

# Tradiciones políticas y memoria: significaciones sobre la noción de bien común en la experiencia de lucha ferroviaria

Mariano Salomone

Recibido 31 de mayo 2011. Aceptado 2 de agosto 2011

## RESUMEN

A mediados de 2007, tres organizaciones sociales en Mendoza comenzaron un proceso organizativo conjunto para defender como espacio público los terrenos de la ex Estación Central del Ferrocarril General San Martín, actualmente abandonados tras su cierre. Frente a la aparición de nuevos proyectos de inversión privada, fundamentalmente inmobiliarios, estas organizaciones confluyeron en una lucha común bajo las consignas "No al uso privado de tierra pública" y "Planeamiento y gestión participativos sobre los destinos de estos terrenos". En este artículo procuro reconstruir la experiencia de uno de esos colectivos, el de ferroviarios. Se trata de indagar su punto de vista sobre dicho conflicto, rastreando en su experiencia y memoria histórica, las tradiciones y prácticas políticas que permitieron movilizar la construcción de ese espacio como bien común. El territorio se ha constituido en uno de los campos privilegiados de disputa. El proceso de espacialización de la lucha de clases implica la privatización paulatina de todo lo público y común, incluido el territorio. La noción de bienes comunes resulta imprescindible para pensar desde una perspectiva contrahegemónica. De ahí la importancia de interrogar la experiencia de los ferroviarios reconociendo, en su praxis, aquellos elementos que permiten realizar una lectura a contrapelo de la privatización y mercantilización como único proyecto de vida.

**Palabras clave:** Ferroviarios; Tradiciones políticas; Memoria; Experiencia; Bienes comunes.

## ABSTRACT

POLITICAL TRADITIONS AND MEMORY: CONNOTATIONS OF THE NOTION OF COMMON PROPERTY IN THE EXPERIENCE OF THE RAILWAY STRUGGLE. In mid 2007 three social organizations in Mendoza started a common organizational process to defend the grounds of the former Central Station of the *Ferrocarril Gral. San Martín* (General San Martín railway) as a public space, currently abandoned after its closure. Confronted with new projects of private investment, mainly related to Real Estate, these organizations united in common struggle under the slogans "No to the private use of public land" and "Participative planning and management for the use of these lands". In this article the experience of one such collective--the railway collective--is reconstructed. The aim is to ascertain the viewpoint of the collective on the conflict, examining their experiences and historical memory to track the traditions and political practices that allowed them to shape the space as common property. Territory has become one of the key areas of dispute; the process of spatialization of class struggle entails the progressive privatization of all things public and common, including territory. The notion of common property is essential in order to think from a counter-hegemonic perspective. Hence, the importance of probing the railway workers' experiences and recognizing, in their praxis, the elements that allow us to carry out an against the grain reading of privatization and commoditization as the sole purpose of life.

**Keywords:** Railway; Political traditions; Memory; Experience; Common goods.

---

Mariano Salomone. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Instituto de Ciencias Humanas y Sociales (INCIHUSA), Centro Científico Tecnológico (CCT) Mendoza. Av. Ruiz Leal s/n, Parque General San Martín, Mendoza (5500). E-mail: marianosalomone@hotmail.com

## INTRODUCCIÓN

A mediados de 2007, tres colectivos sociales en la provincia de Mendoza comenzaron un proceso organizativo conjunto para defender como espacio público las 36 hectáreas que hoy conforman los terrenos abandonados de la ex Estación Central del Ferrocarril General San. Martín (FCGSM). Dicho ramal fue cerrado en marzo de 1993 como parte de las políticas neoliberales implementadas por el menemismo: luego de fuertes luchas gremiales, quedó eliminado el transporte de pasajeros y se concesionó el negocio de los trenes de cargas a una empresa privada. En la actualidad, frente a las nuevas tentativas de proyectos de inversión privada, fundamentalmente inmobiliarios, estas organizaciones decidieron confluír en una lucha común por la recuperación de la estación como espacio público, bajo las consignas “No al uso privado de tierra pública” y “Planeamiento y gestión participativos sobre los destinos de estos terrenos”. En este artículo procuro reconstruir el punto de vista de los ferroviarios sobre dicho conflicto, atendiendo a las tradiciones y prácticas políticas que desde su experiencia movilizaron la construcción de ese espacio como **bien común**.

La configuración singular del conflicto por los terrenos de la estación se inscribe en el proceso más amplio de **espacialización de la lucha de clases**, que implica la separación paulatina de los sujetos respecto del control y decisión sobre sus condiciones de existencia, incluido el territorio. Ese devenir histórico-social continúa la tendencia específica de la lógica capitalista: la privatización paulatina de todo lo público y común. De ahí que la disputa social se configure en torno al destino de la tierra: tenemos derecho al uso de ese espacio, a participar en la decisión sobre el futuro de esos terrenos. La experiencia de lucha por la recuperación de la estación pone de relieve aquello que autores/as como Ana E. Ceceña (2000, 2001) han señalado respecto de la geopolítica regional actual: el territorio se ha constituido en uno de los pilares fundamentales, junto con la tecnología, de la competencia internacional y la construcción de hegemonía, convertido por ello en uno de los campos privilegiados de disputa.

Esa territorialización de la política domina también en el espacio urbano. El geógrafo David Harvey (2004) ha analizado las relaciones entre el espacio y el poder en el capitalismo contemporáneo, especialmente el desarrollo geográfico desigual que produce la acumulación de capital. La dinámica territorial en función de la acumulación de capital opera desarticulando los modos locales y singulares de vivir –las diversas maneras históricas de organizar la producción y reproducción de la vida en cada sociedad– y los rearticula según las necesidades de la producción capitalista (ganancia/acumulación). La perspectiva sostenida por Harvey (2004, 2008) resulta esencial para pensar el conflicto desatado

en torno de los terrenos de la estación de trenes, pues apunta a advertir las maneras como la producción del espacio –incluidos los proyectos de urbanización– constituyen recursos dentro del capitalismo para absorber el capital y el trabajo excedente (Harvey 2008: 25). El autor advierte que esa construcción y reestructuración de las ciudades se realiza mediante lo que ha denominado “destrucción creativa” y “acumulación por desposesión” (Harvey 2004):

La urbanización característica del capitalismo radica en un proceso de desplazamiento y lo que yo denomino “acumulación por desposesión”. Se trata de la contraimagen de la absorción de capital mediante el desarrollo urbano, que da lugar a numerosos conflictos en torno a la captura de suelo valioso en manos de poblaciones de renta baja que ha podido vivir en esas ubicaciones durante años. [...] Se trata de la acumulación de capital mediante *booms* de actividad inmobiliaria, ya que el suelo se adquiere prácticamente sin ningún coste (Harvey 2008: 34).

Sobre estas especificidades históricas adquiere relevancia el análisis de la disputa por el territorio, pues en definitiva, los límites del “territorio” no coinciden con los bordes de su aspecto físico, sino que su extensión comprende el espacio material y simbólico en el que se asienta la creación de la historia y la cultura, que se originan en él y permanecen profundamente imbricados; lugar sobre el que se construyen utopías colectivas y alternativas societales y, por lo tanto, punto de partida de la construcción de las identidades.

El diseño de una nueva geografía y la construcción/modificación de los modos de uso del territorio implican entonces una transformación profunda de las relaciones sociales, de las relaciones entre naciones, de las historias y culturas regionales y del imaginario colectivo como expresión del juego de fuerzas entre las distintas visiones del mundo. La concepción y uso del territorio es un ámbito de lucha civilizatoria, cuyo significado e implicaciones son muy profundos (Ceceña 2001: s/n).

El uso del suelo no refiere entonces a un problema técnico, sino que en él se ponen en juego modos alternativos de organizar la vida. Por ello, en el espacio urbano, la demanda que formulan los grupos que resisten la tendencia a la privatización resulta fundamental, pues el “derecho a la ciudad” no refiere a una cuestión de libertad individual, sino antes bien al derecho común. Dice Harvey (2008):

La cuestión de qué tipo de ciudad queremos no puede estar divorciada de la que plantea qué tipo de lazos sociales, de relaciones con la naturaleza, de estilos de vida, de tecnologías y de valores estéticos deseamos. El derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual de acceder a los recursos urbanos: se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la

ciudad. Es, además, un derecho común antes que individual, ya que esta transformación depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo para remodelar los procesos de urbanización (Harvey 2008: 23).

A partir de estas ideas acerca del territorio, cobra sentido el interés por analizar el conflicto abierto en torno a los terrenos de la estación, y en particular, la pregunta por la experiencia de los ferroviarios, su memoria política y sus aportes a la construcción de significaciones ligadas a lo público/común.

La hipótesis de fondo es que la construcción de la estación como bien común resultó central en la dinámica de dicho conflicto, tanto en las posibilidades de articulación entre los tres colectivos involucrados como también en la propia constitución de sus identidades grupales como sujetos políticos. Asimismo, en esa construcción de la estación como bien público/común ocuparon un lugar central las significaciones históricas que porta ese espacio como lugar de la memoria (Jelin y Langland 2003), respecto de las cuales el grupo de los ferroviarios resultaba ser uno de sus portavoces principales. De esa manera, la experiencia de lucha por la recuperación de la estación recuerda, tal como pensara hace tiempo E. P. Thompson (2002), que en ese proceso de espacialización de la lucha de clases, en la dinámica del conflicto que suscita, intervienen tanto la historia política y cultural de los sujetos como la economía. En definitiva, el espacio social, al decir de Walter Benjamin, no es un terreno “vacío y homogéneo”, sino lleno de historicidad (tiempo-ahora): un espacio denso marcado por formas de vida, valores morales, experiencias de lucha y organización, tradiciones políticas, memorias, etc. De ahí que el proceso de acumulación por desposesión encuentra en su camino una multiplicidad de sujetos decididos a organizarse en defensa de lo público y común. En efecto, la noción de bienes comunes resulta imprescindible para pensar desde la perspectiva de las prácticas contrahegemónicas.

Indagar la experiencia de los ferroviarios reconociendo en su praxis aquellos elementos que permitieron construir cierta noción de espacio público como bien común adquiere importancia, especialmente a partir de lo señalado por Edgardo Lander: en la actualidad, la mayor parte de las resistencias contra la mercantilización de la cultura y la vida no se dan desde imaginarios o proyectos de sociedades alternativas a futuro, sino desde la experiencia pasada: tradiciones, historias, identidades, vida en comunidad, vivencias y memorias de que las cosas han sido y pueden ser de otra manera. Esto es, si la noción de bien común abre nuevas expectativas a futuro, lo hace inscribiéndose en el tejido sociocultural de la existencia histórica de los pueblos, desde la subjetividad de lo que ha sido la experiencia humana (Lander 2009: 102).

### **Notas sobre el trabajo de campo**

La prioridad otorgada a la experiencia de los sujetos ha determinado un modo de abordaje cualitativo del problema, llevado a cabo a través de un trabajo de campo que permitiera una descripción densa de la experiencia social, esto es, que hiciera posible articular los interrogantes que la praxis planteó a los sujetos de la experiencia al propio compromiso en la participación, las categorías conceptuales y la práctica antropológica. La memoria política de los sujetos, sus relatos acerca de su experiencia, constituyen un recurso importante para una lectura “a contrapelo” del mundo histórico-social, para la producción de un conocimiento crítico, pues sus puntos de vista no han sido tenidos en cuenta en las visiones del mundo construidas desde los sectores dominantes. En efecto, los relatos sobre la experiencia pueden ser tomados como registro de las tensiones mismas que, desde su interior, la determinan (en el sentido de “límites y presiones” propuesto por Raymond Williams): entre autonomía y heteronomía, entre lo objetivo y lo subjetivo, entre pasado y presente, etc. Un trabajo de historización de las prácticas sociales que proceda reinscribiendo sus miradas en relación con el recorrido grupal y las trayectorias individuales.

Estar atentos a la experiencia de los sujetos, a sus prácticas y a sus propias miradas sobre esas prácticas resulta fundamental para abrir las categorías y prevenir el riesgo siempre presente de la reificación conceptual, más aún en un momento histórico de grandes transformaciones en el terreno de las prácticas sociales y de recomposición de fuerzas que obligan a la búsqueda de nuevos horizontes de sentido.

### **LA LUCHA POR LA RECUPERACIÓN DE LOS TERRENOS DE LA ESTACIÓN COMO ESPACIO PÚBLICO**

Una breve reseña del lugar en el que se encuentra ubicada la estación intentará dibujar el paisaje de esos terrenos en la actualidad. Inaugurada el 7 de abril de 1885, en el marco del modelo agroexportador, la Estación Central de Mendoza fue clausurada en 1993 como parte del cierre del ramal del Ferrocarril General San Martín, decidido por el gobierno nacional en pleno auge de implementación del modelo neoliberal (gobierno de Menem). El 10 de marzo de ese año partiría el último tren con destino a Buenos Aires. Cerrado definitivamente el transporte de pasajeros, el negocio de las cargas fue cedido a la gestión privada: primero fue concesionado al Grupo Pescarmona y luego vendido por éste a la empresa de origen brasileño América Latina Logística (ALL), que continúa su explotación en la actualidad. Las 36 hectáreas que conforman estos terrenos, hoy en conflicto, fueron totalmente abandonadas

y saqueadas sucesivamente desde 1993. Hacia finales de los años noventa, un gran contingente de familias comienza a ocupar como vivienda la mayoría de las instalaciones ubicadas en el predio (galpones, cocheras, garitas, etc.). El asentamiento habitacional Costa Esperanza ("la villa") es producto de dicho proceso de ocupación de tierra pública. En 2001, la Estación Central sufre un terrible incendio que termina de desmejorar las condiciones de conservación del edificio hasta el punto de volverlo inutilizable.

Algo fundamental en la configuración de este conflicto es que, dada la tendencia actual hacia la concentración citadina (comercial, habitacional, etc.), el hecho de que esas 36 hectáreas se encuentren ubicadas a menos de 12 cuadras del kilómetro cero de la capital provincial las convierte en uno de los últimos terrenos baldíos del centro (sin duda, el de mayor tamaño), lo cual le imprime un gran valor inmobiliario. En ese escenario se juega el conflicto por el destino de la estación, una disputa entre diferentes proyectos políticos en torno a cuál es, pueda y deba ser el uso de ese espacio. Mientras unos –algunos funcionarios del Estado y empresarios– han naturalizado la idea de que el destino de los terrenos es un nuevo proyecto de inversión inmobiliaria (encarnado principalmente en el proyecto llamado "Master Plan" de la Corporación Antiguo Puerto Madero SA<sup>1</sup>); otros sujetos pugnan para hacer de la estación un espacio público, aun cuando el sentido que acuerdan a la idea de espacio público pueda estar en conflicto.

Los colectivos que en determinado momento confluyeron en una lucha común son tres. En primer lugar, el grupo de los trabajadores ferroviarios, quienes participaron del conflicto principalmente organizados a través de sus respectivos sindicatos y cuya experiencia de lucha es el objetivo de este trabajo. En segundo lugar, participaron las Organizaciones Sociales Autoconvocadas (OSA), una red de organizaciones que, nacida en 2005, ha tenido como objetivo reunir a diversas organizaciones de la "sociedad civil" para elaborar en conjunto propuestas que apuntaran a una visión integradora, esto es, capaz de superar la mirada parcializada que cada colectivo tiene sobre su problemática particular. Como organización, busca además ejercer una presión ciudadana sobre el gobierno de turno para intervenir en el diseño de las políticas públicas del Estado, promocionando una "democracia participativa". Se trata de una organización compleja y heterogénea. No obstante esa diversidad, les ha sido posible transitar un proceso de reconocimiento mutuo que, con el tiempo, ha decantado en un conjunto de preocupaciones comunes y un trabajo colectivo en función de objetivos compartidos: superar la fragmentación de lucha llevada a cabo por las organizaciones, convencidos/as de que la respuesta a cada una de ellas depende de una transformación de conjunto de las condiciones sociales que las producen.

Por último, y en tercer lugar, el colectivo Casa América, una agrupación político-cultural que en el año 2006 decide la "okupación" de la estación para realizar actividades artísticas, pero que con posterioridad resignificará su práctica como política de recuperación del espacio público. La mayoría de sus integrantes son jóvenes, varones y mujeres de entre 20 y 35 años, y están vinculados a la actividad artística (actores/as, músico/as, artistas plásticos, acróbatas, clowns, diseñadores/as, titiriteros/as, etc.). La mayoría de ellos/as han hecho del arte su ámbito laboral, alterando algunas veces con otro tipo de trabajos. Si bien reivindican el arte callejero, la mayoría se ha formado en circuitos académicos, ya sea que se encuentren graduados/as o estén cursando sus estudios, aunque también encontramos a quienes aprendieron su oficio "en la calle". Cabe destacar también la participación de un grupo de personas provenientes de las ciencias sociales (sociología y comunicación social) que estuvieron vinculadas a un taller de historia local que buscaba recuperar la historia de la estación<sup>2</sup>.

A principios de julio del año 2007 comienza un período de reuniones entre estos diferentes grupos que venían defendiendo, cada uno a su modo y en forma separada, los terrenos de la estación de trenes como espacio público. El período de confluencia de estos tres colectivos (ferroviarios, OSA y Casa América) se extiende desde mediados de 2007 hasta abril/mayo de 2008 aproximadamente, momento a partir del cual comienzan a diluirse los puntos de encuentro que se habían construido entre las organizaciones. A lo largo de ese período, de cerca de un año, las instancias de organización y coordinación de la lucha estuvieron definidas principalmente por reuniones semanales y por una serie de actividades compartidas (eventos culturales, cortes de calle y actos políticos y conmemorativos en fechas significativas).

En esos encuentros, como resultado del debate y el intercambio de experiencias, se acordaron tanto los ejes del conflicto como algunas reivindicaciones y propuestas sobre cómo continuar la lucha. El programa quedó sintetizado en los siguientes puntos: no al uso privado de tierra pública; planeamiento y gestión participativos sobre los destinos de estos terrenos; priorizar actividades que sean de interés de toda la provincia; registro público de proyectos e ideas y de organizaciones y personas interesadas; rescate del patrimonio histórico cultural del ferrocarril en Mendoza.

Hay que tener en cuenta que los tres colectivos sociales se involucran en el conflicto en diferentes momentos de su trayectoria grupal. Por ello, la cronología del conflicto no obedece a un tiempo lineal. El momento en el que cada colectivo es interpelado por "el conflicto" responde a temporalidades particulares, a su propia historia; más aún, aquello por lo cual se sienten convocados, lo que los moviliza

a participar e involucrarse también se constituye en esas temporalidades que les son particulares. De esa manera, por ejemplo, el grupo de ferroviarios tiene una larga relación conflictiva con la historia del ferrocarril y, en especial, con la “privatización” y el abandono de esos terrenos. Sin embargo, pasada la situación de emergencia vivida a principios de los años noventa, no había atravesado períodos de movilización sino hasta entrado el año 2007, en el que la reaparición del debate en la agenda pública mediática sobre proyectos ferroviarios (el anunciado “tren bala” por parte del gobierno nacional), los rumores acerca del proyecto de inversión de Puerto Madero y el avance de la municipalidad de la capital de Mendoza sobre los terrenos del ferrocarril impulsarán a los ferroviarios a ocupar nuevamente el espacio público. Por su parte, el colectivo artístico Casa América, con el devenir de su experiencia, irá vinculando su práctica de *okupación* en torno al conflicto público-privado a partir del contacto con algunos ferroviarios. En cuanto al grupo OSA, comienza a participar hacia mediados de 2007 de una manera también particular, portando una politicidad propia que lo llevará a ocupar un lugar importante en el proceso de articulación de la lucha, esto es, en el esfuerzo de acercamiento de los diferentes grupos que la estaban impulsando. Será OSA la que tome la iniciativa de convocar a otros colectivos en defensa de esos terrenos como espacio público.

Lo crucial es comprender que la dinámica de la lucha tuvo como “piso” el conjunto de circunstancias históricas encontradas por los sujetos: el cierre de los ferrocarriles, las privatizaciones, los terrenos abandonados y el deterioro de las instalaciones. No obstante, se trata de una materialidad muda que se configuró conflictiva a partir de las respuestas que, desde sus experiencias grupales y singulares, asumieron los colectivos involucrados. En efecto, la conflictividad refiere tanto a condiciones no elegidas (“objetivas”), reales y desiguales, como también a profundos procesos de subjetivación, en los que se ponen en juego la memoria histórica de los sujetos, su experiencia de lucha y la creación de nuevas expectativas a futuro.

### CONFIGURACIÓN DEL CONFLICTO SEGÚN LOS FERROVIARIOS

El objetivo propuesto es reconstruir la experiencia política de los ferroviarios en torno del conflicto por los terrenos de la estación. El grupo de ferroviarios resulta ser el sujeto “natural” del conflicto, tanto para sí mismos como para el resto de los colectivos involucrados, pues su historia como grupo prácticamente coincide con el nacimiento de la estación y de los ferrocarriles. En tal sentido, el compromiso de los ferroviarios y su participación en la lucha por la recuperación de los terrenos responden a una cuestión

histórica. Su recorrido como sujeto colectivo hunde sus raíces en la fundación de la Argentina moderna, se remonta hasta finales del siglo XIX. En ese largo plazo de más de un siglo, los ferroviarios han transitado procesos marcados por transformaciones estructurales, tecnológicas y referidas a la organización del trabajo, así como también a su experiencia de lucha sindical (por cierto, larga y variada).

Esta particularidad hace que sus experiencias presenten una enorme complejidad, pues se hallan ligadas a tradiciones anteriores, transmitidas por varias generaciones. No todos los ferroviarios tienen la misma edad, de manera tal que los modos de inscripción en la tradición colectiva son diferentes. Ello obliga a buscar precisiones relativas a sus posiciones colectivas e individuales en el conflicto. En efecto, el trabajo que propongo no es la reconstrucción de la experiencia política de los ferroviarios en su totalidad, sino únicamente de algunos elementos de su experiencia, que se hacen presentes (*après coup*) a partir del actual conflicto y permiten comprender la politicidad<sup>3</sup> en juego; principalmente, las significaciones que contribuyeron a la construcción de la estación como bien común, en contraposición al uso privado. En tal sentido, las personas entrevistadas son trabajadores ferroviarios que actualmente se encuentran en actividad (empleados de la empresa ALL) o con alguna participación gremial (en el caso de trabajadores jubilados). Prácticamente la totalidad de los ferroviarios entrevistados se vincularon al conflicto a través de su respectivo sindicato: La Fraternidad, la Unión Ferroviaria y Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos (APEDEFA). No ha sido incorporado al análisis, en efecto, el punto de vista que puedan tener otros grupos de ferroviarios, tales como aquellos que quedaron sin trabajo a partir de las privatizaciones de principios de la década del noventa.

Entre los entrevistados encontramos trabajadores con experiencias y trayectorias de vida muy disímiles: ferroviarios jubilados con más de 80 años que entraron a trabajar en la época de las máquinas a vapor, vivieron el período de nacionalización improntado por el peronismo, los reiterados golpes militares y sus efectos sobre la vida de los trabajadores y se encontraban jubilados al momento de las privatizaciones; trabajadores de entre 50 y 60 años que comenzaron a trabajar en la década del setenta, cuyos relatos sobre la experiencia laboral y sindical están marcados a fuego por la vivencia de las privatizaciones, y empleados jóvenes que han trabajado únicamente durante la época de los ferrocarriles en manos privadas, con poca participación gremial y un profundo rechazo a “la política”, considerada como ámbito de pura corrupción. Si desde el punto de vista colectivo los ferroviarios tienen trayectorias y experiencias diversas, a la vez, muchos de ellos portan profundas marcas de su ligazón a organizaciones

sindicales de larga data, como La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, que han ocupado un lugar significativo en la historia del movimiento obrero y en la lucha de los/las trabajadores/as.

### En defensa del trabajo

Entonces, va a destruir o va romper o va en contra de lo que nosotros estamos defendiendo, que es la fuente de trabajo de doscientas personas que están en el taller, que tiene más de cien años de historia [...] Eso es lo que queremos, *no queremos que se sigan favoreciendo las corporaciones* como estas de Puerto Madero en detrimento de la actividad ferroviaria (Entrevista del autor con Ricardo, Secretario General de la Unión Ferroviaria Mendoza, 50 años, 2008).

El problema político es que nos dejan a todos sin trabajo, porque pasan por el medio del taller, quedamos sin nada [...] dejan trescientas familias sin trabajo (Entrevista del autor con Héctor, mecánico, 68 años, 2008).

En los testimonios citados aparecen las motivaciones principales que impulsaron a los trabajadores ferroviarios a “salir a la calle” en los últimos años, a partir de 2007. En primer lugar, la defensa específica de su lugar de trabajo en Mendoza –los talleres mecánicos ubicados en el predio en conflicto, donde se encuentran trabajando actualmente<sup>4</sup>–. Segundo, las nuevas expectativas creadas acerca de la reactivación de los proyectos ferroviarios, como es la refuncionalización de los trenes de pasajeros. Desde esas motivaciones los ferroviarios se involucraron en el conflicto por los terrenos de la estación. No obstante, como veremos, esas reivindicaciones encierran otra serie de cuestionamientos que van a contribuir a configurar el conflicto, tales como la defensa de los bienes públicos frente al “negocio privado”, la crítica al modo de operación de ALL –que será el punto de partida para la generalización de dicha crítica a las antiguas privatizaciones– y el deseo de recuperar “todo lo que se perdió”. Estos otros intereses serán el punto de apoyo para el acercamiento con el resto de los colectivos.

El grupo de ferroviarios comenzó a intervenir en el conflicto durante el año 2007, participando del ciclo de reuniones descrito anteriormente, junto a OSA y a Casa América. Luego, durante 2008, protagonizaron una serie de acciones y medidas de fuerza que les dieron mayor visibilidad como colectivo. Puede tomarse como punto de partida el 10 de marzo de 2008, fecha en que los gremios ferroviarios organizaron, en los terrenos de la estación, un acto en conmemoración de los 15 años del cierre del ramal. Con él buscaban realizar un acto político a favor de un proyecto nacional de refuncionalización de los ferrocarriles, de ahí su nombre: “Por las vías del regreso”. Esa actividad puede

ser considerada también un acto de reafirmación de los ferroviarios como sujeto político, pues era la primera que organizaban públicamente en los últimos años y, sólo un mes después, comienzan a protagonizar otras medidas de fuerza, piquetes y cortes de calle. Estas acciones se realizaron en contra de dos iniciativas: el proyecto de apertura de una calle a través del predio, por parte de la municipalidad de la capital, y el convenio con Puerto Madero que viene impulsando el gobierno nacional<sup>5</sup>.

Ahora bien, si la defensa de sus puestos de trabajo y el proyecto de reactivación ferroviaria constituyen sus motivaciones principales, el argumento que las sostiene es que el ferrocarril aumenta la calidad de vida: “es un transporte masivo y es muy seguro” (Horacio, supervisor de un sector del taller, 50 años, comunicación personal, 2008).

Te imaginás que con cuatro o cinco vagones nosotros traemos... transportamos mil personas, son mil personas que sacamos de la ruta, que corren el riesgo permanente de lo que son los accidentes de tránsito y demás y descongestionamos la ruta, estamos sacándole un presupuesto importante que se podría volcar al ferrocarril en el tema de la pérdida de vida, en el tema de la contaminación y en el tema de lo que es la estructura de la ruta, que se tiene que hacer cargo el Estado [...] si todo ese dinero lo volcás a la infraestructura ferroviaria, yo te puedo asegurar que estamos sobrados, nos está sobrando dinero para levantar más obras de las que tenemos que ejecutar, lo que pasa es que falta, como te decía yo, la voluntad política de hacerlo (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

Será común escuchar, entre los ferroviarios, argumentos a favor de la reactivación de los ferrocarriles que refieren a una lógica de “costo/beneficio”. Ello tiene que ver con el hecho de que las privatizaciones en los años noventa (pleno auge de las políticas de “ajuste”, “déficit cero”, etc.) se apoyaron en una fuerte campaña mediática de desprestigio de los ferrocarriles, encaminada a señalarlos como causales del déficit fiscal: “son el cáncer de la sociedad”, según se decía. No obstante, más adelante veremos que los argumentos del grupo de ferroviarios no se reducen a una mirada empresarial, sino que tienden a movilizar una economía moral que amplía los estrechos marcos del cálculo de utilidad (ganancia) para recuperar cierta idea del servicio de transporte público, en este caso el ferroviario, como bien común.

El conflicto actual en realidad es un conflicto de larga data pero que ahora se está acentuando [...] el tema es que cuando en los noventa, no circuló más un tren por la calle Belgrano, le dio pie a que muchísimos vivos pensarán en los *negocios inmobiliarios*, en otro tipo de obras faraónicas y demás, *que íbamos a terminar pagando nosotros pero que iba a beneficiar a estos sectores*. [...]

Puerto Madero ha incursionado y quiere incursionar en distintas provincias, en distintos lugares del país, tratando de hacer este tipo de *negocios con terrenos que son del Estado* (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

Y yo creo que el problema es de formación y de proyecto. Acá todos tienen su proyectito, pero no nos unimos en un proyecto de esta envergadura y que articule todos los intereses. Porque la municipalidad tiene su proyectito, la provincia tiene su proyectito y la nación tiene el otro... pero esto *no se trata de que cada uno haga lo que quiera*, se trata de hacer que las cosas funcionen de la mejor manera posible y *teniendo como objetivo el bien común*. [...] Porque la lucha acá también es con intereses políticos muy poderosos, perdón, intereses económicos muy poderosos, no es contra, que se yo... contra un Juancito cualquiera, o sea, hay mucha... muchos intereses muy pesados, no es ninguna casualidad que la prensa a nosotros no nos dé pelota (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

En los pasajes de las entrevistas queda claro que si la defensa del trabajo formó parte de las preocupaciones que impulsaron a los ferroviarios a involucrarse en el conflicto actual por los terrenos de la estación, al mismo tiempo, esa intervención en la conflictividad los fue comprometiendo en otro tipo de cuestionamientos, tales como las críticas a la gestión de los ferrocarriles por parte de la empresa ALL, al posicionarse en contra de la tendencia hegemónica a realizar negocios privados con terrenos estatales y la reivindicación del servicio de transporte de pasajeros como bien público. Estos últimos puntos, la referencia al proceso privatizador y al bien común como horizonte para el accionar colectivo, fueron los que permitieron acercar sus posiciones a las de los otros sectores y organizaciones como OSA y Casa América, también comprometidos, cada uno desde sus posiciones singulares, en la lucha por la recuperación de la estación como espacio público.

### EXPERIENCIAS SINGULARES BAJO CONDICIONES NO ELEGIDAS. TRAYECTORIAS DE TRABAJADORES FERROVIARIOS

El protagonismo de los ferroviarios se inscribe en una trama histórica que hunde sus raíces en los acontecimientos político-sociales de la historia nacional. Es en la relación entre pasado y presente que el colectivo adquiere un importante peso político-cultural, ideológico y simbólico.

Ahora estamos luchando con el tema de estos tipos que quieren este... borrar la traza fundamental de todo carril, esa traza que tiene el ferrocarril en la calle Belgrano, o sea, la estación, se hizo en el año 1884 [...] Y quieren, ahora quieren, barrerlo, limpiarlo [...] Y *para nosotros, tiene una cuestión histórica el ferrocarril, o*

*sea los ferroviarios y para muchos mendocinos también* [...] (Entrevista del autor con Antonio padre, jubilado, dirigente gremial, 2008).

El punto de vista de los ferroviarios, sus motivaciones y la formulación de sus demandas configuran entonces un conflicto que es histórico, se remonta a la memoria de generaciones anteriores como tradición de un oficio, a largas experiencias políticas (como la nacionalización de los ferrocarriles, los gobiernos peronistas y las perspectivas de un crecimiento y progreso nacional), a la marca que dejó la experiencia de la privatización y la desaparición de gran parte del sector. Esos deseos que quedaron pendientes son los que sostienen y animan, ahora en la actualidad, la recreación de su proyecto colectivo, los que alientan sus expectativas en una coyuntura política en la cual vuelven a discutirse los proyectos sobre el transporte en ferrocarril<sup>6</sup>. En efecto, su recuperación como sujeto político apela a un conjunto selectivo y contradictorio de recuerdos y expectativas que, por una parte, ponen en evidencia la violencia ejercida en el pasado y su continuidad en los proyectos de modernización del presente, y por la otra, los moviliza a la participación política.

### El peronismo

¡Mucho! Mucho, mucho cariño, o sea, ser ferroviario para nosotros es algo... ¡qué se yo! ¿Cómo te puedo explicar? Es algo que se lleva adentro, en el corazón, es algo que nosotros ya lo tenemos de nuestros padres, de nuestros abuelos. Mi abuelo, mi padre, el padre de ella, todos, todos han sido ferroviarios ¡Todos! (Entrevista del autor con Héctor, 2008).

¿De dónde proviene esa irremediable voluntad por la conservación de su trabajo y la continuidad de un oficio? La respuesta a estos interrogantes apunta a señalar una dialéctica histórica que vincula cuestiones de la trayectoria personal de los trabajadores ferroviarios, sus tradiciones familiares y las circunstancias histórico-sociales en las que esas tradiciones se apoyaron y forjaron, una determinada configuración del modo de producción capitalista y ciertos procesos político-culturales de la historia nacional. Así, la mayoría de los relatos tiende a enfatizar identificaciones que ponen de manifiesto una cierta organización del proceso de trabajo, de condiciones de la actividad laboral que establecían puestos tan fijos y sólidos como para permanecer durante generaciones, ser heredados de padre a hijo, de abuelo a nieto. Le pregunto a Horacio, de 51 años, con qué expectativas entró a trabajar al ferrocarril, por el año 1975:

[...] era también una manera de *continuar la herencia de mi abuelo y mi padre*, que eran ferroviarios también,

así que era una manera de *seguir una línea*. En el siglo pasado las personas, no como ahora, pero en el siglo pasado las personas entraban en una empresa y se jubilaban en ella, esa idea que había, la idea dominante, uno entraba al ferrocarril y se jubilaba en el ferrocarril [...] a mediados de la década del setenta, todavía había esa idea, de que uno entraba a trabajar en una empresa del Estado y se jubilaba ahí, era como... *un norte!* (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

El relato de Horacio da cuenta de las prácticas sociales que históricamente han ido configurando los procesos de identificación de los ferroviarios, fuertemente vinculados al mundo del trabajo, a una experiencia en la cual la actividad laboral organizaba prácticamente la totalidad de la vida social, delineaba un norte, una trayectoria de vida que comenzaba con el ingreso al trabajo y finalizaba con el acceso a la jubilación. Los trabajadores que, como Horacio, nacieron en el seno de familias de clase obrera, con derechos conquistados en los años del llamado Estado de Bienestar, hicieron carne una cierta cultura de clase, basada en el orgullo del oficio, la seguridad de los derechos obtenidos y los sindicatos como forma de organización propia del proletariado. En definitiva, se trata de una subjetividad forjada en las prácticas cotidianas de los trabajadores, aprendidas en el seno de la familia, en el barrio, en la jornada de trabajo.

Como te decía, Perón le dio a la clase trabajadora todo, desde que fue secretario hasta cuando llegó a la presidencia [...] El trabajador lo empieza a ver como que realmente es el hombre que lo dignificaba al trabajador: el aguinaldo, el 72% móvil, jubilación... todas las conquistas laborales... las organizaciones sindicales, el protagonismo que tuvieron a través de Perón. Entonces todo esto hizo que el trabajador prácticamente en su gran mayoría lo viera a Perón como el hombre que trabajó en función de una justicia social ¡con mayúsculas! Yo lo viví desde niño a Perón, mi viejo era ferroviario y cuando empezaron las conquistas estas, establecidas por Perón, que yo tendría 12-14 años, entonces uno empezó a ver *el cambio que hubo en la casa, en el seno de la familia, en lo que fuera...* [...] y todas las leyes sociales: vacaciones, la licencia, todo, todo eso era lo que se logró con Perón. [...] le estaba dando [al trabajador] el lugar que realmente tiene que tener un trabajador, o sea, no hablemos de los beneficios, sino de lo que realmente como *los derechos que tiene que tener alguien que trabaja, ¡honestamente!* lógicamente (Entrevista del autor con Antonio padre, 2008).

La tradición que recupera los testimonios<sup>7</sup> liga el mundo ferroviario a un momento de la historia argentina, el del peronismo, en el que se amalgaman la modernización capitalista vinculada al Estado de Bienestar con una serie de condiciones sociales para los/ las trabajadores/as: el mejoramiento de las condiciones

de vida de la clase obrera, la conquista de los derechos sociales de los/las trabajadores/as, las transformaciones en los hábitos de consumo y los procesos político-culturales propios de la historia nacional y regional durante el gobierno de Perón.

Entonces, los ferroviarios *nos sentíamos orgullosos cuando se nacionalizaron los ferrocarriles*, porque se fueron los ingleses. ¿Cuál era el propósito de Perón? O sea, creo, nacionalizó los ferrocarriles, nacionalizó la flota... creó la Flota Mercante Argentina, nacionalizó los frigoríficos, nacionalizó YPF [...] porque *vamos a ser potencia*. [...] Perón tenía un concepto de industrializar el país (Entrevista del autor con Antonio padre, 2008).

Hoy tenemos un gobierno peronista y nosotros lo estamos respaldando y queremos que tenga buena gestión, pero no porque seamos amigos de Jaque, ni porque seamos amigos del vicegobernador, *nosotros somos peronistas*, somos peronistas y estamos acostumbrados a que el peronismo despliegue una política como la que desplegó el general Perón en Argentina cuando gobernó, que siempre fue en beneficio de los trabajadores, fue en beneficio de los más desposeídos (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

Diferentes generaciones de trabajadores guardan memoria de la experiencia de nacionalización de los ferrocarriles. La organización de esos recuerdos asocia y amalgama los procesos de nacionalización, industrialización del país, derechos de los trabajadores y mejoramiento de las condiciones de trabajo; y su transmisión deja profundos efectos en las prácticas y las subjetividades. Así, la identificación de los ferroviarios como colectivo pone en juego una inextricable articulación entre la dinámica de la modernización capitalista y las ideologías-políticas locales y regionales que, de una manera singular, encarnaban en proyectos políticos concretos. El sector ferroviario ocupa un lugar simbólico importante en ese sentido, en tanto "motores" del proceso de modernización a través de las funciones de integración nacional y desarrollo económico-social que cumplía el ferrocarril, lugar a partir del cual se fortalecieron los lazos de identificación con movimientos ideológicos y políticos nacionalistas. De ahí en más, la experiencia de los ferroviarios quedó íntimamente ligada y comprometida con las circunstancias políticas que atravesaba la realidad nacional.

### **Tiempos de dictaduras**

Lo crucial es advertir el anclaje histórico a partir del cual los ferroviarios han formulado sus demandas, cuestión que refiere tanto a la memoria de largas tradiciones familiares –"Yo me hice ferroviario por tradición, mi padre era ferroviario"–, al mundo de las prácticas laborales y político-sindicales propias del



conflicto capital/trabajo en el período de industrialización sustitutiva de importaciones y el Estado de Bienestar –“vos tenías un trabajo seguro”, “los derechos que tiene que tener alguien que trabaja”– y a las filiaciones políticas que dieron sentido a dichos procesos –“Perón le dio a la clase trabajadora todo”.

Ahora bien, ese mundo del trabajo que había sostenido las identificaciones ferroviarias durante largos años se fue transformando como producto, primero de la imposición de dictaduras militares y luego de políticas neoliberales. Las modificaciones en el terreno de las prácticas sociales, las interrupciones en la vida política y el cercenamiento de los derechos de los trabajadores (las dictaduras de 1955, 1966 y 1976) expusieron a los ferroviarios a un importante y complejo proceso de reconfiguración subjetiva.

En las entrevistas, las referencias de los ferroviarios a las dictaduras son aisladas y fragmentarias, aparecen en el relato a través de alguna anécdota corta que, al pasar, deja entrever sus efectos sobre el ámbito laboral y las prácticas políticas del sector. Más bien, lo que ocurre es que son las privatizaciones las que han permanecido presentes en la memoria política de los trabajadores ocupando un lugar central en sus relatos, la época a la que prestan mayor atención y respecto de la cual expresan un mayor compromiso afectivo. Además, pocas veces establecen algún tipo de vinculación entre ambos procesos histórico-sociales. Entre otras cosas, ello sucede porque una de las características de la dictadura fue la individualización de la represión, no se podía hablar e indudablemente eso limitó las posibilidades de socialización y transmisión de la experiencia personal<sup>8</sup>.

Cuando era personal obrero yo era delegado de mi sector. Y yo entré prácticamente con la dictadura militar, yo entré en el 75, así que yo ingresé en octubre y en marzo cayó el gobierno de Estela. A partir de ahí vivimos toda la dictadura, así que... *no te digo que no hablábamos de... digamos, de sindicatos, pero era muy difícil*. Nosotros sabíamos que la gente desaparecía, o sea, si bien es cierto que no teníamos una idea cabal de la maquinaria brutal y represiva, sabíamos que había gente que se la llevaban y no aparecía nunca más [...]. Y muchas veces la discusión con los compañeros, acá con algún compañero, *sostienen que a ellos durante la dictadura no les pasó nada. Pero no es por el hecho de que a ellos no les pasó nada, que no ocurrió nada* [...] estábamos un poco en la clandestinidad [...] acá nos reuníamos en el baño, o sea, íbamos los delegados de sección y nos reuníamos en el baño y ahí organizamos algunas huelgas, en la última etapa de la dictadura. *Me acuerdo el 30 de marzo del 82, antes de que... porque el 2 de abril fue las Malvinas, y el 30 de marzo mataron acá en Mendoza a Ortiz, lo mataron los gendarmes de un balazo, nosotros estábamos en esa movilización, era una huelga general con movilización para pedir por pan*

y trabajo, lo había convocado la CGT y estábamos nosotros ferroviarios, como uno de los gremios ahí presentes (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

No es casual que sea un ferroviario con una amplia trayectoria organizativa y militancia política y gremial –condiciones que hacen a una mayor posibilidad de compartir experiencias y de lograr una perspectiva de totalidad en la comprensión de los procesos políticos– quien más se haya referido, durante la entrevista, a la última dictadura militar. Ello no se debe únicamente a que “conserva” recuerdos, sino al hecho de que estos le resulten significativos al contar con herramientas para articularlos en una perspectiva histórica, es decir, en un relato que logra ubicar a la dictadura como resultado de luchas anteriores (un cierto pasado) y determinante de límites y presiones al devenir futuro de los procesos sociopolíticos. De ahí que esos recuerdos le permitan registrar sus tensiones y marque las fracturas y discontinuidades histórico-sociales que produjo a posteriori.

*Lo que quedó después de eso, la experiencia política se perdió toda, toda la experiencia política que tenían los que habían militado en los setenta, ¿no es cierto? o venían quebrados o venían con... ya no se pensaba ni siquiera la palabra revolución, es una cosa que había quedado en otro planeta, digamos... o sea, era conquistar más o menos un espacio democrático para poder tener un gobierno medianamente que nos sacara de la crisis económica, la deuda externa... (Entrevista del autor con Horacio, 2008).*

La implementación de las políticas neoliberales transformó el mundo social que había sostenido el conjunto de las identificaciones de los trabajadores ferroviarios en el terreno de las prácticas sociales. Las nuevas condiciones históricas del capitalismo tardío, la totalización del mercado y las transformaciones del Estado (las mutaciones de sus tareas y funciones que pusieron fin al Estado de Bienestar) impusieron un continuo desfondamiento de las condiciones materiales, políticas y simbólicas que hasta el momento habían organizado la subjetividad de los trabajadores y garantizado el ejercicio de sus derechos.

Nosotros en la línea San Martín éramos 5 mil en la época del Estado y nos redujeron en mil, en la época de Pescarmona, o sea, que hubo 4 mil compañeros que quedaron en pampa y la vía [...] porque además toda la gente al no saber de otra cosa, el trabajador, *es difícil emprender negocios para una persona que ha trabajado toda su vida, es muy difícil, no tiene ni la visión, no tiene los conocimientos y no tiene, que se yo, la velocidad mental para hacer negocios*. Entonces todos pusieron kioscos, se fundieron todos [...] y la gente quedó muy mal, muy mal [...] *El mundo ha cambiado mucho, ha cambiado muchísimo, o sea, hoy en día y*

más adelante también, la migración de un trabajo a otro va a ser una cosa totalmente natural, va a haber muchísima movilidad, va a haber muchísimos cambios de trabajo, bueno, esta es una de las consecuencias de la globalización y toda esa historia, ¿no? (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

El conjunto de esas transformaciones, al modificar las prácticas sociales, enfrentó a los trabajadores a la pérdida del mundo que había dado sentido a sus identificaciones, incluidas sus adscripciones políticas:

Para mí el peronismo es una cosa que no te puedo definir porque nadie lo puede definir al peronismo, sobre todo después de Menem, es más, yo tuve una etapa después de Menem que digo... yo no soy peronista, si Menem es peronista yo no tengo nada que ver con él, ¿viste? Entonces *hasta la identidad política te la hacía tambalear* porque todo lo que hacía Menem era... estaba todo en contra de lo que yo pensaba y lo que yo creía, entonces cuando vos te ponés a ver que el tipo gana elecciones y sigue con la camiseta, vos decís, ¿qué mierda es esto? [...] Mirá, yo te digo que para mí los noventa fueron de despolitización, ¿no? Porque... con la parte ya de Alfonsín *fue bastante jodido rehacer un esquema político* porque... desde lo personal, ¿no? Porque creo que quedamos muchos al margen debido a que hubo una nueva camada de políticos con ideas que no tenían nada que ver con las ideas que nosotros traíamos, digamos, que veníamos sosteniendo desde los setenta (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

### Las privatizaciones

La nacionalización de los ferrocarriles (junto con la de otros bienes y servicios públicos) efectuada entre 1946 y 1948 aparece en la memoria política de los sujetos como parte de un proceso de modernización nacional que representaba la adquisición de los recursos necesarios para el desarrollo y el crecimiento económico y social del país, a partir de los cuales "vamos a ser potencia". Es considerable la presencia de anécdotas sobre diferentes aspectos y situaciones que relatan esa "revolución" tecnológica que significó el ferrocarril; algo que, incluso, refiere a la fuerza física ejercida por la tracción de las máquinas. Es notable el énfasis puesto en describir la magnitud y el alcance de la infraestructura ferroviaria, incluida la exaltación de la organización de los trabajadores: "Nosotros somos el taller general, este de acá, que es el más grande de Sudamérica, ¿sí? Tiene tres puentes-grúa, esos puentes-grúa levantan las máquinas como si nada, así, y la cambian de vía para sacar el bogue [...]" (Entrevista del autor con Héctor, 2008); "El sindicato de La Fraternidad es uno de los sindicatos más viejos de Latinoamérica, ¡121 años cumplimos nosotros!" (Entrevista del autor con Luis, maquinista, Secretario

General de La Fraternidad Mendoza, 52 años, 2008); "La obra social ferroviaria en su momento fue la obra social más grande de Sudamérica, tenía setenta y dos dependencias en el país, con hospitales cabecera y con hospitales regionales, policlínicos, centros de salud y botiquines [...]" (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

La problemática de las privatizaciones puede leerse a contraluz de esas imágenes construidas paulatinamente desde finales del siglo XIX, y extendida y mejorada (al menos en su sentido social) en el período de las nacionalizaciones y la gestión estatal. En tal sentido, la defensa que hacen los ferroviarios de su sector tiende a coincidir, en sus relatos, con la defensa de los intereses de la nación, pues las privatizaciones significaron una pérdida en términos de la vida personal de cada uno de ellos, pero también un problema social que afecta a la totalidad del país, a la continuidad de su desarrollo, crecimiento y autonomía.

Ahora bien, es precisamente este punto el índice para leer las discontinuidades históricas en la experiencia de los ferroviarios, entre los procesos sociopolíticos vividos durante la hegemonía neoliberal y las condiciones actuales, poscrisis de 2001, que abrieron ciertos márgenes de posibilidad para cuestionar las concepciones dominantes.

Porque si bien en la actualidad el rechazo a las privatizaciones es un asunto que permite la agregación de voluntades –todos las evalúan negativamente–, por el contrario, en el momento de su implementación, la campaña mediática se sostuvo señalando los costos que pagaba el "pueblo argentino" por mantener los intereses corporativos de un sector, quedando la lucha de los ferroviarios como una reivindicación particularista. La fortaleza de esa campaña redundó en una opinión pública que apuntaba a la privatización como la mejor alternativa posible al socavamiento de las solidaridades sociales, a la idea de que no había espacio para imaginar otras alternativas: "ramal que para, ramal que cierra".

Bueno, en aquel momento, lo que habría que recorrer son los diarios y sobre todo algunos periodistas, Mariano Grondona, Bernardo Neustaudt y casi todos, ¿no? Porque ellos eran los que hacían punta [...] es como que había un pensamiento, *un solo pensamiento*. No había otra campana que nadie escuchara (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

*No nos dejaron alternativas*, porque este hombre dijo que ramal que parara, ramal que se cerraba y los echaban a todos sin pagarles un peso. Entonces crearon una psicosis generalizada y crearon el retiro voluntario, *la gran mayoría se prendió en el retiro voluntario antes de quedar en la calle sin un centavo*. Y así fue, éramos noventa mil en el país, éramos noventa mil ferroviarios (Entrevista del autor con Antonio padre, 2008).

Esa retroalimentación entre la campaña mediática y hegemonización de la opinión pública tuvo repercusión dentro de los propios ferroviarios que, sin poder encontrar una salida política veían la privatización como inexorable. Las tradiciones de resistencia y lucha construidas durante años se rebelaban como impotentes. La salida era individual, el “retiro voluntario” o como dice Antonio (padre), “quedar en la calle sin un centavo”:

[...] es más, hasta *nosotros mismos nos convencimos de que ya no había nada que hacer*. Dijimos, “bueno, está bien, a lo mejor si se privatiza y quedamos, quedamos bien”. Pero lo que pasó después es que se privatizó y no se hicieron las cuestiones, no se hicieron los controles, los organismos de control no existieron, cada uno hizo lo que se le dio la gana y en definitiva, ahora estamos con que la vía no sirve, las locomotoras están hechas mierda, los vagones están hechos pelota, o sea, todo mal (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

Los relatos de “los que quedaron” describen aquella encrucijada con mucha angustia y expresan un profundo dolor por aquello que se perdió, entre lo que se cuenta, la solidaridad entre compañeros de trabajo, carcomida por la imposición del sentido común neoliberal: “sálvese quien pueda”.

[...] fue muy duro porque *nadie nos garantizaba que siguiéramos en el trabajo*, ni nos garantizaba la situación, o sea, la situación geográfica de seguir trabajando en ese lugar y frente a un Estado que prácticamente había dejado de atender las empresas del Estado y los sueldos habían caído de manera muy pronunciada [...] *después esto repercutió en los que quedamos*, la cosa se encaminó [...], pero *hubo un corte en la solidaridad que teníamos como laburantes*, fue una cosa bastante... que ahora lo podemos decir, obviamente lo que yo hago es a años ha, creo que hubo un corte solidario muy feo porque a nuestros compañeros nosotros no los protegimos. Porque como quedábamos, no teníamos que hacer quilombo porque hacer quilombo podía significar que no te quedaras adentro [...] o sea, *yo lo que noto es una deuda con respecto a esos compañeros*. Noto una deuda porque socialmente *lo del noventa fue muy duro, fue un sálvese quien pueda* y nosotros, que históricamente los ferroviarios, a través de todos los años, ¡hemos sido muy solidarios y hemos tenido luchas enormes! ¿No es cierto? para salvar los ferrocarriles... *nos encontramos en ese momento en una encrucijada y cada uno defendió el kiosquito que tenía* (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

A partir de esa deuda pendiente con los compañeros, con la tradición familiar (el orgullo de su oficio) y las adscripciones políticas que mantuvieron en otras condiciones histórico-políticas es que los ferroviarios han comenzado a cuestionar la gestión y operación de

la empresa concesionaria ALL y extienden esa crítica a los proyectos políticos actuales que continúan intentando su privatización, tales como el “Master Plan” de Puerto Madero. En la actualidad, los ferroviarios parecen estar atravesando por un momento vivido como contraparte de la época de las privatizaciones. Si en aquel período de derrota no se veía otra alternativa a la privatización, hoy, por el contrario, hay un consenso más amplio acerca de la necesidad de recuperar los espacios públicos, que vuelve a colocar a los ferroviarios en un lugar importante en el escenario político, esto es, como portadores de un pasado significativo, se constituyen en instancia de interpelación hacia otros sujetos y sectores de la sociedad.

### **Cambios en el proceso de trabajo: entre cuidar el material y hacer caja**

La mayoría de los entrevistados explica que la defensa del trabajo ferroviario, aun en momentos de una conflictividad de baja intensidad, continuó presente al interior de los talleres mecánicos, ahora privatizados. Esa defensa se sostuvo en un doble aspecto. En primer lugar, refiere a la resistencia que llevaron a cabo “los que quedaron” en sus puestos de trabajo frente a los cambios que en su momento quiso realizar la empresa: una nueva camada de despidos, refuncionalización de los lugares de trabajo, nuevos criterios de selección del personal y de desempeño, etc. En segundo lugar, se trataba de resistir las consecuencias que aquellos cambios comenzarían a arrojar en el resultado del proceso de trabajo, la voluntad de conservar la calidad de éste, la dignidad de un oficio hecho “a conciencia” como parte de la tradición ferroviaria heredada. Voy a detenerme en esta última forma de resistencia, ya que en ella cobran mayor visibilidad ciertos aspectos que contribuyeron a la construcción de una posición radicalmente opuesta a la lógica privada.

Acerca de los cambios en el proceso de trabajo y las nuevas condiciones, los testimonios coinciden en señalar algunos aspectos a partir de los cuales poder realizar una contraposición entre la gestión privada y la estatal. A partir de ese contrapunto, los ferroviarios realizan una crítica a la lógica privatizadora y actualizan su defensa del trabajo, apostando al proyecto de reactivación del sistema ferroviario y a conservar la tradición de su oficio. Del conjunto de registros en el que es posible advertir los cambios operados entre la gestión estatal y la privada, aquí tomaré el que refiere al tipo de “racionalidad” que domina en cada una de ellas. En tal sentido, aparecen en los relatos dos organizaciones del trabajo contrapuestas:

*La eficiencia que hay que tener en una empresa privada no es la misma eficiencia que tenés en el Estado*. En el Estado se hacían las cosas con un proceso y una metodología. Si ese proceso necesitaba de diez tipos había

que tener los diez tipos. En cambio acá, el hecho de necesitar hacer una misma cosa con el menor costo posible hace que muchas veces se pierda la noción de la metodología, de los procesos, o sea, nosotros como ferroviarios lo vemos como que *está trastocado todos los valores que nosotros habíamos cultivado durante años* en el Estado [...] Hoy en día, el hecho de que la locomotora tiene que cumplir el mínimo de tiempo posible dentro, tiene que estar más tiempo trabajando que en reparación y todas esas cosas hacen que muchas veces *se resigne calidad en la reparación*. [...] En ese sentido, en el de los costos, ha cambiado mucho, o sea, nosotros vemos que *por una cuestión de negocio, se privilegia más el negocio que la reparación bien hecha* [...] *Nosotros en el Estado cuidábamos al material*, el problema es que no teníamos eficiencia, eso lo reconozco, *no éramos eficientes*, donde teníamos que tener 5 equipos, teníamos 10, es así, pero eso sí, nosotros teníamos procesos claros, teníamos metodologías claras, nosotros cuidábamos las locomotoras, cuidábamos los vagones, cuidábamos la vía, éramos en ese sentido bastante celosos. ¡Ahora estos no cuidan nada! *Estos hacen caja y a la mierda* (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

Y en el trabajo diario, en la forma de trabajar porque *cuando mandan los números es una cosa, y cuando manda, digamos, el criterio, es otra*, cuando mandan los números hay cosas que vos dejás de hacer, ahora cuando vos trabajas con criterio técnico para realizar los trabajos... (Entrevista del autor con Antonio hijo, responsable de talleres Mendoza, 43 años, 2008).

En estos relatos, la tradición ferroviaria pone en juego una serie de concepciones sobre el trabajo y lo público que servirán tanto a una crítica de la lógica privatizadora como a un acercamiento a las posiciones de los otros colectivos, OSA y Casa América. Mientras que en el proceso de trabajo correspondiente a la gestión estatal dominaba el criterio de la calidad en los resultados, lo propio de la gestión privada ha sido reducir la calidad del trabajo a una cuestión meramente cuantitativa: obtener la mayor ganancia en el menor tiempo posible y bajo el menor costo. El criterio de la productividad aparece en sus relatos trastocando los valores del trabajo ferroviario, pues en la época del Estado "no éramos eficientes", lo que equivale a decir que la metodología en el proceso de trabajo no se sometía a la relación costo/beneficio, aun cuando pudiera implicar, a veces, un uso discrecional de los recursos. La idea de que calidad del trabajo y el cuidado de los materiales están asociados a la gestión pública es importante para comprender la reivindicación que hacen los ferroviarios del transporte de pasajeros como un bien público y el lugar que otorgan al Estado en relación con la gestión de los bienes comunes.

Frente a estos cambios, de parte de los trabajadores parece haber dominado un esfuerzo por mantener la tradición ferroviaria heredada, y de recuperar los valores de un oficio transmitido por generaciones. Así lo expresa el relato de dos ferroviarios, padre e hijo: "[...] ¡la mano de obra ferroviaria fue bastante buena y especializada! O sea, se trabajaba a conciencia y con mucho conocimiento" (Entrevista del autor con Antonio padre, 2008); "A lo que apuntamos es a eso, a no perder lo que se hacía en los viejos tiempos, porque esto no es algo nuevo, en los viejos tiempos, los trabajos que se hacían, que salían de acá, eran garantizados" (Entrevista del autor con Antonio hijo, 2008).

### LOS FERROVIARIOS Y LA RECUPERACIÓN DE LA ESTACIÓN COMO ESPACIO PÚBLICO

Si vos lo dejás en la parte privada, como han dejado el sistema de cargas, no les interesa absolutamente nada del sistema, nos están rompiendo las máquinas, nos están haciendo pedazos las vías, porque *lo único que les interesa es facturar* con el tema del transporte de carga y no son capaces de hacer el trabajo de mantenimiento periódico, en las locomotoras y en todo lo que hace a la vía [...] *Hoy por hoy, la gente se dio cuenta de que los engañaron, ¿por qué?* porque en Argentina se han privatizado los servicios, pero son peores que cuando los tenía el Estado y la gente se quedó sin trabajo, entonces esa es la gran diferencia (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

El testimonio con el que abro este apartado expresa esa *discontinuidad histórica* entre pasado y presente que mencionaba más arriba, entre la época de las privatizaciones y la actualidad. Por una parte, la interrupción se manifiesta en una crisis del consenso antes otorgado en relación con las privatizaciones como única alternativa de solución, desengaño que comienza a "despertar" una conciencia a partir de la visualización de sus efectos: la desocupación de los compañeros, el estado de abandono y saqueo de la infraestructura ferroviaria, la estación en ruinas. Por la otra, el relato da cuenta de una pérdida en materia ferroviaria que será la que los movilice, como colectivo, a luchar por su recuperación.

### Recuperar los ferrocarriles, afirmarse como sujeto

*Y ahora estamos en esa, que queremos empezar a crecer otra vez* (Entrevista del autor con Antonio padre, 2008).

Y en ese sentido nos fuimos involucrando con la actividad gremial que siempre habíamos desplegado, pero ahora más fuertemente por la situación que ha venido

sucedándose en el país, nos ha llevado justamente a tener experiencias amargas pero que *las hemos ido asimilando* y las vamos aprovechando... cuesta muchísimo, *las cosas se pierden en un momento, pero reconstruirlas, recuperarlas cuesta muy mucho*. Y bueno, en eso estamos, *tratando de reconstruir todo este desastre de la década del noventa y el proceso que vino muchísimo tiempo antes* y que los ferroviarios lo hemos ido sintiendo en las distintas etapas de la sociedad argentina (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

Nosotros, lo que estamos defendiendo, y lo estamos defendiendo porque hemos despertado de nuevo, con este gobierno nacional que quiere hacer algo en materia ferroviaria, *hemos despertado de nuevo* y no queremos entonces que vengan y nos hagan mierda todo el proyecto [...] nosotros hasta que no apareció así una punta de que podía volver el tren acá, como te digo, vencidos y cansados de derrotas nos reclinamos acá, *nosotros hemos salido recién el año pasado*, salimos recién, digamos, a buscar, porque el tema fue Puerto Madero... *lo que querían hacer con Puerto Madero fue un detonante* (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

La actualidad de los ferroviarios, según estos relatos, es un momento caracterizado por su afirmación como colectivo, a partir de las motivaciones señaladas anteriormente. Esa afirmación como sujeto es la que produce una inflexión entre pasado y presente, abre una lucecita en medio de la tormenta que permite cuestionar la situación en la que se encuentran, releer los distintos hechos sucedidos en el país; y a partir de allí, posibilitar una problematización de las tendencias privatizadoras, ese “desastre de los noventa”.

Ahora bien, la transformación en la “(in)visibilidad”, esa resignificación de la experiencia pasada, más que referir a una mejor contemplación de la realidad y de la historia, da cuenta de una puesta en movimiento, de la práctica política de un sujeto histórico que ha ido “peleando para recuperar espacio”. Es, entonces, un “despertar de nuevo” que se sostiene en la experiencia de lucha de un sujeto histórico. En tal sentido, la lucha por la recuperación de la estación, desde el punto de vista de los ferroviarios, remite a la propia recuperación como colectivo, pero también a un sujeto más amplio, el pueblo argentino: “Entonces vamos a tener que *volver nuevamente a trabajar en algo que se está perdiendo en nuestro país*, que es crear en la juventud y crear en la gente, en la comunidad, *una conciencia más nacionalista para defender todo lo nuestro*” (Ricardo, comunicación personal, 2008).

### **Bien público vs. negocio privado**

La visibilidad de los efectos de las privatizaciones parece haber provocado una revaloración de lo público

y del Estado, principalmente, en contraposición a lo privado. Es en esta oposición que los ferroviarios realizan su aporte, contribuyendo a construir una idea de bien público (por ejemplo, el contacto con los ferroviarios fue fundamental para crear colectivamente, con el resto de los grupos involucrados, la imagen en ruinas de la estación como metáfora del saqueo del país). Por supuesto, esto también pone en juego las tradiciones políticas propias de los ferroviarios. Tanto el conflicto con Puerto Madero y con la municipalidad como los argumentos a favor del transporte ferroviario de pasajeros dejan entrever las concepciones que tienen sobre el espacio público, su vinculación con el Estado y la rivalidad con el “negocio” privado.

Las opiniones que se pueden encontrar sobre el proyecto de Puerto Madero en las entrevistas son variadas. En muchos ferroviarios, en especial aquellos con experiencia sindical y política, hay una fuerte oposición al proyecto inmobiliario por considerar que lo único que busca este tipo de emprendimientos es el “negocio de unos pocos”. Algo importante que cabe destacar es que, en general, las opiniones implican pensar límites al uso del suelo, una serie de cuidados y consideraciones que ponen en juego, nuevamente, ciertas ideas sobre lo público y común, que cuestionan la lógica privada de “pensar con el bolsillo”.

La contraposición entre lo público/privado también sostiene su proyecto de refuncionalización del transporte ferroviario de pasajeros. Recordemos que los argumentos de los ferroviarios están marcados por las críticas que en su momento llevaron a la privatización: los ferrocarriles dan pérdidas, son deficitarios, etcétera.

¡Sí, eso era cierto! Ahora, ¡todos los ferrocarriles dan pérdidas! en todo el mundo dan pérdidas (risa irónica). Los únicos ferrocarriles que dan ganancia en el mundo son algunos ferrocarriles de carga, que tienen determinadas... explotaciones muy intensivas, por ejemplo, transporte de minerales, de ese tipo de cosas en donde el ferrocarril tiene ventajas técnico-económicas con respecto a otro tipo de transportes. Pero el transporte de pasajeros necesita mucho control, porque los accidentes pueden ser gravísimos, necesita mucho mantenimiento y sobre todo atención del pasajero, atención en la estación, atención a bordo, y eso es personal (mano de obra) (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

Es verdad que en términos monetarios el tren de pasajeros es más costoso que el transporte de cargas, pues cada uno está determinado por distintas necesidades. Ahora bien, eso mismo nos lleva a pensar la segunda cuestión que ellos plantean, la idea de bien público en contraposición al negocio privado, lo cual, como veíamos más arriba, implica otra racionalidad en la “contabilidad” de los costos y los beneficios:

El transporte ferroviario de pasajeros tiene que estar subsidiado [...] porque no hay nadie en el mundo que funcione, ningún ferrocarril de pasajeros en el mundo da ganancia, pero eso sí, hay una cosa que se llama "Beneficio público", el beneficio público es algo que se ha calculado [...] o sea, se calcula qué pasaría para que todo funcione igual pero sin ferrocarril [...]. En una contabilidad, digamos, tradicional, vos decís gastás tanto, ganás tanto ¡y listo! La diferencia es lo que ganás... ¿no es cierto? Bueno, el cálculo del "Beneficio público" no es una contabilidad tradicional, tenés que hacer un esfuerzo de imaginar qué es lo que pasaría si el ferrocarril no está, cuánto es lo que gastaría el país en reemplazar eso para realizar el mismo transporte, entonces ahí aparecieron lo que se denomina "Beneficio Público" [...]. *Y con este criterio es el que hay que analizar este tipo de cosas* (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

Ahora bien, ese antagonismo entre lo público/común y lo privado se construye desde las propias tradiciones ferroviarias, respecto de las que es preciso destacar la fuerte identificación que existe entre lo público, lo estatal y el pueblo<sup>9</sup>.

*Para nosotros lo ideal sería que el Estado se haga cargo, otra vez, nuevamente, de los ferrocarriles porque es un servicio que se le presta a un país, el ferrocarril no es una empresa que está para ganar solamente. Es un servicio que se presta, público, y no se le puede cercenar al pueblo, de elegir en qué quiere viajar, ¿no?* (Entrevista del autor con Antonio padre, 2008).

*Y... el Estado tiene que ocupar un lugar... primero que nada pensar en la sociedad, pero en la sociedad, no en el capitalismo, no en el capitalista porque los gobiernos, sus campañas las basan o sea, todas las dirigen a las bases, a la gente, no al capitalismo [...] el gobierno se debe al pueblo, pero a todo el pueblo, no solamente al sector muy pequeño como es el capitalismo* (Entrevista del autor con Antonio hijo, 2008).

Le pregunto a Ricardo qué lugar piensa que tiene el Estado en la recuperación de lo público:

*¡Total! ¡Total! el Estado, el Estado nacional es el que debe, no solamente en los ferrocarriles, sino en todo lo que está concesionado, privatizado o vendido, o lo que sea... y hace a que haya un servicio que llegue a la población, tiene que ser el ente controlador, tiene que controlar la calidad y tiene que controlar el funcionamiento [...] el gobierno toma la decisión política de reactivación, si lo va a hacer a través de un tercero, que controle la gestión del tercero para que el servicio sea de calidad, no hay otra forma, no hay... Yo, para mí tiene que ser público, tiene que ser público porque tiene que ser del Estado* (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

## REFLEXIONES FINALES

En cada uno de los apartados desarrollados han aparecido, en los relatos de los ferroviarios, diferentes criterios a partir de los cuales se construye una idea de lo público/común que se contrapone al negocio privado. En primer lugar, la defensa del trabajo (los talleres) y la reactivación del transporte ferroviario tiene como fundamento el bien común, que supone un transporte más seguro, esto es, que salva vidas al reducir la contaminación (es ecológico) y el riesgo de accidentes de tránsito. En segundo lugar, el conflicto con la municipalidad y con Puerto Madero tiene como base el rechazo al negocio privado -"de unos pocos"- que se pretende hacer con tierra pública -que pertenece al "pueblo"- . Respecto de las privatizaciones de los años noventa, la descripción de los cambios operados en el proceso del trabajo durante la gestión privada se dirige a señalar que a la empresa sólo le ha interesado el lucro ("hacer caja"), en detrimento de la calidad del trabajo (la dignidad en el oficio de un trabajo bien hecho, "garantizado") y del cuidado del material ferroviario.

El conjunto de estos razonamientos se dirige a plantear que, a la hora de tomar decisiones sobre los destinos posibles de los terrenos de la Estación, es necesario ampliar los puntos de vista, basándose en un criterio distinto al del cálculo de utilidad (ganancia) que permita salir de la pura relación costo/beneficio. Ello implica no sólo incluir los aspectos señalados, sino ampliar los marcos temporales desde los cuales se miran, como vimos, las experiencias pasadas, pero también los horizontes de futuro: "[...] pero también no somos mezquinos, no pensamos solamente en nosotros. [...] Nosotros también *pensamos en el futuro* que son nuestros hijos, los que van a vivir en una ciudad que si no se hace esto ¿de qué otra forma lo vas a hacer?" (Entrevista del autor con Horacio, 2008). "[...] Esa es la cosa. *Pensar en grande, no en chiquito*" (Entrevista del autor con Antonio padre, 2008). "Mirá, yo creo que a todos acá *nos han metido en la cultura de que no se puede*, de que esto no porque es muy costoso y no nos quieren dejar pensar en grande, ni pensar en el futuro proyectándonos en una Mendoza para otras generaciones y no la nuestra. *Estamos pensando en forma muy mezquina y no hemos agudizado el ingenio*" (Entrevista del autor con Ricardo, 2008).

Por último, la especificidad político-cultural de los ferroviarios respecto de este asunto de lo público/común es la referencia insoslayable a la experiencia peronista como determinante de esa asociación privilegiada entre espacio público y Estado. El encadenamiento que ellos construyen entre público-estatal-pueblo y nación arraiga en la experiencia del peronismo: esas significaciones están marcadas por el proceso de nacionalización de los servicios y bienes públicos,

subtiende lazos profundos con el proyecto de “industrializar el país”, con la impronta que dejó la ligazón entre “justicia social” y Estado de Bienestar. Esa experiencia del peronismo se encuentra hoy presente en la memoria de los sujetos como registro crítico que les permite contraponer las privatizaciones –la lógica del lucro y el cálculo–, a la del respeto a la tradición de la clase obrera argentina y sus derechos, al oficio, a los intereses generales, a la defensa del bien común, que es el bien de la nación y de las generaciones futuras, que merecen un horizonte más amplio.

En la introducción señalaba que la singularidad de esta experiencia de lucha por la recuperación de los terrenos de la Estación se inscribe en el proceso de espacialización de la lucha de clases, como conflictividad transversal. La globalización capitalista significó, durante las últimas décadas, una nueva política de recolonización del territorio latinoamericano tendiente a garantizar a las empresas transnacionales la apropiación, explotación y mercantilización intensiva de los bienes comunes sociales (empresas y servicios público-estatales, espacio urbano, etc.) y de los bienes comunes de la naturaleza (agua, minerales, hidrocarburos, biodiversidad, tierra) (Seoane y Taddei 2010). Si bien el capitalismo puede ser releído como un largo y paulatino proceso de privatización del mundo (Meiksins Wood 2000), hoy es posible reconocer en su devenir las condiciones de una nueva época histórica, en la que dicho proyecto civilizatorio se acerca al extremo de lo posible: la capacidad, hasta ahora inédita, de los seres humanos de destruir a corto plazo las condiciones que hacen posible la vida (Hinkelammert 1998; Lander 2009). Los procesos de mercantilización de todas las dimensiones de la cultura y la vida para someterlas en forma directa a las exigencias de la valorización del capital no pueden sino acelerar los procesos de su destrucción.

Es sobre el suelo áspero de las tensiones y contradicciones que impone la totalidad histórica actual que cobra sentido la pregunta por la experiencia y las tradiciones políticas de los ferroviarios. La construcción de bienes comunes es situada, se inscribe en la historia política y cultural de los sujetos. Desde esa singularidad, que reúne tradiciones familiares, experiencias colectivas y memoria política, se abre toda una economía moral a partir de la cual los sujetos movilizan una práctica política –se oponen al “uso privado de tierra pública”– y construyen un “nosotros” frente a un “ellos”. Dice Horacio:

[...] que pongamos el cuerpo todos a esto, porque si no nos van a comer el futuro. Ellos van a decidir por dónde van a pasar las calles, ellos van a decidir quién va a entrar y quién no va a entrar, los que tienen el poder, los que tienen la gaita, ellos son los que van a decidir cómo se va a vivir y quién va entrar y quién no. Y si no, está la prueba de los barrios privados, si ya

los empiezan a meter acá en la ciudad, listo... vos vas a tener un lugar por el cual andar y si no pertenecés a ellos no vas a poder entrar, que es lo que pasa con los barrios privados, es así, dejó de ser público. Por una cuestión de seguridad, cada vez hay más castillos, entonces es como en la Edad Media, hacemos el pozo y entran los nuestros nada más y así es, pero no debe ser y si nosotros no, o sea, *si nosotros no nos unimos*, todas las organizaciones y tratamos de que esto sea más democrático, que sea un poco más para todos, *va a terminar siendo lo que viene siendo, y no lo que debe ser* (Entrevista del autor con Horacio, 2008).

Tal como ha señalado Franz Hinkelammert, la “ética del bien común” surge como experiencia de los afectados, es histórica, deriva de sus condiciones materiales de existencia en un momento determinado, contra toda una tradición positivista que pensó la ética de manera apriorística y basada en esencias estáticas. Sin embargo, es igualmente necesaria, pues sin ella los sujetos no pueden seguir viviendo. En efecto, la consideración del conjunto, el bien común, no es opcional, sino que se revela como condición necesaria para la vida de los sujetos en cuanto la tendencia social dominante, su inercia, resulta autodestructiva. Ahora bien, las protestas sociales no constituyen respuestas “espasmódicas” contra esa tendencia, sino la continuidad de tradiciones políticas y culturales en la propia formación de los sujetos colectivos y sus prácticas contrahegemónicas. La posibilidad de construir, históricamente, nociones de **bien común** representa la resistencia de la memoria de los pueblos a quedar congelada en esa naturalización, que pretende imponer el capital global, de la tendencia a la plena privatización y mercantilización como único proyecto de vida.

## REFERENCIAS CITADAS

- Ceceña, A. E.  
2000 Revuelta y territorialidad. En *Actual Marx*, vol. III, pp. 111-120. Kohen, Buenos Aires.  
2001 La territorialidad de la dominación. Estados Unidos y América Latina. *Revista Chiapas* 12: 3-18.
- Halbwachs, M.  
2004 *Los marcos sociales de la memoria*. Anthropos, Caracas.
- Harvey, D.  
2004 El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En *El nuevo desafío imperial. The Socialist Register*, coordinado por L. Panitch y C. Leys, pp. 99-129. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), Buenos Aires.  
2008 El derecho a la ciudad. *New Left Review* 53: 23-39.

Hinkelammert, F.

1998 *El grito del sujeto. Del teatro mundo de Juan al perro mundo de la globalización*. Departamento Ecueménico de Investigaciones (DEI), Costa Rica.

Jelin, E. y V. Langland (compiladores)

2003 *Monumentos, memoriales y marcas territoriales*. Siglo XXI, Buenos Aires.

Lander, E.

2009 Tendencias dominantes de nuestra época: ¿se nos agota el tiempo? *Compendium* 22: 85-106.

Meiksins Wood, E.

2000 [1995] *Democracia contra capitalismo*. Siglo XXI, México DF.

Merklen, D.

2005 *Pobres ciudadanos: las clases populares en la era democrática 1983-2003*. Gorla, Buenos Aires.

Seoane, J. y E. Taddei

2010 *Recolonización, bienes comunes de la naturaleza y alternativas desde los pueblos*. IBASE, Río de Janeiro.

Thompson, E. P.

2002 *Antología*. Crítica, Barcelona.

Williams, R.

2000 [1977] *Marxismo y literatura*. Península, Barcelona.

## NOTAS

1.- Los Estados en América Latina tienen una larga historia de complicidad con los emprendimientos que lleva adelante el capital privado y con sus estrategias de acumulación. Sin embargo, hoy esa complicidad llega a un extremo. Ironías de la dialéctica histórica, en el caso de Puerto Madero, creado en 1989, es el mismo Estado el que conforma las acciones de esta sociedad anónima: un 50% pertenece al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el otro 50% al Gobierno Nacional. La creación de esta "sociedad anónima" puede ser entendida como la expresión última del rol asumido por el Estado en la privatización del territorio.

2.- Como parte del proceso de *okupación* de la Estación surgió en el colectivo la preocupación por la historia de ese espacio. El *Taller de Historia Local* buscó reconstruir esa historia recuperando "la voz de sus protagonistas" (trabajadores ferroviarios, usuarios/as del transporte, vecinos/as de la zona, familiares).

3.- La noción de *politicidad* refiere a las concepciones ideológico-políticas que sostienen la constitución de los sujetos, e incluye el conjunto de sus prácticas, socializaciones y tradiciones políticas que marcaron su experiencia histórica. Con dicho término, Denis Merklen (2005: 24) procura advertir que no existe una identidad colectiva (los sujetos) que luego entra en contacto con "lo político", sino que se trata de reconocer el carácter constitutivo que las diferentes dimensiones adquieren en la configuración de las subjetividades políticas.

4.- Según el testimonio de los ferroviarios, se trataría de los talleres más grandes de Curitiba hacia el sur, capaces de reparar una máquina al 100%, de desarmarla y volverla a armar. Allí se reparan todas las locomotoras en mal estado de la línea férrea. La infraestructura que ello implica (guinches, puentes-grúa, galpones, etc.) hace muy dificultoso y costoso su traslado a otra zona o lugar.

5.- El lunes 12 de abril de 2008, los ferroviarios protagonizaron un corte de calle en Belgrano y Juan B. Justo (Ciudad) en protesta contra el convenio con Puerto Madero y en reclamo de una audiencia con el intendente, Víctor Fayad. Hacia mediados de septiembre comienza el conflicto con el municipio de Capital por la apertura de una calle que debía cruzar el predio en cuestión para unir las calles Godoy Cruz y Roque Sáenz Peña. La medida fue propuesta por el intendente para descongestionar el tráfico y mejorar la circulación en la conexión este-oeste. Los ferroviarios realizaron una manifestación en rechazo de la propuesta, alegando que "el proyecto representa un perjuicio para el desarrollo de sus tareas" (*Los Andes* 17/09/08), pues la apertura de la calle Godoy Cruz atravesaría por la mitad los talleres mecánicos. Hacia finales de noviembre, luego de negociaciones fracasadas, el municipio decide abrir la calle a la fuerza; sin embargo, los ferroviarios no dejaron avanzar las topadoras (*Los Andes*, 28/11/08). La última actividad efectuada por ferroviarios durante el período analizado fue el acto realizado con motivo de la llegada del Tren Solidario a Mendoza, el día 6 de diciembre de 2008. Los gremios apostaban a demostrar que era posible volver a "correr" un tren de pasajeros por el ramal del ferrocarril General San Martín.

6.- Los anuncios que hiciera el gobierno nacional hacia fines de 2007 y principios de 2008, y que provocaron una gran polémica, fueron registrados por los medios masivos de comunicación como el proyecto del "Tren Bala" o "tren de alta velocidad".

7.- Pienso aquí en la noción de *tradición* que tiene en mente Raymond Williams, para quien el rescate del pasado es algo más que la mera supervivencia de uno de sus segmentos inertes; sino que, por el contrario, es fruto de una "tradición selectiva" cuya memoria se configura a partir de los conflictos del presente y resulta poderosamente operativa dentro del proceso de definición e identificación cultural y grupal (Williams 2000 [1977]: 137). El punto vital de la tradición radica en esa conexión en la que se trama la relación singular entre pasado, presente y futuro, a partir de la cual la recuperación de un pasado puede ser descalificado por anacrónico (nostálgico) o constituirse, al decir de Benjamin, en una débil fuerza que astille la continuidad del presente y permita iluminar la posibilidad de otro futuro.

8.- Recordemos las hipótesis centrales que sostienen los estudios sobre la problemática de la memoria, ella se apoya en el diálogo y el encuentro con los/las Otros/as. Siguiendo el núcleo del pensamiento de Halbwachs (2004), se trata de una memoria colectiva y social.



9.- Este es uno de los asuntos sobre los que pueden apreciarse las diferentes trayectorias de los ferroviarios respecto de los otros dos colectivos involucrados en la defensa de la estación como espacio público, principalmente con el grupo Casa América. Si para ferroviarios la noción de espacio público implica la gestión estatal de los bienes comunes; por el

contrario, en Casa América hay un sentido más comunitarista de lo público, que está ligado fuertemente a la idea de *autogestión*, noción que refiere a cierta identificación de este colectivo con las tradiciones del denominado anarquismo de "estilo de vida".

