

**TERRITORIO Y POLÍTICA: DISPUTA SOCIAL Y MEMORIA HISTÓRICA. LA
DEFENSA DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
COMO ESPACIO PÚBLICO, MENDOZA 2006-2008**

*(TERRITORY AND POLITICS: SOCIAL DISPUTE AND HISTORICAL MEMORY.
THE DEFENSE OF THE TRAIN STATION AS
A PUBLIC SPACE, MENDOZA 2006-2008)*

Mariano SALOMONE*

RESUMEN

El presente trabajo procura contribuir al análisis del proceso de espacialización de la lucha de clases, esto es, las marcas que deja en el espacio físico la tendencia hoy hegemónica a la privatización de los espacios públicos y las construcciones simbólicas que se producen para significar dicho proceso.

Para ello propongo analizar el conflicto abierto en torno a los terrenos de la ex Estación del ferrocarril Gral. San Martín en Mendoza, entre 2006-2008. Cerrado durante los '90 como parte de las políticas neoliberales implementadas en nuestro país, en la actualidad surgen nuevos proyectos de privatización, entre los que sobresale un negocio inmobiliario a cargo de la Corporación Antiguo Puerto Madero. Ante esta nueva tentativa privatizadora, tres organizaciones sociales iniciaron un proceso de resistencia y lucha por la defensa de estos terrenos como espacio público. Específicamente, el artículo presta una especial atención a la disputa que se abre entre las distintas significaciones construidas sobre la imagen de la estación y la ciudad.

El trabajo señala que esta disputa semántica entre significaciones opuestas refiere, por una parte, a su inscripción histórica –las rearticulaciones de sentido que se producen entre pasado, presente y futuro–; y por la otra, destaca que lo que está en juego no es un problema de pura “significación” sino que remite a la densidad de la experiencia y la importancia que adquiere en la subjetividad de los sujetos la dimensión de sus prácticas.

La metodología empleada corresponde a una estrategia de análisis cualitativo: observación participante, entrevistas en profundidad y fuentes secundarias.

Palabras Clave: conflicto público/privado, experiencia, lucha simbólica, pasado/presente, territorio.

* INCIHUSA - CCT-Mendoza – CONICET - Parque General San Martín - Av. Ruiz s/n - CP 5500 - Mendoza - Argentina. **Correo Electrónico:** marianosalomone@hotmail.com

ABSTRACT

This work tries to contribute to the analysis of the process of spatialization in class struggle, i.e., the marks left in physical space by the now hegemonic tendency to privatize public spaces and the symbolic constructions produced to signify said process.

To that effect I intend to analyze the ongoing conflict regarding the grounds of the former General San Martín train station in Mendoza, from 2006 to 2008. Having been closed during the 90s as part of the neoliberal policies implemented in our country, new privatization projects are currently appearing, among which a real estate business belonging to Corporación Antiquo Puerto Madero stands out. Faced with this new privatization attempt, three social organizations began a process of resistance and struggle in defense of these domains as public space. Specifically, the article focuses on the dispute that arises between the different significations that are built upon the image of the station and the city.

The article shows that, firstly, this semantic dispute between opposing significations speaks of their historical roots –the articulations of meaning produced between past, present, and future–; and secondly, that the dispute highlights that what is at play is not a problem of pure "signification", but something which refers to the density of the experience and to the importance attained in the individuals' subjectivity by the magnitude of their actions.

The methodology that was used is a qualitative analysis strategy: participant observation, in-depth interviews and secondary sources.

Key Words: *public/private conflict, experience, symbolic struggle, past/present, territory.*

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo procura contribuir al análisis del proceso de espacialización de la lucha de clases, esto es, las marcas que deja en el espacio físico la tendencia hoy hegemónica a la privatización de los espacios públicos, proceso que como veremos ha implicado históricamente una continua reorganización y transformación del territorio. Ahora bien, de manera simultánea a esa "materialidad", se producen construcciones simbólicas para significar dicho proceso de territorialización de la política. La hipótesis central que subyace al planteo es que este entramado de significaciones no puede pensarse como mero efecto o reflejo de aquel, sino más bien como parte constitutiva de la dinámica y la configuración singular que adquiere el conflicto social en cada momento y lugar determinado.

El conflicto en torno a los terrenos de la ex Estación del ferrocarril Gral. San Martín en Mendoza se abre en el año 2007: frente a una nueva tentativa de privatización de esos terrenos, un conjunto de colectivos sociales comienzan a organizarse en defensa del predio en el que se ubica la Estación Central como espacio público. La cuestión central es entonces la disputa entre lo público y lo

privado, un debate acerca del destino posible y deseable para esas 36 hectáreas sobre las que funcionaba la antigua Estación. Los diferentes posicionamientos que podemos encontrar alrededor del conflicto se construyen sobre ciertas imágenes y relatos históricos acerca de la Estación y la ciudad de Mendoza que acentúan la necesidad de nuevas políticas modernizadoras (depositadas en proyectos de inversión inmobiliaria) o, por el contrario, permiten una rearticulación entre pasado y presente capaz de fundamentar una crítica que asuma los costos sociales del mismo proceso de modernización.

El objetivo específico en este trabajo será explorar esa trama de significaciones que singulariza la configuración de este conflicto particular a partir de la historia política y cultural de los sujetos y que marca la experiencia de su lucha por la recuperación de esos terrenos como espacio público. Dicha indagación se realizará a través de las representaciones que comunican diferentes medios de circulación pública en torno a la imagen de la estación (medios de comunicación, miradas académicas, relatos de los sujetos involucrados, etc.). A lo largo de este trabajo intentaré señalar que esa disputa semántica entre significaciones opuestas refiere, por una parte, a su inscripción histórica –las rearticulaciones de sentido que se producen entre pasado, presente y futuro-; y por la otra, busco destacar que lo que está en juego –por ejemplo en los procesos de rememoración- no es un problema de pura “significación” sino que remite a la densidad de la experiencia y la importancia que adquiere en la subjetividad de los sujetos la dimensión de sus prácticas.

En lo que sigue, proporciono un relato de lo acontecido en la Estación del Ferrocarril General San Martín (FCGSM-Mendoza) entre 2006 y 2008, a la vez que hago algunos señalamientos relativos a la historia previa del lugar. Las fuentes utilizadas para esta reconstrucción han sido producidas y recolectadas a partir del *trabajo de campo* realizado entre 2006 y 2009. El mismo ha tenido dos actividades principales, por una parte, la realización de entrevistas etnográficas (1) y observaciones participantes(2) y no participantes en el terreno (llevadas a cabo principalmente entre 2006-2008); por la otra, el trabajo de archivo que implicó la revisión de diferente tipo de documentación: documentos públicos de los colectivos involucrados en el conflicto (panfletos, folletos, correos electrónicos, *flyers* publicitarios, etc.), fuentes periodísticas, sitios en Internet y documentos audiovisuales.

EL CONFLICTO POR LOS TERRENOS DE LA ESTACIÓN: EL ESCENARIO POLÍTICO

El presente apartado tiene por objetivo exponer cómo se configuró el conflicto por la Estación haciendo una descripción de la misma en tanto escenario político: una breve reseña de la historia de ese lugar, un planteamiento del problema actual, una presentación de los sujetos así como también de sus prácticas y del proceso organizativo que pusieron en juego durante el período de confluencia que iniciaron hacia mediados de 2007. Lo crucial en este punto 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 (sólo por mencionar las más evidentes). No obstante, se trata de una materialidad muda que se configura conflictiva a partir de las respuestas que asumen los colectivos sociales 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 y la creación de nuevas expectativas a futuro.

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 de todo el ramal del *Ferrocarril General San Martín* (FCGSM), 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. En esos poco más de 100 años de actividad, el transporte ferroviario –tanto de carga como de pasajeros– transformará las condiciones histórico-sociales de la provincia, al ubicarse en el principal promotor de ciertas actividades económicas (la industria vitivinícola y frutiortícola fundamentalmente, pero también el turismo en la montaña y la minería en el sur provincial) y principal medio de transporte de pasajeros. Así, un hito histórico que cabe mencionar, pues quedará en la memoria de la mayoría de los ferroviarios y los/las usuarios/as, es la creación del tren expreso a Retiro, “*El Cuyano*”, vinculado en gran medida al turismo y el transporte popular. El 20 de mayo de 1937 realiza su primer viaje (formado por un furgón, dos coches de primera, un comedor y un pullman), el cual lograba el record de tan solo 15 hs., 4 menos de las que demoraba el resto. Dicho servicio tuvo una gran aceptación popular, “viajaban todos, desde el más humilde al más encumbrado (...) El Cuyano contribuiría a la integración geográfica del interior del país” (Delgado, 1997a: 233). De hecho, El Cuyano será el servicio que realice el último viaje el 10 de marzo de 1993 (había sido refuncionalizado hacia finales de los 80 luego de que el gobierno de Onganía lo eliminase por un período corto).

En 1993, tras años de debates y luchas gremiales, se cierra definitivamente el servicio de transporte público de pasajeros de todo el ramal Gral. San Martín; mientras que el negocio del transporte de carga fue cedido a la gestión privada: primero fue concesionado al empresario *Grupo Pescarmona* y luego vendido por éste a la empresa de origen brasileño *America Latina Logística* (ALL) que continúa con su explotación hasta la actualidad. Cabe recordar que en el predio en cuestión, ocupando un pequeño porcentaje del espacio, funcionan los talleres mecánicos de la actual empresa concesionaria (ALL), es decir, en ese terreno funcionan los taller en donde se repara cualquier máquina de la empresa que sufra algún desperfecto. El resto de las 36 hectáreas que conforman estos terrenos, hoy en conflicto, fueron totalmente abandonadas y saqueadas sucesivamente desde 1993. Hacia finales de la década del 90 y principios del año 2000, el agravamiento de la crisis económica, impulsó a un gran contingente de familias a ocupar como vivienda la mayoría de las instalaciones ubicadas en el predio de la Estación Central

de Mendoza (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 sufrió un terrible incendio que termina de desmejorar las condiciones de conservación del edificio hasta el punto de volverlo inutilizable. Gran parte de los/las entrevistados/as aseguran que el incendio fue provocado voluntariamente por el gobierno (policía mediante) para evitar futuros asentamientos.

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, funcionarios del Estado y empresarios, han naturalizado la idea de que el destino de los terrenos es un nuevo proyecto de inversión inmobiliaria (encarnado en el llamado "Master Plan" de la *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*); otros sujetos pugnan para hacer de la Estación un espacio público; aún cuando el sentido que acuerdan a la idea de espacio público está en conflicto.

Ahora bien, veamos brevemente quiénes son los sujetos organizados en defensa de estos terrenos como espacio público. En primer lugar, el grupo de los trabajadores ferroviarios, quienes participaron del conflicto principalmente organizados a través de sus respectivos sindicatos (*La Fraternidad*, la *Unión Ferroviaria* y *APEDEFA*). Los ferroviarios que se movilizaron en defensa de los terrenos de la Estación, actualmente trabajan para la empresa privada ALL. Lo hicieron, por una parte, preocupados por la defensa de sus puestos de trabajo, pues los proyectos de refuncionalización del predio abandonado ponen en riesgo la continuidad de los talleres mecánicos donde trabajan, por la otra, motivados por la creación de nuevas expectativas a futuro, como es la reactivación de proyectos ferroviarios anunciados por el gobierno nacional en el año 2006. Es de alguna manera el sujeto colectivo cuya presencia ha tenido mayor peso, pues su historia, experiencia y tradiciones (aún con la fragmentariedad propia de los sectores subalternos) hunden sus raíces en la historia misma de la nación.

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 sociales para elaborar en conjunto propuestas que apunten a una visión integradora, esto es, capaz de superar la mirada fragmentaria que cada colectivo tiene de su problemática particular, bajo el supuesto de que es preciso transformar la sociedad toda. Como organización, busca además ejercer una presión ciudadana sobre el gobierno de turno para intervenir en las políticas públicas del Estado, promocionando una "democracia participativa". Muchos de sus integrantes vienen de experiencias político-partidarias de la década del '70 e interrogan el presente en función de ese pasado, de las marcas que dejaron la derrota política y la dictadura sobre los proyectos de transformación social, otros,

más jóvenes, están marcados por la experiencia de los '80 y '90, por la instalación del neoliberalismo como pensamiento único y los efectos de la reforma neoliberal del Estado, todos y todas por los abruptos cambios sucedidos en la sociedad argentina. 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, fue decantando en un conjunto de preocupaciones comunes y un trabajo colectivo en función de objetivos compartidos: superar la fragmentación de las miradas que cada una de las organizaciones tiene sobre su problemática particular, 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, entre 25 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, alternando algunas veces con otro tipo de trabajos. Si bien reivindican el arte callejero, la mayoría ha sido formada 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 estarán vinculadas a un taller de Historia Local que buscaba recuperar la historia de la Estación.

Hay que tener en cuenta que los tres colectivos sociales se involucran en el conflicto por los terrenos de la Estación en diferentes momentos de su trayectoria grupal. La cronología del conflicto, por eso, resulta bastante poco "cronológica". 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 (de ahora en más FC) y, en especial, con la "privatización" y el abandono de esos terrenos. Sin embargo, pasada la situación de emergencia vivida a principios de los 90, 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, comienza la okupación del edificio de la Estación Central a principios del 2006 en busca de un espacio para realizar actividades artísticas, pero resignificará su práctica en torno al conflicto público-privado con el devenir de su experiencia y, por cierto, a partir del contacto con algunos ferroviarios. En cuanto al grupo OSA, comienza a

participar hacia mediados del 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.

En esta oportunidad, voy a priorizar el análisis de un determinado momento del proceso de configuración del conflicto: principios de julio del año 2007, fecha a partir de la cual comienza un período de reuniones entre los 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 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 habían construido entre las organizaciones. A lo largo de ese período, cerca de un año, las instancias de organización y coordinación de la lucha estuvieron definidas principalmente por reuniones semanales y, en menor medida, por una serie de actividades compartidas: actividades culturales en la Estación, cortes de calles y actos político-conmemorativos en fechas significativas.

He tomado como hito que marca el comienzo de este período, la iniciativa que tiene OSA, el 1 de julio de 2007, de realizar una amplia convocatoria a participar de una reunión para debatir el futuro de los terrenos de la Estación. A fines de ese mes, luego de las primeras reuniones, habían logrado acordar un primer documento que expresaba las posiciones políticas del grupo respecto de la situación de la Estación. El “plan de acción” programado contemplaba tres grandes objetivos: a) la denuncia y divulgación de la información; b) actividades para promover la adhesión de la ciudadanía y c) la persuasión de autoridades responsables y del resto de la comunidad.

En esos encuentros, como resultado del debate y el intercambio, se acordaron tanto los ejes del conflicto como algunas reivindicaciones y propuestas sobre cómo continuar la lucha, los cuales quedaron expresados en el primer documento bajo el título “*No al uso privado de tierra pública*”. En el mismo se manifiesta la preocupación por la falta de participación en las decisiones sobre el destino de los terrenos de la Estación y por el hermetismo de los/as funcionarios/as respecto del proyecto diseñado por Puerto Madero. 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.

El conflicto se instala alrededor de la disputa por el destino de unos terrenos, las 36 hectáreas donde funcionaba la Estación Central del FCGSM. En efecto, se trata de un conflicto en torno al territorio y sus usos: tenemos derecho al *uso* de ese espacio, a participar en la decisión sobre el futuro de esos terrenos. El geógrafo David Harvey 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. El autor advierte que la producción del espacio es un aspecto central de la economía capitalista y, en ese sentido, ha analizado las formas como el poder se ha ido territorializando y cómo se han transformado las estructuras territoriales a lo largo de los últimos cuarenta años: por ejemplo, la competencia entre ciudades por lograr inversiones es hoy un aspecto fundamental del funcionamiento y el desarrollo geográfico desigual (Harvey, 2007). De manera más específica, el autor, sostiene que la urbanización (la construcción y reestructuración de las ciudades) ha desempeñado un papel particularmente activo a la hora de absorber el producto excedente que los capitalistas producen perpetuamente en su búsqueda de beneficios (Harvey, 2008: 25). Esa continua y reiterada necesidad de encontrar sectores rentables para la producción y absorción de capital excedente ha impulsado la urbanización capitalista como un área de actividad rentable. Lo más importante, es que ese movimiento de reestructuración del espacio que pone en juego el capital a través de los proyectos inmobiliarios, se realiza mediante lo que el autor ha llamado “destrucción creativa” y “*acumulación por desposesión*” (Harvey, 2004), procesos determinados por una clara dimensión de clase, ya que son los sectores más desfavorecidos, no privilegiados y marginados del poder político, quienes sufren las consecuencias de ese proceso en el que la violencia es necesaria para construir el nuevo mundo, a partir de las ruinas del viejo.

“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. (...) Los poderes financieros, respaldados por el Estado, presionan para que se produzca un desalojo por la fuerza, con la intención de apropiarse violentamente de terrenos en algunos casos ocupados durante una generación. 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).

Tal como señala Harvey, las transformaciones geográficas que está produciendo ese proceso de acumulación por desposesión, están generando grandes resistencias al funcionamiento del capitalismo neoliberal, particularmente, conflictos en torno a la captura del suelo.

“(...) la gente está siendo desposeída de lo que les pertenecía, a través de nuevas rondas de privatizaciones se les está despojando de lo que era una propiedad común. La resistencia de los movimientos sociales frente a estos procesos constituye, formalmente, una importante lucha de clases, que es fundamental reconocer como tal” (Harvey, 2007: s/n).

El vínculo entre territorio y acumulación por desposesión indicado por Harvey resulta central para comprender la lógica sistémica sobre la que se asienta

la configuración del conflicto en torno a los terrenos de la Estación, esto es, la especificidad propia que adquiere la territorialización de la política en una sociedad capitalista. Por ello, de igual modo resulta valioso retomar el análisis que hace Meiksins Wood (2000) del capitalismo como proceso de *privatización de lo público*. La autora, recordemos, propone comprender la especificidad del capitalismo como el proceso histórico por el cual una cantidad cada vez mayor de asuntos de interés público se someten a la decisión privada, a una esfera separada e independiente de la "política", llamada "economía". Esa *separación* está en la base de la relación social capitalista, de la acumulación de capital (desposesión) y, también, de la lucha de clases. Cuando el capital sale de la fábrica y se expande sobre todo el territorio de la vida social, sobre la totalidad de sus relaciones y actividades, esa separación continúa sus pasos: ahora ese proceso refiere a la separación de los diversos sujetos de las condiciones de producción y reproducción de su vida social, que incluye la capacidad de planificación y producción de la ciudad en la que se quiere vivir.

Una mirada atenta podrá leer, en la convocatoria hecha desde OSA, cómo ese proceso penetra y se expande hasta "el último" rincón del territorio: "Debemos tener en cuenta que este predio, alrededor de 40 has. *es el último espacio* de la ciudad de Mendoza, que por su ubicación e historia, permitirá la creación de un lugar para todos los mendocinos". Es por eso que, en la formulación de su demanda, el grupo enfatiza el derecho a la participación de la sociedad civil en la planificación sobre los terrenos como una de los asuntos más importantes: qué hacer, cómo y cuándo, es decir, decisión colectiva sobre la producción de un bien común. El "*Planeamiento y gestión participativa sobre los destinos de estos terrenos*" será uno de los puntos del programa que van a mantener durante todo el conflicto.

Es decir, hay una cierta conciencia del carácter territorial que la lucha política tiene hoy. Es a partir de esa territorialización del conflicto que los sujetos formulan sus demandas: queremos decidir sobre el uso de la tierra, sobre el destino de los terrenos de la estación, aquel derecho a la ciudad que indicara Harvey. La apropiación privada de lo que es común, los terrenos públicos, y la cuestión de quién decide sobre el uso de esos terrenos, son los nudos del conflicto en torno a los terrenos de la Estación.

LA ESTACIÓN COMO ESCENARIO POLÍTICO: LUGAR DE LA MEMORIA HISTÓRICA

Una disputa por el territorio. Aquí entiendo al *territorio* según lo ha conceptualizado Ana Esther Ceceña (2000; 2001), como uno de los pilares fundamentales, junto a la tecnología, de la competencia internacional y la construcción de hegemonía, convertido por ello en uno de los campos privilegiados de disputa. Ahora bien, la autora define al territorio de una manera compleja, pues sus límites no coinciden con los bordes del 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. [...] No se trata, como en otros casos, de una simple privatización de algún espacio estatizado (por complicada que ésta sea), sino de la expropiación de territorios y riquezas naturales junto con el sentido de la vida que han construido históricamente. Modifica conceptos como nación y soberanía, poniendo en primer plano de discusión la capacidad de autonomía o autodeterminación de la sociedad. ¿Quién, cómo y por qué se deciden los destinos de la humanidad? ¿Cuáles son los límites y los contenidos específicos de estos poderes abstractos que se ciernen sobre la humanidad? ¿Cuáles son sus vehículos o correas de transmisión? ¿Cómo puede la sociedad retomar las riendas de su historia y construir sus utopías?” (Ceceña, 2001: s/n).

Las decisiones que tomamos sobre los *usos* del suelo tienen profundas implicancias en las formas de vida. Es por eso que en los conflictos sobre los diferentes usos posibles de un determinado espacio, tal como ocurre con los terrenos de la Estación, se ponen en juego no solo consideraciones “técnicas”, sino también alternativas entre diferentes modos de vida, tradiciones, determinados valores y prácticas sociales que configuran no solo el sentido del espacio y la dirección del uso que se le quiere dar, sino también la propia identidad de los sujetos que lo habitan. En tal sentido, una de las primeras cuestiones a presentar es qué lugar ocuparon las identificaciones político-culturales en la dinámica y configuración del conflicto; atendiendo principalmente a la manera como participaba la memoria de la Estación en el propio proceso de constitución de los sujetos colectivos y el devenir de su experiencia de lucha. Se trata de advertir en ella la presencia de ciertas significaciones que los relatos acerca de la historia nacional otorgan al ferrocarril.

LA ESTACIÓN EN LA MEMORIA NACIONAL

“Al Grillo se le había ocurrido hacer todo... en el medio viste todavía está con carbón, hacer ahí como un recorrido de sentidos: el olor, lo visual todo... lo que pasó ahí ¿no? Hacer como una especie de museo de *¿qué pasó con la Estación?, que significa ¿qué pasó con nuestro país? en pocas palabras*” (Entrevista a Ali, 2007).

Hay elementos que pueden encontrarse en la experiencia por la recuperación de la Estación que refieren a una temporalidad común, esto es, a la posibilidad de establecer un diálogo entre los diferentes colectivos involucrados en el conflicto que suponga la posibilidad de construir un *nosotros*

más amplio que los abarque. Dicha posibilidad estaba en juego en aquel ciclo de reuniones que comenzaron a mediados de 2007, del que participaron las tres organizaciones mencionadas en el apartado anterior. Particularmente, entiendo que ese pasado en común está dado por cierto relato de la memoria nacional que sintetiza el epígrafe que he citado al comienzo de este apartado: “¿*qué pasó con la Estación? que significa ¿qué pasó con nuestro país?*”. Esta imagen de la Estación como metáfora del país es parte constitutiva tanto del cuestionamiento de las condiciones históricas heredadas, como también de la formación de ese nosotros que las problematiza e intenta darse algún tipo de organización en busca de una posible respuesta. En efecto, el abandono y el saqueo sufrido por la Estación fue significado como el llevado a cabo en todo el territorio argentino durante la implementación del neoliberalismo.

El objetivo, entonces, es reconocer que los “*marcos sociales*” (Halbwachs, 2004) en los cuales se inscriben las significaciones asignadas al ferrocarril (FC) tienden a repetir algunos relatos. Esos relatos que convocan los imaginarios sociales tienen una estructura narrativa común: el FC aparece ligado a la vida de los pueblos, a la fundación de las ciudades (Mendoza), al progreso de la nación. No obstante, se presentan variaciones que hacen a las experiencias de los diversos colectivos (los ferroviarios, OSA y Casa América), y a la diferencia en los soportes, los medios de comunicación masiva, la historiografía, las memorias personales. En ese sentido, uno de los marcos sociales que organiza la memoria política de los sujetos que se reúnen en torno a este conflicto, fue provisto por los “límites y presiones” de lo nacional (como construcción espacio-temporal determinada). Desde allí, la identidad nacional fue parte constitutiva de una memoria que actualizaba la imagen de la Estación como símbolo de la historia del pueblo argentino, de su “pasado común”. Ahora bien, ¿cuáles son esas representaciones que evoca la imagen de la Estación y que, en cada una de las personas, pueden reconocerse en los procesos anímicos que desata: sentimientos de nostalgia, emoción?

En lo que sigue, entonces, presento algunas de las significaciones que se materializan sobre la Estación y los ferrocarriles en el imaginario de los sujetos involucrados. En tal sentido, tomo como material de análisis las entrevistas realizadas a los miembros de las organizaciones y en otros ámbitos de circulación de ideas, como medios de comunicación masiva, libros de texto, audiovisuales de divulgación pública.

a) El relato sobre el FC en la historia local o regional

Voy a comenzar rastreando las significaciones que se le atribuyen al FC en algunos trabajos producidos por los/as historiadores/as; ya se trate de la producción que circula en ámbitos académicos como de aquellas publicaciones de “divulgación”. Respecto a éstas últimas, se puede pensar que, de ser efectivas, deben haber contribuido, junto con los medios masivos de comunicación, a legitimar ciertas ideas y significaciones sobre la historia de los FFCC en amplios sectores de la sociedad, participando activamente en la lucha político-cultural en torno a la memoria colectiva y la reconstrucción del pasado.

Si bien la bibliografía que existe sobre el tema es amplísima, los trabajos que refieren al contexto específico de la provincia de Mendoza no lo es; por el contrario, hay escasos estudios de su historia particular. He tomado dos reconstrucciones de la historia de los FFCC que refieren al contexto nacional; y algunos artículos que han reconstruido la historia del FC específicamente en Mendoza.

En primer lugar, el libro *“El ferrocarril”* de Juan Carlos Cena, adquiere importancia pues permite advertir las tensiones (líneas de continuidad y ruptura) que podemos encontrar entre historia y memoria; ya que el autor fue ferroviario desde los 12 años -comenzó a trabajar como aprendiz de calderero en “Talleres-Córdoba” y recorrió luego los rieles de todo el país-, tuvo una intensa participación sindical y ha escrito numerosos libros sobre la historia del FC en Argentina. En él, historia y memoria se imbrican profundamente. Desde el comienzo de su libro está presente la historia del ferrocarril como índice de un conflicto social, entre dependencia y desarrollo. En efecto, el FC como medio de transporte podrá estar en función del capital exterior, de su comercio y acumulación, o en función de los intereses nacionales:

“¿Cuál fue el instrumento para romper tal dependencia? La estatización por parte del gobierno del General Perón de los ferrocarriles el 13 de febrero de 1948. (...) Fue el desmoronamiento de un proyecto colonial, una derrota al colonialismo británico. (...) la conexión de los ferrocarriles con la gran producción, los monopolios, los carteles, los sindicatos (carbón, petróleo, hierro, etc.) los trust, bancos y la oligarquía financiera constituyen la palanca a la acumulación de capital. ¿Cuál fue la osadía de Argentina? Los estatizó, convirtiéndolos en el motor del desarrollo industrial Argentino. (...) Los ingleses para establecer los ramales privilegiaban las zonas de concentración en la producción de alimentos que debían exportar a su país, y el Estado los establecía en las zonas que debían ser articuladas a la nación (Cena, 2008: 12-13)”.

Para Cena, existe también aquí una relación directa entre los FFCC y el crecimiento y desarrollo económico-social de un país, es decir, como sistema de transporte, el FC forma parte de uno de los pilares sobre el que se asienta la *vida* de una nación:

“El sistema constituye un aspecto clave de la vida nacional, ya no existe ninguna actividad que no requiera de una forma u otra de este servicio. El sistema de transporte es como el sistema arterial que irriga al cuerpo humano. Sin este régimen circulatorio el cuerpo no tendría vida. (...) El ferrocarril es un sistema integrado de transporte, industrias y comunicación. Es un servicio público y cumple una función social, que entre sus características principales figuran la de transportar todo a todas partes y en todo tiempo, con la regularidad obligada de sus servicios” (Cena, 2008: 47-48).

¿Qué encontramos en los trabajos sobre la historia del FC en el contexto específico de la provincia de Mendoza? En general, desde el punto de vista que aquí interesa, habrá que decir que aquellas significaciones atribuidas al FC a nivel nacional se encuentran presentes e, incluso se intensifiquen en los relatos sobre lo local; pues ahora esas funciones sociales adquieren mayor relevancia al tratarse de una región que había permanecido “aislada” y se encuentra en una zona “desértica”. En tal sentido, los trabajos enfatizan la revolución que produjera en la región de Cuyo la llegada del ferrocarril.

Uno de los especialistas en historia ferroviaria es el historiador autodidacta Garcés Delgado (fallecido recientemente). Sus trabajos han sido importantes para conocer y reconstruir gran parte del tendido del FC en toda la región de Cuyo. Durante los años 1996 y 1997, el diario *Uno* publicó una colección sobre la historia de los departamentos de la provincia, llamada “*Historia y perspectivas*”, en el que Garcés Delgado reconstruía, en cada fascículo, la historia del FC en los diferentes departamentos. En ellos el autor presenta los detalles y pormenores económicos y políticos de la construcción y gestión de los rieles del FC. A su vez, en continuidad con lo anterior, el FC aparece vinculado a significativas funciones sociales, especialmente la de *integración y desarrollo* de la actividad económica. Hasta 1885, a la provincia le convenía comercializar sus productos con Chile, aún cuando el viaje resultara sumamente largo y riesgoso (tropas de carros tirados por bueyes y mulas). Por el contrario, a partir de esa fecha, a través del FC la provincia quedó unida al puerto de Buenos Aires y Rosario, accesible a tan solo 19 hs, en un viaje “seguro” y “cómodo”. Además, en 1910, el FC Trasandino logra unir Mendoza con el Pacífico. En pocos años, esta nueva situación modificó la actividad económica: “Otra faceta del FC Pacífico aunque ajena al transporte en sí, pero que coadyuvaba a su incremento fue la constante acción que tuvo en el fomento de la producción agropecuaria y en el desarrollo del turismo” (Delgado, 1997a: 229). Hubo una mutua inteligencia entre los administradores de la empresa ferroviaria y los pioneros de la industria del vino y del turismo. Sucedió que muchas de las empresas eran subsidiarias de los capitales dueños del FC, tal como es el caso de aquellos capitales que emprendieron la construcción del primer Hotel de alta montaña, *Puente del Inca* (1903) (Lacoste, 2003). En cuanto a la relación con la industria vitivinícola, por citar algunos ejemplos, se promovió la construcción de 53 desvíos a las bodegas de Mendoza y San Juan y la construcción de vagones toneles para su transporte; así también, como la construcción en las estaciones de carga de espacios destinados para el almacenamiento y la exposición de los productos agropecuarios(3).

En relación a algunos zonas del interior de Mendoza, aquellos departamentos más alejados de lo que se denomina en la actualidad Gran Mendoza (zona urbana), se reproducen las visiones que se tiene del FC a escala nacional acerca de la necesidad de “integración” de las zonas “marginales”. Por ejemplo, en lo que se refiere a la situación de Malargüe, al extremo sur de la provincia:

“La precariedad de las vías de comunicación para el acceso a la región, constituyeron décadas atrás un impedimento patente en perjuicio de la

explotación de sus riquezas (...) se proponía fomentar la explotación de la riqueza minera del sur de la provincia” (Delgado, 1997b: 97).

Por último, tenemos el artículo de Pablo Lacoste (2003) “*La construcción de la cordillera como espacio social*”, aparecido en la revista *Entrepasados*, tiene por objetivo observar el cambio producido en la montaña a partir de la llegada del *FC Trasandino* (en 1903 el tren llega a Las Cuevas y en 1909 cruza el paso internacional a Chile). Dicho artículo hace una especial referencia al desarrollo del turismo, pero para concluir que, a través de éste, se terminan generando ejes de producción y desarrollo por primera vez en la montaña (las diferentes poblaciones).

“La cordillera de los Andes presenta una notable cantidad y calidad de atractivos turísticos (...) No obstante ello, durante varios siglos esta zona permaneció *aislada y marginada* de las actividades económicas debido a la falta de medios de transporte, equipamiento e instalaciones” (Lacoste, 2003: 177, la cursiva es mía).

Lacoste en este artículo analiza cómo el FC Trasandino impulsa una activa política turística en la cordillera, permitiendo “por primera vez en la historia” explotar los recursos naturales que esta poseía y que estaban desaprovechados (improductivos). En efecto, en su reconstrucción resalta nuevamente las funciones sociales del FC, principalmente las de *integración* de una zona “marginal” y la de promoción del *desarrollo de la industria* como es, en este caso, el turismo de alta montaña.

“Los ferrocarriles realizaron una activa labor para transformar la montaña en espacio social, especialmente apta para el turismo. Debieron enfrentar una *tradición cultural* que había condenado la cordillera a la *marginación*, manteniéndola como lugar *desierto*. Pero con su aporte al mejoramiento de la infraestructura, el equipamiento, las instalaciones y la superestructura turística, los ferrocarriles consagraron una actitud para la incorporación de este amplio territorio a la actividad socioeconómica de la región” (Lacoste, 2003: 181, la cursiva es mía).

“En resumidas cuentas, en muy poco tiempo llegaron a la montaña los servicios fundamentales de transporte, comunicaciones, seguridad, salud, alojamiento y el *descubrimiento* de su belleza. El cambio con respecto a la situación vigente en los trescientos años anteriores era realmente asombroso” (Lacoste, 2003: 187).

Como hemos visto, en los trabajos históricos reseñados, la reconstrucción de la historia del FC tiende a privilegiar y enfatizar como propias de la impronta ferroviaria dos cuestiones: la *integración* y el *desarrollo* económico y social. En relación a la situación de Mendoza, se trata de señalar las posibilidades que abrió la llegada del FC a la integración de lo que había sido, hasta entonces,

una zona “aislada” y “desértica”. Se enfatizan entonces las “funciones sociales” de transporte de pasajeros y distribución de agua a los pueblos del interior, y se describe como una inflexión en términos de transporte de productos regionales con fines comerciales, es decir, la integración al mercado mundial vía los puertos de Rosario, Buenos Aires y Valparaíso alternativamente. En efecto, dicha integración habría posibilitado, paulatinamente, el desarrollo económico y social de cada una de las localidades de la región, como es el crecimiento de los departamentos al interior de la provincia: la explotación de sus diferentes productos (la minería para el caso de Malargüe o el turismo en la alta montaña, etc.). Incluso, el FC como medio de transporte, aparece favoreciendo el desarrollo de lo que será, con posterioridad, la actividad económica principal de la región, la industria vitivinícola. De esta manera, la llegada del FC a la provincia, quedará comprometida con lo más íntimo de su identidad político-cultural.

b) El FC en los medios de comunicación masiva

En los últimos años, la televisión ha elaborado un relato similar a través de programas de divulgación y documentales. En el año 2004, el Gobierno de Mendoza (Dirección General de Escuelas) en conjunto con la UNCuyo, editó un programa audiovisual llamado “*Mendoza, crónicas de nuestra identidad*”, en el cual se dedicó una serie de tres capítulos a la reconstrucción de la historia del FC en la región.

En ese documental se advierte que el siglo XIX experimentó una “transformación verdaderamente revolucionaria” que cambió la vida de las personas: la revolución del transporte a través del ferrocarril. Mendoza habría estado “300 años encerrada”; pero la llegada del FC en 1885 “cambia, de ahora y para siempre, el contacto de los mendocinos con el mundo”. Así, se dirá a propósito del FC Trasandino y la apertura en 1910 del tren internacional, que “nada fue lejano entonces, cuando el tren recorría el tiempo acercando el futuro”. Es decir, se presenta la llegada del tren como inflexión en la historia de Mendoza: “llevaba cargas y pasajeros y traía crecimiento y urbanismo”; “nuevos pueblos y ciudades se levantaban a su paso mientras otros eran relegados al olvido” (El ferrocarril en Mendoza, 2004).

Ahora bien, el tendido del FC no solo influyó en el transporte de pasajeros y el crecimiento poblacional, sino que también fue, para Mendoza, un elemento que producirá una profunda transformación socioeconómica: “el vino también se subía al tren”. El FC no solamente trajo inmigrantes, sino que provocó un “cambio radical en su economía”: Mendoza dejó de ser cerealera-ganadera, lugar de engorde del ganado que hacía las internadas esperando su paso a Chile, para “convertirse en la Mendoza vitivinícola”. En efecto,

“(…) el ferrocarril había logrado poner a la misma economía sobre rieles ampliando sus posibilidades con los nuevos destinos comerciales que esperaban en las estaciones de todo el país” (El Ferrocarril en Mendoza, 2004).

Igualmente, es importante atender a la manera como aparecen estas significaciones en relación a la Estación y al ferrocarril en la prensa gráfica periódica. He rastreado

para ello algunas notas, aparecidas en diarios locales a partir de algunas fechas y acontecimientos recientes, que resultan relevantes en relación a la situación de la Estación y de los ferrocarriles: el día que partió el último tren (10 de marzo de 1993), el incendio de la Estación (25 de mayo de 2003) y la conmemoración del 15 aniversario de su cierre (10 de marzo de 2008).

Hay que advertir que entre estos acontecimientos hay una discontinuidad histórica importante que modifica las atribuciones de sentido en relación al lugar que ocupa y ha ocupado el FC en la historia nacional y provincial: son los conflictos de cada presente los que organizan los procesos de reconstrucción del pasado. Mientras el primero de ellos, se produce en el marco de un amplio consenso social en torno a la privatización de los FFCC y otros servicios públicos; el segundo de los acontecimientos, el incendio de la Estación, se da en un contexto de crisis del neoliberalismo –clima post 2001- e incluso permite visualizar sus efectos al poner en “evidencia” el abandono y deterioro del predio de la Estación, su saqueo, etc. Luego, la conmemoración que realizan las organizaciones ferroviarias por los 15 años del cierre del FCGSM, es un acto político que busca denunciar esas circunstancias y señalar la necesidad de refuncionalizar el FC como medio de transporte.

A propósito de la primera fecha, el cierre del servicio de pasajeros, encontramos la misma preocupación acerca de la integración de los pueblos:

“El interventor en FFAA, que justificó la medida en la existencia de un déficit operativo de estos servicios en unos 2,3 millones de pesos mensuales, negó que alguna localidad quede *aislada* a partir de la eliminación de los trenes” (Los Andes, 10/03/93a)

“Los usuarios de este medio de transporte manifestaron su disconformidad con la medida a cumplirse porque lo consideran cómodo, seguro, económico, sostén de la vigencia de la existencia de numerosos poblados, cualidades mostradas a través de su larga trayectoria” (Los Andes, 10/03/93b).

“(…) espero que no sea este el último viaje del El Cuyano. Si se cumple el levantamiento del servicio muchos pueblos retroceden un siglo” (Los Andes, 11/03/93).

Igualmente, el FC aparece como instrumento de desarrollo y crecimiento económico:

“El ferrocarril ha cumplido en todo el mundo, y mas aun en estas latitudes de inmensos espacios vacíos, una misión civilizadora y creadora de riquezas. Y creemos, como muchos, que aún tiene un gran papel que cumplir en el presente y en el futuro, como lo han comprendido los países del Primer Mundo, que han vuelto a apostar al ferrocarril, pero para ello es preciso que el gobierno estudie planes alternativos que permitan a la actividad privada invertir en ese *negocio*, que, como pocos, en manos de administradores irresponsables se ha gacotado a sí mismo” (Los Andes, 12/03/93).

Diez años después, en otro contexto histórico-político, la Estación de FC de Mendoza vuelve a ser noticia, esta vez, por el incendio que sufren sus instalaciones el 25 de mayo de 2003. En esta ocasión, además de tratarse de una fecha sensible a la identidad nacional, el incendio pone al descubierto el abandono y el saqueo que ha sufrido durante el período la Estación Central del FC, en tal sentido, adquiere relieve el lugar estratégico que habría ocupado en el pasado en la vida económica y social de la provincia y, por lo tanto, en la construcción de su identidad:

“El abandono de nuestros ferrocarriles data de muchos años, y su último capítulo fue la privatización de parte de sus recorridos y el abandono de los restantes. Medio país se vio afectado por la desaparición de los trenes y, con ellos, el efecto multiplicador en la economía de localidades que, después de ver alejarse al último convoy, pasaron a ser poco menos que pueblos fantasma” (Los Andes, 29/05/03).

“Mendoza, con esta pérdida, ha dejado de tener un exponente que marcó un hito en todo su desarrollo y potencialidad. (...) Es urgente y perentorio que los argentinos recuperemos *nuestra identidad*, que emulemos a nuestros antepasados, próceres que defendieron y engrandecieron *nuestra nación*” (Uno, 08-08-03).

En marzo de 2008, los gremios ferroviarios organizaron un acto con el que buscaban conmemorar los 15 años transcurridos desde la partida del último tren y el cierre definitivo del transporte de pasajeros. Según el registro de los diarios, la fecha, era propicia para señalar las pérdidas sufridas en materia ferroviaria:

“No podían saberlo en ese momento, pero todas las personas que se encontraban a bordo del tren 512, remolcado por la locomotora 8488, en su calidad de pasajeros o de personal a cargo del convoy, estaban protagonizando un hecho histórico. (...) A raíz del desguace, el país perdió 146 trenes de media y larga distancia, dejando inactivas 492 estaciones, que comenzaron a convertirse en lugares fantasmas, además de herir de muerte a grandes polos ferroviarios, como Palmira y Monte Comán” (Los Andes, 10/03/2008).

Respecto del registro que hacen los diarios de la historia del FC en la provincia, quiero destacar la regularidad en las significaciones que se le atribuyen, integración, desarrollo y modernización, y al a vez, las variaciones en los énfasis que otorgan en sus caracterizaciones según las distintas coyunturas políticas de que se trate. Así, mientras que uno de los recortes, del año 93, rescata la “misión civilizadora y creadora de riquezas” cumplidas por el FC para enfatizar la necesidad de que la “actividad privada” invierta en ese “negocio” (Los Andes, 12/03/93); en otro recorte, correspondiente al año 2003, se valoriza ese “desarrollo y potencialidad” que marcó el funcionamiento del FC, pero esta vez para acentuar la necesidad de que “los argentinos recuperemos nuestra identidad”, “nuestra nación” (Uno, 08/08/03). Si en el primer artículo el FC es asociado a un *negocio*, en el segundo, por el contrario, se lo vincula a un problema de *identidad* nacional.

c) Los sujetos desde la experiencia

Por último, resulta imprescindible rastrear la manera como aparece el conjunto de estas significaciones en los relatos de los/las miembros de las organizaciones sociales involucradas en el conflicto, es decir, desde su experiencia particular. El grupo en el que podemos encontrar mayores referencias es en el de ferroviarios, ya que ellos constituyen una suerte de historia viviente del pasado del ferrocarril, aquellos que la vivieron desde “adentro” como le escuché decir a uno de ellos: es llamativa, por ejemplo, la desigual proporción que podemos encontrar en las entrevistas en cuanto a la frecuencia con la que aparecen referencias al “tren” o al “ferrocarril”, claramente más numerosas en el grupo de ferroviarios. Es, además, a través de ellos que llegan los recuerdos a los más jóvenes, por ejemplo, a los miembros de Casa América; quienes al poco tiempo de comenzar a okupar el edificio principal de la Estación se interesaron por su historia y en especial, por recuperar el testimonio de los trabajadores ferroviarios(4).

En primer lugar, son reiteradas las veces que aparece mencionada la “función social” del tren; particularmente, se le atribuye, como medio de transporte, el haber distribuido el agua entre los pueblos del interior del país y de la provincia. Esa función del FC apunta a satisfacer una necesidad de suma importancia para la vida de esas poblaciones, una finalidad vital como es la de proveer el recurso del *agua*(5).

“Claro, el mismo tren los llevaba. Y así distintas funciones que cumplía el FC, porque... en Nacuñán, hay una escuela que... prácticamente se munía de las cosas que iban por el FC, *se alimentaban de eso, porque ahí no hay nada*, no estaba la ruta, no había nada. Después en Guadales, había una escuelita que los padrinos de la escuela éramos nosotros, los conductores y juntábamos libros... juntar alguna pilchita para los alumnos y llevarles. Y todo así viste, historias así con el FC. Después por ejemplo el *agua*, se la llevábamos a todos lados nosotros, el agua iba en tanque, por ejemplo, al Ramplón, a Jocolí, lo mismo a Cañada Honda, que es una población bastante abultada ¿viste?” (Entrevista colectiva, Luis, 2006).

“Después otra cosa, yo he ido por lugares donde habían pueblitos chicos, esa gente tenía puestos con sus animalitos y todo eso y pero no tenían agua, pero el ferrocarril a esas estaciones intermedias lejanas, todas las semanas, les llevaba un tanque con agua y tenían un aljibe, descargaban ahí y ellos se surtían de esa agua para el consumo de la casa y para darle a los animales y todas esas cosas, y vivían ahí, esos desaparecieron todos” (Entrevista a José, 2008).

“Por eso yo te decía, que el ferrocarril cumple una función social, no es nomás un... y fijate qué es lo que pasa en el mundo con los ferrocarriles (...) en todas las partes del mundo el ferrocarril llega al *corazón* de la ciudad” (Entrevista colectiva, Luis, 2006).

En el mismo sentido, esto es, dentro de las funciones sociales vitales que aparece cumpliendo el FC como medio de transporte, se encuentra la de *integración* de los pueblos: la unidad nacional. En este caso, el FC no solo es el que permite la comunicación entre las regiones y los diferentes pueblos, sino que a la par que

comunica personas y transporta bienes es el que genera el nacimiento, crecimiento y desarrollo de la Argentina. Nuevamente, se trata de una cuestión vital(6):

“Porque en forma sistemática siempre se atacó el sistema ferroviario, el sistema de transporte y el sistema de comunicación, porque el ferrocarril ha sido un sistema que *ha ido integrando a todos los pueblos* de tal manera *que los pueblos han ido teniendo vida y han ido creciendo*, se han ido formando a la vera de lo que es el ferrocarril” (Entrevista a Ricardo, 2008).

“En el año 1861 fue el terremoto grande acá en Mendoza, donde queda la vieja ciudad de la calle San Martín para abajo destruida. Cuando llega el ferrocarril en el 1884... acá en Mendoza, a la vera de la vía del ferrocarril se funda la nueva ciudad, la segunda ciudad, que es de San Martín para arriba, y desde Belgrano para esta parte. Esto era todo, chacras, viñas... pero fue gracias al ferrocarril, o sea... no solamente acá en Mendoza... donde llegó el ferrocarril, *se crearon pueblos, nacieron pueblos, y se agrandaron pueblos* (...) Mendoza, le debe mucho al ferrocarril, o sea, *se creó alrededor, creció y se desarrolló a la vera del ferrocarril*” (Entrevista a Antonio padre, 2008).

Uno de los crecimientos específicos a los que se asocia el FC es al desarrollo de la industria y particularmente a la formación de una economía vitivinícola.

“Una cuestión histórica (...) vino la nacionalización y tiene un significado bastante importante porque aparte de eso creció mucho la industria en el país con Perón como presidente, nadie lo puede negar a eso, cómo creció la industria” (Entrevista a Antonio padre, 2008).

“Todos los países centrales tienen muy buenos sistemas ferroviarios, ¿por qué? porque acorta las distancia, une a los pueblos, desarrolla socialmente adonde llega y todas las perspectivas a futuro que tiene el ferrocarril no lo tiene ningún otro medio de transporte” (Entrevista a Horacio, 2008).

Estas significaciones se hallan presente, fundamentalmente, en los relatos de los ferroviarios; no obstante, aparecen de distinta manera en los otros dos colectivos, Casa América y OSA. En primer lugar, ambos grupos participan de la construcción de la imagen de la Estación como metáfora del saqueo y de los efectos del neoliberalismo en todo el país. Las significaciones acerca de la Estación y el FC más que en relación a “lo que fue”, se elaboran a partir de una cierta inversión del sentido -la percepción de lo que ha dejado de ser debido al abandono y el saqueo de lo que hubo. En segundo lugar, en Casa América, esas funciones sociales que cumplía el ferrocarril aparecen en forma explícita y directa, aunque lo hagan de manera fragmentaria: principalmente, la de transporte del agua y de integración

de los pueblos: “los ferrocarriles que era lo que unía a la Argentina, sobre todo esos pueblos chiquitos” (Entrevista a Eduardo, 2008).

En cuanto a OSA, si bien será el colectivo que menos empatía tenga con el FC, en rigor con el sentimiento de nostalgia que este despierta, comparten con los otros colectivos una preocupación común relativa a la recuperación del espacio público:

“(…) el tema de los espacios públicos, el caso de la Estación tiene que ver con eso, con la idea de preservar los espacios públicos, que no se transformen en negocios privados” (Entrevista Néstor, 2008).

“Y en ese sentido la Estación es un terreno público, estatal, y desde ese punto de vista lo encaramos,

(…) lo que pretendíamos era montar una muralla de defensa del sector público” (Entrevista a Rodolfo, 2008).

Es decir, es posible hallar ciertas resonancias entre las preocupaciones que relata cada colectivo en términos de integración/fragmentación. No obstante, la manera particular como cada uno formula el problema determinará un diagnóstico específico, la identificación de unas causas y sus posibles alternativas de solución; puntos desde los cuales surgirán algunas tensiones.

Me detuve a rastrear las significaciones construidas históricamente en torno del FC porque ellas están presentes en la configuración del conflicto por los terrenos de la Estación de Mendoza. Por una parte, el objetivo perseguido fue señalar el lugar asignado al FC en la historia de la provincia, en la conformación de su estructura económica, su vida social y la construcción de su identidad político-cultural. En tal sentido, me interesa destacar la omnipresencia de estas imágenes en la memoria política de los sujetos que se involucraron en la lucha por la recuperación de la Estación. La hipótesis ha sido que, en tanto memoria nacional, ella se constituyó como temporalidad común entre los diferentes colectivos, esto es, un lugar de encuentro que permitió cierto grado de diálogo entre sus trayectorias particulares. Como decía más arriba, se trata de la Estación de FC como lugar de la memoria, la temporalidad que remite a un pasado común y permite, siguiendo a Halbwachs, cierta cohesión social del grupo, creación de una identidad colectiva (nosotros): una memoria que reconstruye el relato sobre los orígenes (de dónde venimos) y configura también cierto horizonte de futuro (hacia dónde vamos). La Estación de FC, como lugar de la memoria, es el soporte de la transmisión de esos recuerdos. Por otra parte, esos recuerdos y significaciones son los que, en la actualidad, se hacen presentes para señalar la condición de abandono en la que se encuentra la Estación, incendiada y saqueada, como metáfora del saqueo de la nación, de la desidia de los políticos, etc.

LA IRRUPCIÓN DE LA ESTACIÓN EN EL ESPACIO PÚBLICO

En el apartado anterior expuse el conjunto de significaciones que han sido atribuidas al FC en los relatos acerca de la historia nacional, transmitidos

a través de algunos soportes discursivos que, de esa manera, han contribuido a conformar sobre ellos una memoria nacional. Aparecen en esa memoria las funciones de *integración* (unidad) y *desarrollo* económico y social como parte de un movimiento histórico de modernización y progreso de la nación. Los sectores dominantes suelen operar una identificación entre la historia de la nación y su historia, entre sus proyectos como clase y los proyectos que han realizado con/ sobre ella. En efecto, así como a principios de la década del 90 se presentaron las privatizaciones de los *Ferrocarriles Argentinos* y de otros servicios y bienes públicos como una necesaria modernización, así también se procura, en la actualidad, implementar proyectos como el que encabeza la Corporación Antiguo Puerto Madero.

En este apartado, quiero retomar la cuestión de la irrupción de la Estación en el espacio público. El efecto de sentido que produjo la aparición de su imagen *en ruinas* en el centro de la ciudad de Mendoza, ciudad que se jacta de ser una de las más “limpias y bellas” del país. Esa irrupción de las ruinas de la Estación, en el “corazón” de la ciudad, genera una disrupción respecto de la historia oficial y, por ello, resulta también perturbadora a los proyectos de privatización actuales. Si desde la experiencia y la práctica política de los sujetos colectivos que luchan por su recuperación, la visibilidad de las ruinas de la Estación abre procesos de rememoración en el que la imagen de su pasado se constituye en un recurso crítico para la problematización de lo establecido. Por el contrario, desde los sectores dominantes (grupos económicos y sectores del gobierno en ámbitos estatales), la visibilidad de las ruinas resulta incómodo a la continuidad de los proyectos de modernización capitalista, en tanto pone a la vista los *restos* que los mismos generan. De ahí que, en gran medida, la política del Estado (a través del Municipio, por ejemplo) intervenga a partir de un discurso y una práctica encaminadas a barrer las miserias que el mismo proceso produce. En este marco, el acentuado énfasis que el gobierno de la ciudad ha puesto, históricamente, en la *limpieza* y el *embellecimiento* de la ciudad adquiere otra significación: presentar un proceso de modernización sin costos sociales.

Los alrededores de la Estación, céntricos y cotidianamente frecuentados, han sido una zona de promoción turística a partir de la crisis de 2001, como efecto de la desaparición del “plan de convertibilidad” durante el 2002. A la par, en los últimos años, la ciudad de Mendoza ha sido también una zona privilegiada para realizar grandes inversiones inmobiliarias, tal como lo demuestra la construcción de edificios de altura, algo totalmente nuevo para el diseño urbanístico de la ciudad. Estos dos aspectos, relacionados con la última coyuntura político-económica, han contribuido a poner el acento en construir (mantener) una imagen de la provincia de Mendoza en torno de ciertos atributos, en los que sobresalen los valores de la “belleza” y “limpieza” de la ciudad. Ahora bien, a su vez, ello se amalgama a una trayectoria de mayor alcance, a gestiones municipales que han hecho del cuidado estético de plazas y de paseos públicos su “caballito de batalla”. La Capital de Mendoza, es un municipio cuya intendencia ha estado, desde el retorno a la democracia, gestionada por el partido de la Unión Cívica Radical(7). En el sitio oficial que tiene el municipio en Internet, el actual intendente dice:

“Como intendente de la Ciudad de Mendoza, les doy la bienvenida al portal de Internet de la Ciudad más importante del Oeste Argentino. Nuestra Ciudad es admirada por diversas razones: la calidez de su gente, una belleza única, su profundo valor histórico, su limpieza y su importancia turística y comercial” (sitio oficial)(8).

En la misma dirección apunta la política de la Secretaría de Turismo de la Provincia:

“Las metrópolis mendocinas han crecido a la sombra de singulares arboledas que las convierten en ciudades-bosques, donde el cuidado de la foresta, las acequias y la limpieza de plazas, veredas y calles, son parte de una tradición cultural única en el país” (sitio web oficial)(9).

Es decir, el cuidado de la imagen de la ciudad, particularmente la cuestión de su limpieza y su belleza como signo de una comunidad en armonía, ha ocupado un lugar central en el imaginario político-cultural mendocino. Ahora bien, todo ese “cuidado de la imagen” respecto de una ciudad bella, pulcra y exitosa económicamente, contrasta irremediamente con el escenario catastrófico que impone el cuadro actual de la Estación en su estado de deterioro y abandono.

Algo que resulta crucial para comprender lo señalado, y que es advertido por muchos de los/as entrevistados/as, es que cuando uno/a vuelve a entrar a la Estación despiertan recuerdos y sentimientos de nostalgia: “*la gente flasheaba de ver como había quedado ese lugar*”. Hacía años que no volvían a entrar a la Estación, la mayoría desde su cierre. Los recuerdos están dormidos pero cuando *salen a la luz*, cuando uno/a “saca el tema”, despiertan.

Sucede que es un espacio físico que, desde su abandono, había permanecido en cierta medida *oculto*. Sus coordenadas geográficas lo ubican en el “centro” de la escena comercial y administrativa mendocina. Es entonces un lugar “familiar” en la vida cotidiana de muchos/as ciudadanos/as, de intenso tránsito de personas y circulación de vehículos, zona de actividades que llevan a frecuentar sus alrededores. Sin embargo, su *visión* estaba impedida, obstaculizada, por el paredón que cierra su perímetro.

Una circunstancia que da cuenta de esa dificultad para ver la Estación, impedida por la interposición del paredón, es la que se produjo en torno del desalojo del asentamiento habitacional que habían ocupado familias de sectores populares dentro de los terrenos del ferrocarril, la “villa” Costa Esperanza. En septiembre de 2007, en plena campaña preelectoral, el ONABE lleva adelante la “erradicación” de *Costa Esperanza* (más de 40 familias según los diarios locales). En aquel momento, el ONABE aprovechó la ocasión para derribar el paredón que cerraba todo el perímetro del predio en cuestión. En continuidad con las políticas de “limpieza” que llevaba adelante el intendente (así también lo sugiere un titular periodístico: “Comenzaron a limpiar el predio Costa Esperanza”, Mdz, 22/09/07), esta vez, el ONABE vincula la cuestión de la “visibilidad” al problema de la “inseguridad” de la zona, supuestamente respondiendo a la demanda de los/las vecinos/as aledaños a la Estación.

“Sólo íbamos a derribar las casas, pero los vecinos de la zona nos advirtieron que sería mejor derribar las paredes, para que estos terrenos dejen de servir para escondite de malvivientes”, explicó el representante del Onabe (Organismo Nacional de Bienes del Estado), Raúl Morcos. El funcionario agregó que de esta manera se pretende mejorar la *visibilidad* en la zona y “seguramente será tarea del municipio capitalino forestar algunas partes e iluminar ciertos sectores, como el que está sobre Suipacha” (Los Andes, 21/09/07).

Se percibe, entonces, el efecto que produce la visibilidad de la Estación como problematización de la realidad presente. La irrupción de la Estación viene a romper con esa imagen de limpieza, belleza y totalidad armónica a la que se intenta, especialmente desde algunos sectores, asociar “Mendoza”, y por ello, las ruinas de la Estación, en tanto *resto* de la ciudad (recordemos uno de los testimonios: “era una *mugre* eso”), deben desconocerse para que “Mendoza” pueda conservar *su* belleza (identidad).

Volver a *ver* la Estación, pisar esos terrenos y recorrer sus habitaciones, es lo que moviliza los sentimientos a los que me refería más arriba; aquello que despierta los recuerdos acerca del pasado de la Estación, las anécdotas durante su época de funcionamiento. Aunque dicha vivencia, en la que se mezclan sentimientos de sorpresa, melancolía y fascinación, es compartida por la mayoría de las personas que visitan la Estación (los relatos citados dan cuenta de ello), es entre los miembros de Casa América que podemos encontrar una mayor sensibilidad a dicha experiencia. Quizás ello se relacione con su composición grupal: primero, su condición etaria, la mayoría tiene menos de 30 años y solo algunos/as superan los 35; segundo, varios/as de sus miembros provienen de otras provincias. Esto hace que, prácticamente, no conserven recuerdos propios del pasado de la Estación, de la época de funcionamiento, lo que favorece en alguna medida, cierta naturalización de su estado de abandono y cierre, pues, fácilmente, la mitad o más de la mitad de su vida han vivido y transitado por esa zona con la Estación clausurada, sin poder entrar ni verla(10).

Lo que me interesa resaltar, es el punto de invisibilidad en el que se ubica la Estación en relación a esa imagen bella y limpia alrededor de la “ciudad de Mendoza”; y el efecto que produce cuando *aparece*, como *resto-residuo*, su imagen en estado de abandono, destruida, en ruinas: “*me voló la cabeza*”. El problema no es la política de limpieza y embellecimiento de la ciudad, sino la medida en que se sostiene negando las miserias que produjo la política neoliberal, por ejemplo, las privatizaciones, cuestión que la imagen de la Estación, abandonada y ruinoso, pone en evidencia. Aquí la imagen de la Estación puso en juego una relación con el pasado que sirvió como recurso crítico para la problematización de la realidad presente. Lo que está en juego en la rememoración del pasado es la manera como se relaciona el recuerdo con el presente. Volver a entrar a la Estación de ferrocarril, ver el estado de abandono en el que se encuentra actualmente, esa imagen arruinada de sus paredes y ventanas, de sus habitaciones sin techo, permite reconocer la violencia invisible que constituye la identidad de una Mendoza “limpia y bella”: el cierre de

los ferrocarriles, el incendio de la Estación, el desalojo del asentamiento Costa Esperanza.

En este punto el conflicto por los terrenos de la Estación aparece planteado como un problema de “visibilidad”, al exponer la manera como la imagen pasada de la Estación y los procesos de rememoración abiertos en el presente, permitieron “visualizar” los efectos que dejaron las políticas de privatización implementadas durante el neoliberalismo. Es decir, la irrupción de la imagen de la Estación en el espacio público, “iluminaba” (en el sentido benjaminiano) el proceso de problematización de la realidad presente (la violencia en el pasado que permite historizar el presente), en tanto crítica ideológica que, a la vez, permitía la creación de nuevas expectativas a futuro, desde las cuales imaginar otras alternativas posibles al cierre y abandono de la Estación o a la continuidad del proceso de modernización en base a la privatización de bienes públicos.

He ubicado, entonces, la problemática de la memoria como parte importante de los mecanismos ideológicos por excelencia, en tanto es posible pensar su configuración en términos de una dialéctica entre lo visible y lo no visible, entre lo que permite ver y lo que ciega. En efecto, podemos pensar que el recuerdo del pasado puede ser un elemento que contribuya a establecer una continuidad identitaria entre el pasado y el presente o, por el contrario, un recurso crítico capaz de producir algún efecto disruptivo, una transformación en los marcos de (in)visibilidad que, a partir de arrojar un nuevo conocimiento, permita “ver” que no siempre hemos sido como somos y que podríamos llegar a ser diferentes. Hay entonces disputa entre significaciones.

Sin embargo, es necesario advertir que en este planteo de la “visibilidad”, cercana a la idea benjaminiana de rememoración, está presente una manera determinada de pensar su relación con el sujeto, las prácticas sociales y el discurso. Específicamente, en relación al conflicto por los terrenos de la Estación, implica advertir que si la irrupción de la imagen de la Estación en el espacio público produjo una transformación en las condiciones de “(in)visibilidad” –favoreciendo una crítica de la realidad y produciendo otro conocimiento sobre la misma-, ello no refiere a un asunto de pura contemplación (“la sustitución de una interpretación por otra”, la apelación a la historia como “proyecto literario”) sino a la práctica política de los sujetos, al conocimiento que arroja sobre el mundo el proceso de su transformación, los conflictos y contradicciones que se ponen de manifiesto en las experiencias de lucha y organización.

CONCLUSIONES

En el análisis de la experiencia de lucha por la recuperación de los terrenos de la Estación he procurado atender a una doble dimensión, la *espacial* y la *temporal*. En cuanto a la primera, hemos visto que el conflicto por los terrenos de la Estación da cuenta del proceso de territorialización de la política, que ubica en el lugar central la disputa entre lo público y lo privado. Se trata del proceso de espacialización de la lucha de clases teorizado hoy como “acumulación por

desposesión”, que continúa la tendencia específica de la lógica capitalista: la privatización paulatina de todo lo público y común, incluido el *territorio*. Privatización que implica la separación continua de los sujetos respecto del control y decisión sobre sus condiciones de existencia –en este caso, las decisiones respecto de la ciudad en la que viven. Bajo la iniciativa de las clases dominantes, como condiciones históricas que imponen “límites y presiones” a la praxis de los sujetos subalternos, éstos se posicionaron y organizaron significando el conflicto como un “*no al uso privado de tierra pública*”; “*planeamiento y gestión participativos sobre los destinos de la Estación*”.

Ahora bien, en cuanto a la dimensión histórica, la espacialización de la lucha de clases deja marcas territoriales. De allí que el conflicto por la recuperación de la Estación se apoye en las significaciones político-culturales que las paredes de la Estación, como “lugar de la memoria”, portan. La constitución de los sujetos, su experiencia de lucha, refiere a los procesos de rememoración que ponen en marcha sus prácticas políticas. Efectivamente, la Estación como lugar de la memoria puede constituirse en un punto de entrada para analizar las luchas entre memorias que otorgan diferentes sentidos sociales al pasado reciente. Los colectivos que se involucran en la lucha por la recuperación de la Estación como espacio público, lo hacen convocados por las significaciones históricas que esa Estación tiene como lugar de la memoria. En tal sentido, como territorialización de la política, es un lugar ambiguo, en disputa, un espacio donde condensan recuerdos contradictorios, donde confluye el ONABE, Puerto Madero, los ferroviarios, Casa América. Incluso refiere a las tensiones que se abren entre quienes luchan por la recuperación de la Estación como espacio público: contradicciones y complicidades generacionales, algunas durezas entre memorias personales y colectivas.

En primer lugar, las paredes de la Estación transmiten una memoria vinculada a los relatos acerca de la fundación de la Argentina moderna, donde los FFCC han ocupado un lugar de suma importancia. Las significaciones atribuidas al FC en la historia sobre lo nacional enfatizan sus funciones sociales en cuanto a la integración y el desarrollo del territorio nacional (crecimiento económico –“industrialización” del país- y social –transporte de persona y productos, distribución del agua-), al punto de que la historia de los pueblos y las ciudades coincide con la historia del FC: “*los pueblos han ido teniendo vida y han ido creciendo, se han ido formando a la vera de lo que es el ferrocarril*”; “*Mendoza le debe mucho al ferrocarril, o sea, se creó alrededor, creció y se desarrolló a la vera del ferrocarril*”. Así, los FFCC son entendidos como uno de los recursos más importantes para la modernización y progreso. Particularmente es notable la manera como dicho relato ha sido transmitido por los medios masivos de comunicación.

Ahora bien, la imagen actual de la Estación contrasta con esa memoria histórica, devuelve una Estación en ruinas, abandonada y saqueada, incendiada. De ahí que “*volver a ver*” la Estación “*conmocionara*”, despertara recuerdos, emociones y sentimientos de nostalgia. Es también allí donde se juega la disputa. Porque mientras que para algunos (principalmente ONABE y Puerto Madero) se trata de ligar ese abandono y deterioro actual de la Estación a la necesidad de

nuevos proyectos de modernización del espacio –emprendimientos inmobiliarios como el de Puerto Madero, por ejemplo; para otros, se trata de reconocer en esas ruinas una *cifra* para el presente: “¿qué pasó con la Estación? que significa ¿qué pasó con nuestro país?”. Volver a ver la Estación en ruinas, una visibilidad iluminada por una práctica política determinada, convierte esa imagen en clave de lectura de la realidad histórico-social. Esos muros, deteriorados y arruinados, serán la débil fuerza que desde el pasado, como haciendo valer una pretensión, alientan la organización de los sujetos.

NOTAS

- 1) En la bibliografía se encuentra un listado de las entrevistas realizadas que incluye una breve referencia biográfica de las personas que participaron. Todas las entrevistas fueron realizadas por Mariano Salomone. Los nombres de los/las entrevistados/as han sido cambiados, son ficticios.
- 2) Las observaciones participantes durante el trabajo de campo incluyeron una variedad de actividades realizadas por las tres organizaciones analizadas en este trabajo, tales como congresos y charlas ferroviarias; acciones de protestas (cortes de calle); actividades artístico-culturales organizadas por Casa América, obras de teatro; actos conmemorativos, reuniones semanales de las Organizaciones Sociales Autoconvocadas.
- 3) Además, en varios estudios se menciona especialmente a la revista mensual BAP (1917) de la empresa de FC Buenos Aires al Pacífico, como una instancia importante de promoción de la producción agropecuaria.
- 4) Uno de los talleres que se puso en funcionamiento fue el de Historia Local, el cual buscaba reconstruir la historia de la Estación recuperando “la voz de sus protagonistas” (trabajadores ferroviarios, usuarios/as del transporte, vecinos/as de la zona, familiares). Así, “Cuentarías”, fue la actividad en la que se invitó a ferroviarios a visitar la vieja Estación para que, en una especie de ‘visita guiada’, relataran la historia del lugar, su experiencia como trabajadores ferroviarios, anécdotas, etc. También el público asistente podía igualmente aportar sus recuerdos personales.
- 5) El agua resulta ser un recurso *vital* para todos los humanos como seres corporizados. No obstante, en la historia particular de Mendoza, el agua como recurso escaso ha ocupado una posición central en la estructuración de su identidad social y político-cultural. Es por eso que resulta *significativo* que se atribuya al FC, como una de las funciones sociales principales, el ser proveedor/distribuidor de dicho recurso entre los pueblos y los caseríos del interior provincial donde, suele decirse, “no hay nada”. La necesidad de agua como recurso vital es una cuestión de *hecho*, inevitable, para seres corporizados, ahora, respetar y conservar las fuentes de “agua pura” (la vida) es también una cuestión de *derecho* para los seres humanos, pertenece entonces a una *opción* política y no a una virtud natural el dirigirse colectivamente en tal sentido. Algo que se ha puesto de manifiesto en Argentina, en los últimos años, a partir del nuevo impulso a proyectos

de explotación minera a cielo abierto. En Mendoza, como vimos en capítulos anteriores, la cuestión del agua históricamente configurada como *bien común*, ha permitido la organización de procesos de lucha y resistencias por parte de los pobladores/as en el interior de la provincia (San Carlos, Gral. Alvear, Uspallata) y la formación de asambleas ciudadanas.

6) En relación a las funciones vitales del FC para el “cuerpo” de una nación y su población, es importante señalar que, durante los ‘90, la campaña política y mediática para desprestigiar el servicio de transporte público ferroviario apuntó en la misma dirección, señalando esta vez las disfunciones enquistadas de este servicio, utilizando la metáfora del FC como “cáncer del pueblo”.

7) En las últimas elecciones provinciales, año 2007, el entonces candidato a intendente que finalmente resultará electo, Victor Fayad, centraba su campaña político-electoral en un slogan que buscaba establecer esa tradición: “*Vuelve Fayad, vuelve la limpieza*” (Fayad había ocupado el cargo por el período 1987-1991, centrando su gestión en la reconstrucción de las plazas públicas y avenidas del centro). Con el problema de la “inseguridad” liderando el *ranking* de la agenda mediática, los dobles sentidos van perdiendo profundidad y una “segunda lectura” resulta poco menos que manifiesta: se tratará de limpiar la ciudad de la circulación de personas consideradas “indeseables”. A pocos meses de iniciada su gestión, Fayad, pondrá en marcha esa preocupación por la “higiene” como política de criminalización de la pobreza. En el mes de mayo arremeterá contra los vendedores ambulantes (“Hay que reconocer que era una zona roja en materia de seguridad”, Mdz 9/5/08); posteriormente, en el mes de julio del mismo año, sacará por decreto la ordenanza municipal que prohibía la protesta en la vía pública. Estas medidas, por citar algunas, tienen al espacio público como foco de la intervención política, y lo hacen en el sentido anteriormente señalado, cuidando una imagen de la ciudad que requiere el ocultamiento de las miserias (“residuos”) que produce.

8) Disponible en <http://www.ciudademendoza.gov.ar/municipio/intendente#titulo>, último acceso 15/10/09.

9) Disponible en <http://www.turismo.mendoza.gov.ar/index.php/menacerca>, último acceso 15/10/09.

10) Esta condición generacional, tal vez ha determinado otras particularidades de la experiencia y subjetivación de Casa América. Especialmente, su inclinación, en determinado momento del proceso de okupación, a contactarse con los ferroviarios (en su mayoría jubilados), a querer saber sobre el pasado de la Estación, a convocarlos con la voluntad de recuperar su historia y experiencia.

BIBLIOGRAFIA

CECEÑA, AE (2000) *Revolta y territorialidad*. Actuel Marx, Argentina, Kohen & Asociados Internacional.

CECEÑA, AE (2001) *La territorialidad de la dominación*. Estados Unidos y América Latina. Chiapas 12, México, ERA-Instituto de Investigaciones Económicas.

CENA, JC (2008) El Ferrocidio. Bueno Aires, La rosa blindada.

DELGADO, G (1997a) El ferrocarril en la ciudad de Mendoza. En: LACOSTE, Pablo (comp.), Mendoza, Historia y perspectiva. Mendoza, Diario Uno.

DELGADO, G (1997b) El ferrocarril en Malargüe. En: LACOSTE, Pablo (comp.), Malargüe, Historia y perspectiva. Mendoza, Diario Uno.

HALBWACHS, M (2004) Los marcos sociales de la memoria. Caracas, Anthropos.

HARVEY, D (2004) El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En: PANITCH, L. y LEYS, C. (coord.) El nuevo desafío imperial The Socialist Register 2004. Buenos Aires, CLACSO.

HARVEY, D (2007) Lucha de clases: el regreso. Entrevista, disponible en <http://www.sinpermiso.info/textos/index.php?id=1557>

HARVEY, D (2008) El derecho a la ciudad. New Left Review, sept/oct, N° 53, disponible en <http://newleftreview.es/?getpdf=NLR28702&pdflang=es>

LACOSTE, P (2003) El Ferrocarril Trasandino y la construcción de la cordillera como espacio social (1893-1947). Revista Entrepasados, n° 24/25.

WOOD, EM (2000) Democracia contra capitalismo. México D.F., Siglo Veintiuno Editores.

ANEXO I - MATERIALES Y MÉTODOS

En el ANEXO I se presentan las fuentes orales y editas que fueron analizadas en este trabajo:

ALI, entrevista a miembro del colectivo Casa América, artista plástica. Edad: 39 años. Lugar: domicilio particular de la entrevistada. Hora: 14:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 70 min. Fecha: 16/11/2007. Segunda entrevista, lugar: domicilio particular de la entrevistada. Hora: 20:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 30 min. Fecha: 18/12/2007.

ANTONIO (hijo), entrevista a trabajador ferroviario, empleado de American Latina Logística (coordinador de mecánica, responsable de talleres Mendoza). Edad: 43 años. Lugar: domicilio laboral. Hora: de 17:00 a 18:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 1 hora. Fecha: 11/12/2008.

ANTONIO (padre), entrevista a trabajador ferroviario jubilado, miembro de la Unión Ferroviaria (dirigente sector jubilados). Edad: 76 años. Lugar: Unión Ferroviaria. Hora: de 10:00 a 11:40. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 80min. Fecha: 16/10/2008.

CIRO, entrevista a miembro del colectivo Casa América, profesor de educación física, actor, clown. Edad: 34 años. Lugar: domicilio particular del entrevistado. Hora: de 9:00a 11:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 1:47 min. Fecha: 22/04/2008.

CUENTERÍAS, Audiovisual producto del Taller de Historia realizado por Casa América, diciembre de 2007, duración: 12 min, Mendoza.

EDUARDO, entrevista a miembro del colectivo Casa América, titiritero, mimo. Edad: 46 años. Lugar: un café. Hora: 19:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: una hora. Fecha: 20/12/2007.

EL FERROCARRIL EN MENDOZA, Audiovisual, duración total: 22m 51s - Dividido en 3 bloques, Idioma: Español, Fecha de realización: 20/08/2004, Responsable de contenido: Gobierno de Mendoza. Dirección General de Escuelas (DGE), Unidad académica o dependencia responsable: Universidad Nacional de Cuyo. Centro de Información y Comunicación (CICUNC). Área televisión.

ESTACIÓN DE TRENES. OKUPACIÓN DE LA ESTACIÓN DE TRENES. Casa América. 9ª Quema del Tiempo, *Noticiero Popular*, N° 9, duración: 8 minutos, elaborado el 11 de julio de 2007. Disponible en <http://np079.blogspot.com/>, Mendoza, Argentina.

FABIANA, entrevista a miembro de Organizaciones Sociales Autoconvocadas, arquitecta. Lugar: trabajo de la entrevistada. Hora: de 9:00 a 11:20. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 2 horas 20 min. Fecha: 02/12/2008.

HÉCTOR, entrevista a trabajador ferroviario, empleado de América Latina Logística

MARIANO SALOMONE (mecánico). Edad: 68 años. Lugar: domicilio particular del entrevistado. Hora: de 10:00 a 11:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 1 hora. Fecha: 27/11/2008.

HORACIO, entrevista a trabajador ferroviario, empleado de American Latina Logística (supervisor de un sector del taller), miembro de APEDEFA. Edad: 50 años. Lugar: domicilio laboral. Hora: de 17:00 a 19:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 120 min. Fecha: 05/12/2008.

JOSÉ, entrevista a trabajador ferroviario jubilado (maquinista), miembro de La Fraternidad. Edad: 83 años. Lugar: domicilio particular del entrevistado. Hora: de 11:00 a 12:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 55 min. Fecha: 29/10/2008.

KARINA, entrevista a miembro del colectivo Casa América, diseñadora gráfica. Edad: 31. Lugar: un café. Hora: 17:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 40 min. Fecha: 12/12/2007.

LOS ANDES, “¿Será el último tren?”, 11/03/93.

LOS ANDES, “A 15 años de la partida del último tren local”, todo sigue igual, 10/03/2008.

LOS ANDES, “Anuncian para hoy la salida del último tren”, 10/03/93b.

LOS ANDES, “Hacia un replanteo en materia ferroviaria”, Editorial, 29/05/03.

LOS ANDES, “La clausura del servicio de pasajeros del ferrocarril”, Editorial director: Jorge Enrique Oviedo, 12/03/93

LOS ANDES, “No habrá trenes desde mañana en 13 Provincias”, 10/03/93a

LOS ANDES, “Tiran paredes del ex asentamiento Costa Esperanza”, 21/09/07.

LUIS, entrevista a trabajador ferroviario (maquinista), empleado de America Latina Logística (docente de los cursos para aspirantes a maquinistas), dirigente de La Fraternidad (secretario general de Mendoza). Edad: 52 años. Lugar: La Fraternidad. Hora: de 10:30 a 11:20. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 40 min. Fecha: 11/11/2008.

MATU, entrevista a miembro del colectivo Casa América, artesano, malabarista. Edad: 27 años. Fecha: 25/05/2008. Lugar: domicilio particular del entrevistado. Hora: 17:30. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 51 min.

MDZ ONLINE, “Comenzaron a limpiar el predio Costa Esperanza”, 22/09/07.

NÉSTOR, entrevista a miembro de Organizaciones Sociales Autoconvocadas, analista en sistemas, participa por PROSUMIDOR (economía social). Edad: 56 años. Lugar: domicilio particular del entrevistado. Hora: de 19:00 a 21:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 2 horas. Fecha: 29/07/2008.

OSCAR Y ASTOR, entrevista colectiva a miembros de Organizaciones Sociales Autoconvocadas, participan por Tierra de Niños. Edades: 48 y 43 años. Lugar: domicilio particular del entrevistado. Hora: de 12:00 a 13:50. Carácter del registro: entrevista grabada.

PANCHO, entrevista a miembro de Organizaciones Sociales Autoconvocadas, empleado público, participa por Tierra de Niños. Edad: 48 años. Lugar: oficina donde trabaja el entrevistado. Hora: de 15:00 a 16:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 1 hora. Fecha: 16/12/2008.

PINI, entrevista a miembro del colectivo Casa América, empleado en imprenta, estudiante de cine. Edad: 33 años. Lugar: domicilio particular del entrevistado. Hora: de 19:00 a 21:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 120 min. Fecha: 20/05/2008.

PRÓXIMA ESTACIÓN, película, Pino Solanas (director), año 2008, documental, duración 115 min, Argentina.

RICARDO, entrevista a trabajador ferroviario, miembro dirigente de la Unión Ferroviaria (secretario general de Mendoza). Edad: 50 años. Lugar: Unión Ferroviaria. Hora: de 10:00 a 11:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 45 min. Fecha: 10/12/2008.

RODOLFO, entrevista a miembro de Organizaciones Sociales Autoconvocadas, participa por Centro de Desocupados. Edad: 57 años. Lugar: FEDEM. Hora: de 18:00 a 19:00. Carácter del registro: entrevista grabada. Duración: 54 min. Fecha: 04/12/2008.

UNO, "Un día fatídico", Opinión de lectores, 08-08-03.