones generales de producción creadas por el Estado provincial tales como infraestructura vial, conectividad, servicios urbanos y equipamiento turístico.

El crecimiento de la actividad, sin embargo, no estuvo exento de tensiones. El propio diagnóstico advierte que el proceso se dio en gran medida de forma acelerada y con déficits de planificación, señalando que: *“El rápido crecimiento trajo aparejado un desarrollo exponencial en cuanto a la cantidad y calidad de alojamientos, por lo cual se impone como necesario realizar un ordenamiento, con presencia estatal en fiscalización y control”* (Bruni, 2010 p. 109).

En este sentido, el turismo aparece como una actividad con potencial transformador, pero también con riesgos asociados a la degradación ambiental y a la saturación urbana si no es acompañado por políticas públicas coherentes.

Aun con estas limitaciones, el turismo operó como un factor de reorganización territorial y demográfica, atrayendo población permanente y estacional. Bruni (2010) remarca que, a partir de los años noventa, el crecimiento turístico se combinó con un proceso de radicación poblacional acelerada.

Esta dinámica contrasta marcadamente con la experiencia del oeste de la provincia de Córdoba, donde la ausencia de una estrategia productiva estructural, industrial o turística, limitó la capacidad de atracción de población y profundizó procesos de estancamiento relativo. En el caso de Merlo, por el contrario, el turismo permitió sostener niveles de actividad económica y empleo incluso en contextos macroeconómicos adversos.

El caso de Villa de Merlo evidencia que el turismo, cuando se articula con políticas públicas sostenidas y con un entramado territorial previo, puede constituir una estrategia eficaz de diversificación productiva en economías regionales periféricas. No obstante, sus límites y tensiones refuerzan la necesidad de una intervención estatal activa para evitar procesos de degradación ambiental y desequilibrios territoriales.

5.3. Análisis comparativo socioeconómico regional

Oeste de Córdoba (San Alberto – San Javier) y San Luis (Junín – General Pedernera)

5.3.1 Dinámica demográfica (1980–2001)

Tabla 21. Población total por departamento

Territorio	1980	1991	2001
-------------------	-------------	-------------	-------------

San Alberto (Cba.)	22.033	25.104	32.395
San Javier (Cba.)	36.456	42.569	48.951
Junín (SL)	10.933	13.452	20.271
General Pedernera (SL)	64.661	90.932	110.814

Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población 1980, 1991 y 2001. Elaboración propia.

Tabla 22. Crecimiento demográfico acumulado (1980–2001)

Territorio	Crecimiento absoluto	Crecimiento relativo
San Alberto	+10.362	+47,0 %
San Javier	+12.495	+34,3 %
Junín	+9.338	+85,4 %
General Pedernera	+46.153	+71,4 %

Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población 1980, 1991 y 2001. Elaboración propia.

Tabla 23. Población total por localidad (1980–2001)

Localidad	Provincia	1980	1991	2001
Villa Dolores	Córdoba	21.542	26.244	28.009
Villa Mercedes	San Luis	50.856	77.077	96.781
Villa de Merlo	San Luis	2.580	6.079	11.159
Santa Rosa del Conlara	San Luis	2.878	3.232	4.498

Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población 1980, 1991 y 2001. Elaboración propia.

Análisis

Villa Mercedes, principal polo industrial de la provincia, incrementó su población de 50.856 habitantes en 1980 a 96.781 en 2001, consolidándose como un centro urbano y productivo del territorio provincial. Este crecimiento estuvo estrechamente vinculado a la promoción industrial, la generación de empleo asalariado y la provisión de infraestructura estratégica.

Por su parte, Villa de Merlo exhibe uno de los crecimientos relativos más elevados del período, pasando de 2.580 habitantes en 1980 a 11.159 en 2001. Este crecimiento acelerado se explica por la consolidación del turismo como actividad económica estructurante y por su capacidad de atraer población permanente, fenómeno que contrasta con otras localidades del mismo departamento. En este sentido, resulta significativo el caso de Santa Rosa del Conlara, que pese a haber sido históricamente una localidad ferroviaria, por donde pasaba el ramal, muestra un crecimiento mucho más moderado (de 2.878 habitantes en 1980 a 4.498 en 2001) y queda claramente relegada en términos demográficos frente a Merlo. Este desplazamiento evidencia una reconfiguración de centralidades internas, donde la pérdida de funcionalidad ferroviaria y la ausencia de una estrategia productiva alternativa limitaron la capacidad de atracción poblacional de Santa Rosa, aun cuando había sido un nodo relevante en el esquema ferroviario previo.

En el oeste de la provincia de Córdoba, el crecimiento demográfico presenta un patrón distinto. Villa Dolores, cabecera histórica de Traslasierra, incrementa su población de 21.542 habitantes en 1980 a 28.009 en 2001. Si bien este crecimiento es significativo en términos absolutos, resulta notoriamente menor en comparación con los principales centros urbanos de San Luis. Además, Villa Dolores se mantiene como la única ciudad de los departamentos San Alberto y San Javier, ya que el resto de las localidades no supera los 10.000 habitantes, umbral utilizado por la provincia de Córdoba para definir centros urbanos de jerarquía ciudad. Esto refuerza su rol de nodo administrativo y de servicios.

La evolución demográfica de Villa Dolores adquiere mayor relevancia cuando se la analiza en términos de posición relativa dentro del sistema urbano provincial. Esta pérdida de jerarquía urbana no responde a un estancamiento poblacional, sino a un crecimiento más acelerado de otras localidades, principalmente aquellas cercanas a Córdoba Capital y al corredor pampeano, que concentraron inversiones industriales, logísticas y de infraestructura.

Este desplazamiento relativo expresa un proceso más profundo de reorganización territorial, en el cual el cierre progresivo del ferrocarril y la ausencia de políticas provinciales de desarrollo productivo estructural limitaron la capacidad de Villa Dolores para sostener su centralidad histórica. A diferencia de Villa Mercedes, que fortaleció su posición a partir de la industria, y de Villa de Merlo, que reconfiguró su perfil a partir del turismo, Villa Dolores no logró reemplazar la función articuladora que había desempeñado el ferrocarril por un nuevo eje productivo de similar alcance territorial.

En conjunto, los datos demográficos confirman que los desarrollos contrastantes entre San Luis y el oeste de Córdoba no se explican por diferencias en el crecimiento poblacional per se, sino por la capacidad diferencial de los territorios para transformar ese crecimiento en centralidad urbana, empleo y funciones productivas complejas. Mientras que en San Luis el crecimiento se concentró en nodos capaces de reorganizar el territorio, en el oeste cordobés el aumento poblacional se dio de forma más dispersa y defensiva, sin un polo urbano-industrial que permitiera sostener o ampliar la jerarquía regional.

5.3.2 Educación básica (1991)

Tabla 24. Alfabetización – población de 10 años y más (1991)

Territorio	Tasa de alfabetización
San Alberto	93,7 %
San Javier	94,9 %
Junín	95,4 %
General Pedernera	96,6 %

Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 1991. Elaboración propia.

Análisis

Los niveles de alfabetización son altos y relativamente homogéneos, lo que permite descartar déficits educativos básicos como explicación de las trayectorias divergentes. Las diferencias regionales no se originan en el capital humano elemental, sino en la estructura productiva que absorbe, o no, a esa población.

5.3.3 Mercado de trabajo y estructura ocupacional (1991)

Tabla 25. Rasgos estructurales del empleo (1991)²

² La tipificación de los rasgos del empleo se elaboró a partir del Censo Nacional de Población y Vivienda 1991 (INDEC), utilizando proporciones relativas de ocupados por categoría laboral y su comparación entre departamentos. Las denominaciones “bajo”, “medio” y “alto” sintetizan diferencias estructurales persistentes en la composición del empleo, especialmente en lo referido al peso del empleo asalariado privado, la gravitación del sector público y la incidencia del trabajo por cuenta propia, en articulación con el grado de urbanización del territorio.

Rasgo	San Alberto / San Javier	Junín	General Pedernera
Desocupación	Baja	Baja	Baja
Empleo asalariado privado	Bajo-medio	Bajo	Alto
Empleo público	Medio	Medio	Alto
Cuenta propia / familiar	Alta	Alta	Menor
Inserción urbana	Débil	Media	Fuerte (Villa Mercedes)

Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 1991. Elaboración propia.

Análisis

La baja desocupación en todos los territorios muestra que no existe un problema de empleo cuantitativo. La diferencia central radica en el tipo de empleo: el oeste cordobés presenta una mayor proporción de trabajo por cuenta propia y actividades de baja productividad, mientras que en San Luis predomina el empleo asalariado, asociado a actividades industriales y urbanas.

5.3.4 Condiciones de vida: Necesidades Básicas Insatisfechas (2001)

Tabla 26. Hogares con al menos una NBI (%) – 2001

Territorio	% de hogares con NBI
San Alberto (Cba.)	13,6 %
San Javier (Cba.)	10,1 %
Junín (SL)	11,7 %
General Pedernera (SL)	10,9 %

Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. Elaboración propia.

Análisis

En 2001, los niveles de NBI son comparables entre ambos territorios, sin brechas extremas. No obstante, se observan diferencias internas: San Alberto presenta el valor más elevado, mientras que San Javier y los departamentos de San Luis se ubican en torno al 10–11 %. Esto indica que las divergencias territoriales no se expresan aún plenamente en indicadores sociales básicos, sino que se manifestarán con mayor claridad en la dinámica productiva y urbana posterior.

5.3.5 Síntesis comparativa

El análisis comparativo muestra que, entre 1980 y 2001, el oeste de Córdoba y la provincia de San Luis comparten altos niveles de alfabetización, baja desocupación y valores de NBI relativamente similares. Sin embargo, las trayectorias territoriales divergen a partir de la estructura productiva y la capacidad de articulación urbana. San Luis experimenta un crecimiento poblacional más acelerado y concentrado en nodos urbano-industriales, mientras que el oeste cordobés crece de manera más dispersa, apoyado en actividades de servicios de baja productividad.

5.4 El cierre del ferrocarril en Villa Dolores como proceso estructural (1976–1992)

La desaparición del servicio ferroviario en Villa Dolores no puede ser comprendida como un hecho puntual ni como una decisión aislada del Estado nacional a comienzos de la década de 1990. Por el contrario, se trató de un proceso prolongado de contracción funcional, pérdida de centralidad económica y desarticulación territorial, iniciado durante el Proceso de Reorganización Nacional y profundizado en el marco de las reformas neoliberales posteriores.

Tal como reconstruye Marietán (s.f), desde mediados de la década de 1970 el ferrocarril comenzó a ser objeto de políticas de “racionalización” orientadas al control del déficit fiscal. Estas medidas incluyeron aumentos tarifarios, reducción de personal, clausura de estaciones intermedias y recortes en la oferta de servicios, sin que se produjeran inversiones significativas en infraestructura o material rodante. El resultado fue una contracción efectiva de la actividad ferroviaria, incluso en ramales que continuaban operando formalmente, como el Villa Mercedes–Villa Dolores.

5.4.1 Inflación, tarifas y deterioro operativo del sistema ferroviario

El deterioro del desempeño ferroviario debe analizarse en el contexto macroeconómico de alta inflación y desequilibrios fiscales que caracterizaron al período. La evolución conjunta de la inflación, las tarifas ferroviarias y el coeficiente de explotación de Ferrocarriles Argentinos permite observar la creciente inviabilidad económica del sistema.

Tabla 27. Inflación, tarifas ferroviarias y coeficiente de explotación (1976–1989)

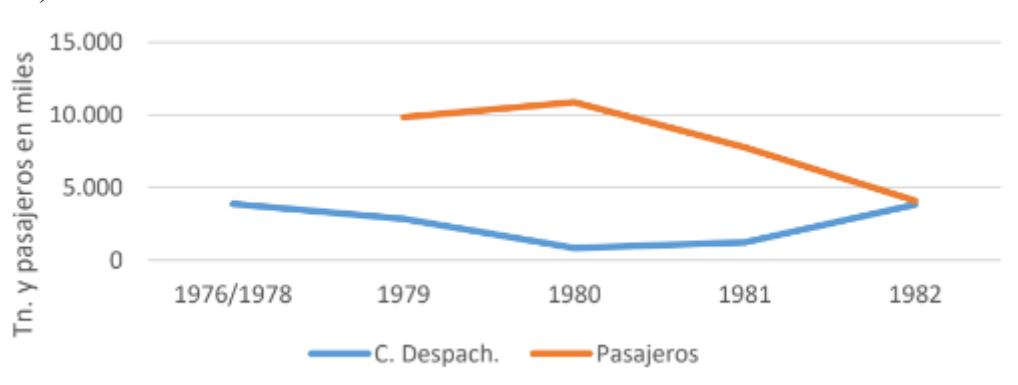
Año	Inflación en Argentina (%)	Tarifas ferroviarias (%)	Coefficiente de explotación
1976	440	81,2	2,01
1977	176	86,8	1,78
1978	175,5	107,6	1,69
1979	159,5	93,1	1,94
1980	100,8	102,3	2,14
1981	104,5	98,6	2,11
1982	164,8	66,2	2,13
1983	343,8	71,1	1,84
1984	626,7	75,2	2,06
1985	672,2	71,4	2,28
1986	90,1	74,7	2,43
1987	131,3	68,3	2,88
1988	343	73,5	2,19
1989	3.079,4	57,1	1,69

Fuente: Marietán, s.f.

El cuadro evidencia que, aun en años de fuerte aceleración inflacionaria, las tarifas ferroviarias crecieron por debajo del nivel general de precios, deteriorando los ingresos reales de la empresa. Al mismo tiempo, el coeficiente de explotación se mantuvo sistemáticamente por encima de 1, reflejando una estructura de costos persistentemente deficitaria. Este desequilibrio no fue resuelto mediante inversión o planificación territorial, sino que reforzó la lógica de ajuste, reducción de servicios y abandono progresivo de los ramales considerados “no rentables”.

5.4.2 Contracción del tráfico y pérdida de centralidad del ramal Villa Dolores

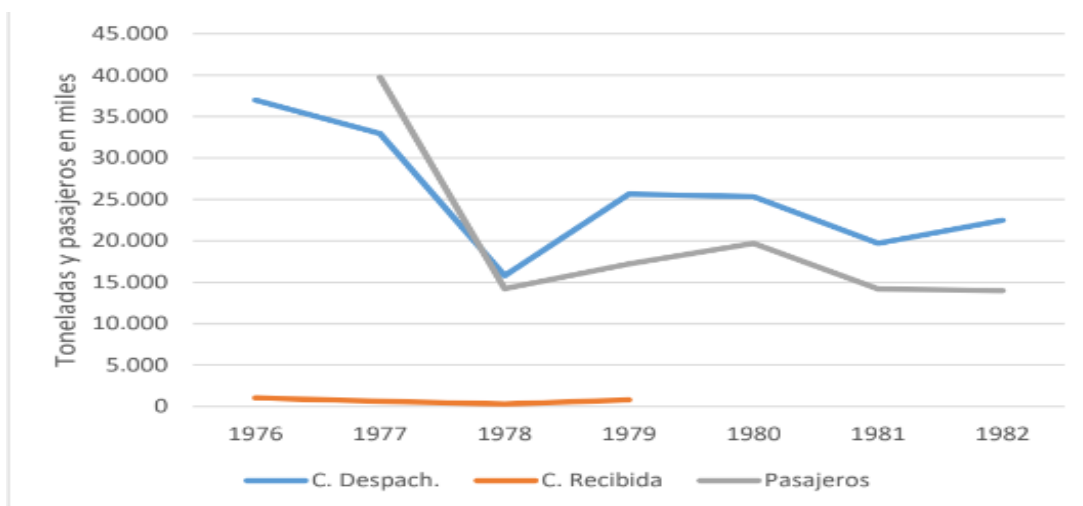
Figura 4: Pasajeros y carga despachada desde Villa Dolores. (Toneladas y pasajeros en miles). Años 1976- 1982



Fuente: Marietán, sf.

Los gráficos incluidos en el trabajo de Marietán permiten observar con claridad esta dinámica a escala local. La figura 4, referida a pasajeros y carga despachada desde la estación Villa Dolores entre 1976 y 1982, muestra una tendencia decreciente tanto en toneladas transportadas como en número de pasajeros, con oscilaciones que no alcanzan a revertir el deterioro general del servicio. La caída de la carga despachada es particularmente significativa a partir de 1978, coincidiendo con el cierre de estaciones intermedias y el aumento del uso del transporte automotor.

Figura 5: Movimiento de Cargas y Pasajeros en el ramal Villa Mercedes- Villa Dolores. Años 1976- 1982



Fuente: Marietán, sf.

De manera complementaria, la figura 5, correspondiente al movimiento de cargas y pasajeros en el ramal Villa Mercedes-Villa Dolores, evidencia una reducción abrupta entre 1977 y 1978 y una recuperación parcial posterior que resulta insuficiente para restablecer los niveles previos. El superávit operativo alcanzado en algunos años se reduce drásticamente, más del 95% respecto de 1978-1979, reforzando la percepción institucional de un ramal estructuralmente deficitario.

Estos datos resultan centrales para comprender que la clausura final del servicio no respondió a un colapso repentino, sino a una larga secuencia de desinversión, reducción de prestaciones y desplazamiento funcional del ferrocarril frente a otros modos de transporte.

5.4.3 Clausura de estaciones, transporte automotor y cambios productivos

Un hito clave en este proceso fue el cierre de estaciones como Los Cerrillos en 1977, decisión que anticipó el destino del ramal principal. La clausura de esta estación no solo afectó la logística ferroviaria, sino que alteró profundamente las condiciones de accesibilidad de las áreas rurales y su vinculación con los mercados regionales.

En paralelo, se consolidó una reorientación productiva y logística, particularmente visible en el cultivo de la papa, que pasó a ser una de las principales producciones locales. Su carácter perecedero, la necesidad de rapidez en el traslado y la especulación de precios en distintos mercados favorecieron el uso del camión como medio dominante, aun en contextos de infraestructura vial deficiente.

La sustitución del ferrocarril por el transporte automotor se consolidó como una respuesta funcional a la desarticulación del sistema ferroviario. En palabras de un trabajador rural jubilado de la zona del Lafinur (Departamento Junín), *“se usaba la chata o carro con seis mulas... llevaban 2.000 o 3.000 kilos”*, mientras que en la actualidad *“se lleva en camión ahora. Todo camión, ya no hay más carros como había antes”* (Jorge, entrevista, 4 de enero de 2026). La transición tecnológica y logística no implicó una mejora estructural para el territorio, sino una adaptación forzada a un esquema de transporte más costoso y menos integrador.

En la escala microterritorial, el impacto del cierre de estaciones intermedias como Los Cerrillos se evidencia con claridad en los testimonios de trabajadores rurales de la zona. Como relata Jorge, *“la línea del ferrocarril venía de San Juan a Buenos Aires. A ese tren le decían ‘El Zonda’”* (Jorge, entrevista, 4 de enero de 2026). El entrevistado destaca que el ferrocarril cumplía una función central en la salida de productos primarios, ya que *“llevaba leña... animales también llevaban, vagones con vacas, novillos”* (Jorge, entrevista, 4 de enero de 2026). Este testimonio permite reconstruir el rol del ferrocarril como infraestructura articuladora de la economía regional, más allá de su función estrictamente ferroviaria.

5.4.4 Un proceso compartido a escala regional

La experiencia de Villa Dolores no fue excepcional. Ciudades de características similares, como Cruz del Eje, cuyo ramal cerró en 1978, atravesaron procesos análogos de cierre ferroviario y resistencia social durante la década de 1970, lo que refuerza la idea de una dinámica estructural y no local (Marengo, 2025). En ambos casos, el levantamiento del ferrocarril se inscribió en una lógica más amplia de reorganización territorial, priorización del transporte automotor y retracción del Estado como actor del desarrollo regional.

En este sentido, el cierre definitivo del servicio ferroviario en Villa Dolores en 1992 aparece como la fase final de un proceso iniciado al menos quince años antes, marcado por políticas de ajuste, cambios tecnológicos, transformaciones productivas y una redefinición del rol del Estado. La desaparición del tren no generó por sí sola el estancamiento regional, pero sí consolidó una trayectoria de pérdida de centralidad económica y mayor dependencia de dinámicas externas, especialmente en un territorio históricamente periférico como el oeste cordobés.

Esta exclusión productiva no puede explicarse por déficits sociales básicos ni por ausencia de iniciativa local, sino por restricciones estructurales persistentes en las condiciones generales de producción, particularmente en materia de infraestructura y costos de servicios. En este punto, la evidencia cualitativa proveniente de actores con trayectoria en la gestión pública local resulta convergente con el análisis estructural desarrollado. Como señala una exintendente de Villa Dolores (2015–2023) y actual legisladora provincial, con amplia experiencia en la administración municipal,

(...) acá lo que hace falta son fuentes de trabajo, muchas fuentes de trabajo. No me parece en el tema, por ejemplo, de fábricas, porque no tenemos la infraestructura necesaria, sobre todo en los servicios. La luz es una de las más caras del país, entonces no es conveniente para producir cuestiones en las fábricas. Sería muy costoso, por eso las grandes fábricas no se asentarían aquí. Si abrir fuentes de trabajo porque todos los jóvenes se nos van (...) (Gloria Pereyra, entrevista, 12 de enero de 2026).

Este diagnóstico no se limita a una percepción retrospectiva, sino que se apoya en experiencias concretas de gestión y negociación con potenciales inversores. En ese sentido, la entrevistada subraya que las restricciones estructurales locales se ven agravadas por la ausencia de un acompañamiento activo del gobierno provincial, particularmente en materia de servicios estratégicos. Al comparar la situación de Villa Dolores con territorios cercanos de la provincia de San Luis, afirma:

(..) estamos a 70 kilómetros, o un poco menos, de Los Cajones, que es San Luis, donde está la luz más barata. Entonces estamos como en un punto bisagra donde no pueden venir grandes fábricas ni invertir a gran escala por esta cuestión de los servicios (Gloria Pereyra, entrevista, 12 de enero de 2026).

Desde esta perspectiva, la imposibilidad de radicación industrial en Villa Dolores no responde a una falta de oportunidades coyunturales, sino a un entramado de decisiones estructurales y omisiones de política pública a escala provincial. Como sintetiza la exintendente, incluso cuando existieron contactos directos con empresarios interesados, *“no les convenía en absoluto venir a instalarse a Villa Dolores”*, lo que refuerza la idea de que sin un acompañamiento inicial del gobierno provincial resulta extremadamente difícil generar condiciones para el desarrollo productivo local (Gloria Pereyra, entrevista, 12 de enero de 2026). Esta situación contribuye de manera directa a la persistente emigración de jóvenes y a la reproducción de un patrón territorial de baja complejidad productiva, en contraste con los procesos observados en provincias que desplegaron políticas activas de promoción e infraestructura.

5.5 Cierre del Capítulo V

El análisis comparativo desarrollado en este capítulo posibilita sostener que las trayectorias divergentes entre el área seleccionada de San Luis y el oeste de la provincia de Córdoba no se explican por diferencias en las condiciones sociales básicas ni por dinámicas demográficas excluyentes, sino por la combinación histórica de políticas públicas, infraestructuras estratégicas y estructuras productivas diferenciadas. Territorios con niveles similares de alfabetización, baja desocupación y necesidades básicas insatisfechas comparables siguieron recorridos contrastantes en función de su capacidad, o imposibilidad, de reorganizar su perfil productivo y urbano.

En San Luis, la promoción industrial y, en el caso de Villa de Merlo, la consolidación del turismo, y la industria en menor medida, como estrategia de diversificación productiva, actuaron como vectores de atracción poblacional, generación de empleo y refuerzo de centralidades urbanas. Estas políticas, sostenidas en el tiempo y acompañadas por inversiones en infraestructura y servicios, permitieron amortiguar los efectos regresivos del cambio de régimen de acumulación iniciado en 1976 y reconfigurar parcialmente la inserción territorial.

Por el contrario, en el oeste de Córdoba, la desaparición del ferrocarril como infraestructura articuladora, sumada a la ausencia de una intervención provincial de similar intensidad y continuidad, consolidó una trayectoria de crecimiento sin transformación estructural. Esta debilidad en la respuesta estatal queda evidenciada en el contraste de las infraestructuras de conectividad, mientras San Luis desplegaba una red de rutas y autopistas integradas a sus polos productivos, la principal vía de conexión de Traslasierra con su capital provincial, el Camino de las Altas Cumbres, demoró 51 años en completarse de forma definitiva (La Voz del Interior, 2018). Villa Dolores, aun manteniendo su rol como principal centro urbano regional, perdió jerarquía relativa y capacidad de articulación productiva, quedando subordinada a actividades de baja complejidad y a dinámicas económicas externas al territorio.

De este modo, el capítulo confirma que la desigualdad regional no es el resultado de déficits sociales individuales ni de fallas locales aisladas, sino de procesos estructurales de larga duración que definen qué territorios logran reorganizarse frente a los cambios del modelo de acumulación y cuáles quedan atrapados en procesos de estancamiento relativo. Este marco analítico resulta importante para comprender las limitaciones y potencialidades que condicionan el desarrollo futuro del corredor Villa Mercedes–Villa Dolores.

Capítulo VI

Conclusiones

El análisis desarrollado a lo largo de este trabajo permite sostener que la trayectoria socioeconómica de Villa Dolores y su área de influencia no puede explicarse únicamente por factores coyunturales ni por falencias locales, sino que responde a una estructura productiva históricamente frágil, altamente vulnerable frente a las crisis cíclicas que caracterizan a la economía argentina. El cierre del ramal ferroviario Villa Mercedes – Villa Dolores en la década de 1990 operó como un acelerador y cristizador de debilidades estructurales preexistentes, en el marco de un proyecto

neoliberal que reorganizó el territorio nacional desde criterios de rentabilidad de corto plazo, desarticulando funciones estratégicas del Estado y profundizando desigualdades regionales.

Desde sus orígenes, la integración de Villa Dolores al mercado nacional fue periférica y dependiente. El ferrocarril permitió la comercialización de producciones primarias de bajo valor agregado, leña en los primeros años, y favoreció la transición de pueblo a ciudad, pero nunca estuvo acompañado por una política sostenida de diversificación productiva ni de industrialización local. Este tipo de inserción genera procesos de modernización incompleta, incapaces de sostener dinámicas endógenas de acumulación, empleo y consumo en el largo plazo.

La fragilidad estructural de Villa Dolores se manifestó con especial crudeza frente a los cambios del patrón de acumulación. A diferencia de las economías con base industrial, que cuentan con mayores capacidades de amortiguación frente a las crisis, la estructura agrocomercial predominante en Traslasierra mostró una sensibilidad mayor a los ciclos recesivos, con impactos casi inmediatos sobre el empleo, la migración y el consumo local. En este punto, la lectura de Marcelo Diamand resulta importante, ya que la industria no solo genera empleo directo, sino que expande el mercado interno, incrementa el consumo y fortalece la demanda agregada, funcionando como un factor clave de estabilidad macroeconómica y territorial. La ausencia de un entramado industrial significativo dejó a Villa Dolores sin ese sostén estructural, exponiéndola a una dinámica persistente de estancamiento.

El cierre del ramal ferroviario no fue una decisión técnica neutral, sino una expresión concreta de la ofensiva neoliberal de los años noventa, que concibió a la infraestructura pública como un costo a eliminar y no como una herramienta de integración territorial. Al suprimir el ferrocarril sin ofrecer alternativas productivas ni logísticas, el Estado nacional retiró uno de los pocos soportes que sostenían la reproducción económica regional. En este proceso, Villa Dolores perdió la relación histórica que había mantenido con la región de Cuyo, vínculo que había estructurado durante décadas los flujos comerciales, sociales y laborales del departamento San Javier. El ferrocarril había funcionado como el principal articulador de esa relación, integrando a la región a circuitos cuyanos con mayor proximidad productiva y poblacional. Su desaparición forzó un corrimiento progresivo de la articulación territorial hacia Córdoba capital, redefiniendo los vínculos económicos y de movilidad en condiciones claramente desventajosas para una ciudad intermedia como Villa Dolores, frente a las diferencias demográficas, productivas y funcionales que la separan de Córdoba capital. Este quiebre también se expresa en la actualidad en la escasa conectividad por transporte colectivo con la región de Cuyo, en contraste con la ampliación sostenida de los servicios hacia la capital cordobesa, lo que evidencia un cambio estructural en la orientación territorial de la región y una mayor dependencia de un centro urbano con el cual no existían históricamente relaciones productivas simétricas.

El contraste con la provincia de San Luis refuerza esta interpretación. A diferencia de Córdoba, el Estado provincial puntano anticipó el problema estructural de la falta de diversificación productiva y actuó de forma deliberada. En una primera etapa, mediante un régimen provincial de promoción industrial, y posteriormente aprovechando la Ley Nacional de Promoción Industrial, San Luis logró atraer inversiones manufactureras y generar empleo. La clave del proceso no fue únicamente la instalación de industrias,

sino la capacidad del Estado provincial para apropiarse de los recursos generados por la actividad industrial y reinvertirlos estratégicamente en el territorio. Caminos, infraestructura urbana, servicios, energía y educación formaron parte de un circuito virtuoso de fortalecimiento territorial que aumentó la resiliencia de ciudades como Villa Mercedes y, en menor medida, de Villa de Merlo. Incluso con limitaciones y dependencias externas, la industria permitió sostener el empleo, el consumo y el crecimiento demográfico frente a los ciclos de crisis.

Villa Dolores, en cambio, no solo quedó rezagada respecto de las ciudades sanluiséñas seleccionadas, sino que perdió progresivamente su jerarquía dentro de la propia provincia de Córdoba. De haber ocupado históricamente un lugar relevante entre las principales ciudades provinciales, fue desplazada fuera del grupo de las diez más pobladas, cediendo centralidad a localidades vinculadas al cordón pampeano-industrial, donde se concentraron la industria, la infraestructura y los nuevos cultivos dinámicos, en particular la soja. Este proceso no respondió a una supuesta ineficiencia local, sino a una reconfiguración territorial regresiva, en la que Córdoba profundizó un patrón de desarrollo concentrado en el centro-este provincial, relegando al oeste y norte a una condición de marginalidad productiva.

Las iniciativas impulsadas en Villa Dolores durante las primeras décadas del siglo XXI, como los intentos de creación de un parque industrial o la búsqueda de consolidar una oferta universitaria propia, expresan una clara conciencia local sobre la necesidad de modificar el modelo de desarrollo. Sin embargo, la falta de continuidad, escala y respaldo provincial impidió que estas experiencias se tradujeran en una transformación estructural de la matriz productiva. A diferencia de San Luis, donde la industria generó recursos que fueron sistemáticamente reinvertidos en el territorio, en el oeste cordobés predominó una lógica fragmentaria, incapaz de romper con la dependencia del sector primario y de los servicios de baja productividad.

Si bien no fue objeto específico de este trabajo realizar una comparación exhaustiva entre el oeste de la provincia de Córdoba y el resto del territorio provincial, la evidencia analizada permite advertir una brecha significativa en términos de calidad de vida entre la región de Traslasierra y las áreas más dinámicas de Córdoba. Esta diferencia se expresa en oportunidades de empleo, niveles de ingreso, acceso a infraestructura productiva y de servicios, oferta educativa superior, conectividad y capacidad de retención poblacional. Mientras el centro-este cordobés, articulado al cordón pampeano-industrial y a los cultivos dinámicos, concentró inversión, industria y servicios avanzados, el oeste provincial quedó rezagado en un esquema de baja diversificación productiva y menor densidad institucional. Esta desigualdad no responde a condiciones naturales ni a fallas culturales, sino a un patrón histórico de desarrollo concentrado, profundizado por la retirada del Estado nacional y la ausencia de una estrategia provincial sostenida para el oeste cordobés.

El caso analizado confirma que la principal vulnerabilidad estructural de Villa Dolores reside en la fragilidad de su estructura productiva frente a las crisis cíclicas, fragilidad directamente asociada a la ausencia de un proceso de industrialización y diversificación sostenido. La experiencia comparada demuestra que la industria, acompañada por un Estado planificador y activo, sigue siendo un componente central para generar empleo, expandir el consumo y sostener el desarrollo regional.

El cierre del ramal Villa Mercedes – Villa Dolores no solo simboliza el final de una etapa histórica, sino que revela las consecuencias de haber abandonado la planificación del desarrollo, la política industrial y la integración territorial. El caso lleva a pensar al presente, ya que sin un cambio de estrategia, orientado a fortalecer la estructura productiva, diversificar actividades y reinvertir en infraestructura y educación, regiones como Villa Dolores seguirán expuestas a fases de estancamiento, pérdida de centralidad y deterioro relativo de la calidad de vida.

Bibliografía

- Barrionuevo Imposti, J. J. (1945). *Historia de Villa Dolores*. Córdoba: Tipografía de “La Reforma”.
- Bruni, C. (2010). *Diagnóstico del sistema turístico de la ciudad de Merlo, San Luis* (Trabajo final de licenciatura). Universidad Abierta Interamericana, Facultad de Turismo y Hospitalidad.
- Cerioni, G. (2000). *Impacto del régimen de promoción industrial en la provincia de San Luis*. En XXX Jornadas Tributarias. Colegio de Graduados en Ciencias Económicas.
- Diamand, M. (1973). *Escritos económicos. Doctrinas económicas, desarrollo e independencia*. H. Garetto Editor.
- Di Filippo, A., & Jadue, S. (1976). La heterogeneidad estructural: concepto y dimensiones. *El Trimestre Económico*, 43(169).
- Fajardo, M. (2025). *El mundo según América Latina: la CEPAL en la era del desarrollo*. Fondo de Cultura Económica.
- Ferrero, F. (1964). Localización industrial en la provincia de Córdoba. *Revista de Economía y Estadística*, Tercera época, 8(2), 7–42.
<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/REyE/article/view/3570>
- Frank, A. G. (1967). El desarrollo del subdesarrollo. *Pensamiento Crítico*, (7), 159–172.
- Furtado, C. (1964). *Desarrollo y subdesarrollo*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- Garzón, J. M., & Young, M. (2016). *La producción de papa en Córdoba: Aspectos básicos y potencial productivo*. IERAL / Ministerio de Agricultura y Ganadería de Córdoba.
- INDEC. (1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001). *Censos Nacionales de Población y Vivienda*. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- INDEC. (1937, 1947, 1974, 1988, 2002). *Censos Nacionales Agropecuarios*. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- La Voz del Interior. (2002, 18 de diciembre). *Reflotan ex bodega de Villa Dolores como un futuro centro productivo*.
https://archivo.lavoz.com.ar/2002/1218/regionales/nota137101_1.htm
- Maffini, M. A. (2023). Turismo y territorio: la “turistificación” de Traslasierra (Córdoba, Argentina). *Revista Universitaria de Geografía*, 31(1), 133–166.
<https://revistas.uns.edu.ar/rug/article/view/4259>
- Marengo, M. E. (2023, 17 de diciembre). *Cruz del Eje y la huelga más larga de la historia ferroviaria*. CDMNoticias.

<https://cdmnoticias.com.ar/2023/12/17/cruz-del-eje-y-la-huelga-mas-larga-de-la-historia-ferroviaria/>

Marietán, M. C. (2018). *El ferrocarril en Villa Dolores. Un impulso para su desarrollo y problemas no previstos (1905–1918)* (Tesis de maestría en Historia). Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Marietán, M. C. (s. f.). *La extinción del ferrocarril en Villa Dolores (Córdoba) como consecuencia de su desempeño y el fin del ciclo estatal en la materia (1976–1992)*. Trabajo académico.

Morina, J. O. (1989). *Características e impacto de la promoción industrial en la provincia de San Luis* (Tesis de licenciatura). Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Licenciatura en Geografía.

Moreyra Villalba, B. I. (2021). Las dimensiones sociales de las desigualdades sociales del agro en una etapa de crecimiento económico: el noroeste de Córdoba (Argentina), 1900–1930. En P. Machado, I. A. Ironita, N. Girbal Blacha & M. B. Chiappe (Eds.), *Agricultura y desigualdades sociales en América del Sur (siglos XIX y XX)*. Acervus.

O'Donnell, G. (1977). Estado y alianzas en la Argentina, 1956–1976. *Desarrollo Económico*, 16(64). Buenos Aires: IDES.

Pagano, F. A. (2017). *La privatización y desguace del sistema ferroviario argentino durante el modelo de acumulación neoliberal*. Ponencia presentada en la Mesa Temática N.º 6: Sociología Económica: las correlaciones de fuerzas en los cambios de los patrones de acumulación del capital. Universidad Nacional de Cuyo.

Pinto, A. (1970). Naturaleza e implicaciones de la heterogeneidad estructural de la América Latina. *El Trimestre Económico*, 37(145).

Prebisch, R. (1949/2012). *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. Santiago de Chile: CEPAL.

Torre, J. C., & Pastoriza, E. (2002). La democratización del bienestar. En J. C. Torre (Ed.), *Los años peronistas (1943–1955)* (Nueva Historia Argentina, Tomo VIII). Editorial Sudamericana.

Zicari, J. (2020). *Crisis económicas argentinas: de Mitre a Macri*. Ediciones Continente.

Anexo

Entrevistas

Entrevista 1: Gloria Pereyra

(Ex intendenta y legisladora provincial)

Fecha: 2026

Tipo: Entrevista semiestructurada realizada por el autor

Temas abordados: infraestructura ferroviaria, costos de servicios públicos, desarrollo industrial y turístico en Traslasierra.

Autor: Ahí está.

Gloria: Me parece que sería útil para la cuestión turística, desde Villa Dolores a todo el valle de Traslasierra. Pero sí hay una cuestión logística que tendría que ser a las afueras de la ciudad. Y tendría que tener una red para llegar con... o pueblos agropecuarios que son San José, Los Cerrillos y San Vicente.

Autor: No precisamente como era antes, pasando por la zona, digamos, núcleo céntrica de la ciudad.

Gloria: No, en el núcleo céntrico de la ciudad no, porque es una cuestión logística. La ciudad se ha poblado mucho y en los lugares donde pasaba antes estaban las vías, hay todo un poblado. Entonces sería ya un inconveniente hasta para la gente, cuestiones de tránsito, de ruido, sonoras y demás. Me parece que ya no, tendría que estar afuera de la ciudad.

Autor: Y en lo productivo de la ciudad, ¿notaste alguna necesidad de transporte, de conectividad en relación a la producción, más que nada?

Gloria: No, a la producción en sí no me parece acá. Sí en lo turístico. Lo turístico sí sería muy importante para que vengan a todo el valle de Traslasierra.

Autor: En lo turístico como que sería importante. Y en lo socioeconómico, fuiste intendenta, ¿en qué períodos?

Gloria: Desde el 2015 al 2023. Y anteriormente ahí también he estado en la municipalidad en otros cargos. En años anteriores, en la jefatura de gabinete, anterior a eso en una dirección que manejaba todos los centros vecinales, los barrios de la ciudad, y posterior a eso, directora de Acción Social.

Autor: Bien, y ahora legisladora hasta el 27. ¿Y qué diagnóstico hacés de la parte social, económica de Villa Dolores particularmente y la región?

Gloria: Bueno, la verdad que acá lo que hace falta son fuentes de trabajo, muchas fuentes de trabajo. No me parece en el tema, por ejemplo, de fábricas, no, porque no tenemos la infraestructura necesaria, sobre todo en los servicios. La luz es una de las más caras del país, entonces no es conveniente para producir cuestiones en las fábricas. Sería muy costoso, por eso las grandes fábricas no se

asentarían aquí. Sí abrir fuentes de trabajo porque todos los jóvenes se nos van, y tener más recursos, ¿no?

Autor: Y creés... por ahí San Luis tuvo una política industrial activa, sobre todo Villa Mercedes. ¿Creés que se perdió una oportunidad en Villa Dolores con ese tipo de políticas o estamos a tiempo de fomentarlas?

Gloria: Sí, yo creo que primero tiene el gobierno provincial de Córdoba que mejorar el tema de servicios, sobre todo el tema de la luz. Porque estamos a 70 km por un lado, 30 y algo, un poquito menos acá de Los Cajones, que es de San Luis, donde está la luz más barata. Entonces estamos como en un punto bisagra donde no pueden venir grandes fábricas ni invertir a grandes cosas, a mayor escala, por esta cuestión de los servicios.

Autor: ¿Y creés que por esta cuestión de los servicios, por ejemplo, Villa Mercedes o Merlo lograron tener industrias, fábricas, y Villa Dolores no?

Gloria: Sí, me parece que es más que todo por eso. Y en lo turístico lo mismo, ¿no? Nosotros estamos como muy aislados de lo que es Córdoba Capital y a la vez estamos como muy cerca de San Luis, pero como es otra provincia no se puede hacer mucho, nada, digamos.

Autor: Es como que confirmás o creés esta idea de que en algún momento se habla que se perdió la oportunidad de radicar industrias en Villa Dolores a raíz de estos altos costos que suelen existir.

Gloria: Sí, sí, porque cuando yo estaba como intendente tuvimos entrevistas con empresarios, gente de fábricas, y no les convenía en absoluto venir a instalarse a Villa Dolores. Entonces sería un acompañamiento del gobierno en principio provincial para después pensar en instalar fábricas en la región.

Autor: Sí, tal cual. Y aparte... a ver, lo que es burocrático para armar un parque industrial lleva un costo importante para eso, porque tiene cuestiones, procedimientos burocráticos que es muy difícil de llegar a concretar eso también. Por ejemplo, pienso en otro eje, la mano de obra formada. Merlo hoy tiene su Universidad Nacional, Villa Mercedes también, Villa Dolores intentó... ¿creés que Villa Dolores se quedó por ahí un poco rezagada al no haber logrado conseguir fábricas, mientras que Merlo consiguió fábricas y turismo y a la par fue creando servicios educativos relacionados a lo que tenía, como para generar mano de obra calificada?

Gloria: Sí, me parece que sí. Pero aparte vuelvo a decir: hoy por hoy Villa Dolores no tiene las fábricas porque es un procedimiento muy largo de toda la papelería para instalarse como un parque industrial, cosa que no conseguimos ese acompañamiento desde el gobierno de la provincia. Es como que ellos no lo ven a este punto del mapa, a Villa Dolores, como fructífero. A mí me parece que si acá se hubiera hecho el corredor bioceánico, que decían que iba a pasar justamente por aquí, le hubieran hecho otro hincapié, sobre todo el gobierno de la provincia.

Autor: El corredor bioceánico sería desde Santiago de Chile hasta Capital Federal.

Gloria: Sí, pero también pasaba por acá, justamente pasaba por esta ruta, la ruta 20, donde ahí podría haber sido... ¿A dónde el gobierno de la provincia ha dado más auge a todos estos parques industriales? Donde hay lugares con producción. Como por ejemplo Villa María fue algo top en todo Córdoba porque justamente tenían y tienen los campos agrícolas y ganaderos y todo eso grande, y ahí era como con más explotación, digamos.

Autor: Sería casi como el trayecto que hacía el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, hecho en ruta.

Gloria: Sí, yo calculo que sí. Entonces el acompañamiento del gobierno provincial sería clave para fomentar el desarrollo regional.

Autor: Sí, y después lo otro que... a ver, nosotros lo que tenemos acá muy productivo es el tema de la papa, que no es en Villa Dolores en sí, sino es en las localidades de San José, San Vicente y Los Cerrillos. Y otra cosa para hacer aquí no tenemos, sin contar por ahí la leña que se fue perdiendo, el tabaco...

Gloria: Sí, exactamente. La producción del tabaco era muy grande en Villa de las Rosas y con los años, las décadas, se fue perdiendo eso, que también hubiera sido muy importante una fábrica de tabaco que estaba en su momento y la trasladaron a otro lado.

Autor: Perfecto. ¿Algo más para agregar?

Gloria: No.

Entrevista 2: Jorge

(Residente del Lafinur (San Luis), ex trabajador rural

Fecha: 2026

Tipo: Entrevista semiestructurada realizada por el autor

Temas abordados: logística ferroviaria, transporte de leña y ganado, transición del transporte mular al camión.

Autor: Ahí está grabando. Vos trabajabas acá en La Finur...

Jorge: Toda la vida trabajé acá, estuve acá.

Autor: ¿Y qué se cultivaba acá?

Jorge: De todo. Maíz, avena, alfa.

Autor: ¿Para consumo propio?

Jorge: El alfa era para vender y también para consumo propio. Las dos cosas.

Autor: ¿Y el ferrocarril que salía de Los Cerrillos a Villa Mercedes?

Jorge: Y bueno, de allí la línea del ferrocarril venía de San Juan a Buenos Aires. A ese tren le decían "El Zonda".

Autor: ¿Y la gente de acá llevaba cosas para trasladar?

Jorge: Yo supe que llevaba leña. Leña de toda la zona. Animales también llevaban, vagones con vacas, novillos.

Autor: ¿Y con lo que se ganaba en aquel tiempo alcanzaba para vivir?

Jorge: Sí, sí. Aparentemente alcanzaba más la plata. Tenía más valor que en este momento.

Autor: ¿Hay diferencia entre lo que se podía cultivar antes y ahora?

Jorge: Es lo mismo nomás. La misma cantidad digamos, la misma producción. Toda la vida se vivió de esa forma. No era mucha la ganancia, pero alcanzaba para vivir.

Autor: ¿Y ahora la gente cultiva alfa para vender afuera?

Jorge: Por el momento no. En la zona nomás, por ejemplo, la producción de alfa la enrollan y se venden los rollos.

Autor: ¿Y leña?

Jorge: Leña sí, hay consumo, pero eso se da en el invierno. Ya no se vende para afuera, sino para la zona: Río Cuarto, el sur, para Mendoza, San Juan. Leña picada para estufa.

Autor: Cuando estaba el ferrocarril, ¿se notaba algún cambio, más movimiento?

Jorge: No, todo fue también así como para vivir. Se manejaba la gente para llevar la leña a Los Cerrillos, que hay así unas "planchadas". Se usaba la chata o carro con seis mulas. Tirada por seis mulas que llevaban 2.000 o 3.000 kilos.

Autor: ¿Y ahora que no se vende esa leña para afuera?

Jorge: Se lleva en camión ahora. Todo camión, ya no hay más carros como había antes.