

Capítulo 9

«Los fierros tienen memoria»: materialidad y memoria en el sistema ferroviario

STEPHANIE MCCALLUM

Introducción¹

El lugar conocido como el cementerio de locomotoras se encuentra a unas cuadras de la estación de Liniers, en los márgenes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la capital de la República Argentina. Detrás de paredes de ladrillo que lo ocultan de la mirada de transeúntes y pasajeros de tren, este taller de reparación de locomotoras de la línea Sarmiento languidece. Un camino de tierra, que en épocas de lluvia se convierte en un barrial, atraviesa el predio, recorriendo galpones en desuso. Una puerta entreabierta al interior de uno de los galpones revela asientos de tren: apilados, destartados y polvorientos. A la intemperie, más asientos apilados. A unos pocos metros yacen unos coches de tren sin *bogies*² ni ventanas, colonizados por yuyos y óxido. La nave principal del taller contiene viejas locomotoras de marcas tales como ALCO, GAIA y General Motors, entre otras. En el decir ferroviario, muchas caminan desde 1960, y ya no se consiguen sus repuestos. El tiempo de espera para la reparación parece estirarse indefinidamente; mientras tanto, se siguen sumando más locomotoras averiadas. La nave está rodeada por galpones en diferente grado de abandono; allí, herramientas

1 Este trabajo se enmarca dentro de la investigación para mi tesis de doctorado en antropología cultural para la University of California, Santa Cruz, bajo la dirección de Melissa Caldwell, Anna Tsing y Gastón Gordillo. Mis estudios de doctorado fueron financiados por una beca de The Wenner Gren Foundation, y mi trabajo de campo entre septiembre 2013 y octubre 2014, por una beca de la Social Science Research Council (SSRC) de EE.UU. Este artículo, en particular, se nutre de conversaciones y experiencias compartidas con las siguientes personas, a quienes agradezco profusamente: Elda Cedro, Juan Tosi, y demás integrantes de Autoconvocados x los Trenes y Ni un Muerto Más; Cecilia Torrilla; Carlos Balderrama; Patricio Larrambeberé y Ezequiel Semo; Jorge Waddell; Jorge Tartarini; el hombre a quien aquí llamo *Sergio*; Lucía Juárez; Ana Miravalles, Pedro Caballero, y las demás personas que hacen posible el museo taller Ferrowhite de Bahía Blanca; y Dhan Zunino Singh. Un especial agradecimiento a Alma Tozzini por la lectura minuciosa de este artículo y por las sugerencias editoriales.

2 El *bogie* es la estructura compuesta por pares de ruedas y por ejes sobre la que se apoya la carrocería del tren para circular sobre los rieles.

descartadas forman cuadros de naturaleza muerta y se refugian perros de la calle. Las señales de la revolución ferroviaria³ impulsada por el Ministerio del Interior y Transporte no abundan. Aquí, un cartel que anuncia trabajos inminentes de renovación de pisos y techos; allá, un camión cargando durmientes de hormigón nuevos. Más llamativamente, una flamante locomotora china⁴ con inscripciones que aluden al Bicentenario⁵, yace afuera. Un puñado de policías comparte un asado bajo un techo de chapa y la vigilan desde asientos de tren desguazados, buscando preservarla del vandalismo y el grafiti. Incongruente entre el polvo, el óxido y los yuyos, la flamante locomotora parece burlarse de la revolución ferroviaria, habiendo descarriado en uno de sus viajes inaugurales por el mal estado de las vías. El ritmo del deterioro, parece indicar la locomotora, acecha al progreso.

El deterioro, nos recuerda Walter Benjamin (1968, 1999), es la contracara de la modernidad. Respondiendo, quizás, al llamado de Benjamin de focalizar en los escombros de la historia, en los últimos años ha surgido una multiplicidad de trabajos que se centran en el concepto de *ruina*. Estos trabajos suelen definir la ruina como una estructura material que, por haber perdido su función original, tiene un potencial semántico inestable o abierto (Hell y Schonle, 2010). La polisemia de la ruina como categoría descriptiva es evidenciada en el amplio rango de materialidades que son objeto de estudio bajo esa rúbrica. El geógrafo Tim Edensor (2005), por ejemplo, parte de fábricas abandonadas y otras ruinas industriales en Inglaterra para reflexionar acerca de la recuperación y resignificación de las ruinas por agentes subalternos y por una multiplicidad de formas de vida no humanas. DeSilvey (2006) propone una ecología de la memoria, en la que se atiende a las maneras en que agentes no humanos participan en los

3 La frase «revolución ferroviaria» nace de un comentario del ministro Florencio Randazzo en una entrevista con el diario *Tiempo Argentino* el 14 de enero de 2013. Allí, el ministro habló de las mejoras realizadas en las líneas Mitre y Sarmiento en términos de «una verdadera revolución en el transporte» (Pérez Cotten, 14 de enero de 2013). La frase fue recuperada por distintos medios periodísticos y fue utilizada por el ministro y por otros funcionarios en distintas ocasiones (Rossi, 19 de octubre de 2013; *La Nación*, 12 de febrero de 2014; *Perfil*, 12 de febrero de 2014; *Página/12*, 27 de febrero de 2014 y *Radio Nacional*, 23 de mayo de 2014).

4 Remitirse a la nota al pie n.º 14, en la que enmarco la compra de material rodante chino dentro de la llamada «revolución ferroviaria».

5 El *Bicentenario* refiere al segundo centenario de la Revolución de Mayo de 1810, conocido como el Primer Gobierno Patrio celebrado el 25 de mayo de 2010. La locomotora china, que llegó en el 2013 estaba pintada con los colores de la bandera argentina y en los costados tenía alusiones al Bicentenario. En ese momento también llegaron otras locomotoras diésel eléctricas fabricadas por la empresa china CNR Dalian Locomotive and Rolling Stock Co. Ltd., con el objetivo de correr servicios de pasajeros de larga distancia.

procesos de descomposición de objetos descartados, ayudando así a escribir o inscribir la historia de un determinado lugar. Desde la antropología, Ann Stoler (2008, 2013), en particular, llama a estudiar la sobrevivencia de las formaciones imperiales, entre las que incluye al capitalismo en sus diversas manifestaciones, es decir, tanto en restos materiales, como en paisajes devastados y vidas humanas arruinadas. Stoler (2013) pone el énfasis no en la ruina en sí, sino en los procesos de arruinamiento (*ruination*) que producen ruinas materiales y sociales. La degradación, arguye, está distribuida de manera desigual por relaciones y estructuras racializadas. Gastón Gordillo (2014) analiza los escombros, las ruinas olvidadas por el circuito turístico, en el Gran Chaco en tanto vestigios materiales de siglos de violencia y de expansión capitalista, y que hoy se entrelazan material y semánticamente con la devastación producida por el avance de la soja en la región. Yael Navaro-Yashin (2009, 2012), a su vez, examina los remanentes materiales y afectivos, los afectos residuales, de la guerra en el norte de Chipre. Como indican estos trabajos, las ruinas, que en su acepción más amplia pueden incluir desde un pilón de escombros a un jardín abandonado a la maleza o una estación de tren en desuso, son un puntapié fructífero para pensar el deterioro material y social y las cartografías de exclusión producidas por el colonialismo, el capitalismo, y otras formaciones imperiales. Las ruinas, en definitiva, desestabilizan las narrativas del progreso y resaltan, en vez, la precariedad de la vida cotidiana (Stewart, 1996)⁶.

El presente artículo aborda el deterioro del sistema ferroviario argentino en algunas de sus manifestaciones materiales, a partir del trabajo de campo realizado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante CABA) y en la provincia de Buenos Aires entre septiembre 2013 y octubre 2014, particularmente en las líneas Mitre y Sarmiento y en pueblos ferroviarios de la provincia⁷. Para abordar el deterioro del sistema ferroviario y las respuestas en clave política y afectiva a las que ha dado lugar, resulta útil brindar primero una semblanza de la historia del ferrocarril en la Argentina, eje del próximo apartado.

6 Otras etnografías recientes de la precariedad incluyen las de Biehl (2005), Auyero y Swistun (2009) y García (2010).

7 En el proyecto doctoral me propuse estudiar la vida material y social del ferrocarril en la Argentina. Para ello, me centré en las líneas Mitre y Sarmiento, aunque también recorrí las otras cinco líneas metropolitanas, es decir, las líneas San Martín, Roca, Belgrano Norte, Belgrano Sur, Urquiza, así como el Tren de la Costa. Realicé entrevistas a usuarios, activistas, ferroviarios y ferroaficionados. No obstante, como mi objeto de estudio es móvil, me embarqué en una etnografía itinerante, según la he denominado, que me llevó por distintos nodos ferroviarios. El término *etnografía itinerante* es propio, pero está inspirado en reflexiones recientes de Ingold (2011) acerca de la centralidad del movimiento en el conocimiento.

Instantáneas de la historia ferroviaria argentina

En la Argentina, el ferrocarril ha sido artífice de proyectos de construcción de una nación blanca y civilizada (Guano, 2002), ayudando a materializar la máxima de Alberdi «gobernar es poblar» (2009 [1852]). El ferrocarril acercó ciertos lugares entre sí, a la vez que distanció y empobreció otros (Martínez Estrada, [1933] 2011; Gordillo, 2014). En este sentido, el ferrocarril supuso una domesticación tanto de la población como del territorio y del espacio (Rodríguez, 2010). Construida con capitales nacionales, británicos y franceses, la red ferroviaria fue entendida como símbolo de imperialismo extranjero y de dependencia económica (López y Waddell, 2007). La red fue nacionalizada por Juan Domingo Perón en 1948 y reorganizada en seis líneas principales, rebautizadas en honor a próceres nacionales. Los planes de modernización y de reforma profunda en las décadas subsiguientes mayormente fracasaron en contextos de vaivenes políticos, institucionales y económicos. El déficit económico fue una constante en el ferrocarril, y la infraestructura y el material rodante, a grandes rasgos –y salvo instancias puntuales de renovación–, sufrieron un marcado desgaste, empobreciendo la calidad de los servicios de carga y pasajeros, lo cual se tradujo en una fuerte caída en la demanda (Waddell, 2007). En la década de 1990 se profundizaron una serie de reformas traumáticas (Martínez, 2007), iniciadas durante el llamado Proceso de Reorganización Nacional de la última dictadura militar (1976-1983)⁸, que devinieron en la concesión de los servicios de pasajeros a empresas privadas y en el achicamiento de la red nacional.⁹ El deterioro de la infraestructura y el material rodante de los servicios de pasajeros metropolitanos se aceleró a raíz de la negligencia de las empresas concesionarias. Dicha negligencia, fomentada por y amparada en un contexto de subsidios crecientes (Pérez 2012), se tradujo en demoras, cancelaciones y accidentes, cementando la percepción de un sistema en crisis. Cabe señalar, no obstante, que el desempeño de las empresas concesionarias fue desigual en las distintas líneas metropolitanas. En el interior de la provincia, así como también en regiones del país donde el ferrocarril supo correr, proliferan vagones y coches descartados y oxidados; miles de kilómetros de vías se encuentran en desuso, cubiertas por malezas o tierra;

8 De acuerdo a Martínez (2007), «Entre 1976 y 1980 se cerraron unas 560 estaciones y se redujeron los trenes de pasajeros en unos 18 millones de tren/km, un 30 % del total previo» (p. 212). Esto afectó principalmente a los servicios interurbanos y locales del interior del país.

9 Para una discusión más detallada de la historia ferroviaria argentina, consultar –entre otros– López y Waddell (2007). Varios ex trabajadores ferroviarios también escribieron sobre historia ferroviaria, por ejemplo, Cena 2012 y Vecchi, 2012.

la infraestructura ha sido desguazada; y pueblos fantasmas languidecen alrededor de estaciones abandonadas¹⁰.

La tristemente conocida Tragedia de Once del 22 de febrero de 2012, en la que la formación llamada Chapa 16 (del ramal Once-Moreno de la línea Sarmiento) embistió contra los viejos paragolpes del andén n.º 2 en la estación terminal de Once de Septiembre, dejó un saldo de al menos 52 muertos¹¹ y casi 800 heridos. Este hecho marcó un punto de inflexión en la historia y la política ferroviaria reciente, ya que el Ministerio del Interior y Transporte, bajo la gestión de Florencio Randazzo¹² y ante una fuerte presión de la sociedad civil, impulsó una revolución ferroviaria que consistió en la compra de material rodante nuevo a China, en la modernización de ciertos componentes de la infraestructura ferroviaria, y en el relanzamiento de algunos ramales clausurados.¹³ Al momento de escribir este artículo,

-
- 10 La idea del pueblo fantasma, al menos en la provincia de Buenos Aires, está asociada a la desaparición del ferrocarril, como comprobé en innumerables conversaciones con usuarios, ferroviarios y ferroaficionados en el transcurso del trabajo de campo y en los comentarios de las redes sociales. Algunos autores, no obstante, sostienen que esta percepción no es históricamente correcta (Martínez, 2007; Müller, 2007), arguyendo que la desaparición de pueblos en el interior de la provincia y el país responde a otras dinámicas no vinculadas al ferrocarril.
 - 11 El grupo de Familiares y Amigos de Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once usualmente utiliza el número 51 para representar a las víctimas, visto, por ejemplo, en los carteles de «JU5TICIA». No obstante, una de las víctimas estaba embarazada. Entonces, siguiendo a su esposo, quien peleó para que su beba no nacida fuera reconocida como víctima por la Justicia, prefiero utilizar el número 52 al referirme a las víctimas de la tragedia.
 - 12 La Secretaría de Transporte, que se encontraba bajo la órbita del Ministerio de Planificación, fue traspasada al Ministerio del Interior, rebautizado como Ministerio del Interior y Transporte en junio de 2012, es decir, unos pocos meses después de la Tragedia de Once. Esta reestructuración ministerial refleja la magnitud de la tragedia y de sus repercusiones políticas.
 - 13 Entre otras medidas, la llamada revolución ferroviaria incluye, además de la compra de material rodante nuevo a China (las primeras formaciones adquiridas fueron destinadas a la línea San Martín y luego a las líneas Sarmiento y Mitre) mencionadas en el cuerpo del artículo, la renovación de vías en líneas metropolitanas y en ramales de media y larga distancia (incluyendo, por ejemplo, el ramal Retiro-Rosario y Constitución-Mar del Plata), la renovación del sistema de señalamiento, y la renovación de estaciones. De acuerdo la página *web* de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, la inversión en el ferrocarril prevista para el trienio 2013-2015 es de casi US\$ 2000 millones y \$ 12 100 millones, incluyendo compra de material rodante y renovación de vías y estaciones (<http://www.cfkargentina.com/ferrocarriles-material-rodante-renovacion-de-vias-y-estaciones-que-inauguramos-hoy/>). Estas reformas se enmarcan en la Ley de Reordenamiento del Sistema Ferroviario (n.º 26352). Muchos de los activistas, usuarios, ferroaficionados y ferroviarios con los que conversé celebran la intención de mejorar el sistema

las nuevas formaciones eléctricas, conocidas coloquialmente por usuarios y ferroviarios como los trenes chinos, circulan en algunas de las líneas metropolitanas, puntualmente en las líneas Mitre, San Martín y Sarmiento, y en algunos servicios de mediana y larga distancia, por ejemplo en algunos servicios del ramal Constitución-La Plata. La renovación de la flota, sin embargo, no ha sido completa, incluso en estas líneas donde ya circulan los llamados trenes chinos.¹⁴ La proliferación discursiva y material de la revolución ferroviaria, por lo tanto, se encuentra en constante tensión con lo que distintos usuarios y trabajadores ferroviarios comprenden en términos de crisis ferroviaria. Desde la perspectiva de Benjamin (1968, 1999), nuevamente, el progreso y el deterioro son dos caras de la misma moneda.

La yuxtaposición de formaciones nuevas con formaciones obsoletas y con una infraestructura solo parcialmente renovada sugiere que el sistema ferroviario argentino es un mosaico o un ensamblaje. En esta línea, propongo entender a la infraestructura ferroviaria como un *archivo*, en la medida en que sus diferentes componentes materiales permiten lecturas múltiples y heterogéneas del devenir ferroviario. La infraestructura como archivo se entrelaza, además, con historias subordinadas, historias no oficializadas que suelen escapar a los registros hegemónicos, que aquí llamo *memorias afectivas*. Al rastrear algunos de los mundos sociales que se entretajan en torno al ferrocarril y algunas de las formas de hacer política que han surgido en un contexto de imbricación de crisis y revolución, en los próximos apartados

ferroviario, pero ven a la «revolución ferroviaria» como tardía e incompleta, ya que tomó ímpetu luego de la llamada Tragedia de Once del 22 de febrero de 2012. Algunas de las críticas volcadas hacia la gestión del ministro Randazzo en materia ferroviaria sostienen que la renovación de vías fue parcial, que la renovación de estaciones no ha tenido en cuenta el patrimonio arquitectónico ferroviario, que la compra de material rodante a China no favorece la industria nacional y que el sistema de frenado automático no entró en funcionamiento en los plazos anunciados, entre otras cuestiones (libreta de campo, septiembre 2013-octubre 2014). Finalmente, y tal como se explicará en la nota al pie n.º 21, finalizando la redacción de este artículo, se aprobó la re-estatización del sistema ferroviario y la (re)creación de Ferrocarriles Argentinos; los efectos de dicha estatización serán analizados en nuevos avances de investigación.

- 14 En la línea Mitre, por ejemplo, se le dio prioridad en la renovación de material rodante al ramal Retiro-Tigre por sobre los ramales Retiro-Bartolomé Mitre y Retiro-J. L. Suárez. Tanto en la línea Mitre como en *el Sarmiento* (categoría nativa que refiere al ferrocarril Sarmiento y que será utilizada a lo largo de este artículo pues es así como se lo nombra usualmente), los ramales servidos por formaciones diesel, por ejemplo, el ramal Victoria-Capilla del Señor y el ramal Merlo-Lobos, respectivamente, siguen utilizando formaciones viejas y sufriendo demoras de hasta varias horas. La priorización de ciertas líneas y ramales por sobre otros responde quizás no solamente a necesidades más urgentes, sino también a cartografías de exclusión sedimentadas en décadas de política ferroviaria.

ofreceré una aproximación etnográfica a la relación entre materialidad y memoria y los futuros que esta memoria material habilita y/o articula.

«Los fierros tienen memoria»

Hay un dicho ferroviario que asegura que los «fierros tienen memoria». Escuché esta frase por primera vez de boca de Sergio¹⁵, un hombre de unos 60 años que trabaja hace cuarenta años en el ferrocarril, primero en la Línea Roca y luego en el Sarmiento, en el cementerio de locomotoras con el que comienza este artículo. Como sugiere el dicho, la historia ferroviaria está *inscrita* en las vías, el material rodante y otros elementos de infraestructura ferroviaria, donde distintos momentos históricos se yuxtaponen materialmente.

La llamada época de los ingleses (recordada por mis interlocutores ferroviarios como un período de obras faraónicas, trenes puntuales y condiciones de trabajo brutales) persiste en el sistema de señalamiento, muchos de cuyos componentes datan de las décadas de 1920 y 1930, y en las grandes terminales de tren. Los durmientes de madera, a su vez, indexalizan la deforestación de los bosques de quebracho (producida en el norte argentino particularmente a fines del siglo XIX y principios del XX) y el movimiento a gran escala de recursos y personas que fue necesario para construir la red (Alarcón 2011; Brac, 2011). El logo de Ferrocarriles Argentinos, ícono de la nacionalización del ferrocarril por el entonces presidente Juan Domingo Perón en 1948, aunque este nombre no se oficializaría hasta varios años más tarde, perdura en afiches y en maquinaria de la época aún en uso para trabajos de reparación de vías. Los trenes eléctricos que hasta hace poco tiempo –antes del advenimiento de los trenes eléctricos importados de China– predominaban en las vías del Mitre y del Sarmiento son coches Toshiba de la década de 1960 *recauchutados* –para usar una categoría nativa que alude a sus diferentes renovaciones–. En una misma formación de coches Toshiba pueden coexistir unidades reformadas en distintos momentos, como lo marca el color de la carrocería. Entre los trenes Toshiba, los coches de color celeste y blanco, usualmente vistos como los más viejos¹⁶, corresponden a renovaciones realizadas en los primeros años de la gestión de Trenes de Buenos Aires (TBA)¹⁷.

15 Por cuestiones de ética profesional algunos nombres fueron modificados para preservar el anonimato de los informantes. Cuando utilizo nombre de pila para referirme a alguien es para preservar su anonimato; cuando se trata de su identidad verdadera, utilizo nombre y apellido.

16 En realidad, todos los coches Toshiba son de edad similar al margen del color de la carrocería; las renovaciones, se fueron realizando sobre las estructuras originales.

17 Trenes de Buenos Aires fue la concesionaria privada que gestionó las líneas Mitres y Sarmiento entre 1995 y 2012, luego de la privatización de estas líneas. El gobierno

Aquellos de color violeta son fruto de una modernización posterior, también durante la gestión de TBA; luego de la Tragedia de Once y de que la empresa perdiera la concesión, el nombre y el logo de Trenes de Buenos Aires fueron tapados por una franja gris, debajo de la cual aún se podía divisar el relieve de las letras. Finalmente, los coches de color azul oscuro –un color también conocido como azul Randazzo, en alusión a la gestión de dicho funcionario– indexicalizan renovaciones realizadas luego de la Tragedia de Once, en otro intento por emparchar los trenes¹⁸ hasta que comenzaran a circular los nuevos trenes chinos¹⁹. Independientemente del color de la carrocería, la mayoría de las ventanas de los coche Toshiba aún conserva el logo de TBA tallado en sus paños, una señal, quizás, de la persistencia del legado de la concesionaria bajo el barniz de la modernización. Esta amalgama de materialidades de distintas épocas se extiende también a los uniformes del personal a bordo, es el caso de algunos guardas de tren, quienes visten chombas con el logo de TBA bajo chalecos con el logo de Transporte Público²⁰.

La infraestructura como archivo

La infraestructura ferroviaria, por lo visto, es un mosaico o ensamblaje de materiales que indexicalizan distintos momentos de la historia ferroviaria. En tanto contiene rastros y huellas de eventos, procesos y experiencias, dicha infraestructura puede ser entendida como un *archivo*²¹. Este archivo no cuenta una historia oficial, lineal o depurada del devenir ferroviario.

nacional le rescindió la concesión tres meses después de la Tragedia de Once.

- 18 Varios de los usuarios-activistas con los que conversé veían estas renovaciones de material rodante como «puro maquillaje», un maquillaje que se corroe por el óxido que permanece debajo y que carcome la pintura nueva.
- 19 Las vías también demuestran distintos momentos de renovación. Aquellas que son más nuevas tienen durmientes de hormigón y rieles soldados, mientras que las más viejas tienen durmientes de madera que generalmente son de quebracho, y sus rieles están unidos por eclisas.
- 20 *Transporte Público* es la marca más reciente que caracterizó a las líneas Mitre y Sarmiento, y que de alguna manera volvió opaco el vaivén entre reestatización y reconcesión que se sucedió en el 2013 y 2014 bajo una constelación de nombres, entre ellos Unidad de Gestión Operativa Mitre y Sarmiento (UGOMS), Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SORSE), Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria y Corredores Ferroviarios. El 9 de abril de 2015, la Cámara de Diputados aprobó la reestatización del sistema ferroviario y la (re)creación de Ferrocarriles Argentinos (Lukin, 2015 y *La Nación*, 9 de abril de 2015). Si bien la ley instruye al Estado a rever los contratos de concesión, lo más probable, según ciertos analistas, es que las actuales compañías privadas continúen ocupándose de la operación de las líneas (Lukin, 2015).
- 21 Para una aproximación similar al paisaje (*landscape*) como archivo, consultar Mueggler (2011), así como Rao (2009) para una discusión de la ciudad como archivo.

Por el contrario, la yuxtaposición de materialidades en diferente grado de deterioro y de variada procedencia, y la inscripción despareja de eventos y procesos sobre los materiales, reflejan la hibridación de distintas temporalidades, historias, y memorias.

En tanto archivo, la infraestructura graba o inscribe el paso del tiempo y la fricción de los materiales, fricción que posibilita el funcionamiento del ferrocarril, en la medida en que la rueda del tren debe poder agarrarse del riel para avanzar, pero si no es cuidada, también lo pone en jaque. En una visita al Museo Nacional Ferroviario Scalabrini Ortiz, dependiente de la Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) y ubicado en CABA,²² conversé con Pablo, ingeniero que supervisa la renovación de vías en un ramal del interior, y con Carlos Balderrama, un ex relojero ferroviario. Pablo explicó cómo los movimientos del tren, los vaivenes o llamados movimientos «de lazo», quedan registrados sobre la superficie del riel. «La rueda [del tren] va bruñendo la cabeza del riel», dijo Pablo. «A mí me habían dicho que es como una huella dactilar que deja», acotó Carlos Balderrama. «Deja la huella dactilar del estado [del tren y de las vías]», contestó Pablo, riéndose, «y una vez que estás canchero lo medís. Yo lo mido y podés saber los detalles». Cuando le pregunté a Pablo acerca de unos rieles del ramal de Victoria-Capilla del Señor, Línea Mitre, que parecían estar deshilachados, respondió diciendo que, «eso se genera porque vos tenés, por percusión, el metal se temple. Entonces, cuando la rueda pasa muchas veces, muchas veces, cuando está muy usado el material, se produce una especie de laminado natural y vos lo ves, tiene como escamitas de pescado» (C. Balderrama y Pablo, comunicación personal, 22 de mayo de 2014). Entonces, la huella dactilar que va dejando el tren –en forma de marcas y escamitas de pescado– permite leer la historia, o al menos el desgaste, de un riel en particular. Pero la memoria que queda registrada en el riel no queda allí contenida. Por el contrario, se actualiza en la experiencia de viaje del pasajero, en la medida en que el desgaste de vías se traduce en movimientos laterales incómodos e, incluso, en descarrilamientos, como refleja la locomotora china descripta al comienzo de este escrito. Tales son los sacudones causados por vías en mal estado que una usuaria-activista bautizó La Coctelera a un tren del ramal Victoria-Capilla del Señor, uno de los denominados coches livianos que por su color y tamaño son conocidos coloquialmente como *pitufos*.

Como reflejan los sacudones y los descarrilamientos, la memoria de los fierros estructura el presente de los pasajeros del tren. Esta memoria del

22 Este organismo, perteneciente al Ministerio del Interior y Transporte, se rebautizó como Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria, pero la mayoría de mis interlocutores lo siguen conociendo como ADIF. Tanto el Museo como la ADIF están ubicados en Retiro, al lado de la estación cabecera de la línea Mitre.

material, por lo tanto, tiene un precio. Como explica Sergio, el ferroviario del cementerio de locomotoras, en relación al desgaste de las locomotoras:

Si vos tu casa no la pintaste este año, no la pintaste el año que viene, no la pintaste el próximo año, ahora cuando la quieras pintar, no solamente tenés que pintar, eh, pasarle la pintura. Tenés que ir hasta el revoque, sacar la humedad, ponerle enduido, dar...darle otro tipo de tratamiento, darle una base, después, después recién ahí pintarlo. Lo mismo pasa con cualquier cosa. Nosotros tenemos un dicho, este, eh, «los fierros tienen memoria». O sea, [las locomotoras] vienen para tener un mantenimiento aproximadamente a los 200 mil kilómetros. Cada, este, mantenimiento importante, a nivel taller, cada 200 mil kilómetros. Hay locomotoras y coches que superaron *largamente* el millón ochocientos, los dos millones de kilómetros, ¡*sin* intervenciones profundas! Entonces, la seguridad que vos podés ofrecer con ese servicio, es muy relativa. (Comunicación personal, 28 de septiembre de 2013). [Énfasis en la enunciación]

El desgaste sufrido por los materiales ferroviarios, como indica Sergio, no es únicamente el resultado de procesos naturales sino que también es fruto de la falta de mantenimiento, es decir, de una decisión política y de cierta cultura de trabajo:

Si uno anda más o menos por la vía en el interior, va a ver que a cada descarrilo que hubo, hay cuatro o cinco vagones volcados que les resultaba oneroso reacondicionarlos, entonces preferían dejarlo ahí tirado. Cosa que en la época de Ferrocarriles Argentinos, *nunca* se hubiera permitido y... Si bien no había sanciones, había una conciencia que vos decías, «no, eso no *puede* quedar ahí». Entonces eso te generaba una manera de trabajo. (Comunicación personal, 28 de septiembre de 2013). [Énfasis en la enunciación]

En referencia a este tema, un término que se repetía entre usuarios y ferroviarios era la palabra *desidia*. Para los usuarios-activistas pertenecientes a distintas agrupaciones y reunidos bajo el lema «Ni Un Muerto Más: por un transporte público seguro y digno» –en adelante podré referirme a esta agrupación como Ni Un Muerto Más–, así como para otros interlocutores, la materialización más cabal de esta desidia fue la Tragedia de Once. En el juicio oral por la tragedia²³ está en juego la determinación de la causa del

23 Cuando se escribió este artículo, seguía su curso ante el Tribunal Oral en lo Criminal Federal n.º 2 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

choque, un debate conceptualizado en términos de error humano versus falla técnica, ambos entendibles como dos manifestaciones de la desidia en tanto abandono²⁴. En el requerimiento de elevación a juicio oral del caso, el fiscal actuante en esa instancia definió la desidia como «abandonar el puesto, negligencia y falta de cuidado»²⁵. Para la agrupación Ni Un Muerto Más, –la desidia que resulta el fruto de la connivencia entre la empresa concesionaria TBA, el Estado que la debía controlar, y la burocracia sindical– muestra que el choque era evitable, y por tanto convierte a la tragedia en una masacre: la Masacre de Once.

Juan Tosi, miembro de la organización de usuarios Pasajeros del Roca, quien viene denunciando el estado del tren desde hace varios años²⁶ y quien integra Ni Un Muerto Más, sugiere que la escala de la Tragedia de Once, sino la causa, se debe al «deterioro de la chapa» de la formación. Dado que la velocidad de ingreso al andén n.º 2 del Chapa 16 fue solamente de unos 18 o 20 km/h, arguye, una formación en buen estado hubiese sufrido un daño estructural mucho menor. A esa velocidad, sostiene Juan, en un tren en buenas condiciones quizás hubiese habido una o dos víctimas, probablemente personas mayores que sufrieran de un ataque al corazón, pero no se hubiera registrado el número de víctimas ni el tipo de heridas que se vieron en esta tragedia. Juan afirma que en las filmaciones del choque se puede vislumbrar un «polvo rojizo» suspendido en el aire; ese polvillo, asegura, es

24 Para el fiscal y algunas querellas, la falla técnica, principalmente el mal funcionamiento de los frenos, sería fruto de la negligencia por parte de TBA y del Estado, que debía controlar a la concesionaria. La defensa, en cambio, sostiene la hipótesis del error humano, es decir, que Marcos Córdoba, el maquinista del Chapa 16 al momento del choque, no accionó los frenos a tiempo. En el transcurso de las audiencias públicas, distintos abogados defensores sugirieron, directa o indirectamente, que el maquinista se quedó dormido o que estaba alcoholizado. Desde la perspectiva de los abogados defensores de TBA y de los funcionarios estatales, el incumplimiento de la tarea de conductor podría constituir una modalidad de desidia, de negligencia y de falta de cuidado.

25 El fiscal también trazó en dicha instancia una distinción entre el «adentro» y el «afuera» de la tragedia. El primero se refiere a todo lo que ocurrió con el Chapa 16 ese día, mientras que el segundo abarca el entramado o las condiciones que hicieron ese adentro posible. Según dejan entrever sus palabras, el «afuera» incluye primordialmente la fuerte presencia del Estado a la hora de subsidiar a TBA (la concesionaria a cargo de la línea Sarmiento en el momento del choque), y su ausencia a la hora de controlar el cumplimiento de los términos de la concesión. La desidia, para el fiscal, es lo que une ambos espacios, y es el marco que permitió que ocurriera la Tragedia de Once (libreta de campo, 18 de marzo de 2014).

26 Debido a las denuncias realizadas por agrupaciones de usuarios en años anteriores, particularmente Pasajeros del Roca y FUDESA, Frente de Usuarios Desesperados del Sarmiento, el Estado no pudo presentarse como querellante en el juicio por la Tragedia de Once.

óxido de la chapa (Juan, comunicación personal, 14 de febrero de 2014). En las audiencias del juicio por la Tragedia de Once, muchos sobrevivientes describen materiales vencidos, asientos y portaequipajes que vuelan, golpeando o atrapando a los pasajeros. Algunos usuarios y ferroviarios se refieren al Chapa 16 como una «formación engendro», un término utilizado generalmente para referirse a las formaciones más viejas del Sarmiento, las cuales tienen componentes de distintos orígenes y proveedores, fruto de diferentes renovaciones parciales. La hibridez del Chapa 16 en tanto formación engendro complica la distinción entre el error humano y la falla técnica, y sugiere la confluencia de factores humanos y no humanos (como chapa oxidada y frenos que no funcionaban adecuadamente) en la producción de la tragedia (cf. Law, 2003; Latour, 2007). La agentividad de los materiales mismos, después de todo, está insinuada en el dicho «los fierros tienen memoria».

La memoria que indexicalizan y contienen los fierros no apunta solamente a un pasado más o menos reciente, por ejemplo las marcas del tiempo y del uso que se observan en las escamitas de pescado en los rieles u óxido en la chapa, sino que también se inmiscuye en otras temporalidades. Por un lado, la memoria de los fierros permea el presente. Como suele decir Elda Cedro (una de las fundadoras de la agrupación Autoconvocados x los Trenes e integrante del espacio Ni Un Muerto Más), el deterioro del sistema ferroviario se materializa cotidianamente en «pequeños incidentes». Estos pequeños incidentes incluyen los incendios, descarrilamientos, demoras y cancelaciones de servicio que sufren los pasajeros de los trenes metropolitanos y que no siempre cobran visibilidad en los medios de comunicación tradicionales. Por otro lado, la memoria que contienen los fierros, en tanto desgaste, también estructura cierto porvenir, es decir, vuelve pensable y latente²⁷ un futuro signado por otras tragedias potenciales. La latencia de otras tragedias hace que, luego del 22 de febrero del 2012, muchos usuarios del tren se hayan volcado a otras modalidades de transporte. Otros pasajeros han adoptado nuevos hábitos de viaje, como evitar los coches de punta e incluso el segundo coche—ya que en la Tragedia de Once fue, junto al primer coche, el que más daño sufrió, al incrustarse en este último—, o viajar cerca de la puerta del medio de un coche, evitando los extremos del mismo.

A los costados de las vías del Sarmiento, el Chapa 1, una de las formaciones de la llamada Tragedia de Castelar del 13 de junio de 2013, en el que el Chapa 1 se incrustó en el Chapa 19, cobrándose tres muertes y más de 300 heridos, y el Chapa 16, protagonista de la Tragedia de Once, asoman desde el depósito de Castelar y el taller de Villa Luro, respectivamente. En

27 Esta latencia de la tragedia fue reconocida por el fiscal Delgado en su requerimiento de elevación a juicio por la Tragedia de Once, en el que sostuvo que «La tragedia permaneció en estado de latencia hasta el 22 de febrero [de 2012]» (libreta de campo, 18 de marzo de 2014).

tanto recordatorios visuales de la latencia de la tragedia, estas formaciones destrozadas ejemplifican los «atributos testimoniales» (Trigg, 2009) de la infraestructura ferroviaria y del material rodante. Las memorializaciones más oficiales de la Tragedia de Once, como el monumento a las víctimas construido por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en Plaza Miserere²⁸ y el Muro de Corazones armado por los familiares de las víctimas en la estación de Once, por su parte, se encuentran a metros del santuario que recuerda a las 194 víctimas del incendio en el local nocturno República Cromañón.²⁹ La proximidad de estas memorializaciones refleja la iteración de tragedias (quizás la espectralidad³⁰ –en tanto repetición siniestra– de la tragedia) que constituye a Once como un lugar con una densidad afectiva particular.

Estos recordatorios visuales de la tragedia son solo un ejemplo de la manera en que la infraestructura material se entrelaza con recuerdos y silencios que propongo llamar *memorias afectivas*³¹, las cuales exceden los relatos oficiales de la historia ferroviaria, en todo caso entrelazándose y dialogando con estos. Por ejemplo, historias de infancias y adolescencias a la vera de la vía, de rateadas de la escuela y de amores a bordo del tren, de rutinas marcadas por el ferrocarril, de viajes, descubrimientos y pasiones pero también de desventuras y desgracias. Un boleto, una estación, una bocina tienen el potencial de despertar tales historias. Carlos Balderrama, «el último relojero ferroviario», cuya infancia, adolescencia y adultez transcurrieron en torno al tren, sufrió las reestructuraciones de la privatización de la década de 1990 y el despido de manera visceral. En este punto expresó que «Algunos fuimos desguzados, como los trenes» (C. Balderrama, comunicación

- 28 La plaza Miserere está ubicada frente a la estación Once de Septiembre, que da nombre a la Tragedia de Once y que es cabecera de la línea Sarmiento, y es un punto neurálgico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires porque funciona como un lugar de trasbordo entre el subterráneo (la línea A), el ferrocarril, y varias líneas de colectivo.
- 29 El incendio se produjo en diciembre de 2004 durante un recital de la banda de rock Callejeros cuando un fuego artificial lanzado por alguien del público hizo contacto con el revestimiento acústico del local. Las tragedias de Cromañón y de Once se encuentran entrelazadas material y afectivamente de diversas maneras, por ejemplo, el santuario a las víctimas de Cromañón habría dificultado o retrasado el acceso de las ambulancias a la estación de Once en los minutos posteriores al accidente; la Tragedia de Once también la llaman «el Cromañón ferroviario»; y los familiares de las víctimas de Cromañón suelen acompañarlos en sus actos a través de comunicados y adhesiones. Para un abordaje etnográfico de la Tragedia de Cromañón, puede consultarse Zenobi (2012).
- 30 Avery Gordon ([1997] 2008) ofrece un buen abordaje sociológico en torno de lo fantasmagórico y lo espectral, en este caso, en relación a los desaparecidos por la última dictadura militar argentina.
- 31 La noción de *memoria afectiva* está inspirada en parte en un volante impreso por la Agrupación Boletos Tipo Edmondson (presentada más abajo) en septiembre de 2014, en el que se hace alusión a una estación ferroviaria como «patrimonio afectivo».

personal, 27 de marzo de 2014). Por su parte, Cecilia, del ramal olvidado de la línea Sarmiento (el Merlo-Lobos, donde el tren no suele cumplir con los horarios), vio crecer a sus hijos a bordo del tren (dice que allí, por ejemplo, el menor aprendió a caminar); a pesar de sufrir demoras desgastadoras diarias, asegura que quiere al tren. En el Museo-Taller Ferrowhite de Bahía Blanca, las herramientas de trabajo recuperadas del desguace parcial de los Talleres Bahía Blanca Noroeste sirven de puntapié inicial para las historias que antiguos obreros, hoy reconvertidos en guías del museo, comparten con los visitantes (Miravalles, 2013). Como concepto provisional, tentativo, el término *memoria afectiva* nos invita a seguir indagando las vivencias tejidas en torno al ferrocarril.

¿Hacia la reparación?

La percepción de un deterioro material del sistema ferroviario causó intervenciones desde la sociedad civil. El espacio Ni Un Muerto Más, por ejemplo, agrupa a usuarios de distintos ramales como los ya mencionados Pasajeros del Roca y Autoconvocados x los Trenes, además de Usuarios Organizados del Sarmiento, Somos Usuarios Bien Indignados, y El Tercer Riel Mata³². Frente a los «pequeños incidentes» que sus integrantes sufren cotidianamente (y consignan así), y como respuesta a la latencia de la tragedia, estas agrupaciones se volcaron a documentar los riesgos que supone el deterioro material. Para esto, realizan viajes diagnósticos, donde recorren un determinado ramal de punta a punta, monitoreando el estado de las vías, del material rodante y de la señalización para registrar las condiciones de viaje. En los meses previos a la inauguración de las nuevas formaciones eléctricas provenientes de China, la preocupación central de estos usuarios activistas era por el *mientras tanto*, el espacio temporal marcado por la espera de la eventual concreción de la revolución ferroviaria³³. Pero luego de la llegada y puesta en circulación de los nuevos trenes, estas organizaciones mantuvieron la vigilancia, monitoreando el funcionamiento de las formaciones y la paulatina concreción de las renovaciones de infraestructura.

32 El tercer riel es un riel electrificado que corre al costado de las vías y del cual una formación eléctrica toma corriente. Ha habido varias víctimas por electrocución en zonas donde el tercer riel no estaba debidamente cubierto por tapas protectoras o debidamente señalizado.

33 Reconociendo al Estado como dueño del material ferroviario y como garante del derecho a un transporte público seguro y digno, en febrero de 2014 las agrupaciones que integran el espacio Ni Un Muerto Más entregaron en la Presidencia de la Nación y en la Defensoría General de la Nación informes de sus viajes diagnósticos y un petitorio dirigido a la presidenta de la Nación.

Distintos ferrocarriles, principalmente el Ferrocarril Central Argentino, por otra parte, se han volcado desde hace algunas décadas al cuidado del patrimonio ferroviario, custodiando y restaurando locomotoras, incluso aquellas a vapor, coches y vagones. Distintas agrupaciones de amigos del ferrocarril, a su vez, desmalezan vías abandonadas, con el objetivo de recuperar la infraestructura de las vías, y con la esperanza de que algún día el tren vuelva a correr por esos ramales. Por último, un grupo de artistas reunidos en la Agrupación Boletos Tipo Edmondson o ABTE,³⁴ como parte de las acciones que llevan adelante, coleccionan boletos de tren, cuya materialidad, en tanto tipo de papel, diseño y paleta de colores, también indexicaliza distintos momentos de la historia del ferrocarril, e intervienen estaciones de tren con arreglos. Esta recuperación material por parte de ABTE es también una recuperación de la memoria ferroviaria. Antes de cada intervención, los integrantes del grupo investigan la historia de la estación y de la compañía ferroviaria que gestionó esa línea, y luego pintan los carteles nomencladores con arreglo a una paleta de colores y una tipografía utilizadas históricamente en esa línea³⁵. Patricio Larrambeberé, uno de los fundadores de ABTE, explica que para cada intervención hacen «un relevamiento de lo que va quedando». «Vamos rascando la pintura, vamos viendo qué pasa atrás, abajo», agrega. Cuando pintan los carteles indicadores de las estaciones, los artistas de ABTE no se limitan a imitar una determinada época ferroviaria, sino que, por el contrario, buscan utilizar colores de distintas épocas. Esta recuperación del cartel, además, no intenta ser completa:

Le dejamos también parte del esmalte saltado. Nos interesa también dejar toda esta cuestión de lo del paso del tiempo... No es una restauración que *niegue* la historicidad del material. Tiene que ver con eso también, con una especie de hibridación de distintos tiempos. (Patricio, comunicación personal, 18 de febrero de 2014). [Énfasis en la enunciación]

34 Los boletos tipo Edmondson son los viejos boletos de cartón, cuyos colores permitían distinguir distintos ramales. Ver por ejemplo la entrevista que Pablo Plotkin le hace a Patricio Larrambeberé, uno de los fundadores de ABTE (Plotkin, 26 de enero de 2003).

35 Cada empresa ferroviaria tenía su paleta de colores y su tipografía, las cuales le daban un sentido de identidad a la línea ferroviaria. Para cada empresa, los distintos soportes materiales como cemento, hierro y madera, se correspondían con colores diferentes. A medida que se sucedieron las empresas ferroviarias de capital extranjero, la nacionalización de los ferrocarriles, las concesiones, reestatizaciones y reconcesiones, la paleta utilizada en cada línea fue cambiando (P. Larrambeberé, comunicación personal, 18 de febrero de 2014). ABTE, entre otros grupos, está realizando un relevamiento de los moldes tipográficos utilizados por las empresas ferroviarias.

Patricio toma esta decisión de visibilizar el paso del tiempo y la hibridez de distintos tiempos como una decisión política: «Estamos hablando también de qué es lo que está sucediendo ahora con los ferrocarriles y con todo este patrimonio abandonado lastimosamente. Y que tiene tanto que ver también con una parte fundamental y fundacional del país» (Patricio, comunicación personal, 18 de febrero de 2014).

Estos gestos de denuncia, de recuperación y reparación, respuestas a la crisis ferroviaria en distintas claves afectivas, persisten en medio de la revolución ferroviaria lanzada por el Ministerio del Interior y Transporte. De acuerdo a un video promocional que se muestra en el Museo Nacional Ferroviario Scalabrini Ortiz, dicha revolución es entendida como una refundación del sistema ferroviario. Sin embargo, los usuarios activistas de Ni Un Muerto Más temen que los nuevos trenes chinos estén hechos de acero de carbón en vez de acero inoxidable, un material que se oxida. «Se van a picar todos», se lamenta Juan, de Pasajeros del Roca (comunicación personal, 14 de febrero de 2014). Para Sergio, el ferroviario que trabaja en el cementerio de locomotoras, la compra de trenes chinos se hizo «por impulso»: «Si no tenemos la vía, si no tenemos la infraestructura [...], nos va a costar mucho» (comunicación personal, 28 de septiembre de 2013). La locomotora china que yace en dicho cementerio luego de descarrilar por el estado de las vías, parece presagiar la suerte que pueden sufrir otras formaciones si la infraestructura ferroviaria no es renovada de manera apropiada. Otro de los usuarios activistas cuenta haber oído que en un viaje de prueba una locomotora china volvió completamente arañada por la maleza que no había sido podada (registro de campo, 14 de febrero de 2014). Estas sospechas sugieren que la revolución ferroviaria, para constituir una verdadera refundación del ferrocarril, debería atender a las distintas materialidades que componen la red, domesticando las agencias no humanas como las malezas, los fierros vencidos, la chapa, que se pueden manifestar en pequeños incidentes y nuevas tragedias. Después de todo, y siguiendo a Eyal Weizman (2014) quien propone un análisis forense de la violencia estatal y corporativa, las malezas, los fierros vencidos y el óxido pueden ser vistos como *sensores* de la desidia, como indicios de tragedias potenciales.³⁶

36 Weizman (2014) dirige un proyecto de arquitectura forense del Centre for Research Architecture de Goldsmiths College, University of London, en el cual arquitectos, artistas, y otros investigadores analizan el potencial de las estructuras tangibles para funcionar como «testigos materiales» es decir, como sensores, con el objetivo de indagar y decodificar formas de violencia que son lentas y continuas, por ejemplo una fábrica que se deteriora imperceptiblemente hasta derrumbarse y también para imaginar nuevas formas de demandar justicia. Encuentro paralelismos entre el accionar de algunas agrupaciones de usuarios-activistas, particularmente en cuanto a los relevamientos de infraestructura, o viajes diagnóstico, y el proyecto que dirige Weizman.

Consideraciones finales

Este trabajo intenta ilustrar la utilidad que tiene una aproximación etnográfica a la materialidad de la infraestructura ferroviaria para encuadrar las historias, memorias y formas de vida que se entretajan en torno al ferrocarril. Para esta tarea, el concepto de *ruina* puede ser de gran valor epistémico (Dawdy, 2010; Stewart, 1996; Stoler, 2013). La ruina posibilita una historia a contrapelo (Benjamin, 1968, 1999), una mirada que se detiene sobre los escombros y las huellas del pasado en el presente y que desestabiliza las narrativas de la historia como progreso y como linealidad inevitable. Las ruinas sirven entonces como una alegoría de la memoria, reflejando sus multiplicidades, fragmentaciones e (im)posibilidades (Edensor, 2005). Pero el concepto de ruinas también tiene sus limitaciones porque alude a una noción romántica de un estado original completo y puro (cf. Gordillo, 2014)³⁷. Resulta más rico, en todo caso, pensar a la infraestructura ferroviaria argentina no como una ruina, categorización que connota además un juicio moral, sino como un *archivo*. Reconocer a la infraestructura ferroviaria como archivo, o sea como un archivo que registra en su hibridez material memorias afectivas que dialogan con otros discursos que interpelan al ferrocarril en clave de progreso o de decadencia³⁸, nos permite indagar la manera en que esta infraestructura, como otras (cf. Star, 1999 y Carse, 2012), posibilita ciertas formas de estar en el mundo y coarta otras, a la vez que despierta determinadas respuestas afectivas y formas de hacer política. Una aproximación etnográfica a la infraestructura ferroviaria requiere inmiscuirse con materiales concretos, no con una materialidad en abstracto (Ingold, 2011): la chapa, el quebracho, el hierro, el plástico, el óxido. Siguiendo a Gordillo, (2014), podemos vaticinar que la agentividad de estos materiales recae quizás no en una cualidad intrínseca de los mismos, sino

37 Es en parte por esto que Gordillo (2014) prefiere utilizar en su lugar la noción de *escombro*, que implica multiplicidad y que resiste la reapropiación romántica por la industria del turismo.

38 Cabe señalar que tanto la ambivalencia en torno a las promesas del ferrocarril como la percepción de una red en decadencia no son nuevas. Ya en 1933, Ezequiel Martínez Estrada ([1933] 2011) escribía: «Llevaba el ferrocarril un progreso nominal, teórico, pero ocasionaba un retraso real» (p. 76). En 1946, al insistir en la necesidad de nacionalizar la red ferroviaria, Raúl Scalabrini Ortíz ([1946] 2009) dictamina que «El material ferroviario está viejo, indudablemente las máquinas jadean impotentes en su senectud, ya incapaces de cumplir sus horarios. Los rieles enmohecidos y torcidos protestan con sus golpes a cada paso de tren. La herrumbre chorrea por las estaciones suburbanas que van asemejándose a las taperas que aún recuerdan a las antiguas postas» (p. 80). En un trabajo futuro sería interesante rastrear la genealogía y acaso la persistencia de la percepción de que el sistema ferroviario argentino está en crisis.

en su capacidad de afectar la vida cotidiana. En este sentido, sería relevante seguir cartografiando las memorias afectivas que despierta el ferrocarril, así como también los sentimientos –como la bronca y la nostalgia– que tienen los marcos de interpretación de la situación actual del ferrocarril y que guían acciones políticas en el presente. En tanto la memoria también se inscribe en lugares y espacios (Jelin, 2002), interesa además indagar cómo personas, fierros y lugares se van tejiendo y constituyendo en un devenir que a veces, al menos en términos de tragedia, demora e incertidumbre, parece ser un *des venir, un des hacer*.

Atender a lo que está inscripto en la infraestructura ferroviaria no es un tema menor. El deterioro de los materiales de la red ferroviaria tiene consecuencias drásticas, ya que la desidia que se materializa en fierros –es decir, en formaciones engendro, chapa oxidada, rieles deformados y paragolpes obsoletos–, se cobra vidas humanas. En una relectura feminista de los estudios sociales de la ciencia y la tecnología, María Puig de la Bellacasa (2011) advierte acerca del peligro de desatender a artefactos tecnológicos y llama a cultivar una ética de cuidado hacia estos, para así contribuir a crear mundos más vivibles. Investigar y escribir acerca de la infraestructura ferroviaria, y de las vidas que se entretajan en torno a ella puede ser una forma de cultivar esta ética de cuidado. La precarización material de los trenes, por lo pronto, ha sido reflejo y artífice de la precarización de condiciones de vida, sobre todo de aquellas personas que, por razones económicas o lugar de residencia, son «ferrodependientes» o «prisioneros del tren», como también se los ha llamado, es decir, dependen del tren para moverse. Cabe resguardarse, no obstante, de caer en la reproducción de cierta estética nostálgica al hablar del ferrocarril. Como advierte Patricio, uno de los artistas de ABTE:

Está toda esta cosa muy *bajoneante* y del regodeo en el bajón y en la pérdida, que es un poco... un poquito un *garronazo*³⁹. [...] Hay mucho documental que ha aparecido [...] que habla mucho de todo esto de la cuestión del desguace, del ferrocarril y todo eso, y hace mucho hincapié en el desguace y en la pérdida, y no en todo lo realmente interesante que puede haber de ese proceso. (Comunicación personal, 18 de febrero de 2014). [Énfasis en la enunciación]

39 De manera similar, una pareja que conocí en una fiesta ferroviaria en Empalme Lobos (ramal Merlo-Lobos de la línea Sarmiento) y que recorre ramales olvidados de la provincia de Buenos Aires, se rehúsa a divulgar fotos de estaciones de tren en ruinas porque quieren transmitir un mensaje de esperanza, insisten, no de futilidad o decadencia. El comentario que hace Patricio es consonante con la crítica que realizan DeSilvey y Edensor (2012) de publicaciones recientes, en las que identifican una fascinación pornográfica con las ruinas.

Interesa, entonces, continuar indagando en la textura cotidiana tanto del deterioro como de la refundación, en los mundos sociales que se crean en torno al ferrocarril y, también, en las estrategias o respuestas que articulan el futuro en clave de esperanza.

Lista de fuentes documentales

- Con apoyo opositor, Diputados aprobó la reestatización de los ferrocarriles (9 de abril de 2015). *La Nación* [en línea]. Recuperado el 9 de abril de 2015, de <http://www.lanacion.com.ar/1782833-con-apoyo-opositor-diputados-aprobo-la-reestatizacion-de-los-ferrocarriles>
- Ferrocarriles: Material rodante, renovación de vías y estaciones que inauguramos hoy (23 de abril de 2014). Página oficial de la expresidenta Cristina Fernández de Kirchner [en línea]. Recuperado el 6 de abril de 2015, de <http://www.cfkargentina.com/ferrocarriles-material-rodante-renovacion-de-vias-y-estaciones-que-inauguramos-hoy/>
- La revolución ferroviaria K: una virtual privatización (2014, 12 de febrero). *Perfil* [en línea]. Recuperado el 12 de febrero de 2014, de <http://www.perfil.com/politica/La-revolucion-ferroviaria-K-una-virtual-privatizacion-20140212-0017.html>
- Ley de Reordenamiento del Sistema Ferroviario (n.º 26352) [en línea]. Recuperado el 6 de abril de 2015, de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anejos/135000-139999/138931/norma.htm>
- Lukin, T. El rol clave que jugará Ferrocarriles (13 de abril de 2015). *Página 12* [en línea]. Recuperado el 13 de abril de 2015, de <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-270376-2015-04-13.html>
- Medio siglo sin renovaciones (27 de febrero de 2014). *Página 12* [en línea]. Recuperado el 27 de febrero de 2014, de <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-240713-2014-02-27.html>
- Pérez Cotten, A. C. «Si Clarín elige al candidato, la Argentina va al 2001». Entrevista a Florencio Randazzo (14 de enero de 2013). *Tiempo Argentino* [en línea]. Recuperado el 14 de enero de 2013, de <http://tiempo.infonews.com/nota/48295/si-clarin-elige-al-candidato-la-argentina-va-al-2001>
- Plotkin, P. Boletos eran los de antes (26 de enero de 2003). *Página 12*, Suplemento Radar [en línea]. Recuperado el 12 de abril de 2015, de <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/radar/9-592-2003-01-26.html>
- Randazzo Florencio, de la «revolución ferroviaria» al modelo de gestión con privados (12 de febrero de 2014). *La Nación* [en línea]. Recuperado el 12 de febrero de 2014, de <http://www.lanacion.com.ar/1663437-florencio-randazzo-de-la-revolucion-ferroviaria-a-una-nueva-privatizacion>
- Randazzo Florencio: «Muchos decían que era una locura cuando yo hablaba de una revolución» (2014, 23 de mayo). *Radio Nacional* [en línea]. Recuperado el 23 de mayo de 2014, de <http://www.radionacional.com.ar/?p=12871>

Rossi, A. Golpe a la «revolución ferroviaria» (19 de octubre de 2013). *Clarín* [en línea]. Recuperado el 19 de octubre de 2013, de http://www.clarin.com/ciudades/Golpe-revolucion-ferroviaria_o_1014498600.html

Lista de referencias bibliográficas

- Alarcón, M. T. (2011). *La ruta del tanino en el Chaco, Argentina* [en línea]. Centro de Documentación Histórica del Río de la Plata y Brasil el 6 de septiembre de 2014. Recuperado el 5 de junio de 2014, de <http://www.peuy.org/dcmnts/p0009.pdf>
- Alberdi, J. B. (2009 [1852]). *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*. Buenos Aires: Lancelot.
- Auyero, J. y Swistun, D. A. (2009). *Flammable. Environmental Suffering in an Argentine Shantytown*. Oxford y Nueva York: Oxford University Press.
- Benjamin, W. (1968). Theses on the Philosophy of History. En Arendt, H. (Ed.). *Illuminations: Essays and Reflections* (pp. 253-264). Nueva York: Schocken.
- Benjamin, W. (1999). *The Arcades Project*. (Eiland, H. y McLaughlin, K. Trad.). Cambridge: Harvard University Press.
- Biehl, J. (2005). *Vita: Life in a Zone of Social Abandonment*. Berkeley y Los Ángeles: University of California Press.
- Brac, M. (2011). «Trabajar el pasado». Un estudio de caso sobre selección y usos sociales de los recuerdos. *Theomai, Dossier Antropología del trabajo y la memoria de los trabajadores*, 24, 29-41.
- Carse, A. (2012). Nature as Infrastructure: Making and managing the Panama Canal watershed. *Social Studies of Science*, 42 (4), 539-563.
- Cena, J. C. (2012). *Ferrocarriles Argentinos. Destrucción/Recuperación*. Buenos Aires: La Nave de los Locos.
- Dawdy, S. (2010). Clockpunk Anthropology and the Ruins of Modernity. *Current Anthropology*, 51 (6), 761-793.
- DeSilvey, C. (2006). Observed Decay: Telling Stories with Mutable Things. *Journal of Material Culture*, 11 (3), 318-338.
- DeSilvey, C. y Edensor, T. (2012). Reckoning with ruins. *Progress in Human Geography*, 37 (4), 465-485.
- Edensor, T. (2005). *Industrial ruins: space, aesthetics, and materiality*. Oxford: Berg.
- García, A. (2010). *The Pastoral Clinic. Addiction and Dispossession along the Rio Grande*. Berkeley y Los Ángeles: University of California Press.
- Gordillo, G. (2014). *Rubble: The Afterlife of Destruction*. Durham: Duke University Press.
- Gordon, A. ([1997] 2008). *Ghostly Matters: Haunting and the Sociological Imagination*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Guano, E. (2002). Spectacles of Modernity: Transnational Imagination and Local Hegemonies in Neoliberal Buenos Aires. *Cultural Anthropology*, 17 (2), 181-209.
- Hell, J. y Schonle, A. (Eds.) (2010). *Ruins of modernity*. Durham: Duke University Press.

- Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London: Routledge.
- Jelin, E. (2002). *Los trabajos de la memoria*. Madrid: Siglo XXI.
- Latour, B. (2007). *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, J. (2003). *Ladbroke Grove, Or How to Think about Failing Systems* [en línea]. Centre for Science Studies, Lancaster University. Recuperado el 28 de octubre de 2012, de <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Ladbroke-Grove-Failing-Systems.pdf>
- López, M. J. y Waddell, J. (Comps.). (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Editorial Lumiere.
- Martínez, J. P. (2007). 1977-2006: El ciclo de las reformas traumáticas. En López, M. J. y Waddell, J. (Comps.). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (pp. 209-286). Buenos Aires: Editorial Lumiere.
- Martínez Estrada, E. ([1933] 2011). *Radiografía de la pampa*. Buenos Aires: Losada.
- Miravalles, A. (2013). *Los talleres invisibles. Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*. Bahía Blanca: Ferrowhite.
- Mueggler, E. (2011). *The Paper Road. Archive and Experience in the Botanical Exploration of West China and Tibet*. Berkeley y Los Ángeles: University of California Press.
- Müller, A. (2007). De trenes y pueblos «fantasma»: Acerca del impacto de la reducción del servicio ferroviario en la Argentina. *Desarrollo Económico*, 46 n.º 184 [en línea]. Recuperado el 19 de agosto de 2014, de http://www.jstor.org/stable/30037127?seq=1#page_scan_tab_contents
- Navaro-Yashin, Y. (2012). *The Make-Believe Space: Affective Geography in a Postwar Polity*. Durham: Duke University Press.
- Pérez, V. (2012). Generación y sostenimiento de un ámbito privilegiado de acumulación en el transporte ferroviario de pasajeros (1990-2003). *Observatorio de la Economía Latinoamericana* 167 [en línea]. Recuperado el 1 de abril de 2016, de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ar/2012/vp.html>
- Puig de la Bellacasa, M. (2011). Matters of care in technoscience: Assembling neglected things. *Social Studies of Science*, 41 (1), 85-106.
- Rao, V. (2009). Embracing Urbanism: The City as Archive. *New Literary History*, 40, 371-383.
- Rodríguez, F. A. (2010). *Un desierto para la nación. La escritura del vacío*. Buenos Aires: Eterna Cadencia.
- Scalabrini Ortiz, R. (2009 [1946]). *Los ferrocarriles deben ser argentinos*. Buenos Aires: Lancelot.
- Star, S. L. (1999). The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43 (3), 377-391.
- Stewart, K. (1996). *A Space on the Side of the Road: Cultural Poetics in an «Other» America*. Princeton: Princeton University Press.
- Stoler, A. L. (2008). Imperial debris: reflections on ruins and ruination. *Cultural Anthropology*, 23 (2), 191-219.
- Stoler, A. L. (Ed). (2013). *Imperial Debris: On Ruins and Ruination*. Durham: Duke University Press.

- Trigg, D. (2009). The place of trauma: Memory, hauntings, and the temporality of ruins. *Memory Studies*, 2 (1), 87-101.
- Vecchi, R. M. (2012). *Ferrocarriles argentinos: crónica del saqueo y la resistencia*. Posadas: edición del autor.
- Waddell, J. E. (2007). De la nacionalización a los planes de modernización (1947-1976). En López, M. J. y Waddell, J. (Comps.). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (pp. 157-207). Buenos Aires: Editorial Lumiere.
- Weizman, E. (Ed.). (2014). *Forensis: The Architecture of Public Truth*. Berlín: Sternberg Press y Forensic Architecture.
- Zenobi, D. (2012). La politización del movimiento Cromañón entre los «modelos caseros» y los «modelos del observador». *Avá*, 21 [en línea]. Recuperado el 9 de abril de 2015, de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-16942012000200005