

\ "Percepciones y valoraciones sobre la intervención estatal entre los usuarios del Sistema Ferroviario de pasajeros del AMBA\ " .

Agustina Súnico.

Cita:

Agustina Súnico (2017). *\ "Percepciones y valoraciones sobre la intervención estatal entre los usuarios del Sistema Ferroviario de pasajeros del AMBA\ " . XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/264>

“Percepciones y valoraciones sobre la intervención estatal entre los usuarios del Sistema Ferroviario de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires”

Autora: Agustina Abril Súnico

Eje temático: Estado y políticas públicas

Mesa: 52 “Transporte urbano y movilidad”

Institución de pertenencia: Instituto de Investigaciones Gino Germani. Facultad de Ciencias Sociales. UBA.

E-mail: agustinasunico@gmail.com

Resumen: Desde los inicios del presente siglo, se ha asistido a una ruptura con el consenso neoliberal y a una revalorización social del Estado y su rol en la economía, en la opinión pública y en las políticas públicas. Asimismo, el Sistema Ferroviario de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), debido a las consecuencias de las negativas condiciones de prestación, se ha constituido como un problema social, objeto de una creciente intervención estatal. Esta ponencia busca dar cuenta de las percepciones y representaciones de los usuarios del Sistema Ferroviario del AMBA, en torno a la intervención del Estado en la prestación del servicio y la economía en general. Para avanzar en dicha dirección se analizan los datos obtenidos a partir de un relevamiento –encuesta- aplicada a usuarios del Sistema Ferroviario del AMBA, en el año 2015. Los resultados presentados son parte del desarrollo de la Beca de Estímulo a las Vocaciones Científicas que me encuentro realizando: “Percepciones y valoraciones sobre la intervención estatal entre los usuarios del Sistema Ferroviario de pasajeros del AMBA”, la cual se inscribe en el proyecto UBACyT “Transporte público y conflicto social: el caso del sistema ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires” a cargo del Doctor Julián Rebón.

Palabras clave: Valoración social – Representaciones – Estado - Ferrocarriles

1. Introducción

La problemática abordada en la presente ponencia se enmarca dentro de un debate reciente en torno a las rupturas y continuidades con el consenso neoliberal y al papel del Estado en la economía y la regulación y provisión de servicios públicos y bienes estratégicos. La crítica generalizada hacia las políticas de ajuste, en el marco de la crisis del 2001, evidenció el agotamiento del modelo de valorización financiera y el quiebre de la hegemonía neoliberal, característicos de la década de los noventa. Al mismo tiempo, el Estado comenzó a ser interpelado y revalorizado por distintos sectores que le exigían un rol activo y reparador. A partir del año 2003, asume el gobierno del Estado una fuerza política que reivindicó a la institución estatal en su capacidad de intervención y le otorgó un rol central en la promoción del crecimiento económico y en la mejora de las condiciones de vida. En esta línea, se desarrollaron una serie de re-estatizaciones de empresas que habían sido privatizadas o concesionadas en la década previa (Gaggero, A. et al, 2016; Pérez y Rebón, 2016), que permitieron un avance del Estado en sectores claves de la economía y fortalecieron su autonomía. En relación a estos procesos, en el ámbito académico, se ha postulado la tesis de una revalorización social del Estado en la opinión pública. Se planteó una alternancia entre un discurso adverso a la intervención del Estado, que tuvo su

auge en los noventa, y un denominado “estatismo”, presente en la reciente experiencia posneoliberal (Mora y Araujo, 2011).

El caso del Sistema Ferroviario es ilustrativo de los procesos acontecidos. Es un sector de gran importancia social, en el que la gestión privada conllevó a un deterioro significativo del servicio, instalando la problemática en la opinión pública (Felder, 2009). Esto, provocó una progresiva intervención del Estado, por medio de la cual fue adquiriendo un mayor control sobre el servicio. Luego de distintas medidas y cambios operativos e institucionales en la forma de administrar los ferrocarriles, tales como la cancelación de contratos y el ensayo de nuevas formas de gestión (Pérez, 2013), se promulgó en el año 2015 la Ley de Ferrocarriles Argentinos. Ésta devuelve al Estado un rol central en la prestación de los servicios. En este contexto, surgen los siguientes interrogantes que guían el análisis realizado en la ponencia: ¿Qué rupturas y continuidades se observan en las valoraciones y percepciones de los usuarios? ¿Existe una asociación entre las representaciones de los pasajeros con respecto a la intervención del Estado en el sistema ferroviario y su intervención en otros ámbitos de la economía?

Para dar cuenta de los objetivos planteados se utilizó como estrategia metodológica la investigación por encuesta. Se realizó un relevamiento a usuarios del sistema ferroviario del AMBA, en el contexto del Taller de Investigación sobre Cambio Social de la Carrera de Sociología de la UBA. El cuestionario se aplicó en Junio de 2015, en las cabeceras de las líneas Constitución (ex línea Roca) y Once (ex línea Sarmiento), en la franja horaria que concentra el mayor flujo de pasajeros (de 17 a 21 horas). Se realizó un muestreo por cuotas, a partir de la línea utilizada, sexo y edad, dando lugar a un relevamiento de 320 casos. El cuestionario es de tipo semi-estructurado, contando con preguntas abiertas y escalas de opinión, lo que posibilita la captación de las distintas percepciones y valoraciones de los usuarios.

En primer lugar, se realizará un recorrido histórico, con el objeto de analizar las representaciones sociales sobre el Estado dominantes en distintos períodos. En segundo lugar, se reseñaran los principales cambios y transformaciones en el caso de estudio: el Sistema ferroviario de Pasajeros del AMBA. Luego, se presentaran los resultados alcanzados sobre las representaciones y percepciones de los usuarios del servicio. Por último, se expondrán las principales conclusiones.

2. Las representaciones sociales sobre el Estado: recorrido histórico

a. Consolidación de un imaginario anti-estatal

Hacia principios de la década de los setenta, con el inicio de un ciclo económico descendente a nivel mundial, se multiplicaron las críticas hacia el Estado de Bienestar y las políticas económicas keynesianas, elementos centrales del orden de la segunda posguerra. Junto a la crisis de una forma específica de intervención estatal, la teoría neoliberal se conformó en una nueva ortodoxia político-económica, que incidió en la orientación de la gestión pública (Harvey, 2007). En este marco, los gobiernos comenzaron a implementar programas de reformas cuyo rasgo principal radicó en la reducción de la injerencia estatal en la actividad económica. Al mismo tiempo, se consolidó una visión crítica del Estado, el cual dejó de ser entendido como un motor del

desarrollo, para pasar a ser un obstáculo del mismo. América Latina y la Argentina en particular, no se mantuvieron ajenas a dichos procesos. El golpe militar de 1976 retomó los argumentos críticos hacia la intervención estatal, con el objeto de instaurar un nuevo modelo económico, social y político, para lo cual la desarticulación del Estado interventor y redistribucionista, consolidado en las décadas previas, era una tarea prioritaria. Sin embargo, el gobierno de facto no desmanteló el Estado, sino que produjo una reorientación de su actividad, a la vez que sentó las bases de un nuevo modelo de acumulación centrado en la valorización financiera. Este patrón será consolidado y profundizado en la década de los noventa (Basualdo, 2006).¹ En 1983, con el advenimiento de la democracia, resurgieron representaciones de un Estado activo y reparador de las consecuencias regresivas de las políticas de la dictadura (Villanueva, 2008; Corsiglia Mura, 2014). Sin embargo, dichos anhelos debieron ceder ante la inestabilidad política, la crisis económica y el contexto mundial en el que la mayoría de los países se embarcaban en programas de reformas, siguiendo los lineamientos neoliberales propugnados por el Consenso de Washington² y los organismos internacionales como el Banco Mundial.

Si bien desde el golpe militar de 1976 se pueden rastrear visiones críticas hacia la intervención del Estado, es a partir de la asunción de Carlos Menem a la presidencia en 1989, cuando el neoliberalismo se consolida en la política pública y el imaginario anti-estatal se vuelve predominante (Piva, 2007; Pucciarelli y Straus, 2011; Corsiglia Mura, 2012). En consonancia con la hegemonía neoliberal, el discurso predominante de aquel momento se caracterizó por la existencia de una dicotomía entre Estado y Mercado (Lechner, 1992). El Estado era concebido como un aparato burocrático denso e ineficiente, cooptado por intereses corporativos que condicionaban su intervención. Así, inevitablemente, todas las decisiones estatales se encontraban sesgadas, en función de los resultados de las pujas entre los grupos de interés involucrados. Asimismo, sus decisiones en materia de inversión y acumulación de capital eran erróneas, ya que la información con la que cuenta el Estado no puede competir con la contenida en las señales del Mercado. En consecuencia, el Estado era el responsable de la generación de déficit crónicos y sistemáticas crisis económicas y toda intervención estatal

¹ Durante la vigencia de este modelo, la valorización financiera del capital se constituyó en el eje ordenador de las relaciones económicas, de modo tal que el comportamiento de todas las variables de la economía se subordinó a lo que ocurría con las finanzas. Este esquema se caracterizó, en primer lugar, por la importancia que adquirió el sector financiero en la absorción y distribución del excedente. En segundo lugar, por el papel decisivo de la deuda externa, especialmente la del sector privado, en el nuevo patrón de acumulación. Por último, por la diferencia entre la tasa de interés local e internacional. Así, “se trató de un proceso en el cual las fracciones del capital dominante contrajeron deuda externa para luego realizar con esos recursos colocaciones en activos financieros en el mercado interno (títulos, bonos, depósitos, etc.) para valorizarlos a partir de la existencia de un diferencial positivo entre la tasa de interés interna e internacional y posteriormente fugarlos al exterior” (Basualdo, 2006, p.130). El rol del Estado fue fundamental, ya que proveía las divisas mediante su propio endeudamiento externo, posibilitando la fuga de capitales al exterior. Asimismo, endeudándose en el mercado local, hacía que la tasa de interés interna superara al costo de endeudamiento en el mercado internacional.

² Las ideas centrales del Consenso de Washington giraban en torno al uso del mercado sin restricciones, la disciplina fiscal, la inversión extranjera directa, la desregulación, las privatizaciones, entre otras. En América Latina el Consenso se tradujo en un programa de reformas y paquetes de ajuste, en los cuales, la liberalización financiera y bancaria y las privatizaciones cumplieron un rol central.

contraproducente. Calificaciones como “Estado corrupto”, “Estado bobo”, “Estado incapaz”, “elefantismo” y “gigantismo”, entre otras, se articularon conformando un imaginario anti- estatista, que arraigó en el sentido común de la sociedad. En contraposición, el Mercado era representado como el medio más adecuado para fomentar la competencia, la innovación y la creación de riqueza. Esto es así, ya que, era entendido como el asignador más eficiente de los recursos, al distribuir a cada individuo lo que le correspondería de acuerdo a sus capacidades y esfuerzos. En ésta lógica, toda intromisión estatal era un obstáculo a la autorregulación del sistema económico, por lo que el Estado debía ser limitado en su forma e intervención. La función del Estado neoliberal radica, entonces, en facilitar las condiciones para la acumulación del capital. Su accionar se limita a crear y mantener un marco institucional y legal que permita la reproducción económica y garantice las libertades individuales (Harvey, 2007). En consecuencia, el Estado no debe tener un rol empresario, interviniendo en la economía o teniendo empresas a su cargo, sino que su accionar se debe acotar a una regulación mínima.

El discurso adverso a la intervención del Estado en la economía adquirió un gran consenso entre la población (Mora y Araujo, 2011), lo que permitió sustentar el conjunto de políticas y reformas pro-mercado implementadas durante los noventa. Asimismo, el deterioro socioeconómico y el recuerdo de la crisis hiperinflacionaria, que caracterizó a la década del ochenta, hicieron posible una creciente permeabilidad de la opinión pública con relación a las propuestas neoliberales (Abeles, 1999). En este contexto, la administración de Menem (Partido Justicialista, 1989-1999) llevó adelante uno de los más rápidos y radicalizados procesos de ajuste a nivel mundial (Twhaites Rey, 2008). En el transcurso del mismo, el Estado argentino transformó profundamente su rol y ámbitos de injerencia. Abandonó las tareas de integración social y redistribución, así como toda función empresarial³, conteniendo su injerencia en la producción, los precios y el comercio (Costa, 2000).

La privatización de las empresas públicas se conformó en una de las políticas más relevantes del programa de reformas (Twhaites Rey, 1999). En pocos años el Estado enajenó sus principales activos: la línea aérea de bandera, la empresa de telefonía, las fábricas militares, la red de distribución de agua, la red de gas, el correo,

³ En América Latina la intervención estatal se caracterizó por la promoción del modelo de industrialización por sustitución de importaciones a través de empresas de propiedad estatal. En el caso argentino, “las empresas estatales o controladas por el Estado a partir de 1950 y casi hasta fines de los ochenta abarcaban casi todos los sectores, ocupaban amplias franjas de mano de obra e impactaban en el producto bruto en forma sustancial y muchas de ellas estaban al tope de las más importantes a nivel nacional, entre las que se destacaban: Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF); Agua y Energía Eléctrica; Yacimientos Carboníferos Fiscales; Gas del Estado, Flota Fluvial del Estado Argentino; Ferrocarriles Argentinos; Aerolíneas Argentinas; Subterráneos de Buenos Aires; Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTel); Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (ENCoTel); Administración General de Puertos; Obras Sanitarias de la Nación (OSN); Instituto Nacional de Reaseguros; Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA); Central Atómica de Atucha; Industria Mecánica del Estado (IME); SOMISA; Banco de la Nación Argentina; Banco Nacional de Desarrollo; Banco Hipotecario Nacional; Caja Nacional de Ahorro y Seguro; Servicio Eléctrico del Gran Buenos Aires (SEGBA); Dirección General de Fabricaciones Militares; Astilleros y Flota Naval del Estado (AFNE); Talleres Navales Darsena Norte (TANDANOR); Fábrica Militar de Aviones; Argentina Televisora Color (ATC); Casa de Moneda (CM); la agencia de noticias TELAM; HIDRONOR S.A.; etc. A estas empresas públicas nacionales se le incorporaban también empresas que los Estados Provinciales y municipales tenían en su ámbito público: bancos, empresas de provisión de energía, de agua potable y cloacas, hoteles, petroquímicas, imprentas, textiles, destilerías, frigoríficos, azucareras, metalúrgicas, etc., y un sinnúmero de empresas de la más diversa índole.” (Costa: 2000, p. 50).

gran parte de la empresa petrolera YPF, los subterráneos y los ferrocarriles, entre otros.⁴ Así, disminuyó la capacidad de influencia del Estado en sectores estratégicos, como la siderurgia y petroquímica, sobre los que había tenido un papel central en su impulso y desarrollo. El proceso privatizador fue acompañado de una fuerte campaña simbólica. En correspondencia con el discurso anti-estatal predominante en el momento, se argumentó que el fuerte e irreversible deterioro de las empresas y servicios públicos, junto con el déficit fiscal crónico y el endeudamiento externo, hacían imposible la generación de recursos propios que permitieran las inversiones necesarias (Capogrossi, 2012). Ante este panorama, las privatizaciones, administradas correctamente, conllevarían importantes ventajas y beneficios económicos y fiscales, así como un mejoramiento en la calidad de los servicios (Costa, 2000). Estos argumentos, sumados a experiencias compartidas vinculadas con el mal funcionamiento de ciertos servicios públicos, instalaron la privatización de los activos públicos como una meta socialmente deseable.

Durante gran parte de la década de los noventa los postulados neoliberales alcanzaron un carácter hegemónico y las reformas y programas de ajuste obtuvieron una gran aprobación entre la población. Sin embargo, a partir de la crisis orgánica del 2001⁵, expresión del agotamiento del modelo de acumulación basado en la valorización financiera (Basualdo, 2006), comenzó a minarse el amplio consenso alcanzado en torno a la propuesta neoliberal.

b. La revalorización del Estado

Las políticas neoliberales implementadas durante la década de los noventa produjeron un gran deterioro en la situación económica del país y en las condiciones materiales de vida de gran parte de su población. Esta situación aumentó progresivamente el descontento social, el cual alcanzó su punto máximo en el estallido social de Diciembre del 2001. Momento en que se hizo evidente el derrumbe de la totalidad de las variables políticas, sociales y económicas. La multiplicación de críticas hacia las políticas de ajuste produjeron un quiebre en la legitimidad del régimen político y económico y marcaron una ruptura con el consenso de los noventa (Pucciarelli y Strauss, 2011; Thwaites Rey, 2011). En dicho contexto, los principales postulados articuladores de la hegemonía neoliberal fueron objeto de diversos cuestionamientos, particularmente aquellas representaciones referidas a los roles y tareas del Estado. Las críticas fueron materializadas en las demandas de múltiples sectores sociales y políticos movilizados, que impugnaron la retirada del Estado en términos de protección social, a la vez que lo interpelaron como destinatario de sus reivindicaciones (Villanueva, 2008).

⁴ Las privatizaciones tuvieron como propósito principal el pago de la deuda externa. Asimismo, significaron una gran oportunidad de negocios para los grupos de poder económico concentrado, a la vez que posibilitaron la convergencia de intereses entre los acreedores externos y el capital concentrado radicado en el país, protagonistas de la punja por el excedente durante los ochenta. La política de privatizaciones dio lugar a un proceso de consolidación hegemónica de un reducido núcleo de grandes actores económicos (Abeles, 1999).

⁵ La crisis del 2001 asume por sus principales características un carácter orgánico. Se interrumpió la forma en la que se desenvolvía el orden social en el país hasta el momento y a su vez, la fuerza social que detentaba el gobierno del Estado se distanció de las clases subalternas, perdiendo el consentimiento de las mismas (como se evidencia en la generalizada crítica social a sus principales representantes y partidos tradicionales). Se trató de una crisis de hegemonía, es decir, en términos gramscianos, una ruptura entre la estructura y la superestructura.

Así, en este marco de fuerte retroceso del ideario neoliberal, comenzaron a consolidarse visiones que le otorgaban al Estado un rol activo y reparador.

A partir del año 2003, se consolidó en el gobierno nacional una fuerza política con una orientación contrastante a la del gobierno anterior.⁶ El ciclo político iniciado con la asunción de Néstor Kirchner, retomó, incluyéndolas en la agenda institucional, gran parte de las críticas y reivindicaciones que poblaron el espacio público durante el 2001 y ubicó al Estado como un elemento central en su discurso y en la política pública (Cortes 2009; Thwaites Rey, 2011; Natalucci, 2011; Pérez y Rebón, 2016). En clara ruptura con la primacía del mercado, característica del período anterior, el Estado fue erigido como herramienta de recuperación económica, social y política. Se le otorgó el rol de reparador social, que debía y podría redimir las desigualdades consolidadas durante los noventa. En este sentido, la inclusión y la equidad sólo eran posibles dentro del marco estatal, ya que, era el Estado el que debía actuar creando oportunidades, garantizando derechos e incluyendo a los sectores más vulnerables de la sociedad. A diferencia de la articulación hegemónica previa, el rol asignado al Estado fue el de interventor: el Estado debía intervenir en la economía en pos de promover el desarrollo y el bienestar social.

Las concepciones manifestadas en el plano discursivo se expresaron en líneas de acción concretas. Se desplegaron distintas estrategias con el objeto de obtener mayores niveles de autonomía, que permitieran desarrollar políticas públicas e imponer cursos de acción frente a los intereses de los sectores dominantes (Thwaites Rey, 2010). En esta línea, el Estado expandió su accionar, interviniendo progresivamente en la economía y aumentando su presencia en sectores estratégicos. La política de re - estatizaciones se convirtió en un elemento distintivo de la nueva orientación estatal (Gaggero, A. et al, 2016; Pérez y Rebón, 2016). Se trata de la recuperación del control estatal sobre áreas o empresas de gran relevancia social que habían sido privatizadas o concesionadas en la década previa.⁷ Las re - estatizaciones representaron una respuesta a las fallidas gestiones privadas, que dejaron a las empresas en una situación financiera y económica crítica, afectando la reproducción social y económica del país (Pérez y Rebón, 2016).

3. La intervención estatal en el Sistema Ferroviario de pasajeros del AMBA

El caso del Sistema Ferroviario de pasajeros del AMBA ilustra con claridad los procesos mencionados en el apartado anterior. En los primeros años de la década de los noventa, la explotación de los ferrocarriles metropolitanos fue transferida a operadores privados, permaneciendo los bienes en manos del Estado (Pérez,

⁶ De acuerdo a Thwaites Rey (2010) el gobierno de Néstor Kirchner se inscribe en un contexto regional de cambio de ciclo, caracterizado por el surgimiento de gobiernos y estrategias políticas alternativas a la propuesta neoliberal. Para analizar dichos cambios la autora introduce el concepto de “Posneoliberalismo” haciendo referencia a “*gobiernos que, en conjunto y al margen de sus notables matices, pueden llamarse “pos-neoliberales” y que expresan correlaciones de fuerza sociales más favorables al acotamiento del poder del capital global. En todos estos casos comienza a cuestionarse la “bondad del mercado” como único asignador de recursos y se recuperan resortes estatales para la construcción política sustantiva. Se conjuga así una retórica crítica frente a las políticas neoliberales, el diseño de propuestas para transformar los sistemas políticos en democracias participativas y directas y una mayor presencia estatal en sectores estratégicos.*” (p.30).

⁷ Entre los principales sectores se destacan transporte, servicios de distribución de agua y energía, comunicaciones, extracción de energía, industrias vinculadas a la defensa y el sistema previsional.

2013). La gestión privada se caracterizó por la primacía de una lógica basada en la maximización de ganancias a costo de la calidad del servicio, lo que derivó en un profundo deterioro del sistema (Pérez y Rebón, 2012). Reiterados accidentes, demoras e interrupciones provocaron un progresivo aumento de la disconformidad de los pasajeros, la cual, en su máxima expresión, se manifestó a través de distintos episodios de violencia colectiva (Perez, 2013). A la gran disconformidad, se le sumaron distintos hechos con gran repercusión en la opinión pública, como el asesinato del militante Mariano Ferreyra, en el contexto de un conflicto gremial con trabajadores ferroviarios tercerizados y el accidente ocurrido en la Estación de Once en Febrero de 2012, que evidenciaron la profunda ineficiencia en la que se encontraba el servicio. Dichos eventos instalaron la problemática en la opinión pública, convirtiendo al sistema ferroviario en un problema social (Felder, 2008, Hernández y Celín, 2017). Ésta situación generó una progresiva intervención del Estado, que a través de distintas medidas y cambios operativos e institucionales en la forma de administrar los ferrocarriles, fue adquiriendo un mayor control sobre el servicio. Inicialmente la intervención del Estado se caracterizó por la cancelación de contratos (Perez, 2013). Así, se le rescindió la concesión a METROPOLITANO S.A., empresa que explotaba tres líneas, que pasaron a ser operadas por una Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE). Posteriormente, en el año 2007, se cancelaron los contratos del Belgrano Sur y de la línea Roca. Luego, en el año 2008, se promulgó la Ley de Reordenamiento Ferroviario que creó dos empresas estatales, Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) con responsabilidades sobre la operación y Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIF) encargada de la infraestructura de los servicios. A partir de este momento, las líneas a cargo de la UGOFE pasaron a operar los servicios por cuenta y orden del Estado Nacional. Como se mencionara, en febrero del 2012 se produjo un accidente de gran envergadura en la Estación Terminal de Once de la línea Sarmiento, cuando una formación impactó en el andén número uno, provocando 52 muertes y 789 heridos. Por el hecho fueron condenados 21 personas, las penas mayores recayeron sobre el director del concesionario Trenes de Buenos Aires (TBA) Sergio Claudio Cirigliano (nueve años) y sobre los funcionarios a cargo de la cartera de Transporte de la Nación al momento del hecho, Juan Pablo Schiavi y Ricardo Jaime (seis y ocho años de prisión, respectivamente). Estos fueron encontrados responsables de los delitos de administración fraudulenta en perjuicio del Estado nacional y estrago culposo, por el pago de subsidios estatales y la simultánea falta de mantenimiento de los trenes del ferrocarril Sarmiento. El maquinista de la formación protagonista del choque, Marcos Córdoba, recibió una condena de tres años y seis meses con siete de inhabilitación para conducir, ya que se dio por probado que no frenó a tiempo para impedir la embestida de la formación. En Mayo de 2012, dos meses después del accidente, se le rescindió el contrato a la empresa TBA, concesionaria de las líneas Mitre y Sarmiento y se conformó una Unidad de Gestión Operativa (UGOMS) con los concesionarios Metrovías y Ferrovías, para la gestión de los servicios. El accidente puso en el centro de la escena la responsabilidad estatal en la situación del servicio ferroviario y provocó un aumento del protagonismo e intervención del Estado en el sector. Luego de la Tragedia de Once, se produjo una reorientación de la política respecto al sistema ferroviario, que buscó revertir la situación crítica en la que éste se encontraba. La tarea fue encargada al Ministerio de Interior y Transporte (conformado a partir de la transferencia de la Secretaría de

Transporte al Ministerio del Interior, en Junio de 2012) a cargo de Florencio Randazzo, que inició una fuerte inversión en pos de mejorar los indicadores de calidad del servicio. Se destinaron recursos a la renovación y modernización del sistema, se destaca en este sentido la compra de formaciones nuevas destinadas a las líneas Sarmiento, Roca, San Martín y Belgrano Sur, la remodelación de estaciones y el inicio de la electrificación del ramal La Plata de la línea Roca, entre otras mejoras. A su vez, fue aumentando la responsabilidad del Estado en la prestación del servicio. En 2013 se disolvió la UGOFE (encargada de la operación de las líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur) y la UGOMS (a cargo de las líneas Mitre y Sarmiento) que quedaron bajo el ámbito de la SOFSE. Luego de un choque similar al ocurrido en 2012 en la Estación Terminal de Once, se re-estató la línea Sarmiento. Finalmente, en abril de 2015, el Congreso Nacional aprobó la Ley de Ferrocarriles Argentinos, que le devolvió al Estado un rol central en la administración del servicio y la responsabilidad sobre la infraestructura ferroviaria.⁸ En correspondencia con el discurso pro-estado que nutría la orientación del gobierno, se argumentó que el Estado podría llevar adelante una mejor y más eficiente gestión del servicio que los empresarios privados. Esto evidenció un cambio de paradigma respecto al entramado discursivo que sustentó las privatizaciones, mencionado anteriormente (Pérez y Rebón, 2017). La garantía de una mejor calidad no radicaba en el traspaso de los servicios al sector privado, sino en la administración por parte de un Estado que no sólo velaría por los intereses de los usuarios, sino que además era un gestor más eficiente.

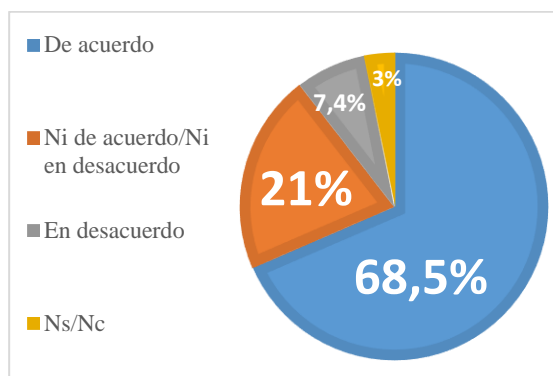
Los procesos reseñados en ambos apartados gozaron de un amplio consenso, en concordancia con la revalorización del Estado en la opinión pública, característica de este período (Mora y Araujo, 2011). La renovada legitimidad del Estado, conllevó una revalorización de sus funciones empresariales y de su rol en la economía, tal como se evidencia en el gran acuerdo existente respecto a las estatizaciones del período (Pérez y Rebón, 2015). En el apartado siguiente, nos centraremos en los procesos referidos al Sistema Ferroviario de Pasajeros del AMBA, analizando las representaciones de sus usuarios. En este sentido, nos interesa indagar en la legitimidad de la intervención estatal en la prestación del servicio, es decir, cómo ésta es percibida y valorada por los pasajeros del mismo. Asimismo, buscamos identificar cómo es valorada la intervención del Estado en la economía en general y establecer si existen asociaciones entre las representaciones de los pasajeros con respecto a la intervención del Estado en el sistema ferroviario y su injerencia en otros ámbitos de la economía.

4. La percepción social sobre la intervención del Estado: análisis de las representaciones de los usuarios del Sistema Ferroviario de Pasajeros del AMBA

La intervención del Estado en el sistema ferroviario suscita un gran apoyo entre los usuarios. La mayoría de los entrevistados acuerda con la estatización del servicio (68,5%), mientras que 21% de los usuarios manifiesta una posición neutra (ni en acuerdo-ni en desacuerdo) y sólo un 7.4% no acuerda con la estatización.

⁸ Junto a la ley se creó la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, bajo la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, la cual pasó a ser sociedad controlante de las empresas estatales SOFSE y ADIF.

Figura n°1: Acuerdo con la estatización de los ferrocarriles. Año 2015



Fuente: Encuesta Taller de Investigación sobre Cambio Social. Carrera de Sociología. UBA. Año 2015

El generalizado acuerdo social que concita la estatización del sistema, nos lleva a interrogarnos acerca de las razones de dicho acuerdo. Es decir, ¿En qué criterios se funda la valoración positiva de la recuperación del control estatal sobre el servicio? La mayoría de los encuestados (46%) justifican su acuerdo en una calificación positiva de la administración estatal. Afirmaciones como “el Estado es un mejor gestor”, “el Estado va a administrarlos mejor” y “el Estado sabe cómo manejar los trenes”, entre otras, dan cuenta de una confianza en la capacidad de gestión del Estado, el cual, tendría las herramientas y las aptitudes para asegurar un correcto funcionamiento del servicio. Esta representación evidencia una ruptura con las visiones de la década del noventa, que concebían un Estado incapaz de gestionar empresas y servicios públicos con resultados óptimos. En segundo lugar, un 14% de los usuarios manifiesta que los trenes deben ser del Estado porque son un servicio público. En este caso es resaltada la importancia de ser un servicio utilizado por una gran cantidad de personas diariamente. Por lo tanto, es el Estado el que debería garantizar un correcto funcionamiento. Una proporción semejante (13,1%) fundan su acuerdo en una calificación negativa de la gestión de las empresas sobre el servicio. Como señalan Pérez y Rebón (2016) la percepción de una gestión privada deficiente es un elemento relevante en la estructuración del consenso en torno a la recuperación de la función empresarial del Estado. Las re-estatizaciones de empresas cuyas administraciones privadas las habían colocado en una situación crítica, con consecuencias percibidas como gravosas para el conjunto social, son las que despertaron un gran acuerdo en la población. El caso del sistema ferroviario de pasajeros es un ejemplo en este sentido, cuyo deterioro provocó una gran disconformidad entre los usuarios y se constituyó como un problema de relevancia en la percepción social. Una porción menor de los pasajeros (10,8%) apela a un sentido de propiedad pública o colectiva, manifestando que los trenes deben ser estatales porque “son nuestros”, “son del pueblo”. Aquí se hace presente una asociación entre “Estado” y “pueblo” que es característica de la construcción discursiva del período, en la cual, estos elementos son articulados conformando una misma entidad (Retamozo y Muñoz, 2008). En la interpretación de estos usuarios un retorno del control estatal sobre los trenes, significaría una recuperación por parte del pueblo de los mismos. Finalmente, 7,2% de los encuestados rescatan la noción de un Estado garante al fundamentar su acuerdo. En este caso, predomina la credibilidad del Estado como realizador del bien común, es decir, un Estado que vela por los intereses del pueblo y actúa conteniendo a los sectores más vulnerables. Por lo tanto, su injerencia en el servicio será para brindar un mejor y mayor acceso

al mismo. Las razones esgrimidas por los usuarios en sus justificaciones, contienen elementos característicos del imaginario pro-estado vigente en el momento. Así, si bien son destacadas varias aristas de la injerencia estatal, a partir de distintas fundamentaciones, el elemento articulador de las mismas es la reivindicación de un rol activo e interventor para el Estado.

Ahora bien, cuando indagamos en las razones de aquellos que están en desacuerdo con la estatización del servicio, reaparecen máximas propias del consenso neoliberal, en clara oposición con las postuladas por quienes acuerdan con la estatización. La mayoría de los encuestados que no acuerdan con la estatización, nuevamente refieren a la capacidad administrativa del Estado, pero ahora con una visión negativa sobre la misma, recuperando las nociones de un Estado ineficiente e incapaz. Así, el 45.8% de los usuarios desacuerdan con la estatización, ya que, consideran que el Estado es un mal gestor, por lo que los trenes no deberían estar a su cargo. Otra idea propia del ideario anti-estatal, que reaparece en las respuestas de los encuestados, es la de un Estado que actúa en función de intereses particulares. El 25% de los pasajeros justifica su desacuerdo en el posible riesgo de operaciones fraudulentas bajo la gestión estatal. En este caso, más que la eficiencia o la capacidad administrativa, prima una preocupación por la transparencia e integridad institucional. El debate acerca de la corrupción tuvo un gran peso en la problematización pública del sistema ferroviario. Especialmente a partir de la Tragedia de Once, el deterioro del servicio fue atribuido a un entramado de relaciones espurias entre el Estado y las empresas concesionarias. En dicho esquema, el Estado otorgaba grandes sumas de dinero en carácter de subsidios, sin controlar cómo eran utilizadas, lo que posibilitaba la existencia de maniobras fraudulentas y el desvío de fondos, que no eran invertidos en el mantenimiento de los ferrocarriles. Así, se instaló progresivamente en la opinión pública una explicación que establecía una relación directa entre la corrupción y el deterioro ferroviario (Hernández y Rodríguez Celín, 2017). Finalmente, un 16,7% de los pasajeros que no acuerdan con la re-estatización de los ferrocarriles, sin hacer una referencia directa al Estado, consideran que los ferrocarriles deben estar en manos privadas.

El análisis de las respuestas de los usuarios nos indica la predominancia de un gran acuerdo con la estatización del sistema, anclado en una percepción positiva del Estado y su rol interventor. Sin embargo, dichas representaciones coexisten con visiones minoritarias críticas, que retoman interpretaciones propias de los noventa. En este sentido, la dicotomía entre Estado y Mercado sigue vigente en la discusión pública del período, con un polo a favor de la intervención estatal, con fuerte adhesión entre los encuestados, en contraposición a un polo crítico de la misma, minoritario, pero que continúa presente, como vemos en las respuestas de los usuarios que desacuerdan.

Otro elemento de interés para abordar la legitimidad de la intervención del Estado en el sistema ferroviario, que retomamos en nuestra encuesta, es la conformidad de los usuarios con el servicio. En este sentido, nos interrogamos acerca de la percepción de los pasajeros acerca de la calidad del servicio y si dicha percepción es asociada con el accionar estatal. El 41% de los usuarios manifiesta un alto grado de conformidad con la

calidad del servicio, mientras que el 38% expresa una conformidad media y el 21% una baja conformidad.⁹ Así, más de dos tercios de los entrevistados se encuentran muy o medianamente conformes con la forma en la que es brindado el servicio. Para analizar la evolución de la conformidad de los usuarios, en un período de tiempo que nos permita hacer comparaciones, retomamos dos encuestas realizadas a usuarios de trenes, con base a los mismos criterios de la analizada en este trabajo¹⁰. La primera de ellas fue aplicada en el año 2007, en dicho momento sólo un 6,9% de los encuestados presentaban un alto grado de conformidad con la calidad del servicio de trenes, aumentando esta misma categoría a un 32,3% en el 2010, año en el que es realizada la segunda encuesta. En dicho momento, la mayoría de los usuarios (50,5%) manifestaban un grado de conformidad medio. Por último, como ya mencionamos, en el 2015, el porcentaje de usuarios con alta conformidad asciende a 41%. Esto nos permite afirmar un aumento progresivo de la conformidad con el servicio en el lapso analizado. Del año 2007 al 2015, el porcentaje de los usuarios que manifiestan una alta conformidad aumenta en 34 puntos porcentuales (2007: 6,9%; 2015; 41%). Esto se corresponde con la progresiva intervención del Estado en el servicio, el cual, como reseñamos anteriormente, inició una fuerte inversión, especialmente a partir de 2012, destinando recursos a la renovación y modernización del sistema ferroviario. Lo cual redundó en una mejora de los indicadores de calidad del servicio. En la misma dirección, interrogamos a los usuarios acerca de la percepción de mejoras en el servicio en el último año. Casi la mitad de los usuarios (46.6%) consideran que el servicio mejoró en el último año, mientras que para un 33.3% se mantuvo igual y para un 18,2% empeoró. Así, en consonancia con el aumento, entre los distintos años, de la conformidad de los usuarios con el servicio, es mayoritaria la proporción de encuestados que perciben mejoras en la calidad del mismo.

Con el objeto de indagar en la relación entre la conformidad con el servicio y el acuerdo con la estatización, realizamos un cruce entre ambas variables. Así, encontramos que aquellos encuestados con un grado de conformidad alto son los que más acuerdan con la estatización de los ferrocarriles (77,3%) frente a aquellos que presentan un grado medio y bajo (71.1% y 56,9% respectivamente). La misma tendencia se hace presente si tomamos aquellos encuestados que no acuerdan con la estatización de los ferrocarriles. Son los que manifiestan un grado de conformidad bajo los que más la rechazan (15,4%) frente a aquellos que presentan un grado de conformidad medio (9,1%) y alto (2,3%). Así, si bien la aceptación de la recuperación del control estatal sobre los trenes es significativa en todas las categorías, son los usuarios como una mayor conformidad con el servicio los que más acuerdan con la estatización. Asimismo, cuando tomamos la percepción de mejoras en la calidad del servicio, aquellos usuarios que consideran que el servicio ha mejorado en el último año son los que mayor acuerdo presentan con la estatización de los trenes (77,5%) frente a aquellos que perciben un empeoramiento en la calidad del servicio (42,9%). Esto nos llevaría a pensar en la presencia de una relación entre las percepciones de los usuarios acerca de la forma en la que el servicio es brindado y el accionar estatal

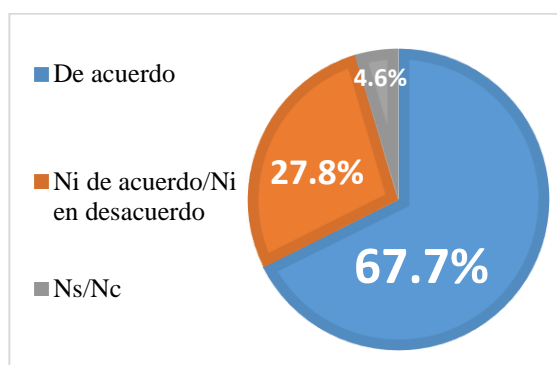
⁹ Para construir la variable “Grado de conformidad con la calidad del servicio” se les solicitó a los encuestados que le otorgaran un puntaje al servicio del 1 al 10. Así, el grado de conformidad “alto” corresponde a las puntuaciones 7,8,9, 10, el grado “medio” a 4, 5, 6; y “bajo” a 1,2,3.

¹⁰ Las encuestas fueron realizadas en los años 2007 y 2010 en el marco del Taller de Investigación de Cambio social con los mismos criterios de la aplicada en el año 2015, lo que nos permite hacer una comparación entre las mismas.

sobre el mismo. Consecuentemente, los usuarios conformes con la prestación del servicio y/o que perciben mejoras en el mismo, asocian dichas mejoras con la gestión del Estado y reivindican la re-estatización de los trenes.

Luego del análisis de la intervención del Estado en el sistema ferroviario buscamos avanzar en la caracterización de la percepción de los usuarios respecto a la intervención estatal en la economía. El rol interventor del Estado cuenta con un gran apoyo por parte de los pasajeros. Una amplia proporción de los encuestados manifiesta estar de acuerdo con que el Estado intervenga en la economía (67.7%), mientras que una mucho menor (27,8%) no acuerda con la intervención estatal.

Figura n° 3: Acuerdo con la intervención del Estado en la economía. Año 2015.



Fuente: Encuesta Taller de Investigación sobre Cambio Social. Carrera de Sociología. UBA. Año 2015

A su vez, analizamos la valoración del rol empresario del Estado. Así, interrogamos a los usuarios acerca de los significantes con los cuales asocian a las empresas estatales. En las respuestas de los pasajeros encontramos una convivencia de valores positivos y negativos. En primer lugar, con un peso preponderante, destaca un concepto de carácter positivo, el *Desarrollo*, mencionado por el 37.9% de los encuestados. Sin embargo, en segundo lugar se encuentra una significación negativa, la *Corrupción*, aludida por el 28.2% de los encuestados. En la misma línea de caracterización negativa sigue la *Ineficiencia* (17%). Por último, con un porcentaje menor, la *Justicia social*, referida por el 16,6% de los pasajeros. Los conceptos asociados por los usuarios a la empresa estatal, nos muestran la predominancia de un significativo positivo, acorde con el discurso a favor del Estado, que lo reivindica como herramienta y motor del desarrollo. No obstante, hay una significativa coexistencia de percepciones críticas, que retoman máximas características del imaginario anti-estatal. Nuevamente se evidencia un retroceso de la matriz neoliberal, pero con la permanencia de algunas de sus principales concepciones en la opinión pública.

En la misma dirección, inquirimos en el acuerdo de los usuarios con algunas de las principales re-estatizaciones del período. Nos referimos al caso de las Administradoras de Fondos de Jubilación (AFJP)¹¹ y a la recuperación del control estatal sobre el 51% del paquete accionario de la empresa hidrocarburífera Yacimientos Petrolíferos

¹¹ La estatización de las AFJP se produce en el año 2008. A partir de la misma se los fondos de jubilaciones y pensiones bajo su control son transferidos al Estado, por intermedio de la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES).

Fiscales (YPF).¹² Hay un amplio consenso en torno a ambas re-estatizaciones. En primer lugar, se encuentra YPF, el 65.4% de los usuarios acuerdan con su re-estatización, mientras que sólo 9.9% desacuerdan (un 15,4% de los usuarios no acuerda ni desacuerda). En segundo lugar, con una aprobación ligeramente menor, la estatización de las AFJP es aprobada por el 56,5% de los usuarios, porcentaje que decae a un 14,8% en aquellos que no acuerdan. Así, si bien fueron destacados ciertos descriptores negativos de las empresas estatales, las principales estatizaciones del período son avaladas por los usuarios, lo que indica la primacía de una valorización positiva del rol empresarial del Estado.

Cuando ponemos en relación la legitimidad de la injerencia del Estado en los ferrocarriles con el acuerdo con su intervención en el plano económico, encontramos que aquellos usuarios que consideran que el Estado debe intervenir en la Economía son los que más acuerdan con la estatización de los ferrocarriles (77,3%) frente a aquellos que desacuerdan con la intervención estatal (56,3%). Si bien la aprobación de la estatización es alta en ambas categorías, tiene una mayor intensidad entre aquellos usuarios con una orientación favorable a la injerencia del Estado en el ámbito económico. Esto nos permite corroborar la existencia de una asociación entre las representaciones de los usuarios en relación la intervención del Estado en el sistema ferroviario y su intervención en otros sectores económicos. Lo analizado hasta el momento convalida la tesis de una revalorización social del Estado en la opinión pública. La injerencia del Estado en distintos sectores de la economía, así como su rol empresario, obtienen una amplia valoración positiva entre los encuestados.

Por último, resulta interesante destacar que el acuerdo con la intervención estatal es mayoritario entre aquellos que se identifican como afines a la fuerza política a cargo del gobierno en el momento de la aplicación de la encuesta. Respecto al ámbito de los ferrocarriles, el 82% de los usuarios que se identifican con el “kirchnerismo” aprueban la estatización del servicio, mientras que el porcentaje se reduce a 53,5% en el sector opositor. Lo mismo sucede cuando interrogamos acerca de la intervención del Estado en la economía, 73,3% de los usuarios que se autodefinen como “kirchneristas” acuerdan con la misma, frente a un 55,2% de pasajeros que se identifican como opositores a dicha fuerza política. Esto evidencia la existencia de una asociación entre el clivaje político y la valoración del Estado. Tal como referimos, el “kirchnerismo” encarnó la revalorización del rol activo de Estado, que se manifestó tanto es su discurso como en las políticas públicas. Por el contrario, los sectores opositores y “antikirchneristas” se identificarían con una visión más cercana a la reivindicación del mercado como organizador social.

5. Conclusiones:

El estudio de las percepciones y valoraciones de los usuarios de trenes permitió establecer, en primer lugar, que la intervención del Estado en el sistema ferroviario goza de una gran legitimidad. La recuperación del control estatal sobre el servicio es valorada mayoritariamente por los pasajeros de manera positiva. Dicho

¹² En el año 2012, se aprueba la “Ley de Soberanía Hidrocarburífera” que determina la expropiación del paquete accionario mayoritario de YPF (51 %). Las acciones restantes quedan en manos de capitales privados, conformándose un modelo de gestión mixto (Sabatella, 2012). El Estado y las provincias productoras de hidrocarburos, se reparten las acciones expropiadas en un 51% y 49%, respectivamente.

acuerdo generalizado se funda en criterios y valores propios del imaginario pro-estado vigente en el período abordado, como la confianza en la capacidad de gestión del Estado y la demanda de un papel activo y regulador. Asimismo, la legitimidad de la intervención estatal no se limita a su accionar en un ámbito puntual, el ferroviario, sino que existe una percepción generalizada, que reivindica la injerencia del Estado en otros sectores de la economía. Tal como lo demuestra la alta aprobación de las funciones empresariales del Estado y de su rol en la economía, siendo la percepción dominante de la empresa estatal el desarrollo y avaladas las principales estatizaciones del periodo. Los datos analizados corroboran la tesis de una revalorización social del Estado en la opinión pública, con un consecuente retroceso del discurso adverso a su intervención. No obstante, la gran legitimidad que goza la intervención del Estado, coexiste con visiones minoritarias críticas de la institución estatal. Máximas propias del ideario neoliberal, mantienen su vigencia en el imaginario social. Especialmente, aquellas representaciones que conciben al Estado como ineficiente, incapaz y captado por intereses particulares.

Teniendo en cuenta las conclusiones alcanzadas, queda ahora por analizar cómo se configuran los elementos analizados, en relación al cambio de contexto político producido con la asunción de la Alianza Cambiemos en diciembre de 2015. El nuevo gobierno, asume características propias de una orientación neoliberal, tales como la confianza en las virtudes del mercado, la apertura al orden mundial y la prescindencia en la distribución de ingreso. Esta situación, lleva a indagar si la legitimidad social de que gozaba la intervención estatal en el período previo, persiste en el nuevo contexto político, o bien, se asiste a un retorno con mayor fuerza de los elementos del imaginario anti estatista en la opinión pública.

Bibliografía

ABELES, M. “*El proceso de privatizaciones en la Argentina de los noventa. ¿Reforma estructural o consolidación hegemónica?*”, en *Época*. Revista argentina de economía política, Año 1, N° 1, Buenos Aires, Diciembre 1999.

BASUALDO, E. *Estudios de Historia Económica Argentina desde mediados del siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: FLACSO, Siglo XXI. 2006.

CAPOGROSSI, L. “*Los constructores de consenso: argumentos político-ideológicos de la privatización de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Argentina*” *Narrativas sociológicas y literarias*. N° 19. Santiago del Estero, Argentina, 2012.

CORSIGLIA MURA, L. “*Representaciones sociales y políticas sobre el Estado Continuidades y rupturas en tiempos actuales*” VII Jornadas de Sociología de la Universidad Nacional de La Plata “Argentina en el escenario latinoamericano actual: debates desde las ciencias sociales” La Plata, 5 al 7 de diciembre de 2012.

COSTA, O. *El Impacto del Consenso de Washington en la Transformación Estatal en América Latina y en Argentina*. Revista CE 2. 2, 2000. Pp. 43-54.

FELDER, R. “*¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones*”, *Revista Transporte y Territorio*, Vol. 1. 2009. pp. 6

FERRER, A. “*El regreso del Neoliberalismo*”. *Le monde Diplomatique*. 2016

- GAGGERO, A., SCHORR, M. Y WAINER, A. “*Restricción eterna. El poder económico durante el kirchnerismo*”. Buenos Aires. Crisis, Futuro anterior. 2014.
- HARVEY, D. *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid. Akal. 2007.
- HERNANDEZ, C. Y RODRÍGUEZ CELÍN, V. “*La tragedia como movimiento social*” En *La perturbación como motor de la historia: los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*” Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Biblos, 2017.
- LECHNER, N. “*El debate sobre Estado y Mercado*”, *Revista Nueva Sociedad*. N121. Septiembre-octubre, pp 70-86. 1992.
- MORA Y ARAUJO, M. *La Argentina bipolar. Los vaivenes de la opinión pública (1983-2011)*. Buenos Aires: Sudamericana. 2011
- NATALUCCI, A. “A 10 años de 2001: novedades y recurrencias en la cultura política argentina”. Dossier *Revista de Ciencias Sociales*, UBA. 79: 70-76, 2011.
- PÉREZ, V. “Estallidos de hostilidad en el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, 2002–2010”, tesis de doctorado, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, 2013.
- PÉREZ, V. Y REBÓN, J. “Las vías de la acción directa”. Buenos Aires: Aurelia Rivera. 2012.
- PÉREZ, V. Y REBÓN, J. “*El retorno del Estado. Valoraciones sociales en torno a las empresas estatales*”. *Revista Estudios Sociales*. 2015.
- PUCCIARELLI, A. Y STRAUSS, L. “*El sinuoso camino del fin: la democracia corporativa en jaque*”. *Ciencias Sociales*. 79: 38 - 43. 2011.
- RETAMOZO, M Y MUÑOZ A. “*Hegemonía y discurso en la Argentina contemporánea. Efectos políticos de los usos de “pueblo” en la retórica de Néstor Kirchner*”. *Perfiles Latinoamericanos*. 2008.
- THWAITES REY, M. “*Ajuste estructural y reforma del estado en la Argentina de los ‘90*”. Publicado en *Realidad Económica*, N° 160/161 Febrero, 1999.
- THWAITES REY, M. “Democracia y Estado en la Argentina bajo el ciclo de hegemonía neoliberal. Cuadernos Argentina Reciente. Número 6. Buenos Aires. Diciembre, 2008.
- THWAITES REY, M. “*Después de la globalización neoliberal: ¿Qué Estado en América Latina?*” en *OSAL Observatorio Social de América Latina*, Buenos Aires, Año XI, N° 27, abril, 2010.
- THWAITES REY, M, “*2001-2011 De la crisis a la recomposición social*”. *Ciencias Sociales*. 79: 30- 37, 2011.
- VILLANUEVA, E. “*Una mirada a los recientes cambios en el estado argentino. ¿Emergencia de un nuevo modelo?*” *Espacio abierto cuaderno venezolano de sociología* vol.17 número 4, Venezuela, Octubre – Diciembre, 2008.