

# Vías y perturbaciones. Una interpretación sobre las transformaciones de los ferrocarril metropolitanos durante el kirchnerismo



Pérez, V. y Rebón, J. (Coord). (2017). *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Biblos-CLACSO, 192 páginas.

 Natalia Cosacov

CONICET / Instituto de Investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Artefacto técnico y político, huella y proyecto de una idea de nación, testigo y encarnación de los avatares de la Argentina, el ferrocarril es un objeto tan complejo como potente. Por su rol protagónico en el proceso de poblamiento y construcción territorial del país, el ferrocarril puede considerarse un agente urbanizador de primer orden (Williams, 2004). En Buenos Aires tuvo un impacto profundo y multifacético. Su Área Metropolitana le debe su existencia: ese territorio se estructuró en función de la expansión de los corredores ferroviarios construidos desde la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del XX.

En Argentina, como en el mundo, el ferrocarril cargó con la confianza moderna respecto de que los adelantos científicos y tecnológicos mejorarían la vida social. Ese optimismo acompañó la extensión de la red ferroviaria más extensa de América latina (más de 47 mil kilómetros). Pero a comienzos del siglo XXI, apenas una parte de esa inmensa red sigue en uso y la decadencia y el deterioro del servicio de pasajeros son notables: “una terminal de trenes es un gran hangar de vidas multitudinarias apretadas, rápidas, condensadas en un vago peligro que a veces se consume”, escribió el sociólogo Horacio González al día siguiente de la Tragedia de Once<sup>1</sup>.

Diariamente, viajan en los trenes metropolitanos de Buenos Aires un promedio de 1.290.000 pasajeros. Estas cifras dan una idea de la relevancia social de los ferrocarriles metropolitanos. El lado oscuro de ese dato son las formas de padecimiento social que emergen de ese sistema. Usuarios de un transporte deteriorado, víctimas de interrupciones por problemas técnicos o por medidas de fuerza, viajan en unidades

y vías sin mantenimiento y se exponen diariamente a múltiples riesgos. Situaciones también padecidas por los propios trabajadores que sufren, además, la precarización laboral del sector y la bronca de los pasajeros.

Precisamente, fue una serie de episodios de violencia colectiva protagonizados por pasajeros del servicio ferroviario metropolitano de Buenos Aires, lo que atrajo la mirada del equipo de investigación coordinado por Verónica Pérez y Julián Rebón, radicado en el Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA, Argentina). Allá por 2007 se propusieron indagar en las formas de disconformidad social entre los usuarios de ese servicio público de transporte. ¿por qué grupos de pasajeros enardecidos quemaban y atacaban estaciones? A esa investigación le siguieron otras dos centradas en diversos aspectos de la evolución de los servicios durante el período kirchnerista 2003-2015, desde una perspectiva sistémica y complementaria. El resultado de esos esfuerzos nutre el libro recientemente publicado, titulado: *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*, co-editado por Biblos y CLACSO. Los recorridos por los que transitaban a partir de las primeras preguntas no son lineales y, precisamente, en esa decisión reside la originalidad y productividad del libro. Sostenido en distintas estrategias metodológicas y fuentes de datos, en cada capítulo el lector encontrará análisis basados en la Base de Datos de Acciones colectivas conflictivas producida por el equipo, encuestas a usuarios, entrevistas a informantes clave, observaciones, análisis documental y procesamiento de estadísticas oficiales. Es un relato sostenido por varios autores, pero cada capítulo está entrelazado al siguiente y tiene una mirada colectiva que no siempre está presente en libros que comparten autorías.

El libro se propone dar cuenta de la evolución del sistema ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires. Se detiene en las formas sociales de

<sup>1</sup> El 22 de febrero de 2012 a las 8.33 de la mañana, un tren que estaba llegando a la estación de Once no detuvo su marcha y colisionó con los paraportes de contención de la estación, dejando un saldo de 789 heridos y 51 fallecidos. El capítulo 8 del libro lo trata en profundidad.

organizar la prestación del servicio durante el ciclo político del kirchnerismo (2003-2015). Para ello, los autores asumen dos puntos de partida. En primer lugar, postulan que la orientación y sentido de las recurrentes transformaciones en la prestación del servicio no pueden comprenderse sin poner en relación tanto *factores de contorno o contextuales* (la orientación general y la fuerza social en el gobierno, las condiciones sociales, políticas y económica, entre otras) como aquellos *endógenos*, esto es, aspectos institucionales y estructurales del propio sistema ferroviario (características de los grupos empresarios a cargo, modelos de gestión del servicio, formas de financiamiento, rol de los subsidios, condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios, entre otros). En segundo lugar, los autores proponen entender que las formas sociales de organizar la prestación del servicio y sus sucesivas reestructuraciones, generan un sistema que en su equilibrio inestable produce perturbaciones. Estas perturbaciones, a su vez, inciden en su transformación, son motor del cambio. Esta hipótesis es la piedra de toque sobre la que se estructura el libro y la que le da su título. En un claro diálogo con el postulado de Marx pero también con los postulados de la teoría de la complejidad en la que se inscriben, el conflicto, la perturbación, es un elemento sistémico. Los autores proponen entender la dinámica de transformación del sistema ferroviario de pasajeros no como un proceso planificado, sino por el contrario, como resultado de esas perturbaciones que expresan las tensiones generadas por el propio sistema.

Dividido en dos partes, el libro se articula a partir de esas dos hipótesis de trabajo. La primera parte, "las vías del cambio" consta de cuatro capítulos y ofrece una lectura cronológica, secuencial, de los distintos períodos que es posible identificar en las formas sociales de organizar la prestación del servicio. Si bien el foco se coloca en los años kirchneristas, el análisis se remonta a los años noventa, momento en el que los ferrocarriles metropolitanos de pasajeros fueron transferidos a operadores privados para su explotación. En cada capítulo de esta primera parte -escritos por Pérez y Rebón- el objeto construido gana en complejidad y profundidad histórica. En el primero de estos capítulos, "De las promesas de las concesiones a la acumulación originaria de tensiones", se analiza la etapa previa al período en el que se centra la investigación. En ese capítulo se reconstruyen el proceso de privatización parcial, los marcos de la concesión del servicio, el carácter híbrido que asumirá el modelo de gestión, las características que finalmente adquirió el mercado de transporte ferroviario, entre otras cuestiones. El segundo capítulo, "De la emergencia a la disconformidad", aborda los primeros años del ciclo

kirchnerista, en el que se conjuga la persistencia del modelo heredado de la etapa previa con un crecimiento económico que recarga la demanda sobre el sistema ferroviario. Allí surge y se desarrolla un ciclo de violencia colectiva de pasajeros con significativo impacto. Si bien este capítulo da cuenta de ese ciclo de violencia colectiva, su tratamiento en profundidad es objeto del sexto capítulo. El tercero, "La hibridación creciente: de la mejora incipiente a la emergencia de nuevas perturbaciones", aborda la etapa en la que se despliega un nuevo modelo de gestión con mayor presencia estatal y quita de concesiones a un grupo empresario, generando una hibridación de formas organizativas del sistema y la concentración de su explotación en unos pocos grupos capitalistas. Junto a ello, emergen perturbaciones vinculadas a la tercerización de tareas y servicios que al tiempo que precarizan a trabajadores operan como espacio de acumulación de capital de esos grupos económicos. El cuarto y último capítulo, "La crisis como oportunidad política: de la tragedia de Once a la renovación ferroviaria" contextualiza el torbellino de cambios operados luego de la Tragedia de Once y ofrece un balance provisorio de las transformaciones del período.

La historia relatada en la primera parte es la de un sistema que está, de modo permanente, en un equilibrio inestable. Luego de evidenciar las tensiones estructurales del sistema, en la segunda parte, titulada "Las perturbaciones", adquieren protagonismo las acciones colectivas, entendidas como hitos en tanto producen cambios en las formas de organizar la prestación del servicio.

El quinto capítulo -a cargo de Julián Rebón- es clave en el argumento del libro, porque oficia de bisagra que articula las acciones colectivas a los ciclos previamente reconstruidos. Este capítulo evidencia que la evolución de la acción colectiva tiende a corresponderse con las tensiones y contradicciones de cada etapa reconstruida en la primera parte. El autor muestra que el período inicial (2003-2007), vinculado a la prolongación de los modelos de concesiones, encuentra dos grandes vectores del conflicto. Por un lado, destacan los pasajeros, que emprenden ataques focalizados principalmente sobre las empresas prestatarias buscando visibilizar públicamente el problema de la calidad del servicio. Por otro lado, el conflicto sindical, vinculado en este período a la recuperación salarial poscrisis del 2001-2002 y a la demanda de mayor seguridad para los trabajadores afectados por los ataques y las agresiones de pasajeros. En el período 2008-2011, adquieren protagonismo los trabajadores tercerizados que se expanden como sector de la fuerza de trabajo, por las propias modificaciones en el modelo de gestión,

cada vez más híbrido y diferenciado. Finalmente, la etapa estatista de 2012 a 2015, se caracteriza por la emergencia de un nuevo actor, los familiares de las víctimas de la Tragedia de Once, y por la persistencia de la lucha sindical, que encuentra en la resistencia a la des-corporativización sindical uno de sus vectores.

La mirada panorámica del quinto capítulo, prepara el terreno para la profundidad que ofrecen los capítulos siguientes. El sexto capítulo, a cargo de Jorge Alvarez, Verónica Perez y Julián Rebón, se titula "Fuera de sus carriles: los estallidos de hostilidad de los pasajeros". Los autores proponen una lectura sobre la particular forma que asumieron las acciones directas de pasajeros para expresar su disconformidad con la calidad del servicio. Conceptualizadas como "estallidos de hostilidad", los autores repasan sus atributos específicos para distinguirlos de otras formas de acción y sus elementos estructurantes. En el capítulo séptimo, Natalia Bauni aborda el proceso de tercerización precarizante centrándose en la línea Roca que, durante el 2010 y el 2011, fue centro de la escena de conflictos laborales contra la tercerización. Este capítulo titulado "La lucha contra la tercerización precarizante de los trabajadores ferroviarios" muestra el entramado de relaciones entre sindicato, Estado y empresas, reconstruye las condiciones de trabajo en las empresas tercerizadas, el ciclo del conflicto y los cambios que devinieron luego del asesinato de Mariano Ferreyra<sup>2</sup>. El capítulo finaliza con una hipótesis que da pie al siguiente: la lucha de los tercerizados dejó instalado en la opinión pública la existencia de un entramado de prácticas de connivencia ente sindicatos, estado y empresarios. Esta sensibilidad colaborará con la instalación del lema "la corrupción mata" levantada posteriormente por los familiares de las víctimas de la Tragedia de Once, que inscribirán la tragedia como resultado de la voluntad de enriquecerse sin importar las consecuencias. Candela Hernández y Verónica Rodríguez Celín son quienes tienen a cargo el capítulo titulado "La tragedia como movimiento social" que reconstruye cómo la tragedia de once se tradujo en acción colectiva, logrando proyectarse en el tiempo para llevar adelante sus reivindicaciones. Las autoras reconstruyen los formatos de acción, las reivindicaciones, la atribución de responsabilidades y los efectos que tuvo en las transformaciones del sistema ferroviario.

El libro coordinado por Verónica Pérez y Julián Rebón, puede ser leído en clave de la pregunta por el cambio

social: ¿cómo se producen los cambios sociales?, ¿cómo se transforman las instituciones, en particular, las condiciones de prestación de los servicios públicos? Les autores proponen que el cambio, lejos de ser lineal, se ordena en diversos ciclos en los cuales las transformaciones se precipitan de modo no planificado con base a perturbaciones de diversa índole: ataques de pasajeros disconformes con las condiciones de viaje, el conflicto de trabajadores precarizados que dio lugar al crimen de Mariano Ferreyra, accidentes de gran envergadura como el de Once en febrero de 2012. Se trata de una lectura muy interesante no sólo porque no sigue una matriz estadocéntrica, sino también porque apuesta y lleva a fondo algunos de los principales postulados de las teorías de la complejidad, como la importancia de retroalimentaciones positivas que alejan a los sistemas del equilibrio, la consideración de que pequeños cambios pueden conllevar grandes movimientos no lineales del sistema y, finalmente, que los sistemas son al mismo tiempo robustos y frágiles, emergentes, dinámicos, procesuales e impredecibles (Sheller y Urry, 2016)

Puede ser de especial interés esta lectura, para tensionar miradas frecuentes en el ámbito del planeamiento urbano y del transporte. La teoría de la complejidad, sugiere la necesidad de alejarse de la idea de "regularidad" en el planeamiento urbano y del transporte y desplazar completamente los modos tradicionales de planificación que no incorporan los eventos "extraordinarios" por ser poco probables (Sheller y Urry, 2016). En cambio, desde la teoría de la complejidad, se asume de entrada que en los sistemas coexisten el orden y el desorden y que de las turbulencias emergen nuevas estructuras que son diferentes a las que le dieron origen. El libro reseñado, es un gran análisis de las transformaciones de los ferrocarriles metropolitanos desde este punto de vista.

Vinculado a lo anterior, el libro propone una perspectiva que des-normativiza el análisis del sistema ferroviario de pasajeros. No hay en el libro recomendaciones de cómo debería ser la prestación del servicio sino una lectura de cómo funciona. Hay un esfuerzo por desentrañar cómo se articulan los procesos -endógenos y exógenos- y las perturbaciones para producir las formas de prestación del servicio *realmente existente*. Esto no quiere decir que los autores no tengan un compromiso fuerte con la transformación social. Como señalan en la introducción, el propósito último de esta investigación es aportar elementos "para que los pasajeros del padecimiento urbano puedan transformarse en usuarios que ejerzan cotidianamente su derecho a una movilidad digna. A ellos va dedicado este libro".

<sup>2</sup> Mariano Ferreyra fue asesinado el 20 de octubre de 2010 de un tiro en el pecho en una manifestación de trabajadores tercerizados en la que se exigía el pase a la planta permanente en la línea Roca. Tras la muerte de Mariano, 14 personas recibieron sentencia, entre ellos José Pedraza, quien era secretario del Sindicato Unión Ferroviaria, condenado a 15 años de prisión.

Al finalizar la lectura, el lector queda convencido que los trenes metropolitanos son un lugar en donde mirar los grandes temas de la Argentina reciente: las transformaciones del Estado, los cambios en los modos de acumulación, las controversias sobre la desigualdad (Kessler, 2014), las tensiones entre lo público, lo estatal y lo privado, la conflictividad social y el papel de las organizaciones populares y sus demandas en el cambio social.

### Bibliografía

- » Kessler, G. (2014). *Controversias sobre la desigualdad. Argentina, 2003-2013*. Buenos Aires: FCE.
- » Sheller, M. y Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1 (1), 10-25.
- » Williams, F. (2004). *Voz Ferroviaria, Arquitectura*. En: Liernur, F. y Aliata, F. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires: Clarín, 76-86.

### Natalia Cosacov / nataliacosacov@gmail.com

Natalia Cosacov es Socióloga (Universidad de Buenos Aires), Doctora en Ciencias Sociales (Universidad de Buenos Aires) e Investigadora Asistente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Desde el año 2006 es miembro del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Integra proyectos de investigación sobre desigualdades, conflictos urbanos y movilidades.