

Ferrocarriles de Buenos Aires. Infraestructura, movilidad y política (1990-2015)

Dhan Zunino Singh
CONICET, Universidad Nacional de Quilmes^H
Ramiro Segura
CONICET. Profesor IDAES/UNSAM y UNLP^Y

Introducción

La historia de los ferrocarriles en Argentina ha sido muy estudiada, especialmente desde su surgimiento a mediados del siglo XIX y temprano desarrollo expansivo debido principalmente a las inversiones británicas hasta su nacionalización a mediados del siglo XX, durante el gobierno de Juan Domingo Perón. Sobre su nacionalización y revisión del pasado han versado la mayoría de los trabajos historiográficos. En este breve dossier, sin embargo, buscamos reconstruir la historia reciente (1990-2015) de los ferrocarriles en Argentina. En especial, el dossier se centra en el transporte de pasajeros en el Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), la red ferroviaria urbana más grande de América Latina (800 km), a lo largo de la cual se dio el proceso de expansión suburbana del espacio metropolitano.

El dossier se basa en el taller “Ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires. Infraestructura, política y movilidad” realizado en la Universidad Nacional de Quilmes en 2017, en el cual se presentaron seis trabajos de los cuales tres se publican aquí y donde se buscó discutir el devenir de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires desde la perspectiva de científicos sociales¹ que abordan la movilidad ferroviaria desde

^H E-mail: dhansebastian@gmail.com Dirección postal: Roque Sáenz Peña 352, Dto de Ciencias Sociales, Oficina 13, Bernal, Provincia de Buenos Aires, Argentina, B1876BXD.

^Y E-mail: segura.ramiro@gmail.com Dirección postal: 25 de Mayo y Francia. UNSAM Campus Miguelete. Edificio de Ciencias Sociales. 2 piso, Oficina 14, San Martín, Provincia de Buenos Aires, Argentina.

¹ Queremos agradecer a Maximiliano Velázquez, Daniela Soldano y Alejandro Rascovan quienes colaboraron con sus trabajos en dicho taller y algunas de sus ideas guían este texto. Asimismo, agradecemos a Susana Kralich, Carla del Cueto y Pablo Wright, quienes con sus comentarios a los trabajos presentados en el taller enriquecieron la discusión sobre los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires.

diferentes ángulos (la política, la tecnología, la experiencia de viaje) y teorías. Algunas de las reflexiones principales de ese taller se desarrollan en esta Introducción.

La primera cuestión que queremos señalar es respecto al periodo. Conocer la historia reciente de este modo de transporte es importante porque da cuenta de los efectos de las privatizaciones en el marco de la reforma neoliberal del Estado que tuvo lugar en la década de 1990. Con ellas, mientras el ferrocarril perdía participación en el movimiento de cargas y pasajeros a nivel nacional, se mantuvo como modo de transporte urbano en Buenos Aires. Cada uno de las líneas de la red comenzó a ser operada por empresas privadas que, a partir de 2001, en el marco de la crisis del modelo económico neoliberal (Convertibilidad), que justificaba dichas privatizaciones, son puestas en cuestión por el servicio que brindan, las promesas incumplidas de las concesiones, y en una situación económica de emergencia que requirió la ayuda del Estado (subsidios) o de la reestatización del servicio.

La historia de los ferrocarriles ha sido principalmente política y económica, abordando la materialidad y espacialidad de modo empírico, pero sin adentrarse en los aspectos sociales y culturales de un modo de transporte que moviliza no solo carga y pasajeros sino ideas, valores, fuerzas políticas, debates públicos, recursos financieros y humanos: desde la significativa inversión en la renovación del material rodante iniciada en los primeros años de la década del 2000 por un gobierno de corte populista, hasta las intenciones de crear un sistema RER durante el anterior gobierno de corte neoliberal. Esta movilización de fuerzas sociales, culturales, económicas y políticas se debe al papel histórico del tren en la economía, la política, el territorio y la movilidad de las personas, la información y los bienes de Argentina. Los ferrocarriles han devenido símbolo de la modernización, pero también ruinas de la modernidad, expresando esperanzas y decepciones, orgullo y nostalgia². En este sentido, existe una cultura ferroviaria en la que esta infraestructura moviliza personas tanto como significados, modelando y siendo modelada por relaciones de poder expresadas en las prácticas cotidianas de los viajes, así como en las relaciones entre los sectores público y privado.

Este dossier, busca discutir la intersección entre política, experiencia de la movilidad e infraestructura para el análisis de los ferrocarriles de Buenos Aires. En términos históricos, el análisis abarca desde la privatización de los ferrocarriles durante la década de 1990 hasta los últimos años, cuando se llevó a cabo una nacionalización parcial del sistema (2015). En este período, Argentina sufrió una gran crisis social y económica (2001) como consecuencia del régimen neoliberal de la década de 1990 y, luego, doce años de crecimiento económico bajo un gobierno nacional y popular en el que hubieron varios conflictos relacionados con el servicio ferroviario, entre los que se destacan episodios de quema de vagones por pasajeros enojados debido al mal servicio (2005-2008) y uno de los accidentes más graves de la historia ferroviaria del país en el

² Estas caracterizaciones fueron propuestas en nuestro Taller por Alejandro Rascovan.

que, debido a la corrupción y la falta de control, murieron 52 pasajeros (2012). Un “renacimiento ferroviario” comenzó con la toma del control de las empresas privadas por parte del Estado, renovando el material rodante y la infraestructura con el objetivo de ofrecer un servicio más seguro, rápido, cómodo y confiable en el área metropolitana de Buenos Aires, y continuó, como dijimos, con el plan de un RER y recientes inversiones con la construcción de viaductos ferroviarios en algunas secciones de la red.

A pesar de su extensión, las inversiones y la presencia en la opinión pública, los ferrocarriles de Buenos Aires no son el principal modo de transporte, posición ocupada por el bus. Los ferrocarriles mueven alrededor del 13% del total de pasajeros del sistema de transporte público del área metropolitana. La mayoría de los pasajeros del ferrocarril son trabajadores y empleados de bajos ingresos, siendo el sistema ferroviario uno de los principales transportes que unen la periferia del área metropolitana con el centro de la ciudad. Hechos como las protestas por el mal servicio, que involucraron la quema de trenes, hasta la Tragedia de Once, pasando por las noticias cotidianas acerca del “sufrimiento” de viajar en tren, hacen del viaje en tren en el AMBA un objeto de estudio sobre la experiencia de la movilidad urbana.

Los artículos aquí reunidos analizan la experiencia de movilidad en esta infraestructura durante su periodo de ruina y renacimiento. Los artículos se proponen observar y analizar las prácticas de la movilidad ferroviaria cotidiana, las emociones corporales y los significados asociados a tales prácticas, la infraestructura como un proceso socio-tecnológico y como un símbolo y como una ruina de la modernidad, y los efectos de las decisiones políticas “desde arriba” así como las disputas “desde abajo”: la movilidad ferroviaria como una arena política. Esta perspectiva sociológica y antropológica indaga en las movilizaciones como práctica social, incorporada y significativa, mediada por las tecnologías de transporte, proceso en el que se (re) producen y/ o son impugnadas las relaciones de poder. En esta dirección, busca contribuir no solo a la historia reciente de los ferrocarriles en Argentina sino a su historiografía en general, para estimular nuevos estudios sobre las experiencias de movilidad ferroviaria en el siglo XIX y XX.

En el artículo escrito por Verónica Pérez se analiza los estallidos de hostilidad protagonizados por pasajeros del ferrocarril metropolitano de Buenos Aires durante el primer decenio del Siglo XXI. Entre 2002 y 2010 se produjeron 22 ataques de pasajeros contra empresas ferroviarias, en un contexto de deterioro en la calidad de prestación de los servicios: demoras, cancelaciones, interrupciones y accidentes generaron un profundo sentimiento de disconformidad entre los pasajeros, principalmente trabajadores para quienes las deficiencias en el servicio afectan no solo el viaje sino su vida y sus ingresos. Sin embargo, teniendo en cuenta que las deficiencias en el servicio (especialmente, el hacinamiento y las demoras) no eran una novedad del período, para la autora no alcanza con proponer una relación causal lineal entre condiciones de viaje

y estallidos. Indaga, en cambio, las razones por las cuales la normalización del maltrato cotidiano en el viaje en tren entra en crisis y abre la posibilidad para la emergencia de los ataques que caracterizan la etapa. A partir del análisis pormenorizado de tres estallidos, Pérez sugiere que nos encontramos ante una configuración específica que los genera y que los torna inteligibles. El mejoramiento en los niveles de empleo con posterioridad a la crisis de 2001 trajo aparejado un incremento en la cantidad de pasajeros, provocando mayores niveles de hacinamiento en formaciones y estaciones; y las expectativas de mejoramiento de la calidad de vida en general no se correspondieron con el deterioro continuo de las condiciones de viaje, a lo que se sumó el hecho de que las representaciones dominantes sobre el mal funcionamiento de los servicios subrayaban la existencia de un modelo de gestión dirigido a incrementar las ganancias de las empresas (principal blanco de los ataques de los pasajeros) en base a subsidios estatales. En este escenario, la autora identifica en todos los casos estudiados que durante los días previos a los estallidos el servicio profundizó sus deficiencias, siendo el factor precipitante la interrupción del servicio, punto de inflexión en el que el maltrato cotidiano llegaba al límite de lo tolerable: la disconformidad no ya no se debe a que se viaja mal sino a que no se puede viajar. Esta situación detona el estallido, en cuyo despliegue la autora destaca también la ineficacia de los mecanismos amortiguadores –canales de reclamo- y persuasivos –fuerzas de seguridad- y tres propiedades del sistema (estructura ecológica, falta de vías alternas equivalentes de viaje y estructura de responsabilidad) solidarias con su generación. Nos encontraríamos ante estallidos de hostilidad que constituyeron actos de venganza y no de justicia, pues en los mismos no existía una dimensión moral de reparación.

En términos cronológicos, el artículo de Candela Hernández indaga en un acontecimiento inmediatamente posterior al ciclo de protestas (2002/2010) abordado por Verónica Pérez. El 22 de febrero del año 2012 una formación de la línea Sarmiento del ferrocarril metropolitano de Buenos Aires chocó al arribar a la estación terminal de Once, provocando el colapso de la formación y un saldo de 789 heridos y 52 víctimas fatales. “La tragedia de Once” –como se la conoce- fue un punto de inflexión para los ferrocarriles metropolitanos ya que evidenció la degradación del sistema y propició un conjunto de políticas gubernamentales orientadas a su modernización. Trabajando con familiares de las víctimas, integrantes del colectivo Familiares y Amigos de las Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once 22/2 y sobrevivientes de la tragedia, la autora problematiza en qué medida la polisémica noción de seguridad emerge con posterioridad al accidente en la (re)construcción de la movilidad urbana cotidiana vinculada al ferrocarril. A partir de su pesquisa, el significante “seguridad” entre los usuarios del ferrocarril se muestra, como en otros campos semánticos, inestable: refiere al tren como modo de transporte seguro, calidad relativizada –cuando no negada- por el estado de la infraestructura y la calidad del servicio en el caso estudiado; también se vincula con las ventajas relativas que los usuarios atribuyen al ferrocarril en tanto medio económico, disponible y veloz; e incluso, para los habitantes de ciertos lugares con déficits de conectividad, el tren constituye el único medio de transporte existente

y seguridad se vincula con la posibilidad de ejercitar la movilidad, es decir, el tren como garante de los desplazamientos necesarios para la reproducción material de la vida. La tragedia constituyó, sin dudas, un acontecimiento traumático para sobrevivientes y familiares de víctimas y la exploración realizada por Hernández acerca de la (re)construcción de la movilidad urbana con posterioridad a la tragedia arroja un impacto diferencial entre ellos. Desde aquellas personas que reemplazaron el tren por el ómnibus (aunque el trayecto insumiera más tiempo, gastos y combinaciones), pasando por quienes ensayaron un paulatino acercamiento al ámbito ferroviario con pruebas de proximidad (acercarse a la estación, hacer trayectos breves) y quienes desplegaron estrategias de corrimiento de la jornada laboral para evitar las horas de mayor congestión (evitando viajar en las horas pico), hasta aquellas personas que modificaron su patrón de movilidad con el propósito de eliminar la necesidad de desplazarse en transporte ferroviario, con el consecuente reacomodamiento de otras esferas de la vida, la tragedia dejó sus huellas en la experiencia cotidiana de la movilidad. En este sentido, resulta particularmente relevante la identificación de las prácticas desplegadas por estas personas en el contexto de viaje, caracterizadas por una creciente racionalización. La contracara de la rutinización de las estrategias de viaje cotidianas son los eventos disruptivos que colaboran en su puesta en evidencia y por la reflexividad acerca de las mismas.

Por último, la etnografía de Stephanie McCallum en la que se basa el tercer artículo de este dossier se inició poco tiempo después de la “Tragedia de Once”, momento en que se iniciaba un proceso de modernización del sistema y de modificaciones en su gestión que eran la respuesta gubernamental a la relevancia que la cuestión ferroviaria había alcanzado en la esfera pública. En ese escenario en transformación, la etnografía McCallum con trabajadores y usuarios de los ferrocarriles de Buenos Aires y su *hinterland* explora las interrupciones temporales que –vía su impacto en el decaimiento de la infraestructura y las modificaciones en las prácticas de gestión y reparación- produjeron las privatizaciones de los ferrocarriles en la Argentina. Si en el siglo XIX el tren no solo fue visto como un símbolo de modernidad sino como uno de sus “propiciadores”, ya que por medio de la estandarización y homogeneización del tiempo y la remodelación de la experiencia del viaje y del paisaje aceleraba el proceso de “compresión espacio-temporal”, el desmantelamiento de los relojes y el deterioro de la infraestructura que siguió a la privatización de los trenes en la última década del siglo XX en Argentina pueden pensarse como un indicio del desmoronamiento de los sueños de la modernidad y sus promesas de progreso a través de la tecnología. Esa precisamente es la parábola que propone el artículo de McCallum: de la compresión espacio-temporal a la dilación espacio-temporal. En este sentido, la autora sostiene que la falta de coordinación señalada por relojes ausentes o congelados (ya que los que sobrevivieron a menudo no funcionaban) se expresó en la vida cotidiana en forma de distintas dislocaciones temporales: retrasos ubicuos, habituales interrupciones del servicio, frecuentes descarrilamientos e incluso choques. En efecto, producto de la incertidumbre y la imprevisibilidad del sistema, entre 2002 y 2012 hubo

cerca de 20 colisiones entre trenes y otros vehículos en pasos a nivel, entre los cuales se encuentra La Tragedia de Flores (2011) cuando un tren de la línea Sarmiento chocó contra un autobús que cruzaba las vías y luego contra otro tren, dejando 11 muertos y 228 heridos. Entre las dislocaciones temporales generadas por el “desmantelamiento” del sistema ferroviario, la autora identifica la “dilatación espacio-temporal”, particularmente en las zonas rurales y semirurales del interior de Buenos Aires, donde recorrer unos pocos kilómetros puede insumir varias horas. En estos lugares la lejanía puede resultar no sólo de la distancia física a los centros urbanos, sino también de las dislocaciones temporales producidas por un transporte errático, infrecuente o poco confiable.

En síntesis, los tres artículos que integran este dossier no solo comparten un terreno de indagación empírica común –los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires en el período que va de 2002 a 2015- sino que los estallidos (Pérez), la tragedia de Once (Hernández) y la dilatación espacio-temporal (McCallum) se producen en la intersección entre la reactivación económica que siguió a la salida de la crisis política, económica e institucional de los años 2001/02, por un lado, y la persistencia y profundización del deterioro del servicio ferroviario metropolitano privatizado en los años 90, por el otro, y ayudan a comprender esta configuración específica. La mirada que cada autora despliega en este entrelazamiento entre política, infraestructura y experiencias de movilidad cotidiana permite renovar el conocimiento sobre los trenes metropolitanos de Buenos Aires y sobre la experiencia histórica y social de la vida urbana.