

Corredor Verde del Oeste: Multiplicidad de propuestas para reconfigurar el transporte suburbano.

Ariel R. Fuentes.

Cita:

Ariel R. Fuentes (2007). *Corredor Verde del Oeste: Multiplicidad de propuestas para reconfigurar el transporte suburbano. VII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-106/555>

Corredor Verde del Oeste: Multiplicidad de propuestas para reconfigurar el transporte suburbano

Ariel R. Fuentes

- Licenciado en Sociología por la Facultad de Ciencias Sociales, U.B.A.
- Integrante del *Área de Estudios Urbanos*, Instituto de Investigación Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, U.B.A.
- Integrante del *Grupo de Investigación en Historia Urbana*, Instituto de Investigación Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, U.B.A.

arielfuentes@argentina.com

RECONFIGURACIÓN URBANA

El siglo XXI encuentra a Buenos Aires transformada en una de las ciudades más importantes del mundo, incluso cuando hubo una relativa reconfiguración de jerarquías en la actual mundialización de la economía y relaciones de las grandes conglomeraciones urbanas en torno a la conexión con lo global. Todo esto confluye, por supuesto, en un nuevo paisaje urbano.

Los procesos de urbanización de las últimas décadas dieron lugar a la aparición de grandes masas de población que, dentro de las ciudades, vieron dificultadas o imposibilitadas sus posibilidades de resolver su acceso a ciertos bienes y servicios de manera individual. Esto está directamente ligado al funcionamiento de la ciudad, en tanto son condiciones indispensables para la reproducción del capital y la reducción del valor de la fuerza de trabajo. La redefinición de la ciudad produce también desplazamientos poblacionales, que han dado lugar a estrategias de urbanización inéditas -como en el caso de las urbanizaciones cerradas de las élites-.

La región metropolitana de Buenos Aires está conformada, en su fluctuante delimitación política, territorial y teórica, por una ciudad que desbordó sus límites originales, y que constantemente se redefine. Hay graves problemas de articulación, que explicitan diferentes líneas de acción, segmentaciones territoriales y desiguales pesos específicos de los actores intervinientes: hay graves desfasajes en la aplicación de políticas públicas y de gestión urbana. Como Ciccolella, vemos un “*desenganche de las periferias*” tras la redefinición de la estructura espacial metropolitana (Ciccolella, 1999). Aparecieron nuevos objetos urbanos o artefactos de la globalización, que extranjerizan los procesos de producción, gestión y organización del territorio. Los espacios metropolitanos son hoy escenario de la nueva tensión entre las tendencias globalizantes y las revitalizadas identidades locales: las inversiones modernizantes se incrementaron considerablemente, pero no menos que la polarización y exclusión social.

El deterioro de los mecanismos tradicionales de integración social, durante los últimos años, redefinió la distribución socioespacial, fortaleciendo la segregación urbana.

Al interior de cada ciudad posmoderna hay partes y particiones conectadas entre sí en el aparente *orderless order*; Peter Marcuse nos indica que muchas de esas particiones de la ciudad “*reflejan (y refuerzan) sólo las relaciones sociales que el funcionamiento de la ciudad produce*”¹, expresando la creciente división social y el aislamiento de determinados grupos urbanos (Marcuse 1995: 3). La fragmentación, tan distintiva de la posmodernidad que la festeja e incentiva, se define en múltiples espacios superpuestos en la ciudad: sea en base residencial o económica, las escisiones son inevitables y reflejan, influidas por las acciones públicas y/o el mercado, la jerarquía de la organización social en que vivimos.

En tanto no haremos demasiado énfasis en la impronta cultural que eventualmente permea a los fenómenos urbanos, no consideraremos a estas expresiones particulares de segregación y fragmentación socioespacial como adjudicadas sólo ni principalmente a procesos culturales, sino más bien como emergentes de la vinculación y tensiones entre desarrollo social y urbanización (hoy más rápida y extensa de lo que jamás se conoció), en el contexto de lo que Borja y Castells consideran una nueva etapa en la historia de la humanidad: la *Era de la Información* (Borja y Castells 1996).

En este nuevo tipo de sociedad, las relaciones se expresan en *flujos* asimétricos organizados en redes globales. Al mismo tiempo, surgen identidades tendientes al fundamentalismo, a veces irreductibles. La estructura espacial urbana, múltiplemente condicionada por nuevos procesos, se transforma profundamente mientras que a nivel global las mega-ciudades son ahora nodos intercomunicados: es lo que Sassen llama un *sistema urbano transnacional*² (Sassen 1999: 6).

Cuenya analiza la experiencia urbana de Buenos Aires en el contexto de la economía globalizada a partir de lo que denomina *grandes proyectos urbanos*, que redefinen el paisaje y el rol de la ciudad a nivel de espacio urbano e internacional (Cuenya 1997).

Después de plantearnos el panorama del desarrollo histórico y urbano de nuestras ciudades, podemos preguntarnos junto a Ciccolella si la globalización y la dualización se contradicen o complementan, particularmente en el caso de nuestra Buenos Aires y, más específicamente aún, en el caso que he elegido para analizarlo en tanto paradigma de los procesos y problemas sociales y urbanos actuales: el *Corredor Verde del Oeste*.

En cuanto a la globalización, es indudable que sus efectos llegaron a influir gravemente sobre la redefinición de la metrópolis que conocíamos. No es difícil darnos cuenta que “*las lógicas, mecanismos, factores y actores que operan sobre el crecimiento y/o transformación de la Región Metropolitana de Buenos Aires pertenecen cada vez más a la esfera de las decisiones y estrategias globales del capital. (...) Los nuevos espacios de producción, consumo y residencia serían los principales demandantes y beneficiarios de mejoras sustanciales*”³ a través de los nuevos procesos de urbanización y metropolización (Ciccolella 1999: 13).

Las relaciones mismas entre los actores llevan la marca de los nuevos paradigmas: la política es crecientemente comunicacional y simbólica, y es expresada en lo mediático con intensidades y niveles de *feedback* inéditos.

Aunque entre los objetivos propuestos por los responsables del C.V.O. parece querer derrumbársela, la dualización en Buenos Aires es profunda y creciente. Avanzan los procesos de exclusión social y fragmentación territorial, *“a causa de la marcada selectividad territorial de las inversiones (...) que están construyendo un nuevo mapa del desarrollo metropolitano”*⁴.

Buenos Aires tiene cada vez más diferenciación socioespacial sobre su territorio. Además, cada sector suele estar limitado en sus conexiones con el resto por barreras urbanas; una muy importante es el eje definido por el ferrocarril Sarmiento y las avenidas Rivadavia y General Paz. El desarrollo del C.V.O. se fundamenta en gran medida para atender a este histórico causante de discontinuidades al interior de la ciudad. ¿Se logrará conectar con eficacia el Sur y el Norte de esta línea, hoy desvinculados y valorizados con parámetros tan desiguales? ¿Y cómo se ensamblaría una continuidad hacia la periferia?

Durante la década de los ´90, los grandes emprendimientos e inversiones de capital parecieron beneficiar principalmente a los protagonistas de las urbanizaciones cerradas suburbanas, a través de mejoras en accesibilidad y tránsito automotor.

Ya analizamos la motivación económica característica de los emprendimientos urbanos locales en el contexto de la globalización. Pero en la justificación de la realización de un proyecto de esta envergadura, surgen –en lo formal- objetivos relacionados a la renovación, regeneración y/o revitalización de un área urbana estratégica. La importancia de cualquier proceso de cambio en el segmento Once-Liniers está fuera de duda, dada su trascendencia en los movimientos intra-urbanos que se realizan a diario en Buenos Aires. Para quienes residen en los alrededores del Sarmiento, además, se prometen *“beneficios que recibirán con la realización del Proyecto que se pueden resumir como el mejoramiento de la calidad de vida por la presencia de una oferta significativa de verde público de libre acceso, mejoramiento ambiental por disminución de la contaminación sonora y del aire, facilidades de accesibilidad y circulación, todo lo cual significará además un aumento de valor de las propiedades y revalorización general de la calidad urbana del área”*⁵: su consenso se presupone, incluso cuando una renovación urbana como la que supondría el C.V.O. traería aparejada una fuerte resignificación por parte de los habitantes inmediatamente afectados.

Dos escalas articuladas de gestión

Las inéditas tensiones entre la globalización y la revitalización e irreductibilidad de las identidades locales ponen en jaque a los gobiernos locales, coyunturalmente superados por su falta de dinámica y flexibilidad frente a los cambios políticos y económicos.

Las ciudades inmensas del siglo XXI, las megalópolis, se relacionan entre sí a través de (y en torno a) la revolución tecnológica informacional y el capital financiero, estructurándose redes de flujos en las que la centralidad del poder es aún esencial; se requieren unidades de coordinación. Las tendencias a la

centralización se reforzaron, contra cualquier pronóstico opuesto: frente a la utopía de una comunidad global, se percibe una gran y creciente asimetría. Lo local se vincula meramente a la gestión urbana de las grandes ciudades globales, revitalizándose como instancia política o de negociación. Habría que analizar detalladamente cómo se desempeñan los gobiernos locales, ahora redefinidos, en su relación de fuerza con los grandes capitales. Hay nuevas formas de producción y organización del territorio, y es fundamental saber que la *“extranjerización y globalización durante los últimos años plantea serios interrogantes con respecto a la gobernabilidad y la capacidad de gestión y control del Estado nacional sobre los procesos económicos, sociales y territoriales, haciendo sumamente vulnerables a algunas regiones, sectores sociales y actividades productivas, especialmente en ausencia de políticas activas específicas”*⁶ (Cicolella 1999: 10).

Creemos que, como estructura subyacente a la urbanización y al desarrollo de las ciudades, la acumulación capitalista y la dominación correspondiente a esta forma social son procesos que determinan y forjan la relación entre los agentes y el territorio urbano. Podemos remitirnos a Pírez y su categorización de los actores de la gestión urbana, particulares en lo social, económico y cultural; sus decisiones condicionarán y transformarán su posición en la ciudad, que es, al mismo tiempo, una posición en la sociedad (Pírez 1995). La producción y gestión urbanas implican lógicas, representaciones y estrategias diferenciadas. Las nuevas lógicas de gestión de los servicios privatizados, como Schapira destaca citando a Schiavo (Schapira 2001: 39), *“acentúan la fragmentación del territorio, porque las inversiones actuales corresponden ante todo a lógicas que se inscriben en el perímetro de la concesión y de sus redes consolidadas (efecto túnel)”*⁷.

Coincidimos con Borja y Castells, entonces, en cuanto las políticas urbanas actuales suelen ser obsoletas ante la mundialización de la economía, el nuevo paradigma productivo y tecnológico, y la inédita articulación entre las instancias de lo local y lo global. Deben redefinirse muchos de los instrumentos de gestión urbana para seguir el ritmo de los profundos cambios tecnológicos, económicos, culturales e institucionales que están transformando a las ciudades. Es interesante remitirnos a lo que Cuenya categoriza como *nueva política urbana* (Cuenya 1997): un fuerte apoyo estatal que el capital privado parece estar recibiendo en pos de la revitalización de las grandes ciudades y la aparente amalgama de los intereses públicos y privados en la definición del régimen político urbano.

Para superar la crisis del modelo de fiscalización y control que la gestión urbana ha estado sufriendo, E. Passalacqua propone, entre otros caminos, el construir una *capacidad institucional para la función y la posibilidad de movilizar recursos societales para su apoyo y efectividad, la depuración, compilación y sistematización de normas, los cruces de información dentro de las administraciones locales, y la puesta en marcha de receptores nodales de bajo costo* (Passalacqua 1988).

Nuevos movimientos deben redefinir y actualizar el gobierno de la ciudad; ya veremos cómo, negando su consenso pasivo a las propuestas iniciales de los mismos emprendedores, sectores cuya opinión y participación no había sido requerida entraron en la arena para contrarrestar las limitaciones e injusticias en la eventual ejecución del plan que vamos a analizar.

EL CORREDOR VERDE DEL OESTE

Uno de los más grandes proyectos vinculados al desarrollo urbano de la región metropolitana de Buenos Aires se propone rediseñar la sección eléctrica del ferrocarril que se adentra en los suburbios occidentales de la megalópolis argentina: se trata del denominado **Corredor Verde del Oeste**, el plan de soterramiento y parquización del principal ramal del F.F.C.C. Sarmiento, que corre entre las estaciones de Once de Septiembre y Moreno.

G01

Alrededor de trescientos mil bonaerenses⁸ viajan a diario esta muy usada y poco atendida línea, hoy regentada por la empresa *Trenes de Buenos Aires*. Las demoras y accidentes se suceden con una frecuencia que no opaca el ya de por sí decadente nivel del servicio. “*Vivir en el Oeste, trabajar en Capital y no tener auto o plata para peajes es complicado*”, dice el diario Clarín del 3 de octubre de 2004, pero el panorama no mejora incluso al disponer de un vehículo propio: llegar y salir de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en horas pico puede ser metáfora de una odisea, dado el tiempo invertido y el efecto que el caos vehicular ejerce sobre los estados anímicos de los viajeros. Mientras tanto, las líneas de colectivos *Transportes Del Oeste* (que, tras una larga lucha por parte de sus antiguos trabajadores, fue reconvertida por el gobierno y empresas privadas en la actual *Ecotrans*, con sede en Merlo) y *La Lujanera* pasaron por situaciones de quiebra y ya no brindan opciones viables para viajar, colaborando entonces en la saturación ferroviaria, a la que antes desahogaban parcialmente. Podemos considerar de manera más acertada la dimensión de estos fenómenos si tenemos en cuenta que un 43,5% de los empleos ocupados en Capital Federal (la mayoría de ellos, de baja calificación) son pergeñados por habitantes del Gran Buenos Aires⁹.

El proyecto se desarrolla sobre el que probablemente sea el límite urbano y simbólico más decisivo dentro de la Ciudad de Buenos Aires, que la divide entre la tradicionalmente más desarrollada y valorizada zona Norte, de relativamente alto nivel socioeconómico, y la generalmente desprestigiada zona Sur¹⁰, históricamente relegada y poco atendida por los planes urbanos: la avenida Rivadavia.

Este potente plan de transformación citadina apunta, en sus objetivos sociales, a una supuesta multitud de beneficios ambientales y urbanísticos:

“El soterramiento del ferrocarril Sarmiento implicará una mejora en la calidad de vida de los vecinos que habitan en propiedades circundantes a las vías, ya sea como residentes o en calidad de industriales y comerciantes. Esos beneficios se traducen en aumento del valor de las propiedades, disminución de la contaminación sonora y del aire, facilidad de acceso hacia y desde otras zonas de la Ciudad”¹¹.

En principio, por restricciones presupuestarias, la sección considerada era la correspondiente al tramo porteño (Once-Liniers). Cabe preguntarnos si esto no tendería a reproducir la asimetría entre la Ciudad de Buenos Aires y su cada vez más inmensa y olvidada periferia: ¿por qué no transformar el plan en algo mucho más ambicioso, más caro, pero incomparablemente más extenso en cuanto a potenciales beneficios y población alcanzada?

Si no se revirtiese esa decisión, sólo una fracción de los viajeros disfrutarían de los resultados del C.V.O.: Morón, hoy indiscutiblemente un sub-centro metropolitano, actualmente supera a la terminal de Once en cantidad de boletos vendidos, mientras que Merlo y Moreno (municipios de crecimiento demográfico exponencial durante las últimas décadas) le siguen de cerca.

Además, Liniers es el punto neurálgico en el que gran parte de los habitantes del Oeste del Conurbano descienden del tren por las mañana y suben por la tarde, dado el flujo multidimensional de transporte automotor que concentra y disemina. Una categoría mayoritaria de entre los usuarios del T.B.A. Sarmiento, entonces, apenas vería la estación final de este emprendimiento al descender de sus recorridos cotidianos, sin siquiera transitarlo.

El financiamiento no es una variable menor. Hacia 2002 el proyecto había abandonado ya su dimensión original (9.450 metros) para limitarse a una sección de 7 cuadras en el barrio de Almagro. En el diario Clarín del 28-11-02, cuando el proyecto mostraba sus primeras grandes limitaciones y retrasos, el consejero de Planificación Urbana de la Subsecretaría de Espacio Público y Desarrollo Urbano lo fundamentaba por razones de fondos: *“Preferimos hacer una parte pero dejarla terminada, con todo el mobiliario urbano y la vegetación. Podríamos haber techado el doble de distancia, pero el presupuesto no alcanzaba para la terminación y no tenía sentido que arriba quedara un espacio inútil”*¹².

G02

¿Qué efectos urbanos y políticos (en términos de Jordi Borja; modificación de la relación equipamiento-población y modificación de la relación de la población con el sistema urbano, respectivamente) tiene, en lo potencial, esta obra?

El transporte demanda soluciones integrales; entre otras mejoras, la optimización y el abaratamiento del sistema se perfilan como necesarios para sectores crecientes de la población metropolitana. La participación indispensable del Sarmiento en el sistema de transporte bonaerense, que según aseguran los emprendedores del proyecto ha llegado a un límite de capacidad operativa, probablemente sólo pueda ampliarse y mejorarse a partir de este soterramiento a gran escala.

Las vías del ferrocarril son puestas en perspectiva como una barrera urbana, intentándose entonces trascender las escisiones simbólicas y los obstáculos a la accesibilidad que supone para la zona considerada: *“se busca revertir los efectos negativos sobre el territorio y el ambiente producidos por la presencia del ferrocarril, que en el tramo Caballito-Liniers actúa como barrera y factor desintegrador de la vinculación Norte-Sur de la ciudad, al mismo tiempo que generar un parque lineal y mejorar las posibilidades operativas del sistema ferroviario y las transferencias de pasajeros entre medios de transporte público”*¹³.

G03

G04

El 85% del terreno soterrado sería destinado a generar un corredor verde; un espacio público de libre acceso para el esparcimiento y la recreación. Su extensión estimada, considerando la realización de la máxima escala del proyecto, es de entre 23 y 75 hectáreas (según el uso para el que estén finalmente destinadas), localizadas además en zonas con carencias históricas de espacios de ese tipo.

Balance de poder: los actores sociales intervinientes

Los marcos de acción de los actores sociales se han reconfigurado, también, en el nuevo contexto urbano y global. Aunque las lógicas de cada plano pueden permear a las demás, creemos que todavía es posible hacer categorizaciones y, desmenuzando los procesos sectoriales que rodean al C.V.O., dar cuenta de la especificidad de este caso.

En nuestro objeto de estudio, los actores enumerados formalmente en los enunciados originales son el Gobierno Nacional (*Prestatario y Garante*), el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (*Prestatario y Garante*), y la Corporación del Corredor Verde del Oeste (*Ejecutor y Operador*). En tanto las obras no avancen, será difícil prever el juego que se vaya a establecer entre estos entes participantes. Hacia marzo de 2005, el entonces Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Aníbal Ibarra, anunciaba el inicio de las obras en el ahora mucho más reducido plan de renovación urbana: “*este proyecto es el más ambicioso y de mayor impacto urbanístico de los últimos 50 años en la Ciudad, ya que elimina una de las principales barreras físicas y simbólicas que fragmenta los sectores Norte y Sur de Buenos Aires*”¹⁴.

Entre las funciones que Passalacqua considera novedosas en la gestión urbana, pueden destacarse el rol de *agente-promotor del desarrollo local* que el Estado suele asumir, y la frecuente cooperación internacional que facilita recursos financieros, teóricos o de otra índole para el desarrollo de emprendimientos aparentemente locales. Recordemos que la financiación del C.V.O. está soportada en gran medida por el Banco Interamericano de Desarrollo.

¿Qué intereses pujan alrededor del planeamiento y desarrollo de este proyecto? Cuenya, analizando los grandes proyectos urbanos, considera que expresan una política urbana de interés meramente económico, muy por encima de los objetivos urbanísticos: el pensamiento social y relacionado al desarrollo ciudadano beneficioso y universalmente expandido a la población es opacado por la lógica empresarial que lleva al Estado a crear y capturar una plusvalía urbana mediante estrategias de negocios.

Los cambios asociados al período posmoderno, en lo político y urbano, han sido acompañados por “*la intensidad de las lealtades y las batallas (...), la apertura con la cual el gobierno apoya la maximización de los negocios privados en el suelo y la infraestructura de la ciudad, y las reorientaciones de las políticas*”¹⁵ (Marcuse 1995: 4) en el nuevo contexto de internacionalización sobre la actividad económica y el cada vez menor control público sobre ella a nivel nacional o local.

El área de influencia inmediata del C.V.O., incluso al suponer que se completara en su dimensión original hasta Liniers, no saldría de la jurisdicción territorial de la Ciudad de Buenos Aires: ésta controlaría el ordenamiento del territorio y el uso del suelo. Aún así, la operación requiere su colaboración con instancias estatales de nivel provincial y nacional, que detentan un poder subyacente sobre el terreno y el tendido de la red ferroviaria.

¿Qué tan condicionado está el Gobierno ante los intereses privados en este caso? ¿Está siguiendo el Estado una lógica empresarial en su relación con el grupo que pretende realizar este megaproyecto? Es muy probable, en tanto es el único actor que puede movilizar -al poseer las tierras y el poder sobre las normativas- las extraordinarias plusvalías urbanas latentes tras semejante estrategia. En última instancia, la responsabilidad del proyecto recae sobre la multiactoral *Corporación del Corredor Verde del Oeste*, constituida por el Estado Nacional, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las Comunas de las zonas a desarrollar y la empresa T.B.A..

Empecé a investigar activamente sobre el C.V.O. hacia fines de 2004, cuando usaba el tren diariamente para hacer un trayecto de ida y otro de vuelta entre mi ciudad, San Antonio de Padua, y Once de Septiembre. Mi condición de nativo y habitante de la periferia que, sin mudarse, estudiaba y trabajaba en Capital Federal me forzaba a sufrir las 4 horas diarias de viaje a bordo del Sarmiento. Para aquel entonces, todavía no habían surgido organizaciones vecinales u otros movimientos sociales nucleados en torno a la realización del C.V.O., pero al relevar testimonios de gente de la zona hipotéticamente afectada por el emprendimiento encontré reacciones muy positivas y esperanzadas. La resignación ante su no-realización, sin embargo, era cada vez mayor: hacia mediados de 2005, no había novedades sobre el avance de las obras. Y a pesar del escaso espacio mediático que se le había brindado, cada usuario informado sopesaba la propuesta con optimismo.

Hubo un cambio drástico en la consideración del tema tras los acontecimientos de la mañana del martes 1° de noviembre de 2005: usuarios enfurecidos destruyeron e incendiaron vagones de T.B.A. e instalaciones en la histórica estación de Haedo. ¿La razón? Una *mera* demora técnica entre formaciones, a las 8 de la mañana. ¿O acaso otra subjetivamente insoportable falta de respeto a los viajeros, urgidos por llegar a destino en un medio de transporte cuya eficacia nadie puede asegurar?

Sin justificar la violencia (se saquearon negocios, se quemaron construcciones del siglo XIX, y hubo un centenar de detenidos, dos docenas de heridos y unos 15 vagones destrozados), sólo un usuario regular de los paupérrimos trenes suburbanos argentinos podría entender el acontecimiento en su cabal dimensión, y esbozar con precisión los motivos de la ferocidad desatada en Haedo. Una orgullosa mujer de Belgrano (para quien los obreros y empleados de clase media y baja que viajan en el Sarmiento han de configurarse como un *afuera* indescriptible) llamó indignada a la muy escuchada Radio Mitre y dijo: *“Son animales, la gente esa. Porque si el tren se paraba acá, en Belgrano, en Núñez, o en Palermo, la gente que vive acá no iba a hacer esas barbaridades.*

¿iQué es eso de prender fuego al tren!? No irían a trabajar. Son animales, la gente del Sur” -sic-¹⁶. Galaxias de significación social se entrecruzaron, incompatibles, en un espacio geográfico considerablemente reducido (en una escala de pocas decenas de kilómetros).

G06

Ese momento fue de clara inflexión. Si hasta ese entonces quejarse del servicio del Sarmiento había sido un *lugar común*, ahora la temática se instalaba tanto en la agenda oficial como en la producción cultural mediática y periférica. Noticieros de amplitud nacional, como *Telenoche*, comenzaron a mostrar pequeños y crudos documentales sobre la odisea al Oeste¹⁷.

Aprovechando la poderosa novedad que Internet está suponiendo para la cultura y el consumo actuales, hacia comienzos de 2006 una particular publicidad apareció en los maltrechos vagones que parten desde la estación Once de Septiembre con rumbo al Oeste del Conurbano bonaerense: “*Conectarse es mucho más fácil que subir a este tren*”, aseguraba un sonriente personaje mediático (otrota considerado transgresor) en los vistosos carteles amarillos de *Alternativa Gratis*, empresa pionera en el rubro de los abonos no-pagos de acceso a la más grande red virtual. Los destinatarios, en su mayoría empleados no calificados, obreros y estudiantes, son sujetos interpelados por lo negativo de su estilo de vida –que, por supuesto, trasciende al pobre potencial tecnológico de la conexión que se les está ofreciendo mientras la *banda ancha* se estandariza-: se los referencia por el incómodo y peligroso viaje en el tren Sarmiento.

Surgieron contenidos originales, creados por los usuarios mismos: millones de personas vieron televisada la manifestación de quienes protestaron en el hall de Once de Septiembre disfrazados de vacas, dado el status de *ganado* que se, metafóricamente, adquiere al contratar los servicios de T.B.A. (iniciales que se resignificaron hacia *Todos Bien Apretados*). A su vez, exponentes de clase media (diseñadores, sociólogos y otros profesionales) de entre los usuarios del tristemente célebre servicio de transporte público generan manifestaciones culturales críticas a esta grave disfuncionalidad urbana, como el caso de *blogspots* (sitios de expresión individual capaces de mostrar, en una dirección de página web personalizada, textos, imágenes y hasta videos confeccionados por el autor) de recolección de información y firmas¹⁸.

Quejarse y protestar contra el F.F.C.C. Sarmiento se fue volviendo una manifestación cada vez más legítima. Ante la indiferencia de los emergentes de la empresa con quien podían llegar a interactuar, vecinos de Zona Oeste se congregaron en pos de intervenir en el único –pero tan controvertido- proyecto capaz de aliviar sus viajes diarios.

El escenario social argentino estaba fuertemente conmovido, para entonces, por el caso *República Cromagñón*, el incendio del espacio cultural del barrio de Once que obligó a reformular muchos de los presupuestos básicos que desarrollaron, desde los ´80, el característico *descontrol* en el que macera la noche recreativa de las más extremas clases y grupos sociales. La violencia, el sexo y las representaciones de los jóvenes argentinos no están, como ellos mismos creen, fuera de cierto tenso biopoder económico-cultural global: una reorganización de estos espacios sediciosamente caóticos fue enarbolada

como necesaria por múltiples sectores (familiares de víctimas de la tragedia; opositores al entonces Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Aníbal Ibarra, cuyo capital político comenzaría a disolverse esa noche de diciembre de 2004; e incluso intendentes del Conurbano, cuyas jurisdicciones, consideraban, no deberían quedar fuera del alcance de las nuevas medidas de seguridad, de urgente implementación).

Los espacios nocturnos masivos se reconfiguraron, al menos por un tiempo. Ciudades dormitorio, como Merlo, Morón –en el Oeste- o Adrogué –en el Sur-, perdieron su significación como circuitos autónomos de recreación. La cultura del rock sufrió un golpe que se creería inolvidable: se limitó estrictamente, al menos por un tiempo, la cantidad de gente habilitada a ingresar en un local. Se resignificó, en suma, el potencial peligroso de los espacios públicos masivos. Y, forzando categorías, una línea suburbana de trenes imbuida con frecuentes delitos, demoras, manifestaciones, descarrilamientos e incendios eventualmente iba a ser puesta en la mira, también, como tragedia latente.

La opinión pública declaró un *colapso de los servicios públicos*. Ya no sólo el legendario Sarmiento: también el tren al Sur del Gran Buenos Aires, el Roca (detenido por la concesionaria *Metropolitano*), evidenciaba ahora posibles destrucciones¹⁹ y se transformó en epicentro de un torrente de incomodidades, demandas por parte de los usuarios y tensiones entre el Estado y la empresa. Los peligrosos trayectos ferroviarios, ponderados casi unánimamente como potenciales fuentes de nuevas catástrofes, volvieron a requerir la atención de académicos, inversores y ejecutores de grandes planes de infraestructura y transporte: a nivel urbano, y en imbricación con una descentralización de mayor escala, una solución poderosa reside en el coyunturalmente olvidado C.V.O..

G07

Los debates a su alrededor no tardaron en comenzar: demasiado ambicioso y de largo plazo como para emprenderlo en un año de múltiples campañas electorales, se lo consideró inviable desde el punto de vista técnico. Su validez como propuesta para ayudar a la descompresión del colapso metropolitano es, sin embargo, inapelable, y debería enmarcarse en planes de descentralización de escala muy superior.

El capital político en juego es gigantesco. El Conurbano ya al menos triplica la cantidad de población de la Capital Federal, y los movimientos sociales discutiblemente espontáneos del 17 de octubre de 1945 y del 19 y 20 de diciembre de 2001 -por nombrar dos ejemplos paradigmáticos- mostraron su extraordinario caudal de potencia popular.

Como principal medio de transporte público, eje transversal y neurálgico de la Zona Oeste, el F.F.C.C. Sarmiento es un elemento sociourbanístico ineludible y su reconfiguración es necesaria para el desplazamiento digno de enormes masas de población, es cuando hay que analizarlo en detalle para descubrir su pertinencia y reconfigurarlo hasta volverlo socialmente útil.

MÚLTIPLES PROPUESTAS: EL OESTE, SUBESTIMADO Y DIVIDIDO

Para llegar a ser considerado un proyecto viable, el C.V.O. tuvo que superar numerosos obstáculos, muchos de los cuales ya vimos. Pero incluso suponiendo un consenso unánime entre sus propulsores y ejecutores, que nunca terminó de darse, hasta ahora, en las negociaciones efectivas, la divergencia principal estaría vinculada a la postura de los vecinos y municipios del Conurbano con respecto a la extensión hipotética del soterramiento.

La versión oficial insistió con la versión *sólo-hasta-Liniers*; es decir, el tramo porteño de 7 kilómetros. Cuando parecía aprobado –incluso se ejecutó un 4% del plan original: 10 millones de pesos, sobre los casi 300 millones estipulados como necesarios, en parquizaciones simbólicas en la zona de Almagro- Ibarra fue destituido y su sucesor, Telerman, no lo consideró un plan digno de atención. Incluso a fines de 2006, el ministro de Planeamiento y Obras Públicas de la ciudad, Juan Pablo Schiavi, lo consideraba inviable y prácticamente descartado.

Las superposiciones de propuestas y anuncios fueron innumerables.

A ese anuncio aparentemente definitivo se le opusieron, entre otros, Martín Sabatella, el heterodoxo intendente del municipio más poderoso del Oeste (Morón, con sus 190 millones de pesos de presupuesto para una población de alrededor de 330 mil habitantes), la vertiente más opositora al oficialismo de entre la Unión Cívica Radical (como por ejemplo los diputados Francisco Ferro y Alejandro Nieva) y numerosas agrupaciones de vecinos autoconvocados.

G08

Para complejizar el escenario, distritos también atravesados por el ferrocarril a soterrar se opusieron al proyecto (como Merlo, gobernado por Raúl Othacehe), ignorándolo en toda la escala de su agenda política.

Otros prefirieron alternativas distintas, no compatibles con el Corredor de larga distancia. Ituzaingó, por ejemplo, bajo la intendencia de Descalzo, ejecutó pomposamente un túnel en el cruce de la avenida Rivadavia y dos calles claves de la zona; Ratti, al Norte, y Firpo, al Sur (las une bajo las vías).

La obra, más allá de obstaculizar una eventual extensión del C.V.O., es controvertida entre vecinos y pasajeros. Las dos manos del túnel son angostas y se ha transformado en una zona temida por su difícil tránsito peatonal.

Un relevamiento realizado en la zona inmediata al túnel arrojó opiniones casi unánimemente negativas (se lo considera, por ejemplo, *innecesario y/o peligroso*); además, las poco fundamentadas demoras en su inauguración -el municipio de Ituzaingó prefirió esperar a que el presidente Kirchner pudiera asistir al acto, incluso cuando la obra estaba terminada desde hacía muchos meses- hicieron mella en la concepción popular sobre el emprendimiento.

G09

G10

Una sección clave en el recorrido del F.F.C.C. Sarmiento es la comprendida entre ese mismo túnel y el río Reconquista, pues transcurre principalmente en territorio correspondiente al municipio de Merlo. La indiferencia de ese distrito con respecto a la posibilidad de expansión del eventual Corredor Verde del Oeste perjudicaría –directa o indirectamente- a una porción enorme de viajeros. Cruzar entre las zonas Sur y Norte se vuelve inusualmente complejo, si cabe, en los alrededores de las estaciones de San Antonio de Padua y Merlo.

Merlo se consolidó, durante el último par de décadas, como bastión habitacional de la clase media y media-baja que se asentó en la zona Oeste durante el desarrollo de la periferia de Buenos Aires.

El transporte suburbano, con los colectivos como suplemento de las esenciales líneas ferroviarias (en este caso, la actualmente privatizada y casi disfuncional línea del F.F.C.C. Sarmiento), permitió una expansión considerable del área metropolitana. Así, lo que hasta hace relativamente poco era un pueblo mediano se transformó en pocos años en un polo comercial y residencial de importancia comparable a la de la histórica ciudad de Morón.

La estación de Merlo es una de las más dinámicas del país, congregando a literalmente cientos de miles de pasajeros diarios, que confluyen en ese punto desde las localidades más alejadas del tercer cordón del Conurbano. Además, desde Merlo se distribuye también cierto flujo de trabajadores hacia las industrias radicadas en zonas perirurales (General Las Heras, por ejemplo) a través del ramal diésel del ferrocarril.

Lamentablemente, la escisión provocada por las vías es drástica. Aún cuando es uno de los municipios con menor diferencia socioeconómica entre las zonas inmediatamente adyacentes al tendido ferroviario, el traspaso considerablemente dificultoso a nivel peatonal y automotor. Este tercer sector del trayecto (superponiéndonos a consideraciones administrativas, podríamos establecer sus límites en el túnel de Ituzaingó, al Este, y el río Reconquista, al Oeste) es el que mayor cantidad de accidentes genera en torno a los cruces: irónicamente, también es el que menor atención ha recibido en cada una de las propuestas pertinentes, y el que está imbuido de mayor silencio político.

G11

G12

G13

El último tramo del ramal, podemos categorizar, es el que se inicia tras cruzar el Reconquista. La estación ferroviaria de Moreno, una de las más populosas del país, es la terminal del trazado eléctrico del tren Sarmiento -de aproximadamente 37 kilómetros de longitud-.

Moreno es uno de los partidos más pobres del Conurbano Bonaerense, y por lo tanto del país. Su periferia exhibe niveles realmente extremos de marginalidad, y está conformada por barrios conocidos por los niveles de violencia que los medios masivos de comunicación les asignan y por ser epicentro de numerosos movimientos sociales durante el último lustro (específicamente, las localidades boreales de Cuartel V y Trujui, linderas con José C. Paz).

En Moreno se construyó, rápida e inesperadamente, un sorprendente centro de transbordo con gigantescos puentes peatonales y masivas escaleras.

A diferencia del túnel de Itzaingó, ésta obra fue celebrada por gran parte de los usuarios (al menos por quienes ignoraban la latencia del C.V.O., con el cual es incompatible).

T.B.A., por su parte, no quiso renunciar a su misterioso y poco consensuado *cercos antivandálicos* de hormigón y mallas metálicas, anunciado con estridencia junto a reestructuraciones de estaciones y andenes y a la implementación de frágiles vagones de doble piso que, como el muro de 45 kilómetros destinado a evitar accidentes, también obstaculizarían al eventual soterramiento²⁰.

Apelando la multa de 10 mil pesos diarios con la que el Estado intentó castigarla simbólicamente, la concesionaria emitió comunicados, hacia julio de 2007, en los que admite que cualquier medida coyuntural (como el muro perimetral, la renovación y ampliación de la flota ferroviaria, o los pasos a distintos niveles emprendidos por los municipios del Oeste) se demostrará como eventualmente ineficiente ante la masiva demanda de transporte que los suburbios requieren²¹.

G14

G15

El Corredor Verde del Oeste es enormemente complejo no sólo en términos arquitectónicos y de transporte (los usuarios ya se preguntan cómo llegarán a la Capital Federal durante los años que duren las obras): en un caso que atraviesa tantas instancias administrativas y geográficas (Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Conurbano Bonaerense/Provincia de Buenos Aires; Nación Argentina -incluyendo los espacios operados por la misma empresa concesionaria-), los movimientos y estrategias de los respectivos actores sociales se han reconfigurado fusionándose, confrontándose y hasta desmintiéndose mutuamente.

Morón fue el municipio que, con sedicente preocupación por la descentralización urbana y de gestión, más ferozmente intentó bregar por la extensión del proyecto original para que cubra también todo el largo de la sección granbonaerense del Sarmiento. En febrero de 2007, los secretarios de Transporte y de Planificación e Infraestructura Urbana de la Nación, Ricardo Jaime y Daniel Larrache respectivamente, se reunieron con Sabatella y le confirmaron, en una operación relativamente pública²² que contentó a gran parte de la comunidad del Oeste, el inminente inicio de las obras. Prometieron, además, mantener una capacidad de transporte adecuada, mientras se transforme al Sarmiento en una gigantesca trinchera, como para seguir permitiendo que el enorme caudal de bonaerenses siguiese fluyendo hacia la Ciudad de Buenos Aires durante los años de trabajo en el soterramiento.

Lamentablemente para la mayoría de los vecinos eventualmente beneficiados, para Sabatella y para los partidos que se le aliaron en cuanto a su demanda de extensión del proyecto (esencialmente, La Matanza, atravesada por las vías justo en su punto de mayor nivel socioeconómico, el centro de Ramos Mejía), los intendentes de Merlo, Itzaingó y Moreno no participaron activamente a su favor: todo lo contrario. Desarrollaron obras de infraestructura con llamativa rapidez, incompatibles con la propuesta de expandir las obras para luchar con

la *ciudadanía de segunda clase* que parece adjudicarse a la mayor parte de quienes viven en el Conurbano.

Cruzar la avenida General Paz implica pasar de un mundo a otro; es un límite no sólo geográfico sino también social, cultural y económico.

Expresión concreta de la tan mentada dualidad que se les atribuye a las metrópolis posmodernas²³, el borde administrativo y geográfico de la Capital Federal nos recuerda la naturaleza interactiva de la relación entre organización social y distribución espacial. Desde su inauguración en 1941 circunvala a la Ciudad de Buenos Aires y la delimita al Noroeste y Oeste en tanto ciudad formal y unidad administrativa, y *“representó el mayor impacto urbano para el área, distribuyendo el tránsito entre la ciudad y los suburbios, pero también construyendo la frontera material que hasta hoy los separa”*²⁴.

Aunque las diferencias al interior mismo de la Ciudad de Buenos Aires permiten observar gran parte de la gama social, es sólo al atravesar sus límites geográficos cuando empezamos a recorrer espacios de extrema exclusión y marginalidad urbana: una verdadera *ciudad escondida* para los 3 millones de habitantes que pasan sus vidas enteras en la capital de la República Argentina.

Las luchas de poder entre ambos distritos administrativos canalizan una energía social tremenda. Están en discusión problemas que reflejan los intereses contradictorios asentados en el centro urbano más importante de la Argentina: ciertos municipios bonaerenses, por ejemplo, se quejaron por tener que recibir y procesar gran parte de la basura porteña.

Por otra parte, la población de los partidos del segundo y tercer cordón está viviendo desde hace décadas un potente crecimiento demográfico que, más allá de los inminentes desbordes en la prestación de servicios y de los futuros problemas habitacionales, implica un potencial político sin comparación en el resto del país.

Los cambios en el espacio urbano y en la fisonomía de la ciudad son relativamente más lentos que los que se dan en la estructura social. El ritmo de las transformaciones urbanas se amortigua por restricciones normativas, por las rigideces impuestas por el mismo entorno construido, y por las propias percepciones de los habitantes sobre la ciudad. A esto no escapan la avenida General Paz y el ferrocarril Sarmiento: generan niveles de transporte y, al mismo tiempo, de segregación urbana que muy probablemente no fueron concebidos hacia la fecha de sus respectivos planeamientos. El radio metropolitano se expandió de tal manera en las últimas décadas que la superposición e interacción entre el anillo de circunvalación y el tren al Oeste terminó por constituirse en una encrucijada, separando entre zonas y estilos de vida con atención estatal diferenciada.

Los actores sociales se enfrentan en una arena que parte de la imposición del sentido y termina por priorizar (o no) ciertos temas en la agenda pública. La toma de posición inicial del Estado es uno de los condicionantes más poderosos en las interpelaciones, propuestas y resistencias que los demás grupos elaborarán eventualmente; la inserción en el espacio define en gran medida las condiciones de vida materiales y será, por tanto, objeto de luchas constantes.

Cabe preguntarnos cómo varía esto en el contexto actual; la mundialización de la economía y las tensiones entre lo local y lo urbano dieron lugar a nuevos procesos y nuevas relaciones entre actores.

Una urbanización igualitaria debería implicar no tanto el facilitar el acceso a los grandes centros, sino principalmente el desarrollo de servicios e infraestructura de todo tipo y alta calidad en zonas que hoy son desprestigiadas. La integración institucional a diferentes niveles (local, regional, nacional) es deseable para lograr participación y bienestar, y permitir que todos los sectores sociales accedan a terrenos y viviendas bien ubicados en términos urbanos y políticos, adecuadamente construidos, condicionados y mantenidos. Hoy vemos una alarmante desarticulación entre el Gobierno de la Ciudad y los municipios; debería apuntarse a soluciones integrales para las cuestiones urbanas que, definidas en cada momento histórico, influyen en las modificación (buscando un bienestar extendido) de la vida cotidiana de los bonaerenses.

Estas transformaciones urbanas estarán determinadas, en última instancia, cuando la correlación de fuerza de sus actores rompa la tensión dialéctica en la que se encuentra. El balance de poder social posee aquí múltiples determinaciones; si el soterramiento se lleva a cabo adecuadamente, habrán triunfado –al menos coyunturalmente- aquellas expresiones que pretenden modificar la realidad para corregir lo que perciben como injusticias sociales.

BIBLIOGRAFÍA

Améndola, Giandoménico (2000): *La ciudad posmoderna*. Introducción y Capítulo 15. Celeste Ediciones, Madrid, 2000.

Borja, Jordi y Castells, Manuel (1996): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. UNCHS, Hábitat II, Estambul.

Castells, Manuel (1978): “Tercera parte: La estructura urbana”, en *La cuestión urbana*, Siglo XXI, México.

Catenazzi, A., Guzzo, C. y Kullock, D. (1996): *La privatización de los servicios de saneamiento y sus probables efectos sobre la población de bajos recursos del AMBA*, en *Estado y Sociedad. Las nuevas reglas del juego* (O. Oszlak, compilador); Colección CBC-CEA; Buenos Aires.

Ciccolella, Pablo (1999): “Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa”. *Revista Eure*, vol. XXV, n°26, pp. 5-27, diciembre 1999, Santiago de Chile.

Cuenya, Beatriz (1997): “Descentralización y política de vivienda en la Argentina”, en *Reestructuración del Estado y Política de vivienda en Argentina*. Of. de publicación CBC. La Plata.

Cuenya, B., Fidel, C., Herzer, H. (1999): *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina*. Siglo XXI, Buenos Aires.

Di Marco, Graciela y Palomino, Héctor -comp.- (2004): *Reflexiones sobre los movimientos sociales en la Argentina*. Edic. Baudino, UNSAM. Buenos Aires.

Herzer, Hilda y Pírez, Pedro (1997): *Gestión urbana en ciudades intermedias de América Latina*. UNCHS, Nairobi.

Marcuse, Peter (1995): "Not Chaos, but Walls: Postmodernism and the Partitioned City", en *Postmodern Cities and Spaces*. S. Watson and K. Gibson, Blackwell, Oxford.

Merklen, Denis (1991): *Asentamientos en La Matanza. La terquedad de lo nuestro*. Catálogos Editora, Buenos Aires.

Oszlak, Oscar (1991): *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Prefacio, Introducción, Capítulos IV, V y VIII. Humanitas CEDES, Buenos Aires.

Passalacqua, Eduardo H. (1988): "Notas sobre participación política y partidos políticos en el municipio", en Herzer, Hilda y Pírez, Pedro -comps.-, *Gobierno de la ciudad y crisis en la Argentina*. Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo - América Latina (IIED-AL) - Grupo Editor Latinoamericano (GEL), Buenos Aires, 1988.

Pírez, Pedro (1995): "Actores sociales y gestión de la ciudad", en *Ciudades*, Red Nacional de Investigación Urbana, Año 7, n°28. México, octubre-diciembre 1995. pp. 8-14.

Pírez, Pedro (1996): *Buenos Aires: Servicios privatizados y Regulación social*. En *Estado y Sociedad. Las nuevas reglas del juego* (O. Oszlak, compilador); Colección CBC-CEA; Buenos Aires.

Sassen, Saskia (1999): *"La ciudad global"*. Eudeba, Buenos Aires.

Schapira, Marie France (2001): "Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades", en *Perfiles Latinoamericanos*, Año X, número 19. Revista de la sede de México de la FLACSO, México.

Scobie, James (1986): *Buenos Aires, del centro a los barrios. 1870-1910*. Ediciones Solar, Buenos Aires.

Svampa, Maristella (2001): *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Editorial Biblos, Buenos Aires.

Torres, Horacio (1993): *El mapa social de Buenos Aires 1940-1990*. Serie Difusión 3. Dirección de Investigaciones, Secretaría de Investigación y Posgrado. FADU-UBA, Buenos Aires.

Yujnovsky, Oscar (19: *Claves políticas del problema habitacional argentino, 1955-1981*. Selección-GEL.

Fuentes varias: Revista virtual *Mundo Urbano*, Revista virtual *Eure*, Diario *Clarín*, Internet –ver direcciones en notas al pie-, INDEC, Centro de Atención al Pasajero de T.B.A..

¹ Marcuse, Peter: "Not Chaos, but Walls: Postmodernism and the Partitioned City", en *Postmodern Cities and Spaces*. Blackwell, Oxford. Traducción de la cátedra Herzer, p.3.

² Sassen, S. (1999): *La ciudad global*. Eudeba, Buenos Aires. P.6.

³ Ciccolella, Pablo (1999): "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". Revista *Eure*, vol. XXV, n°26, pp. 5-27, diciembre 1999, Santiago de Chile. Pp.13.

⁴ Ídem, pp. 25.

⁵ <http://dsostenible.com.ar/situacion/CVOeste>.

⁶ Ciccolella, Pablo (1999): "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". Revista *Eure*, vol. XXV, n°26, pp. 5-27, diciembre 1999, Santiago de Chile. Pp. 10.

⁷ Schapira, Marie France (2001): "Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades", en *Perfiles Latinoamericanos*, Año X, número 19. Revista de la sede de México de la FLACSO, México. Pp.39.

⁸ Diario *Clarín*, 3/10/04. En rigor, 296.615 pasajeros para junio de 2004.

⁹ Diario *Clarín*, 13/4/05. Artículo de Pablo Novillo, comentario de Claudia Amigo.

¹⁰ Para un desarrollo histórico de esta escisión, podemos remitirnos al trabajo de James Scobie, "*Buenos Aires, del centro a los barrios. 1870-1910*".

¹¹ <http://dsostenible.com.ar/situacion/CVOeste>. En página de *Desarrollo Sostenible: Desarrollo Económico Respetuoso del Medio Ambiente Natural y Social*.

¹² Diario *Clarín*, 28/11/02.

¹³ <http://dsostenible.com.ar/situacion/CVOeste>.

¹⁴ Diario *Clarín*, Edición Digital, 24/3/05.

¹⁵ Marcuse, Peter (1995): "Not Chaos, but Walls: Postmodernism and the Partitioned City", en *Postmodern Cities and Spaces*. Blackwell, Oxford. Traducción de la cátedra Herzer, pp. 4.

¹⁶ Radio Mitre, martes 1° de noviembre de 2005. Nótese la errada designación geográfica dada por la oyente indignada: Haedo y el ramal Sarmiento son parte del Oeste y no del Sur granbonaerense.

¹⁷ Puede accederse a grabaciones relacionadas buscando por palabras clave en www.youtube.com.

¹⁸ "Las desventuras del tren, ahora en la Web". Diario Clarín, suplemento zonal Morón-Ituzaingó, jueves 22 de junio de 2006. Ver, también, www.malditosarmiento.blogspot.com

¹⁹ A mediados de mayo de 2007, los usuarios del Roca estallaron, indignados, y se los reprimió en la terminal de Constitución. Dada la profunda repercusión mediática, y el acecho de los fantasmas de Haedo y Cromagnón en las representaciones colectivas, el Gobierno tomó una medida extrema para sancionar a la concesionaria Metropolitano: la despojó del contrato de explotación que detentaba desde 1994.

²⁰ La *Coordinadora de Usuarios, Vecinos y Entidades de Zona Oeste* llevaba como lema, en su bandera, una dicotomía drástica:

"NO al ´Muro de Berlín´, túneles y puentes.

SI al soterramiento o la trinchera con paso libre para todos".

²¹ <http://www.clarin.com/diario/2007/07/16/um/m-01458431.htm>

Llamativamente, en el video sólo aparecen formaciones de la generación más moderna, y el horario en el que se realizaron las grabaciones es probablemente el que la concesionaria llama "valle" (por oposición al horario "pico", oficialmente comprendido entre las 5:30 y las 11:00 hs, y entre las 15:30 y las 21:00 hs.). Aún así, las opiniones recolectadas dan cuenta de la calidad del servicio.

²² Diario *La Opinión*, 27/2/2007.

²³ Se le atribuye a Engels, a través de su legendario informe "*La situación de la clase obrera en Inglaterra*", el haber señalado la otredad oculta característica de las grandes ciudades industriales. Los pobres son considerados por él como *víctimas* de la *colosal centralización* de los procesos urbanos capitalistas. También fue pionero en tanto hizo aparecer, al menos en modo descriptivo, a la renta.

²⁴ Novick, Alicia y Horacio Caride: "*Ciudad versus área metropolitana, Notas para una historia del gran Buenos Aires*". Edición virtual. Disponible en <http://www.unesco.org/most/dsp37nov.htm>
Para conocer en detalle el desarrollo histórico e implicancias urbanísticas de esta "muralla horizontal imposible de franquear, puede accederse a la monografía de Susana H. Boragno, disponible en www.defensoria.org.ar/apuntes/generalpaz.doc