

La movilidad de la infraestructura ferroviaria: el caso de los ferrocarriles del Corredor Sudoeste de Buenos Aires.

Maximiliano Velazquez.

Cita:

Maximiliano Velazquez (2015). *La movilidad de la infraestructura ferroviaria: el caso de los ferrocarriles del Corredor Sudoeste de Buenos Aires. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/977>

La movilidad de la infraestructura ferroviaria: el caso de los ferrocarriles del Corredor Sudoeste de Buenos Aires.

Lic. PUR Maximiliano Augusto Velazquez

CETAM-FADU-UBA / PIUBAT-UBA / IAT-Min.del Interior y Transporte

maxovelazquez@gmail.com

Resumen

Las infraestructuras evocan un contraste entre la fijeza y la fluidez. Son móviles en el sentido que desde que se imaginan y planifican como ideas que se materializan en planos, esquemas y dibujos, dando cuenta de la movilidad en tanto proceso con implicancias políticas, culturales y sociales. Cuando llega el tiempo de su construcción concreta, se fijan al territorio, se inmovilizan, aunque paradójicamente allí vuelve a manifestarse su ser móvil, ya que desde su inauguración deben ser constantemente mantenidas, alteradas, mutiladas, optimizadas y abandonadas. Debemos por tanto asumir que hay que pensar a las redes de infraestructuras como procesos de movilidad antes que fetichizarlas en su dimensión material y su condición de mero soporte para la movilidad.

En el presente artículo reflexionaremos respecto de la movilidad de las infraestructuras de transporte ferroviario, con especificidad en el corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. No pondremos atención en la realidad empírica mensurable de la cantidad de servicios, tiempos y elecciones modales de cada tiempo histórico; ni siquiera en su representación y la experiencia del viajar por las vías del FFCC Roca o Belgrano Sur; sino en su condición móvil en tanto objeto social y cultural materializado en ese territorio.

Palabras Clave

Movilidad urbana - Región Metropolitana Buenos Aires – Corredor Sudoeste – Infraestructura ferroviaria – Procesos culturales

Introducción

Los desplazamientos cotidianos por el territorio de nuestras metrópolis, cronológicamente cíclicos y geográficamente situados, son expresión de las relaciones sociales, económicas y culturales de cada espacio. La necesidad de movilizarse que nuestros modelos sociales imponen, sean los movilizados personas, bienes, información, ideas o hábitos, se sostiene sobre una condición geopolítica de diferencialidad y de desigualdad. Si nos atenemos a las personas, esos viajes performatizan a los sujetos, condicionan trayectorias, refuerzan la posición social en la que se desempeñan y, simultáneamente consolidan un urbanismo cada vez más segregado, fragmentado y polarizado. En este contexto, para la escala metropolitana de Buenos Aires, el ferrocarril y su infraestructura emerge como uno de los actores fundamentales dentro del escenario de la oferta de transporte urbano.

En el campo de investigación de las movilidades están adquiriendo centralidad términos tales como los de motilidad (en tanto capacidad de moverse), velocidad y movimiento. Pareciera que no es posible ejercer la inmovilidad en un mundo tan dinámico y cada vez mas urbanizado¹. En la Region Metropolitana de Buenos Aires la relación entre transporte y territorio deben su constante crecimiento demográfico, económico, social y cultural a la consolidación de las infraestructuras de transporte, primero ferroviarias, luego tranviarias, posteriormente viales con acento en el transporte colectivo y, aparentemente en los últimos años, viales con privilegio hacia el transporte privado.

Se observa generalmente al derrotero de infraestructuras como el reemplazo adecuado para la tecnología emergente. Así al tiempo de navíos, caballos y carretas del período virreinal e independentista le sucede la tecnología ferroviaria que reduce con un índice de 1/17 los tiempos de viaje en pasajeros y permite una expansión de los flujos de cargas nunca antes imaginada. Argentina se consolidaba como “granero del mundo” en función del traslado ferroviario de las zonas productivas de la pampa húmeda a los puertos de Rosario y Buenos Aires. Un proceso de fuerte desarrollo ferroviario en búsqueda de las cargas agrícolas se llevó a cabo sin planificación ni racionalidad, sino que articulada por la especulación financiera y el armado de proyectos bajo la lógica de desarrollo territorial a partir de la oferta. Los tendidos férreos mas cercanos al puerto de Buenos Aires se convirtieron en vector de la expansión

¹ Argentina es un país que está urbanizado en mas de un 90% y en donde sus principales ciudades albergan a casi 3/4 de la población. La Región Metropolitana de Buenos Aires congrega más de 1/3 de la población del país y ejerce una influencia sociocultural decisiva sobre el resto del territorio del país, e inclusive a escala sudamericana.

urbana para convertir en pocos años a la ciudad en una metrópolis de escala mundo. Los tranvías a caballo primero y los eléctricos después promueven la conquista de los barrios, tal como mencionaba James Scobie en su celebre libro “Buenos Aires: del centro a los barrios” (1987). Las nuevas tecnologías inclusive permiten la conquista cultural del subsuelo (Zunino Singh, 2013) dominando al infierno subterráneo con la inauguración del subte en 1913.

El avance del siglo XX marca el pasaje de la hegemonía de las redes de transporte ferroviarios a la prevalencia de las redes de transporte vial, con la consolidación del camión como principal transporte de cargas, del colectivo como promotor de los desplazamientos urbanos y del auto como deseo individualista en pos de lograr independencia socio-cultural. Las principales urbes reemplazan sus modelos tranviarios por modelos basados en autotransporte colectivos. A escala nacional, la necesidad del control territorial mas que de conectividad de flujos reales de carga y pasajeros llevó a conformar una importante red caminera, con diversos grados de consolidación y jerarquía de rutas nacionales y provinciales.

En éste período, que llega casi hasta nuestros días, el modo ferroviario se redujo considerablemente a volúmenes muy pequeños en el interior del país y restringido al uso urbano de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires. El mantenimiento de las infraestructuras y el material rodante decayó, la prestación del servicio en frecuencias y calidad fluctuó con una tendencia hacia la baja solo revertida a partir del proceso de concesión de la década del noventa.

¿La canalización de los viajes cotidianos por el modo autotransporte colectivo es resultado de la merma en la inversión en infraestructura ferroviaria? ¿Se trata meramente de un reemplazo de una tecnología por otra mas eficiente? ¿El diseño de las redes influyó en ese cambio modal? ¿Es válida la tesis de que solo se trató de una evolución tecnológica?

Sobre nuestro abordaje teórico

El giro de la movilidad (Sheller y Urry, 2006) sigue transformando a las ciencias sociales duramente el último lustro, trascendiendo la dicotomía entre investigación en transporte e investigación social, haciendo centro en las relaciones del viajar, del transportar, del mover, del situar, conectando los diversos tipos y modos de transporte que se desarrollan en un territorio con los complejos patrones de experiencias sociales, culturales y económicas que los conforman. Con el aporte de las “políticas de movilidad”, de autores como Adey o Cresswell (2010), que procuran articular las relaciones de poder y aspectos socioculturales de las

geografías de la movilidad, hasta las dimensiones espaciales analizadas con conceptos como “movimiento-espacio” (Thrift, 2008) o “espacios de manejo” (Merriman, 2014).

En general las ciencias sociales argentinas, y en especial nuestra sociología, han ignorado la importancia del movimiento sistemático de personas para el trabajo y la vida familiar, para la política y la protesta, se ha concentrado más en las relaciones de las personas en un territorio dado. Ha fallado en examinar como las espacialidades de la vida social presuponen el movimiento como base para su conformación. El viajar es como una caja negra, un set de herramientas tecnológicas y procesos que permiten formas económicas, sociales y políticas (Urry, 2007).

Los patrones de concentración crean zonas de conectividad y de centralidad, y consecuentemente crean zonas de desconexión, de exclusión social (Graham & Marvin, 2001). La hibridez del espacio asegura espacios de territorialidad y de desterritorialidad, también asociada por algunos autores a la modernidad líquida (Bauman, 2002), infraestructuras móviles e inmóviles².

La movilidad está siempre localizada y materializada, a partir de las infraestructuras performatiza y configura el espacio de vida: los cables de la fibra óptica permiten tanto la telefonía, la televisión y las señales de internet, los teléfonos celulares, los canales de microondas que permiten los mensajes. El nuevo paradigma de la movilidad delinea un contexto en el cual tanto el sedentarismo como el nomadismo operan en el mundo social. Sin embargo la movilidad es un recurso que no todos relacionan por igual, no se trata del movimiento físico del transportar, sino también de la dimensión simbólica de dicho movimiento, dimensión que produce y reproduce la cultura. ¿Cuál debe ser la relación entre materialidad y movilidad?

Podemos seguir la línea de pensamiento de Gabriele Schabacher (2013) que considera a las infraestructuras como móviles en el sentido que desde su creación deben ser mantenidas constantemente. Esto implica asumir que la red de infraestructuras no debe pensarse como el conjunto de estructuras primarias que permiten la movilidad, sino que en si misma es un proceso. Al decir de Bruno Latour (2005), la infraestructura es un proceso socio-tecnológico de mediación. Como todo proceso tiene un origen, un tiempo de vida y una finalización. ¿Es

² Por ejemplo, una estación de servicio está localizada en el territorio. Es una estructura inmóvil que presupone no solo de los automoviles a los que entregará combustible, sino que también da cuenta de una red de otras entidades móviles e inmóviles, que permiten su espacialidad (quien acerca el combustible, la movilidad de los trabajadores, etc.).

el estudio de las infraestructuras, sean estas viales, ferroviarias, peatonales, ductos de electricidad, gas, agua potable o servida, cables ópticos e inalámbricos, en tanto proceso una clave para entender la fragmentación social? ¿Es la infraestructura la que segrega? ¿Es la dialectica del movimiento permitido –propuesto, fomentado y acelerado– o prohibido –olvidado, restringido y lentificado– lo que acentúa las diferencias en un territorio?

Sobre las infraestructuras de transporte

Desde una conceptualización histórica de la movilidad, el transporte está vinculado con la capacidad de trasladar algo de un punto a otro. Actualmente debemos considerar alguna concepción mas amplia, articulando al transporte con las semánticas de la transformación y la metamorfosis que el concepto de tráfico propone el alguna de sus acepciones. Alrededor de esta semántica Marshall McLuhan (1996) teorizó al respecto de que “cada forma de transporte no solo traslada, en el traslado se transforma quien envía, quien recibe y el propio mensaje –u objeto transportado–”. Tomando éstas ideas buscamos pensar a las infraestructuras como soportes que se alteran, modifican y resignifican constantemente por la propia acción de ser utilizadas por la movilidad cotidiana.

Así, la utilización de las mismas, ya sea en su período de auge o en su momento de retracción, ejerce una fuerte influencia en la conformación de la subjetividad tanto de los viajeros transportados como de los actores que permiten su movilidad. En el caso ferroviario, los pasajeros, los motorman, los cambistas, los operadores de la red, los boleteros, entre otros; pero no solo aquellos que efectivamente viajan, sino también aquellos que no viajan, los cuales son influenciados por los medios, por los rumores, por los mitos respecto de lo que significa viajar en los trenes de la Región Metropolitana, y particularmente por “el trencito” del Belgrano Sur, el “eléctrico” del Roca, el “diesel” del ramal Haedo-Temperley.

Las infraestructuras evocan el contraste entre la fijeza y la fluidez. Son móviles en el sentido que desde que han sido construidas (y antes mientras eran imaginadas y planificadas) están constantemente mantenidas, alteradas, mutiladas, optimizadas y abandonadas. Debemos por tanto asumir que hay que pensar a las redes de infraestructuras como procesos de movilidad antes que fetichizarlas en su dimensión material.

Si el transporte significa el movimiento direccional entre A y B, el concepto de movilidad adiciona y enfatiza las implicancias políticas, culturales y sociales del proceso, y de allí la relevancia de la movilidad para las ciencias sociales. El fenómeno de la movilidad produce en

la sociedad movimientos en múltiples niveles: la realidad empírica mensurable de la cantidad de viajes y elecciones; su representación y la experiencia del viajar; pero también su relación con otros campos producto de que la movilidad se presente en lugares, entonces se relaciona con la comida, los negocios, el esparcimiento, etc. Estos otros factores también influyen y crean movیلidades. Así la ingeniería y la geografía han acuñado conceptos tales como “corredores” o acentuando su orientación, forma e intensidad como “radiales”, “trasversales”, “troncales”, “secundarios”, etc. Se trata de fetichizar en éstos conceptos flotantes direccionalidades y velocidades de la movilidad.

El término infraestructura denota la existencia de una subestructura (infra del latín por debajo) de la economía nacional: algo así como su base técnica (sistemas de comunicación, energía, suministro de agua y cloacas, escuelas, hospitales, deportes, etc.). Las infraestructuras deben comprenderse como un sistema socio-técnico que exhibe las siguientes características: 1) deben ser robustas para que ni las guerras ni el paso del tiempo las destruyan; 2) deben ser lo más invisibles posibles (bajo la tierra, amuradas, en el agua, en órbita, etc.); 3) deben extenderse relacionados con los entornos urbanos (generalmente operados oligopólicamente por el Estado o empresas privadas); 4) deben embeberse con otras estructuras (“*sunk into other structures*”); 5) deben poseer sus propias dinámicas que les permitan adaptarse a las necesidades de cada tiempo a partir de su mantenimiento. Esto implica que las infraestructuras requieren de un constante mantenimiento que requiere de trabajo permanente.

La red en toda su extensión remite siempre en sus nodos y puntos a lo local, a esa mirada reducida que oculta la complejidad, como por ejemplo una estación invisibiliza la red ferroviaria. Desde esta perspectiva, para lograr captar la dinámica de la movilidad se hace necesario basarse en la teoría de las “redes de actores” (Latour, 2005). Los artefactos tecnológicos (en este caso las infraestructuras) no son objetos autónomos, sino más bien procesos transitorios (proyectos o borradores) que solo temporalmente ganan estabilidad mediante negociaciones entre actores (promotores, empresarios, estado, comunidad, etc.). Este proceso de traslación construye y vincula a los diferentes actores creando identidades, roles y narrativas que dan cuenta del artefacto construido, a construir, o a reformar.

La movilidad en la Región y específicamente en el Corredor Sudoeste

La Región Metropolitana de Buenos Aires se presenta como la expresión territorial de un complejo proceso histórico en donde transformaciones económicas y sociales estuvieron indisociablemente ligadas a la organización territorial del espacio urbano-metropolitano

actual. La ciudad tendió a crecer física y demográficamente de manera acelerada en las últimas décadas fortaleciendo su constante primacía nacional definida desde el período de Consolidación Nacional a finales del siglo XIX. Con una población que supera los catorce millones de habitantes concentra al 37% de la población del país. Su desarrollo y crecimiento constante han devenido en una urbanización que se extiende en más de 70 km alrededor de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Más allá de los límites políticos, conforma un espacio urbano único, con continuidad e integración territorial y física, articulado por un sistema de transporte muy desarrollado y consolidado, conformado actualmente por: siete líneas de ferrocarriles metropolitanos de superficie, seis líneas de ferrocarril subterráneo, un premetro, más de 340 líneas de colectivos y dos líneas fluviales.

Los patrones de circulación de las líneas de colectivo y de la orientación de las principales vías de comunicación (red ferroviaria, autopistas, rutas y avenidas), en su mayoría convergen hacia el centro de la Ciudad de Buenos Aires. Los principales corredores de transporte son seis y se articulan a partir de los ejes ferroviarios de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Según ENMODO (2009/2010) son 19.767.983 de viajes diarios realizados en la región, lo cual representan movilizaciones realizadas por el 64,2 % de la población, a razón de 1,52 viajes por habitante. El 70% de los motivos de viajes se concentran en motivos de “movilidad obligada”, es decir por trabajo y estudio, relevantes en el volumen total de los viajes realizados por ser altamente frecuentes y cotidianos. El modo más utilizado es el transporte público de pasajeros, que representa el 39%, le siguen los viajes a pie en un 24%, mientras que el automóvil particular es del 18%. De los viajes realizados, 47,1% se concentra dentro de los Partidos de la Región Metropolitana de Buenos Aires un 24,6% se realizan dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un 14,1% de viajes representa a aquellos comprendidos entre la CABA y el resto de los partidos de la Región Metropolitana. El 13% de las etapas de viajes en transporte público se hacen en ferrocarril detrás de la fuerte hegemonía del autotransporte colectivo.

Siguiendo a Andrea Gutierrez (2005) se pueden identificar tres ejes principales (Norte, Oeste y Sur) y tres intersticiales (Noroeste, Sudoeste y Sudeste)³ siempre haciendo hincapié en los

³ El corredor Norte tiene su eje en la Autopista Panamericana y los ramales ferroviarios del Mitre y Belgrano Norte; el corredor intersticial del Noroeste eje en la Ruta 8 y los ferrocarriles San Martín y Urquiza; el corredor Oeste se organiza con la Autopista del Oeste y los ramales ferroviarios del Ferrocarril Sarmiento y Belgrano Sur ramal a Marinos del Crucero General Belgrano; el corredor intersticial Sudoeste con eje en la Autopista Ricchieri y su continuidad con la Autopista Ezeiza-Cañuelas y los ramales ferroviarios del Belgrano Sur a Gonzalez Catan y del Roca a Ezeiza; el corredor Sud articulado por el ferrocarril Roca a Glew y por las avenidas

Los estudios de transporte utilizan la zonificación definida por INTRUPUBA (2006/2007) para segmentar los Distritos Escolares (DE) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), y los partidos de la Provincia de Buenos Aires, tal y como figura a continuación en formato mapa,

Mapa de la Provincia de San Juan, Argentina, dividido en 10 departamentos coloreados:

- Norte** (Azul)
- Noroeste** (Magenta)
- Oeste** (Cian)
- Sudoeste** (Rojo)
- Sur** (Amarillo)
- Sudeste** (Verde)
- Tigre** (Naranja)
- General Rodríguez** (Rojo oscuro)
- San Justo** (Rojo)
- Bernal** (Verde)

Se muestran ciudades como Luján, Mercedes, San Juan, y Mendoza.

principales de los partidos por los que transita; y el corredor intersticial y extremo sudoeste consolidado por la autopista Buenos Aires-La Plata y por el ferrocarril Roca a La Plata.

Actualmente el Corredor Sudoeste se estructura vialmente a través de la autopista Ricchieri y su continuidad en la Autopista Ezeiza – Cañuelas; y mediante ferrocarril se complementa con los dos ramales de la Línea Belgrano Sur y dos ramales de la Línea Roca. El autotransporte público de pasajeros el Corredor brinda servicio a través de unas 15 líneas nacionales, provinciales y municipales (INTRUPUBA, 2006/2007). Existen ofertas de transporte con diversos grados de formalidad tales como combis y charters que cumplen servicios regulares punto a punto entre las localidades y el micro y macro centro de Buenos Aires.

Los partidos del corredor sudoeste son muy significativos desde el punto de vista demográfico por poseer muy elevadas tasas de crecimiento poblacional y de fuertes desigualdades internas resultante de la consolidación de una “cuña de riqueza” a lo largo de las vías de la autopista Ezeiza-Cañuelas. En este fragmento del territorio quedan involucrados diferentes municipios, caracterizados por poseer un 30% de su población en condiciones de pobreza y un número creciente de urbanizaciones privadas para los sectores de mayor nivel económico.

Si contemplamos los límites exteriores del corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires en las rutas provinciales 52 y 58 involucra los partidos de La Matanza, Esteban Echeverría, Ezeiza, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas, ordenados ascendentemente por población total al censo de 2010.

Cuadro - Características de los Municipios del Corredor Sudoeste

Municipio	Superficie Km2	Densidad Hab/Km2	Poblacion Total	% Crecim. 1991/2001	% Crecim. 2001/2010
La Matanza	323	5.497,9	1.775.816	+11,9	+41,5
E. Echeverría	120	2.508,0	300.959	+23,0	+23,4
Ezeiza	223	734,2	163.722	+57,8	+37,8
Pte. Perón	121	670,6	81.141	+45,7	+34,0
San Vicente	666	89,3	59.478	+29,4	+32,4
Cañuelas	1.190	43,1	51.892	+31,9	+22,4

Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC 2010.

Todos estos partidos tienen importantes tasas de crecimiento intercensal en los últimos dos censos (2001 y 2010) de la tercera instancia de desarrollo de la Región Metropolitana, hecho que los convierte a su vez en receptores netos de población migrante intrapartidos, del país y de los países limítrofes.

En otro trabajo abordamos los cuatro momentos históricos que caracterizan el devenir del Corredor Sudoeste (Velázquez, 2013): a) una movilidad ferroviaria entre localidades, que transcurre durante las dos primeras décadas del siglo XX y se caracteriza por conectar pequeños núcleos poblacionales; b) un pasaje de la movilidad ferroviaria a la vial a partir de

la consolidación del automóvil-colectivo que permitió ampliar los ejidos urbanos de las localidades ya que las trazas tranviarias apenas llegaban a los límites de los partidos de la zona; c) la consolidación de la autopista Ricchieri primero con la implantación del aeropuerto de Ezeiza a comienzos de los años cincuenta y luego con el traslado del Mercado Central de Abasto a la localidad de Tapiales en los años ochenta; y d) la culminación del modelo de autopistas con la finalización de la Autopista Ezeiza-Cañuelas que permitió modificar el paradigma de suburbanización utilizado hasta dicho momento (loteo para sectores populares) por procesos de periurbanización de clases medias y altas en barrios cerrados.

Desde el punto de vista de las infraestructuras ferroviarias se pueden mencionar tres bien diferenciadas:

- Línea Belgrano Sur (ramales Buenos Aires-Gonzalez Catán, Buenos Aires-Marinos General Belgrano y Puente Alsina-Aldo Bonzi), se trata de un ferrocarril de trocha angosta (1 metro). Posee un servicio diesel con buena frecuencia de servicio y mediana capacidad a partir de la reasignación de coches remolcados, aunque no ha recibido inversiones significativas ni mantenimiento a su infraestructura.
- Línea Roca (Ramal Constitución-Ezeiza-Cañuelas), se trata de un ferrocarril de trocha ancha (1,676 metros) que transita al este de la cuenca Matanza-Riachuelo. Posee un servicio electrificado y presenta un buen nivel de frecuencias y alta capacidad. Recientemente ha recibido fuertes inversiones para mejorar sus prestaciones mediante la eliminación de pasos a nivel y instalación de catenarias cuadruplicando las vías eléctricas entre Constitución y Temperley.
- Línea Roca (Ramal Haedo-Temperley), se trata de un ferrocarril de trocha ancha (1,676 metros) único en la Región Metropolitana de Buenos Aires por tratarse de una traza transversal que une el Corredor Oeste con el Corredor Sur. Posee un servicio diesel con muy bajo nivel de frecuencias y de capacidad. No ha recibido hasta el momento inversiones significativas ni mantenimiento a su material rodante e infraestructura.

En este artículo tomaremos como caso específico para reflexionar sobre el carácter móvil de la infraestructura a la Línea del Belgrano Sur.

Dinámica de la infraestructura del Belgrano Sur

Metodológicamente utilizaremos cinco dimensiones para caracterizar la dinámica de la infraestructura de la línea Belgrano Sur y lo que propone para la movilidad en el corredor Sudoeste.

- a) el diseño en relación a la red ferroviaria, en donde articulamos la movilidad de la circulación de ideas de transporte;
- b) la construcción de la infraestructura, el pasaje de la imaginación a la realización, que se hizo y que quedó relegado;
- c) la relación con su mantenimiento histórico, los aportes que modificaron, promovieron, mutilaron la traza ferroviaria;
- d) el aporte a la movilidad del corredor sudoeste, la movilidad cotidiana de personas en vinculación con la “inmovilidad” de las vías y las estaciones; y
- e) la apropiación sociocultural del servicio, reflexionada a partir del binomio visibilizado-invisibilizado.

Su origen debe remontarse a principios del siglo XX en el marco de disputas políticas entre la Provincia de Buenos Aires y el Gobierno Nacional por el control del tendido ferroviario, y adicionalmente como complementación a los sistemas ferroviarios extranjeros existentes y consolidados.

El Estado Nacional como reacción al proceso de carterización de los ferrocarriles de capital inglés decide generar competencia incorporando capitales franceses. Así nace en 1904 la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA, llamada a menudo Compañía General de Buenos Aires) que operó una red de ferrocarriles de trocha angosta (métrica) durante la primera mitad del siglo XX: Su nombre en francés era “*Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires*”. Este ferrocarril llega a la Estación Buenos Aires en el barrio de Barracas y se extiende hacia el sudoeste pasando por Gonzalez Catan, Marcos Paz, Villars y Plomer y convirtiéndose en eje primario de expansión urbana del partido de La Matanza.

El Ferrocarril Midland (*Buenos Aires Midland Railway*) es resultado de una concesión provincial y ello condicionó su existencia por cuarenta años. El 16 de septiembre de 1904, por medio de un decreto provincial se le otorgó a la concesión para construir y explotar una línea férrea de trocha angosta —para adecuarse a la Ley Provincial— entre Puente Alsina y Carhué. Obviamente al tratarse de un ferrocarril concesionada por la provincia de Buenos

Aires no disponía de acceso a la Capital Federal, por lo que menguaba su tráfico de pasajeros respecto de la Compañía General de Buenos Aires, y obligaba a trasbordos con los tranvías en Puente Alsina. En la zona de Tapiales se cruzaba con las vías CGBA y continuaba por Aldo Bonzi, Isidro Casanova llegando al partido de Merlo.

Ambos ferrocarriles resultaron ruinosos en términos de explotación comercial para la carga en el interior de la provincia de Buenos Aires y sucumbieron ante los ferrocarriles de trocha ancha (Waddell, 2006; Lopez, 2007), siendo clausurados los tramos mas alejados de la ciudad de Buenos Aires en los diversos procesos de racionalización ferroviaria de mediados y fines del siglo XX. No obstante, en el conurbano, cumplieron un rol tardío de articulador de la expansión urbana, siendo los últimos ferrocarriles en construirse en la actual Región Metropolitana de Buenos Aires.

Desde su construcción la infraestructura se pensó como provisoria esperando que los ingresos de su uso lo consoliden (juntamente con el otro exponente de trocha métrica como fue el FFCC Provincial que tenía como estación terminal la ciudad de Avellaneda). La estación Buenos Aires se realizó a 300 metros de la Avenida Velez Sarfield para dejar espacio a la construcción de la estación definitiva que nunca se realizó. El sector del ramal Puente Alsina-Aldo Bonzi se construyó con una sola vía en tiempos en que no existía urbanización, luego cuando las necesidades de movilidad urbana lo justificaron ya no fue posible duplicarla por la presión demográfica y la necesidad de terrenos para viviendas.

El mantenimiento de los ramales ha sido el mínimo posible para mantener niveles de servicio de baja frecuencia y a su vez con escaso aporte de cargas, inclusive cuando se habilitó una vía para el acceso al Mercado Central de Buenos Aires (Velazquez, 2014). El estado de las estaciones fue deteriorándose así como los entornos circundantes, paralelamente se fortaleció el eje de la Ruta Nacional 3 que corre paralelo al Ramal a Gonzalez Catán bajo la influencia del modo colectivo y el fortalecimiento de las áreas comerciales generando una morfología urbana particular: una calle central que vincula la estación ferroviaria con la ruta 3 en varias localidades del partido de La Matanza. ¿Flujos transversales de personas y cargas consolidados por el no fortalecimiento de la infraestructura ferroviaria?

Actualmente posee un servicio diesel con aceptable nivel de frecuencia, aunque de baja capacidad (recientemente ampliaron la cantidad de coches remolcados a cinco), especialmente apreciable en hora pico cuando se completa en las estaciones de Gonzalez Catan y Laferrere, impidiendo aboradar en las estaciones intermedias.

Como mencionabamos mas adelante con la caracterización de los partidos que componen el corredor, y probablemente merced a la cercanía con la degradada y contaminada cuenca Matanza-Riachuelo, sus pobladores responden a sectores económicos de bajos recursos, con una urbanización de intersticios y extensiva en la ocupación del territorio hacia los margenes de la mancha urbana. Una zona de pobres servida por un ferrocarril menor, “adecuada para los pobres” podría sentenciar el saber popular. Así la baja calidad de la infraestructura refuerza la segregación y fragmentación social (Dmuchowsky & Velazquez, 2015).

El ferrocarril es llamado comunmente por la población como “el trencito”, remitiendose a su condición histórica de bajas frecuencias y pocos coches de pasajeros, y en comparación con la solidez de las líneas Sarmiento y Roca de trocha ancha, totalmente electrificados y con adecuadas frecuencias (con excepción de la línea transversal Haedo-Temperley).

Nuevos interrogantes a modo de conclusión

¿Qué relación existe entre las dinámicas de movilidad urbana de personas, cargas, información e ideas y las infraestructuras de transporte? ¿Es la movilidad producto exclusivo de las necesidades de intercambio social? ¿Es condición necesaria para producir urbanidad? ¿Son las infraestructuras la clave para pensar las tipologías de la movilidad? ¿La existencia de una infraestructura refuerza y canaliza los flujos de movilidad? ¿Cómo es el ciclo de vida de las infreestructuras? ¿Una infraestructura solo puede subsistir merced a su constante mantenimiento? ¿El mantenimiento no altera, modifica y mutila a la infraestructura solo para permitir su adaptación a la urbanidad? Estas son algunos de los interrogantes que nos llevaron a reflexionar y proponer en este artículo una afirmación sugestiva: las infraestructuras ferroviarias poseen dinámicas de movilidad con independencia de sus flujos, es decir, de lo que transportan.

El diseño de los ramales del Belgrano Sur muestra los condimentos políticos y los saberes técnicos de principio del siglo XX para planificar ferrocarriles inicialmente pensados como cuencas de tráfico de cargas que compitan con las grandes empresas ferroviarias, y como ferrocarril “económico” que permita un consumo “social” de los pequeños agricultores de la pampa bonaerense.

En la provisoriedad de la construcción de la infraestructura, es decir, en el pasaje de la imaginación a la realización, podemos dar cuenta no solo de la mala estimación de tráfico sino también de las obras que no se realizaron y que reforzaron el deterioro de los ramales. El

bajo mantenimiento histórico, la pérdida de la potencialidad de la doble vía en algún tramo, también generó que el aporte ferroviario a la movilidad del corredor sudoeste sea muy bajo, el 0,93% sobre el total de los viajes, y 3,4% del transporte público del corredor (ENMODO, 2009/2010), la movilidad cotidiana de personas en vinculación con la “inmovilidad” de las vías y las estaciones se orientó hacia el colectivo de la paralela Ruta Nacional número 3. Por último, la apropiación sociocultural del servicio da cuenta de éste nivel de servicio y de la población a la que sirve.

Una dinámica de ideas, de materialidades, de olvidos, de mantenimientos, de refuerzos, de reprogramaciones, de relanzamientos, de personas que usan la infraestructura, de personas que circundan las estaciones, que comercian en los mercados formales e informales de cada estación, en fin, una infraestructura que fija, moviliza, viabiliza y simultáneamente condiciona la urbanidad.

Bibliografía

BAUMAN, Zygmunt (2002) *Modernidad Líquida*, México DF: Fondo de Cultura Económica.

CRESSWELL, Tim (2010) “Constellations of Mobility”, Royal Holloway, University of London, UK, sin catalogación.

DMUCHOWSKY, Jimena & VELAZQUEZ, Maximiliano (2015) “La movilidad intersticial transversal entre los corredores radiales Oeste, Sudoeste y Sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, ponencia presentada en 55° Congreso Internacional de Americanistas, simposio: Dinámica socio-espacial de las metrópolis latinoamericanas, El Salvador.

GRAHAM, Stephen & MARVIN, Simon (2001) *Splintering Urbanism*, London: Routledge.

LATOUR, Bruno (2005) *Reassembling the Social: An introduction to Actor-Network-Theory*, New York: Oxford University Press.

LOPEZ, Mario Justo (2007) “Un sistema ferroviario con empresas privadas y control estatal”, en Lopez y Waddell (comp.) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Lumiere.

MC LUHAN, Marshall (1996) *Comprender los medios de comunicación*, Buenos Aires: Paidós.

MERRIMAN, Peter (2014) “Rethinking mobile methods”, en revista *Mobilities*, vol. 9, N° 2, 167-187, <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2013.784540>

SCHABACHER, Gabriele (2013) “Mobilizing Transport: Media, Actor-Networld, and Infrastructures”, en revista *Transfers*, Vol. 3, Issue 1, Spring 2013.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (2006/2007) *Investigación de Transporte Urbano de Buenos Aires INTRUPUBA*, Buenos Aires, Bases de Datos.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (2009/2010) *Encuesta de Movilidad Domiciliaria ENMODO*, Buenos Aires, Bases de Datos.

SCOBIE, James (1977) *Buenos Aires del centro a los barrios*, Buenos Aires: Ediciones Solar.

SHELLER, Mimi & URRY, John (2006) “The new mobilities paradigm”, en revista *Environment and Planning A* 2006, vol. 38, pp 207-226. DOI: 10.1068/a37268.

THRIFT, Nigel (2008) *Non-Representational Theory*, New York: Routledge.

TORRES, Horacio (2001): “Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990” en revista *Eure*, Vol, XXVII, N° 80, Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.

URRY, John (2007) *Mobilities*, Polity Press, Cambridge.

VELAZQUEZ, Maximiliano (2014) “Movilidad urbana y consumo popular en el sudoeste de Buenos Aires: el Mercado Central y La Salada”, ponencia presentada en XI Congreso Argentino de Antropología Social Santiago Wallace de Investigación en Antropología Social. Universidad Nacional de Rosario, 23 al 26 de Junio de 2014.

VELAZQUEZ, Maximiliano (2013) “Movilidad urbana en el corredor Sudoeste de Buenos Aires desde el FFCC Midland y la Compañía General hasta la Autopista Ezeiza-Cañuelas”, ponencia presentada en XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2 al 5 de octubre de 2013.

WADDELL, Jorge (2006) “Historia de Ferrocarril Midland”, en Revista *Todo Trenes*, Número 40, Buenos Aires, Marzo-Abril 2006.

ZUNINO SINGH, Dhan (2013) “El primer subte de Latinoamérica: una historia cultural de los subterráneos de Buenos Aires y de las tensiones de la modernidad (1886-1944)”, ponencia presentada en XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2 al 5 de octubre de 2013.