

La perturbación como motor de la historia*

Di Virgilio, María Mercedes - mercedes.divirgilio@gmail.com

Facultad de Ciencias Sociales, UBA - CONICET

Existen pocos libros de grupos de investigación que constituyan una unidad temática y de contenido y que, a su vez, signifiquen un aporte en relación a temas sustantivos. El trabajo dirigido por Pérez y Rebón reúne ambas condiciones. En sus ocho capítulos aborda de manera consistente y articulada una cuestión clave como es la evolución del sistema ferroviario de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires (en adelante, RMBA), focalizándose en la organización, la gestión y el funcionamiento del servicio durante el ciclo de gobiernos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández de Kirchner.

El sistema ferroviario de pasajeros ha sido, desde el regreso de la vida democrática (en 1983), una cuestión fuertemente problematizada. En general, la centralidad que ha ocupado dicha cuestión en la agenda pública –tal y como señalan Pérez y Rebón- se vincula con diversas *perturbaciones* relacionadas con la irrupción del servicio “por problemas técnicos o por medidas de fuerza, episodios de violencia colectiva, accidentes o víctimas fatales”. Pero también, con las formas que, en los diferentes contextos, ha asumido la organización de la prestación (concesionado a operadores privados, el control estatal, etc.) en la RMBA. Ambas dimensiones organizan la hipótesis central de la obra: los determinantes principales que impulsaron las reformas sobre el sistema son tributarios de las condiciones de contorno (o factores exógenos) de la prestación de los servicios ferroviarios y de factores endógenos asociados fundamentalmente a la organización de la misma.

* Reseña del libro: Verónica Pérez y Julián Rebón (Coordinadores); *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

En este punto, vale destacar la productividad y la capacidad explicativa de esta hipótesis. La misma permite, por un lado, entender las condiciones de contorno en las que se organiza, gestiona y funciona el servicio –condiciones que hacen al contexto general y al ciclo político. Por el otro, habilita la comprensión del comportamiento y las lógicas de acción de los actores (públicos y privados) que intervienen en la prestación en relación con dichos contornos. Ambos niveles de procesos son los que permiten dar cuenta de la orientación y el sentido que adquieren las transformaciones en las formas de organización del servicio. Un lugar destacado ocupan, en esta hipótesis, las *perturbaciones* (es decir, el conflicto) como el motor que precipita los cambios en las diferentes etapas. El libro recupera así la trayectoria de un equipo de investigación que desde hace ya años tiene al conflicto social como caleidoscopio para mirar otros fenómenos y procesos sociales.

En este marco, Pérez y Rebón son los encargados de definir las coordenadas teóricas y de contexto para el análisis de la organización de la prestación del servicio ferroviario en la RMBA.

El capítulo 1 analiza el proceso de privatización parcial que se llevó a cabo en la década de 1990. En ese marco, pasa revista a las concesiones y adaptaciones producidas, entre ellas el decreto de emergencia ferroviaria que –según los autores- constituye un punto de inflexión en derrotero de las condiciones de la prestación.

El capítulo 2 aborda la organización, la gestión y el funcionamiento del servicio durante los primeros años del ciclo kirchnerista bajo el formato prestacional heredado de la década de 1990. El capítulo pone en evidencia, en el marco de la crisis general que atravesó el país en las postrimerías del año 2001, la profundización del deterioro en la prestación del servicio de trenes metropolitanos de pasajeros. Asimismo, muestra que la recuperación económica y política que evidenció el país a partir de 2003, no tuvo correlato inmediato en el modelo prestacional de las concesiones. Por el contrario, la situación del servicio tendió a agravarse “estructurando una creciente disconformidad social entre los usuarios”.

El capítulo 3 se centra en el proceso de quita de las concesiones a algunos de los grupos económicos a cargo de la operación del servicio y la génesis de un nuevo modelo de gestión con mayor protagonismo estatal. El cambio en el modelo de gestión impactó, según Pérez y Rebón, en la hibridación de las formas organizativas del sistema, la

concentración de beneficios en algunos grupos empresarios y la emergencia de nuevas perturbaciones sumadas a las ya existentes. En este caso, no se trató de perturbaciones entre los usuarios, sino que se trató más bien de perturbaciones endógenas que afectaron la prestación y la oferta del servicio.

El capítulo 4 cierra la primera sección del libro, abordando la comúnmente llamada “Tragedia de Once”. El accidente ferroviario ocurrido el miércoles 22 de febrero de 2012 en la estación de Once de la Línea Sarmiento, fue uno de los accidentes más importantes de la historia del ferrocarril de pasajeros en Argentina. El accidente, que costó la vida de 52 víctimas fatales y más de 700 heridos, reposicionó a la cuestión del transporte ferroviario de pasajeros en la agenda pública. Por un lado, contribuyó a problematizar las condiciones en las que se prestaba el servicio. Por el otro, sumó nuevas perturbaciones (a nivel de los usuarios y de los propios trabajadores ferroviarios) que, en este contexto, tuvieron impacto en la forma de organización social del servicio. El servicio pasa del modelo de la concesión a la organización de “un gran holding ferroviario público”.

La segunda sección del libro se aboca a la indagación de las múltiples dimensiones y manifestaciones del conflicto. Inicia con el capítulo 5, a cargo de Julián Rebón, quien se centra en el análisis de los actores y sus lógicas de acción en los diferentes períodos.

En el capítulo 6, Alvarez, Perez y Rebón se focalizan en los estallidos de hostilidad de los pasajeros. Sin lugar a dudas, este capítulo constituye un interesante aporte en el libro en tanto provee un andamiaje conceptual útil para entender la emergencia de procesos de acción colectiva.

El capítulo 7 indaga el conflicto en torno a la tercerización precarizante de los trabajadores ferroviarios. A cargo de Natalia Bauni, aborda la lucha de los trabajadores terciarizados de la Línea Roca, poniendo en evidencia su capacidad de agencia. Sin embargo, más allá de la productividad del conflicto, las perturbaciones en el servicio ferroviario de pasajeros parecen no poder escindirse de la tragedia y de la muerte. Las modificaciones en el sistema ferroviario se sostuvieron también sobre el asesinato de uno de estos trabajadores: Mariano Ferreyra.

El capítulo 8 regresa a la Tragedia de Once, pero esta vez, haciendo foco en el movimiento de familiares de víctimas del accidente quienes reivindican la lucha como el

verdadero motor de los cambios. Candela Hernández y Verónica Rodríguez Celín indagan el proceso de organización y acción a través del cual logran “trasladar sus reivindicaciones colectivas a las autoridades”.

El libro cierra poniendo en debate una cuestión que se enuncia en el título: ¿cuál es el motor de la historia? ¿Cómo puede pensarse el cambio social? Nuevamente aquí la trayectoria del equipo y las inscripciones institucionales y teóricas de sus integrantes quedan en evidencia.

Sin lugar a dudas, en la indagación sobre la evolución del sistema ferroviario de pasajeros en la RMBA, los autores encuentran una excelente excusa para debatir acerca del “motor” de la historia y del papel que le cabe a las estructuras y a la agencia en los procesos de cambio social. A este debate clásico, el libro aporta, además, la problematización acerca del papel que juegan los factores exógenos y los endógenos en los diferentes niveles de procesos. Finalmente, vale una mención para la bibliografía. Para quienes se interesan por estas temáticas, ésta constituye sin lugar a dudas un aporte en sí misma.